Gemeinde Kleinmachnow
Fachbereich Bauen/Wohnen

Informationsnummer: INFO 010/20

Integriertes Verkehrskonzept (IVK) Kleinmachnow,
hier: Förderung von Hauptradrouten, Verbesserung der Schulwegsicherung und Umsetzung des Masterplanes Fahrrad - Vorschlag zur Anordnung von Halteverboten

- öffentlich -

Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Ordnungsangelegenheiten
19.08.2020

Anlagen

Kleinmachnow, den 06.08.2020

Bürgermeister

Fachbereichsleiter(in)

Ausgangslage

Im Sinne einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung gilt es, die Verkehrsarten des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖV[1]) zu fördern. Um dem Klimawandel auf kommunaler Ebene entgegenzuwirken, ist ein wichtiges Instrument die Förderung des Radverkehrs. Radverkehr stößt kein CO_2 aus, entlastet die Straßen gerade in dichtbesiedelten Gebieten und leistet im Nebeneffekt einen wichtigen Beitrag zur Gesundheit. Um den Umstieg vom Auto auf das Fahrrad zu begünstigen, bedarf es eines gemeindeweiten Wegenetzes für Radverkehr, welches attraktiv gestaltet ist und auf dem man zügig vorankommt. Dies kann langfristig durch den Bau entsprechender Infrastruktur realisiert, dazu aber auch auf konzeptioneller Ebene gedacht und weiterentwickelt werden.

Bereits im Jahr 2013 wurden im *Masterplan Fahrrad* (vgl. DS-Nr. 028/13) für den Radverkehr Haupt- und Nebenrouten festgelegt (siehe Abbildung 1 Zielnetz Masterplan Fahrrad). Ein Großteil der Hauptrouten für den Radverkehr ist identisch mit den Hauptverkehrsstraßen des Kfz-Verkehrs. Auf diesen Straßen herrscht eine hohe tägliche Verkehrsstärke. Eine Neuorganisation der dort vorhandenen Straßenquerschnitte zu Gunsten des Radverkehrs ist meist nur mit erheblichem baulichem Aufwand möglich und bedarf dementsprechend langwierige Planungs- und Abstimmungsprozesse.

