

## Leitziele für die gemeindeweite Verkehrsplanung

### Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis .....	1
Einleitung .....	1
A Barrierefreiheit .....	3
B Nutzung der öffentlichen Verkehrsflächen .....	5
C Verkehrsbelastung .....	8
D Stadtstruktur/-entwicklung .....	10
E Nachhaltige Mobilität .....	12
Zusammenfassung der Leitziele .....	13
Anlagen .....	14

### Einleitung

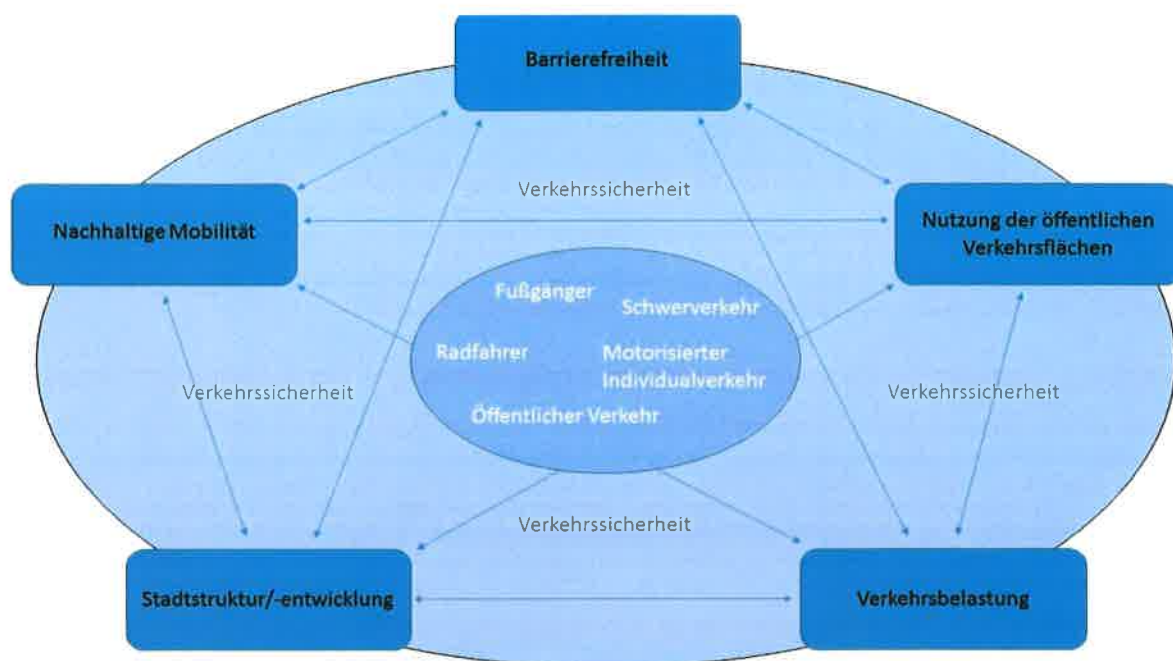
Mit dem Integrierten Verkehrskonzept (IVK) soll die zukünftige Verkehrsentwicklungsplanung<sup>1</sup> für Kleinmachnow verbindlich festgelegt werden. Als Basis dient hierfür die Bestandsanalyse, in der der IST-Zustand des Verkehrs dargestellt und der Stand der Umsetzung bezüglich verschiedener Beschlüsse und Planungen betrachtet wird. Anhand der Bestandsanalyse werden räumliche Handlungsschwerpunkte in Kleinmachnow identifiziert, in denen Maßnahmen vorrangig umzusetzen sind. Diese Maßnahmen sollen schließlich in einem Katalog nach Prioritäten, Zeitplanung sowie finanziellem Aufwand aufgeführt werden.

Die Verkehrsentwicklungsplanung soll sich jedoch nicht nur auf diese räumlichen Handlungsschwerpunkte beschränken, sondern auch Aussagen bzw. Ziele definieren, die das gesamte Gemeindegebiet betreffen.

Diese sogenannten **Leitziele** definieren Vorgaben, **welche** sowohl im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung, als auch bei einzelnen planerischen und baulichen Maßnahmen **zu beachten** sind. Die Leitziele sind in **fünf Themenfelder** eingeordnet (**s. Kapitel A-E**), wobei sowohl die Themenfelder als auch die **einzelnen Leitziele** NICHT nach Prioritäten sortiert sind. Stattdessen stehen sie **gleichrangig nebeneinander**. Der Zusammenhang zwischen den einzelnen Themenfeldern ist in Abbildung 1 dargestellt.

<sup>1</sup> Verkehrsentwicklungsplan: Darstellung der angestrebten künftigen Verkehrsinfrastruktur und des Verkehrsverhaltens als Ergebnis raum- und verkehrsplanerischer Untersuchungen (FGSV 2012).

Abbildung 1: Themenfelder und Verkehrsarten



Quelle: Eigene Darstellung

Es wird erkennbar, dass alle Themenfelder nicht losgelöst voneinander betrachtet werden können, sondern dass einige Leitziele eines Themenfelds auch andere Themenfelder tangieren bzw. ihnen ähneln.

Ein Aspekt, der jedes Thema betrifft und oberste Priorität im Rahmen der Verkehrsplanung hat, ist die Verkehrssicherheit, insbesondere die Straßenverkehrssicherheit. Sie soll Unfällen vorbeugen und die Folgen von Unfällen vermindern. Das Leitziel Verkehrssicherheit ist entsprechend auch unter den einzelnen Themenfeldern (s. Kapitel A-E) zu finden. Allgemein gilt, dass bauliche, sichteinschränkende und/oder verkehrssicherheitseinschränkende Objekte im öffentlichen Verkehrsraum (z.B. in Form von Werbetafeln, Sträucher etc.) möglichst zu vermeiden sind, sowohl bei dauerhaften als auch bei temporären Maßnahmen.

Bezüglich der in den Kapiteln A-E enthaltenen Definitionen in den einzelnen Themenfeldern wird zumeist aus den *Begriffsbestimmungen, Teil: Verkehrsplanung, Straßenentwurf und Straßenbetrieb* der *Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen* aus dem Jahre 2012 zitiert (FGSV 2012).

## A Barrierefreiheit

Definition: „Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, [etc.], wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. Hierbei ist die Nutzung behinderungsbedingt notwendiger Hilfsmittel zulässig“ (§ 4 BGG). Auf die Verkehrsentwicklungsplanung bezogen bildet hierbei vor allem die DIN 18040-3 (2014) die Grundlage, in welcher Grundregeln und Maße für den öffentlichen Verkehrs- und Freiraum enthalten sind. Nicht dem öffentlichen Verkehrs- und Freiraum zuzuschreiben sind hierbei Eingangs- bzw. Zugangsbereiche von öffentlich zugänglichen Gebäuden, welche in der DIN 18040-2 (2010) thematisiert werden.

Barrierefreiheit kann nur funktionieren, wenn sie flächendeckend angeboten wird. Gerade vor dem Hintergrund des demographischen Wandels und neuer technischer Möglichkeiten ist es wichtig, die öffentlichen Verkehrsflächen dauerhaft und langfristig barrierefrei zu gestalten und die tatsächliche Barrierefreiheit auch im Gebrauch und über den gesamten Nutzungszeitraum hinweg zu kontrollieren.

Für das Themenfeld *Barrierefreiheit* gelten in Bezug auf die Verkehrsentwicklungsplanung in Kleinmachnow folgende **Leitziele**, welche im Rahmen aller künftigen Planungen bzw. Baumaßnahmen **zu beachten** sind:

1. Beim Um-, Aus- oder Neubau von Gehwegen sind die einschlägigen Gesetze, Verordnungen, Normen und Richtlinien zur barrierefreien Gestaltung zu beachten.
2. Beim Um-, Aus- oder Neubau von Querungshilfen (Fußgängerüberwege, Mittelinseln, Lichtsignalanlagen) sind die einschlägigen Gesetze, Verordnungen, Normen und Richtlinien zur barrierefreien Gestaltung zu beachten.
3. Beim Um-, Aus- oder Neubau von Bushaltestellen sind die einschlägigen Gesetze, Verordnungen, Normen und Richtlinien zur barrierefreien Gestaltung zu beachten.
4. Gehwege entlang von Hauptverkehrsstraßen und Haupteerschließungsstraßen (s. auch **Leitziel B.1**) sind barrierefrei auszubauen.
5. Beim Um-, Aus- oder Neubau von Gehwegen ist zu prüfen, ob auch eine Erneuerung der Beleuchtungsanlagen notwendig ist, um die Verkehrssicherheit langfristig gewährleisten zu können.
6. Barrierefreie Anlagen im öffentlichen Verkehrsraum sind dauerhaft zu erhalten und zu unterhalten.