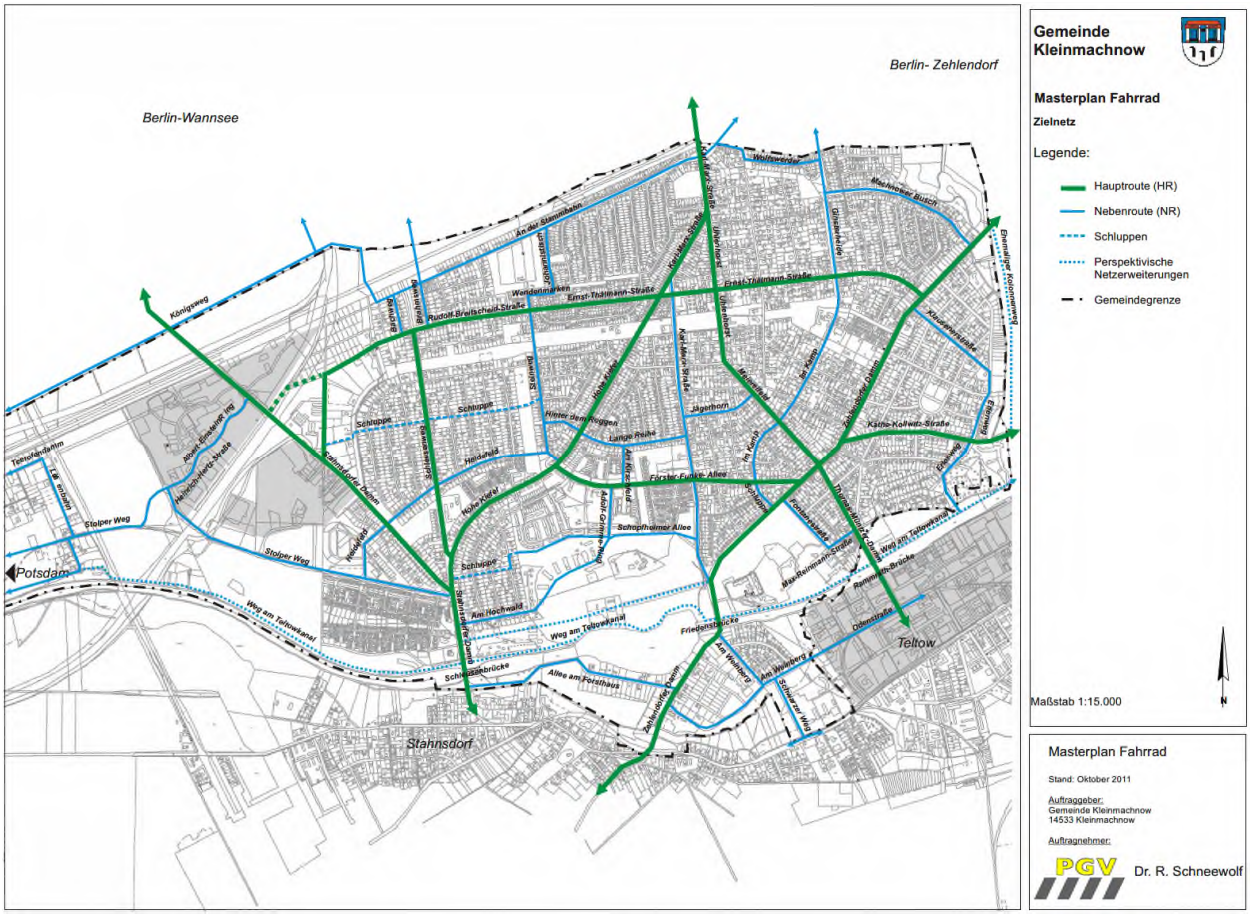

Abbildung 1 Zielnetz Masterplan Fahrrad

Eine Ausnahme hiervon bildet der Straßenzug Ernst-Thälmann-Straße West (westlich OdF-Platz) - Rudolf-Breitscheid-Straße - Schleusenweg. Diese Haupterschließungsstraßen haben eine wesentlich geringere Verkehrsstärke.

Nach der Verkehrserhebung von 2014 haben die drei genannten Straßenabschnitte einen gerundeten DTV[2] von 1.000 – 2.000 Fahrzeugen pro Tag und sind damit vergleichbar mit dem Heidefeld. Sie sind weniger stark belastet als beispielsweise das Meiereifeld. Zudem wird über diesen Straßenzug das gesamte Quartier auch mittels Bus durch den ÖV erschlossen. Er spielt demnach für das Verkehrsnetz des MIV[3] eine eher zweitrangige Rolle, während er für den Radverkehr eine erhebliche Bedeutung hat und ihm eine zentrale Verbindungsfunktion im Netz zukommt.

Problemdarstellung

Trotzdem ist der Charakter des Straßenzuges Ernst-Thälmann-Straße West (westlich OdF-Platz) - Rudolf-Breitscheid-Straße - Schleusenweg sehr durch das Verkehrsmittel „Pkw“ geprägt: Es dominiert der ruhende Verkehr.

Abbildung 2 Ernst-Thälmann-Straße West

Der fließende Verkehr, welcher aus MIV, Bussen (ÖV) und Fahrrädern besteht, ist deshalb gezwungen, sich an den wechselseitig parkenden Fahrzeugreihen vorbei zu manövrieren. Stehen die Pulks zu dicht aneinander, hat gerade der Bus Schwierigkeiten, an ihnen vorbei zu kommen. Sind die Fahrzeugreihen zu lang, sind u. U. längere Wartezeiten nötig, um einen Überholvorgang zu starten, wenn der Gegenverkehr nicht abreißt. Gerade für den ÖV ist das ein großes Ärgernis, da hierdurch Verlustzeiten entstehen und so dessen Pünktlichkeit und damit auch dessen Qualität leiden. Im Sinne der Förderung des ÖV als Bestandteil des Umweltverbundes herrscht in diesem Straßenzug Handlungsbedarf zur Verbesserung der Situation.