7. Vor zentralen Versorgungseinrichtungen und sozialen Einrichtungen sind die öffentlichen Verkehrsflächen bei anstehenden Instandsetzungs- oder Erneuerungsmaßnahmen barrierefrei zu gestalten.
8. Entlang von Straßen, auf denen Tempo 50 gilt, sind in regelmäßigen Abständen (ca. 400 m) Querungshilfen zu schaffen und zu erhalten<sup>2</sup>. Dabei ist § 25 Abs. 3 StVO zu beachten. Vorhandene Querungshilfen sind zu erhalten und ggf. so anzupassen, dass die Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigt wird. Mängel diesbezüglich sind zu beseitigen.
9. Im Rahmen von Straßenbauarbeiten sind Einmündungsbereiche bzw. Bordsteinabsenkungen barrierefrei zu gestalten.
10. Bei der Neuordnung von öffentlichen Parkflächen ist eine angemessene Anzahl an Behinderten-Parkplätzen vorzusehen. Als Orientierungswert sollte hierbei jeder 20. Parkplatz als Behinderten-Parkplatz gestaltet sein<sup>3</sup>.
11. Rad- und Wanderwege, die der Naherholung und/oder touristischen Zwecken dienen, sind an das bestehende (auch regionale) Wegenetz anzuschließen und verkehrssicher zu gestalten.

---

<sup>2</sup> In den Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen von 1985 wurden Abstände von höchstens 100-150 m empfohlen. Diese Aussage ist bei den Neuauflagen jedoch wieder entfallen.

<sup>3</sup> Die hier festgelegte Anzahl ist an die Brandenburgische Garagen- und Stellplatzverordnung angelehnt. In § 4 Abs. 8 heißt es dort, dass für „Großgaragen ... 5 % der Einstellplätze, mindestens jedoch vier Einstellplätze, als Einstellplätze für die Kraftfahrzeuge behinderter Menschen errichtet und gekennzeichnet werden [müssen].“ Zwar handelt es sich hier nicht um Großgaragen, dennoch ist der dieser Richtwert auch für öffentliche Parkflächen sinnvoll.

## B Nutzung der öffentlichen Verkehrsflächen

Definition: Die Nutzung der öffentlichen Verkehrsflächen vereint die Straßenkategorisierung (auch Verkehrswegekategorisierung) sowie die Verkehrslenkung. „Verkehrsflächen sind hierbei Flächen, die dem Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind“ (FGSV 2012).

Unter Straßenkategorisierung wird die Einteilung der Verkehrswege nach Kategoriengruppe (Einteilung der Verkehrswege nach Art, Lage und Umfeld) und nach Verbindungsfunktion (auf den Verkehr zwischen Regionen, Orten und Ortsteilen ausgerichtete Zweckbestimmung von Verkehrswegen) verstanden. Dabei sind auch die Planung und der Entwurf aller gestalterischen und funktionalen Elemente des Straßenraums (dreidimensionaler Bereich über Fahrbahnen und Seitenräumen einer Straße) zu berücksichtigen (vgl. FGSV 2012).

Grundlage für die in Anlage 1 vorgenommene Straßenkategorisierung sind die Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008). In den RIN werden die Straßen nach ihrer Funktion gegliedert. Davon abzugrenzen sind die in der Straßenbaubeitragssatzung genannten Straßenarten. Die dort verwendeten Bezeichnungen sind für die Berechnung von Straßenausbaubeiträgen maßgeblich.

Um innerhalb der Gemeinde einheitliche Begrifflichkeiten zu verwenden, wurden die Kategorien nach den RIN 2008 und nach der Straßenbaubeitragssatzung miteinander in Einklang gebracht (s. auch Anlage 1). „Die Verkehrslenkung umfasst die Gesamtheit aller Maßnahmen und Einrichtung zur Führung der Fahrzeugströme im Netz“ (FGSV 2012). Somit vereint das Thema die Art und Weise, wie die öffentlichen Verkehrsflächen genutzt werden (sollen).

Für den Themenbereich *Nutzung der öffentlichen Verkehrsflächen* gelten in Bezug auf die Verkehrsentwicklungsplanung in Kleinmachnow folgende **Leitziele**, welche im Rahmen aller künftigen Planungen bzw. Baumaßnahmen **zu beachten** sind:

1. Die Straßenkategorisierung (s. **Anlage 1**) ist, auch unter Betrachtung des regionalen Verkehrs, zu erhalten und bei zukünftigen Planungen zu beachten.
2. Der Durchgangsverkehr ist über die Hauptverkehrsstraßen, insbesondere aber über das Leistungs- und Grundnetz des Landes Brandenburg (BAB 115 sowie L 77) zu führen. Hierfür sind entsprechende Maßnahmen abzusichern und zu unterstützen.
3. **Haupterschließungs-, untergeordnete Haupterschließungs-** und Anliegerstraßen sind in ihrer Verbindungsfunktion mittels entsprechender Straßenraumgestaltung vor möglichem Durchgangsverkehr zu schützen.

4. Der Durchgangs-Schwerverkehr<sup>4</sup> ist über die Hauptverkehrsstraßen, insbesondere aber über das Leistungs- und Grundnetz des Schwerverkehrs des Landkreises Potsdam-Mittelmark (BAB 115 und L 77) zu führen. Hierfür sind entsprechende Maßnahmen abzusichern und zu unterstützen. Innerorts soll der Schwerverkehr **i.d.R.** vorrangig über die Hauptverkehrs-, aber auch über die Haupteerschließungsstraßen geleitet werden.
5. An Knotenpunkten und Einmündungen sind Rad- und/oder Fußwege im Sichtbereich des motorisierten Verkehrs zu führen und entsprechend VwV-StVO Furten zu markieren.
6. Pkw von Anwohnerinnen und Anwohnern sind nicht auf öffentlichen Verkehrsflächen, sondern auf dem privaten Grundstück abzustellen (s. ebenfalls **Leitziel D.1**)<sup>5</sup>.
7. Absolute Haltverbote sind an Hauptverkehrs- und Haupteerschließungsstraßen dort anzuordnen, wo der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) an seinem zügigen und sicheren Vorankommen gehindert wird. Wird hierdurch notwendiger öffentlicher Parkraum für Besucherinnen und Besucher in Anspruch genommen, sollen alternative öffentliche Parkmöglichkeiten geschaffen werden. Hierbei ist auch **Leitziel D.2** zu beachten.
8. Das Angebot an Flächen für den Fußgänger-, Rad- und öffentlichen Verkehr ist qualitativ und/oder quantitativ zu verbessern.
9. Radverkehrsanlagen sollen entlang von Hauptverkehrs- und Haupteerschließungsstraßen entsprechend den Regelungen der StVO und den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) gemeindeweit als Angebot für Radfahrende angelegt sein.  
Soweit die vorhandene Infrastruktur eine sichere Führung von Radfahrenden auf von Fahrbahnen separierten Radverkehrsanlagen nicht ermöglicht, sind Markierungen von Radfahrstreifen/Schutzstreifen auf der Fahrbahn, Geschwindigkeitsreduzierungen sowie die Freigabe von Gehwegen für Radfahrende mit der zuständigen Verkehrsbehörde zu verhandeln. Die Verbreiterung bzw. eine Neuanlage von Radverkehrsanlagen zu Lasten von straßenbegleitenden Grün-/Waldflächen und Großbäumen wird nur in Ausnahmefällen (z.B. Verkehrssicherheit) angestrebt.
10. Um im Gemeindegebiet Unfällen mit Beteiligung von Radfahrenden bzw. zu Fuß gehenden Personen vorzubeugen, ist eine Radverkehrsführung ent-

---

<sup>4</sup> Schwerverkehr bezeichnet hierbei Busse und Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht > 3,5 t mit oder ohne Anhänger (FGSV: Empfehlungen für Verkehrserhebungen).

<sup>5</sup> Um dieses Ziel zu erreichen, wurde bereits 2006 eine bauplanungsrechtliche Grundlage in Form der Stellplatzsatzung geschaffen, die die Pflicht zur Herstellung notwendiger Stellplätze auf privatem Grund regelt.

gegen der Fahrtrichtung (sogenannter Zweirichtungsradverkehr) zu vermeiden. Ist Zweirichtungsradverkehr notwendig, ist er durch besondere, aufmerksamkeitsfördernde Maßnahmen sowie Informationsvermittlung zu sichern.

11. Das im Masterplan Fahrrad anvisierte Haupttroutennetz (auch Zielnetz genannt<sup>6</sup>) ist zu erhalten bzw. weiterzuentwickeln (**s. Anlage 2**).
12. An Einmündungen von Schluppen (Verbindungsweg) ist der ausfahrende Radverkehr nicht durch den Kfz-Verkehr zu gefährden (z.B. in Form von Drängelgittern). Im Falle der Aufstellung von Drängelgittern oder anderer Maßnahmen ist sicherzustellen, dass die notwendigen Abstände einer Querung für alle Formen von Fahrrädern und Rollstühlen gewährleistet wird. Im Bereich von Querungen bzw. Ein- und Ausfahrten von Schluppen ist eine Absenkung der Bordsteine anzustreben.
13. Das Angebot für den öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ist angebotsorientiert zu entwickeln.
14. Bei zukünftigen Straßenbauplanungen ist ein besonderes Augenmerk auf die Aufteilung der verfügbaren öffentlichen Straßenverkehrsfläche, auch unter Einbeziehung des Straßenbegleitgrüns oder weiterer gemeindeeigner Flächen, zu legen. So sind v.a. dem Fuß- und Radverkehr ausreichend Flächen zur Verfügung zu stellen, wie z.B. für Begegnungszonen/Aufenthaltsräume oder zusätzliche Infrastruktur (s. auch **Leitziel D.6**).
15. Die Gemeinde stellt sicher, dass im Gemeindegebiet ausreichend öffentliche Flächen für Elektroladestationen und für Carsharing- sowie Fahrradverleihsysteme zur Verfügung stehen bzw. entsprechende Anträge für die Bereitstellung öffentlicher Flächen wohlwollend geprüft werden (s. auch **Leitziel E1 und E3**)