Die nötige Umfahrung des ruhenden Verkehrs birgt noch ein weiteres Risiko: Gerade für die schwächeren Verkehrsteilnehmer, in diesem Fall die Radfahrer, kommt es durch Überholvorgänge von Pkw-Fahrern zu unangenehmen Situationen, welche die Verkehrssicherheit negativ beeinflussen. Denn oft wird beim Überholen der vorgeschriebene Mindestabstand von 1,50 m nicht eingehalten. Sind die Pulks an Fahrzeugen zu lang, werden dahinter wartende Pkw schnell ungeduldig, wenn ihnen ein Radfahrer entgegenkommt. Sie starten den Überholvorgang, ohne den Radfahrer abzuwarten und schaffen so beengende Begegnungssituationen. Selbiges gilt bei gleicher Fahrtrichtung der Verkehrsteilnehmer.

---

[1] Öffentlicher Verkehr
[2] Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke [Fahrzeuge/ 24h]
[3] Motorisierter Individualverkehr

Durch die unregelmäßigen Abstände zwischen den parkenden Fahrzeugketten neigt der motorisierte Verkehr beim Überholen (sowohl von Radfahrern als auch vom ruhenden Verkehr) zu kurzzeitigen überhöhten Geschwindigkeiten bis zu der Stelle, an der das nächste parkende Fahrzeug die Durchfahrt behindert.

Abbildung 3 Ernst-Thälmann-Straße - Zusammentreffen ruhender und fließender Verkehr

Auch wenn die Busse sich beim Überholen rechtskonform verhalten und ein längeres Hinterherfahren hinter Radfahrern in Kauf nehmen, so ist solch‘ eine Situation für den Radfahrer trotz alledem nicht angenehm. Er fühlt sich bedrängt und unsicher. Für das Etablieren eines (neuen) Radverkehrsangebot ist es von erheblicher Bedeutung, dass eine gefühlte Sicherheit gegeben ist, andernfalls wird die Strecke nicht angenommen.

Abbildung 4 Heidefeld - Fahrsituation für den Radfahrer

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die verkehrliche Situation im Straßenzug Ernst-Thälmann-Straße West (westlich OdF-Platz) - Rudolf-Breitscheid-Straße - Schleusenweg zurzeit für keinen Verkehrsteilnehmer zufriedenstellend gelöst ist. Die Probleme lassen sich auf einen gemeinsamen Nenner bringen: Der ruhende Verkehr auf der Fahrbahn.

Im Rahmen des Integrierten Verkehrskonzeptes (IVK) Kleinmachnow hat sich die Gemeinde selbst Leitziele gegeben, welche es bei der zukünftigen Verkehrsplanung zu beachten gilt (vgl. DS-Nr. 088/18/1). Ein Leitziel besagt: „*Pkw von Anwohnerinnen und Anwohnern sind nicht auf öffentlichen Verkehrsflächen, sondern auf dem privaten Grundstück abzustellen*.“[4]

Laut Stellplatzsatzung der Gemeinde Kleinmachnow haben Eigentümer / Bauherren eine vorgegebene Anzahl an Stellplätzen auf ihren privaten Grundstücken nachzuweisen. Das Gebiet, in