---

<sup>6</sup> Teilweise bereits entwickelt.

## C Verkehrsbelastung

Definition: „Anzahl der Verkehrselemente innerhalb eines betrachteten Zeitintervalls an einem Knotenpunkt oder auf einer Strecke“ (FGSV 2012). Um die durch eine hohe Verkehrsbelastung entstehenden schädlichen Umwelteinwirkungen<sup>7</sup> v.a. in Form von Luftverunreinigungen und Geräuschen zu minimieren, sollten der motorisierte Individualverkehr (MIV) minimiert (v.a. in Bezug auf die Straßenkategorien) und der Verkehrsfluss gefördert werden.

Für den Themenbereich *Verkehrsbelastung* gelten in Bezug auf die Verkehrsentwicklungsplanung in Kleinmachnow folgende **Leitziele**, welche im Rahmen aller künftigen Planungen bzw. Baumaßnahmen **zu beachten** sind:

1. Für Hauptverkehrsstraßen, die eine Verkehrsbelastung von über 3 Mio. Kraftfahrzeugen (Kfz) im Jahr bzw. 8.200 Kfz pro Tag<sup>8</sup> aufweisen, ist zu prüfen, inwiefern verkehrsvermeidende Maßnahmen<sup>9</sup> realisierbar sind, ohne die Verbindungsfunktion einer Hauptverkehrsstraße einzuschränken.
2. Zur zügigen Abwicklung des Durchgangsverkehrs soll auf den Hauptverkehrsstraßen weiterhin Tempo 50 gelten, ausgenommen die Abschnitte von Hauptverkehrsstraßen mit abschnittsweise Tempo 30. Auf allen anderen Straßen soll zur Reduzierung von Luftschadstoff- und Lärmemissionen Tempo 30 gelten.
3. Für Haupterschließungsstraßen, die eine ähnliche Verkehrsbelastung wie Hauptverkehrsstraßen aufweisen, sind verkehrsvermeidende Maßnahmen bzgl. des Schwerverkehrs zu treffen.
4. Dem öffentlichen Personennahverkehr (Buslinien des TKS-Netzes) ist auf den genutzten Straßen(-abschnitten) Vorrang zu gewähren, entweder durch VZ 301 bei Tempo 50 oder durch VZ 306 bei Tempo 30<sup>10</sup>.
5. Bei Interessenkonflikten zwischen den unterschiedlichen Verkehrsarten im Rahmen von Planungen haben die Belange des Fußgänger-, Rad- und öf-

---

<sup>7</sup> Siehe auch § 3 Abs. 1 BImSchG

<sup>8</sup> Dieser Wert ergibt sich aus der Lärminderungsplanung. Darin hat das Bbg. Landesamt für Umwelt Landes- sowie Kreis- oder Gemeindestraßen mit mehr als 3 Millionen Kfz pro Jahr (bzw. mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke von > 8.200 Kfz) betrachtet. Grundlage hierfür ist § 4 Abs. 1 34. BImSchV i.V.m. § 47b BImSchG.

<sup>9</sup> Verkehrsvermeidung meint die Reduzierung der Verkehrsnachfrage durch politische, planerische oder organisatorische Maßnahmen. In diesem Fall betreffen verkehrsvermeidende Maßnahmen explizit den MIV.

<sup>10</sup> VZ 301: „Vorfahrt“; VZ 306: „Vorfahrtstraße“ (nach StVO)



fentlichen Verkehrs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr Vorrang<sup>11</sup>.

6. Das Radwegenetz ist entsprechend dem Zielnetz des Masterplans Fahrrad zu erhalten und fachgerecht weiterzuentwickeln (s. auch **Leitziel B.11**).
7. An Haltestellen des ÖPNV, an Infrastruktureinrichtungen sowie an Flächen, die der Naherholung dienen, sind ausreichend Fahrradabstellanlagen zu sichern bzw. vorzuhalten.
8. Die Anbindung an den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) soll durch Optimierung der Buslinien des TKS-Netzes weiter verbessert werden. Dazu ist das mit dem öffentlichen Personennahverkehr beauftragte Unternehmen (derzeit regiobus Potsdam Mittelmark GmbH) weiterhin zu unterstützen.
9. Schritte zum baldigen Anschluss Kleinmachnows an den SPNV in Form von Regionalbahn und/oder S-Bahn sind weiterhin zu unterstützen.
10. Schritte zur Temporeduzierung auf der BAB 115 sind weiterhin und mit Nachdruck zu verfolgen.
11. Bei Lärm-Grenzwertüberschreitungen sind Maßnahmen zur Lärmreduzierung im betroffenen Straßenabschnitt bzw. in der betroffenen Straße zu ergreifen.

---

<sup>11</sup> Dies geschieht vor dem Hintergrund, dass immer auch die klimapolitischen Ziele der Bundesregierung beachtet werden müssen. So sollen bis 2020 die Treibhausgas-Emissionen um mindestens 40 % und bis 2030 um mindestens 55 % gemindert werden. Um dieses Ziel auch auf kommunaler Ebene zu erreichen, sind dem klimaneutralen Rad- und Fußgängerverkehr sowie dem umweltschonenderen öffentlichen Verkehr Vorrang zu gewähren.

## D Stadtstruktur/-entwicklung

Definition: Die Stadtstruktur differenziert eine Stadt in ihre baulichen Struktur, ihre Nutzungsstrukturen von Standorten, in ihre Wirtschaftsstruktur sowie in ihre Sozialkultur, immer unter Betrachtung der räumlichen Verteilung (vgl. Geographie Lexikon).

Die Stadtentwicklung hingegen formuliert langfristige Ziele für diese räumliche, wirtschaftliche und soziale Entwicklung einer Stadt und für die Umsetzung dieser Ziele (vgl. FGSV 2012). Die Leitziele betreffen somit die räumliche Struktur Kleinmachnows und die Frage, in welche Richtung sich diese entwickeln soll, immer unter Betrachtung der verkehrlichen Belange. **Unter dem Begriff Stadtstruktur/-entwicklung ist - im Hinblick auf Kleinmachnow als Gemeinde - im Folgenden immer auch die Gemeindestruktur/-entwicklung zu verstehen.**

Für den Themenbereich *Stadtstruktur/-entwicklung* gelten in Bezug auf die Verkehrsentwicklungsplanung in Kleinmachnow folgende **Leitziele**, welche im Rahmen aller künftigen Planungen bzw. Baumaßnahmen **zu beachten** sind:

1. Pkw von Anwohnerinnen und Anwohnern sind nicht auf öffentlichen Verkehrsflächen, sondern auf dem privaten Grundstück abzustellen<sup>12</sup> (s. auch **Leitziel B.6**).
2. Die Gemeinde überprüft in regelmäßigen Abständen, ob auf nach §§ 1 und 2 Stellplatzsatzung betroffenen Grundstücken notwendigen Stellplätze hergestellt und tatsächlich nutzbar sind.
3. Um den städtebaulich durchgrüntem Charakter Kleinmachnows zu erhalten und zusätzlicher Versiegelung vorzubeugen, soll das Parken und Halten im Seitenraum bzw. auf Flächen des Straßenbegleitgrüns sowie in Grün- und Waldflächen mittel- bis langfristig ausgeschlossen werden<sup>13</sup>. Ausnahmen können hierbei für Hauptverkehrs- und Haupterschließungsstraßen in Betracht kommen, wenn zu wenig öffentliche Parkflächen zur Verfügung stehen.
4. Bei der Planung neuer Bauvorhaben bzw. -gebiete ist eine ausreichende Erschließung zu konzipieren. Dabei ist auch darauf zu achten, dass mindestens die nach der Stellplatzsatzung notwendigen Stellplätze auf privatem Grund hergestellt werden. Öffentliche Parkflächen sind lediglich für Besu-

---

<sup>12</sup> Eine Abstellfläche außerhalb einer öffentlichen Verkehrsfläche wird als Stellplatz oder -fläche bezeichnet, eine Abstellfläche innerhalb als Parkplatz oder -fläche (vgl. FGSV 2012).