[4] DS-Nr. 088/18/1 Leitziel B6 (S. 6) bzw. D1 (S. 10)

welchem der besagte Straßenzug verläuft, entspricht dem Charakter eines reinen Wohngebiets, das ganz überwiegend durch Einfamilienhäuser geprägt ist.
Insbesondere bei den zahlreichen, erst in den letzten Jahren fertiggestellten Wohngebäuden im *Schleusenweg* ist zu erkennen, dass stets mehrere Stellplätze vorgehalten und in der Regel auch genutzt werden. In der *Rudolf-Breitscheid-Straße* ist das ebenfalls mehrheitlich zu erkennen, allerdings ist die tatsächliche Nutzung dieser Flächen geringer als im Schleusenweg. In der *Ernst-Thälmann-Straße*, Bestandteil der Sommerfeldsiedlung, wird meist nur ein Pkw auf dem Privatgrundstück abgestellt. Dies dürfte darauf zurückzuführen sein, dass die Grundstücke dort kleiner sind als in den anderen beiden Straßen.

Nennenswerte Ausnahmen von der Wohnbebauung sind im Bereich der Ernst-Thälmann-Straße eine Arztpraxis sowie verschiedene Bildungseinrichtungen (Grundschule, Kita, Hort). Während die Bildungseinrichtungen entweder über eigene Parkflächen verfügen oder zeitlich begrenzt baulich angelegte Flächen im Seitenraum nutzen, sind bei der Arztpraxis keine entsprechenden Flächen vorhanden. Allerdings steht an der Kreuzung zum Steinweg ein öffentlicher Parkplatz mit 24 Stellplätzen der Allgemeinheit zur Verfügung. In der Rudolf-Breitscheid-Straße besteht eine gewerbliche Nutzung, dieses Grundstück hält eigene Stellplätze für den Publikumsverkehr auf dem Grundstück vor. Im Schleusenweg befindet sich im Süden eine weitere Bildungseinrichtung ohne eigene Parkfläche. Hier wird z.T. der Grünstreifen neben der Fahrbahn für den ruhenden Verkehr genutzt.

Im Schleusenweg gibt es zwar im straßenbegleitenden Grün für den Radfahrer die Möglichkeit, den Gehweg in beide Richtungen mit zu nutzen, doch stellen die dortigen Gehwegbreiten und die bauliche Beschaffenheit keine sichere und komfortable Radverkehrsanlage dar.

Einen räumlichen Bezug zu den o.g. Straßen besitzt die Straße Heidefeld, welche im Masterplan Fahrrad als Nebenroute für den Radverkehr identifiziert wurde. Betrachtet man das gesamte Netz für den Radverkehr, so stellt sie eine attraktive Parallelroute zur Hohen Kiefer dar. Gerade in Fahrtrichtung Südwesten weist die Hohe Kiefer keine gute Radverkehrsqualität auf. Des Weiteren ist das Heidefeld ein bedeutender Schulweg und wird daher in die nachfolgenden Betrachtungen mit einbezogen. Im Abschnitt Stolper Weg - Schleusenweg wird das Heidefeld ebenfalls vom ÖV befahren.

Lösungsansatz

Zur Verbesserung der Gesamtsituation auf der Fahrbahn, zur Unterstützung des fließenden (öffentlichen) Verkehrs und vor allem zur Stärkung des Radverkehrs ist beabsichtigt, auf den vorstehend genannten Straßen ein **eingeschränktes Halteverbot** (Z. 286, „Parkverbot“) **ohne zeitliche Beschränkung** anzuordnen.
Dies betrifft vorrangig den Abschnitt 1 – Straßenzug Ernst-Thälmann-Straße (westlich des OdF-Platzes), Rudolf-Breitscheid-Straße und Schleusenweg. Zur besseren Anbindung an das westliche Gemeindegebiet werden auch der Abschnitt 2 – Heidefeld von Schleusenweg bis Stahnsdorfer Damm und der Abschnitt 3 – Heidefeld von Stahnsdorfer Damm bis Stolper Weg geprüft und könnten zeitgleich mit Abschnitt 1 umgesetzt werden.
Im Rahmen der nachfolgend erläuterten Untersuchungen wurde auch das Heidefeld vom Schleusenweg bis zum Steinweg in der Bestandsaufnahme erfasst. Eine Eignungsprüfung für weitere Halteverbote ist derzeit noch nicht abgeschlossen, sodass eine Realisierung, wenn überhaupt umsetzbar, erst im Nachgang zur Umsetzung der Abschnitte 1-3 möglich wäre.