<sup>13</sup> Hierzu hat die Gemeindevertretung im April 2017 die Satzung zur Regelung des Parkens und Haltens auf Grünflächenüberfahrten beschlossen.

cher vorzusehen. Für diese gilt ein Parkplatzschlüssel von 0,1 pro Haushalt<sup>14</sup>. Eine Anwendung auf bereits bestehende Wohngebiete ist zu prüfen.

5. Der städtebauliche Charakter Kleinmachnows soll sich nicht nur in den Wohngebieten, sondern auch im öffentlichen (Verkehrs-)Raum widerspiegeln. So sind Grünstrukturen zu erhalten, zu pflegen und nach Möglichkeit neu zu entwickeln<sup>15</sup>.
6. Bei zukünftigen Straßenbauplanungen ist ein besonderes Augenmerk auf die Aufteilung der verfügbaren öffentlichen Straßenverkehrsfläche, auch unter Einbeziehung des Straßenbegleitgrüns zu legen. So sind v.a. dem Fuß- und Radverkehr ausreichend Flächen zur Verfügung zu stellen, wie z.B. für Begegnungszonen/Aufenthaltsräume oder zusätzliche Infrastruktur (s. auch **Leitziel B.14**).
7. Kleinmachnow ist eine familienfreundliche Gemeinde. Abseits der Hauptverkehrs- und Haupteerschließungsstraßen soll deshalb Tempo 30 gelten.
8. Kleinmachnow ist eine familienfreundliche Gemeinde. Entlang der Hauptanfahrtswege von Kitas, Horte und Schulen ist die Notwendigkeit von Verkehrswegesicherungsmaßnahmen zu prüfen, bei Bedarf sind geeignete Maßnahmen zu konzipieren und umzusetzen.
9. Um der Verkehrssicherungspflicht als Straßenbaulastträger nachzukommen, sind Straßen mit lediglich genügendem oder ungenügendem Fahrbahnzustand (s. **Anlage 3**) vorrangig und frühzeitig instand zu setzen bzw. zu erneuern.

---

<sup>14</sup> Beispielrechnung: Bei 14 Haushalten im Straßenabschnitt müssen somit 1,4 (also 2) Parkplätze für Besucher im öffentlichen Raum zur Verfügung gestellt werden.

<sup>15</sup> Hierzu hat die Gemeindevertretung im Juli 2007 die Gehölzschutzsatzung beschlossen.

## E Nachhaltige Mobilität

Definition: „Nachhaltigkeit ist der langfristige Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen und die dauerhafte Sicherung der Umweltverträglichkeit für künftige Generationen (FGSV 2012)“. Mobilität hingegen bedeutet die „Möglichkeit für Personen zur Ortsveränderung (FGSV 2012)“. Das Thema betrifft somit die zukünftige oder auch zukunftsweisende Mobilität, in Form von umweltschonenden und/oder klimaneutralen Verkehrsmitteln.

Für den Themenbereich *Nachhaltige Mobilität* gelten in Bezug auf die Verkehrsentwicklungsplanung in Kleinmachnow zukünftig folgende **Leitziele**, welche im Rahmen zukünftiger Planungen bzw. Baumaßnahmen **zu beachten** sind:

1. Das bestehende Elektroladesäulennetz in Kleinmachnow ist auszubauen<sup>16</sup>. Bei der (möglichen) Errichtung von Ladesäulen von Privaten berät bzw. vermittelt die Gemeinde.
2. An stark frequentierten Versorgungseinrichtungen und Aufenthaltsorten sind auf öffentlichen Parkflächen Elektroladesäulen zu errichten<sup>17</sup>.
3. Die räumliche Ausweitung von Angeboten des Carsharing (und weiteren innovativen Mobilitätsdiensten) im Gemeindegebiet ist anzustreben. Hierfür sind entsprechende öffentliche Verkehrsflächen vorzuhalten.
4. An stark frequentierten Versorgungseinrichtungen und Aufenthaltsorten ist die Installation von Elektroladestationen für E-Bikes im öffentlichen Raum zu prüfen.
5. Die Etablierung eines Fahrradverleihsystems in Kleinmachnow ist anzustreben. Das System sollte möglichst mit entsprechenden Systemen in den angrenzenden Kommunen kompatibel sein.
6. Innovative (Modell-)Projekte zur Förderung des klimaneutralen Verkehrs sollen langfristig unterstützt werden.
7. Auf die politische Unterstützung des Einsatzes von klimaneutralen und geräuscharmen Fahrzeugen bei dem mit dem öffentlichen Personennahverkehr beauftragten Unternehmen (derzeit regiobus Potsdam-Mittelmark GmbH) ist hinzuwirken.