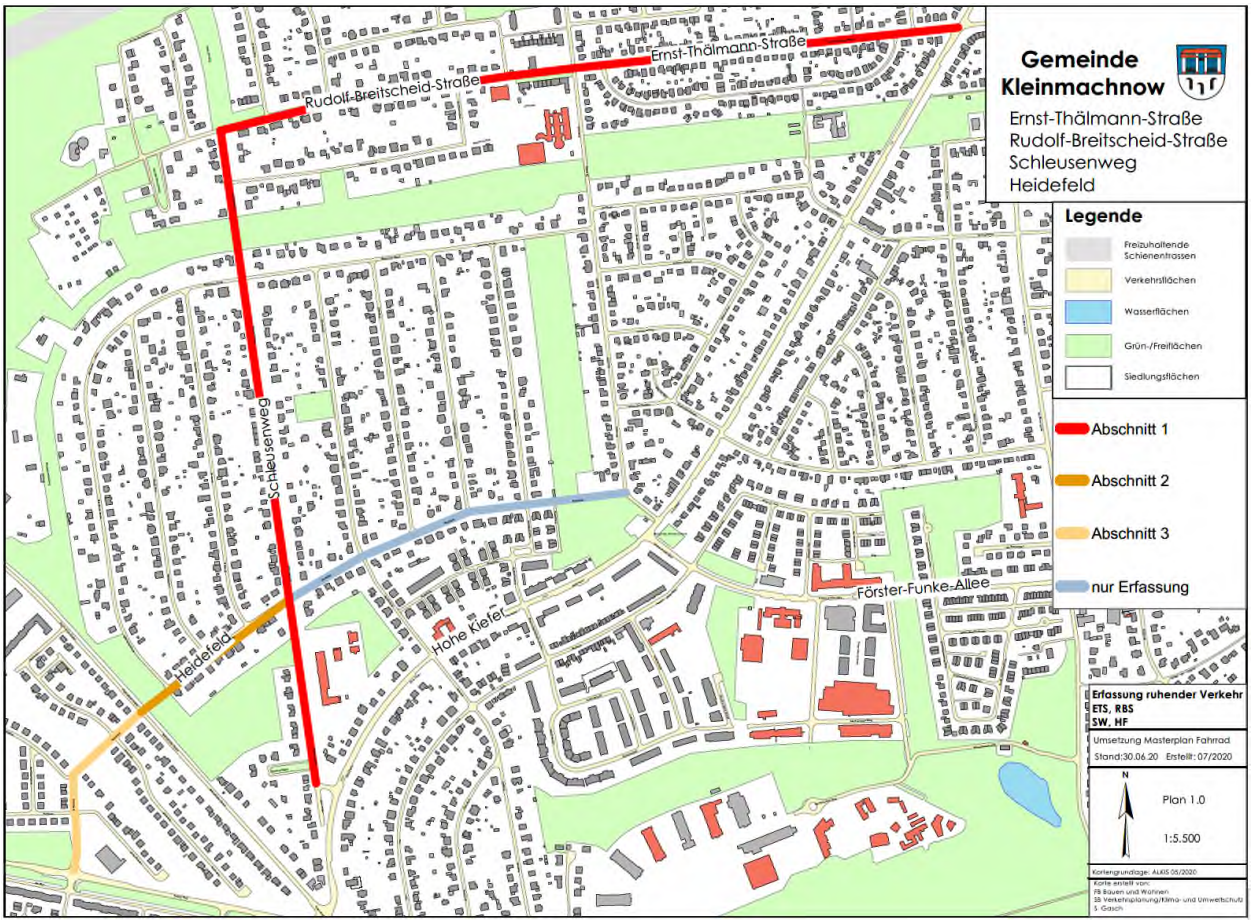

Abbildung 5 Halteverbote, Abschnitte

Ziel ist es, mit geringem finanziellen Aufwand auf Grundlage konzeptioneller Ansätze, welche über das gesamte Gemeindegebiet betrachtet werden, einen **deutlich spürbaren Mehrwert für den Radverkehr** zu erreichen und so dessen Anteil am Modal Split[5] in der Gemeinde zu erhöhen. Dabei richtet sich das verbesserte Angebot sowohl an Schulkinder und Alltagsradler als auch an Radfahrende, die touristisch unterwegs sind.

Zeigen die vorgeschlagenen Maßnahmen die erhoffte positive Wirkung, so ist es vorgesehen, weitere Straßen ähnlichen Charakters und mit vergleichbaren Verkehrsbelegungen auf Eignung zu prüfen und dort ggf. weitere Halteverbote anzuordnen.

Um das gesamte Vorhaben und die dazugehörigen Überlegungen so transparent wie möglich zu gestalten und die Bürger*innen auch dementsprechend einzubinden, sind im Vorfeld entsprechende Pressemitteilungen und Anwohnerbriefe geplant.

Da die Einrichtung der Halteverbote vornehmlich der Förderung des Radverkehrs dienen soll, wird die zeitliche Umsetzung so gewählt, dass dieser Gedankengang auch erkennbar ist. Auch wenn Schulkinder und Alltagsradfahrende ebenfalls in den Wintermonaten aktiv sind, so wird der Zusammenhang mit dem Radverkehr am deutlichsten, wenn die Umsetzung mit der nächsten Radfahrsaison einhergeht. Sie ist deshalb für das **Frühjahr 2021** (März 2021) vorgesehen.

[5] Die Verkehrsmittelwahl, der „Modal Split“ beschreibt das Mobilitätsverhalten von Personen