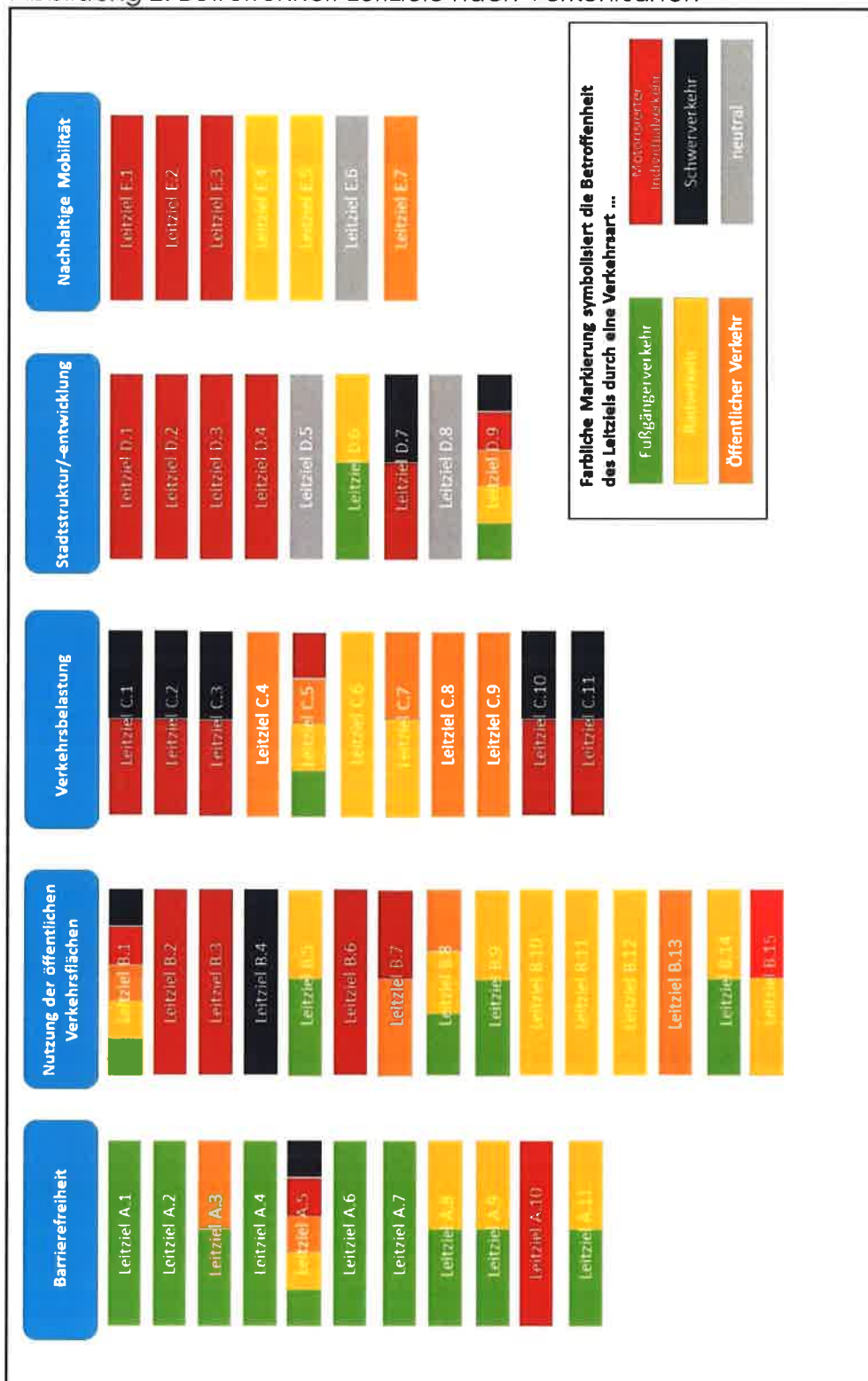
---

<sup>16</sup> Eine erste Grundlage hierfür bietet das beschlossene Elektromobilitätskonzept (2018). So werden 2019 sieben neue Standorte für Elektroladesäulen im öffentlichen Raum entstehen.

<sup>17</sup> S. auch Fußnote oberhalb

## Zusammenfassung der Leitziele

Abbildung 2: Betroffenheit Leitziele nach Verkehrsarten



Quelle: Eigene Darstellung

## **Anlagen**

Anlage 1 – Straßenkategorisierung mit Erläuterung

Anlage 2 – Zielnetz Haupttrouten des Radverkehrs (nach Masterplan Fahrrad)

Anlage 3 – Fahrbahnzustand