Untersuchung

Im Maßnahmenkatalog zum Masterplan Fahrrad gab es bereits den Vorschlag, den ruhenden Verkehr in den Straßen Schleusenweg und Rudolf-Breitscheid-Straße nur wechselseitig zuzulassen. Dies sollte der Geschwindigkeitsdämpfung dienen.

Die Problematik beim wechselseitigen Parken ist allerdings, dass es die Verkehrssituation nicht in Gänze löst, sondern den ruhenden Verkehr lediglich strukturiert. Der fließende Verkehr muss weiterhin entlang des Straßenzuges Überholvorgänge vornehmen und der Kfz-Verkehr den Radverkehr beachten. Zudem können sich so die parkenden Fahrzeugketten deutlich verlängern, was das zu schnelle Vorbeifahren noch begünstigt, da ein Überholvorgang länger dauert. Für den Busverkehr stellt solch‘ eine Anordnung nur eine teilweise Verbesserung dar. Das Rangieren beim Überholen nimmt zwar ab, die Wartezeiten bei einem entgegenkommenden Fahrzeug aber zu. Zur Entspannung der Situation trägt das wechselseitige Parken demnach nur bedingt bei.

In den Leitzielen des IVK ist vorgegeben: „*Absolute Haltverbote sind an Hauptverkehrs- und Haupterschließungsstraßen dort anzuordnen, wo der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) an seinem zügigen und sicheren Vorankommen gehindert wird.* […]“[6] Zum Vergleich: In der Straße Meiereifeld, welche einen ähnlichen Charakter mit vergleichbarer Siedlungsstruktur, aber etwas höheren Verkehrsaufkommen hat, wurde vor einigen Jahren ein eingeschränktes Halteverbot eingerichtet. Hier organisiert sich der ruhende Verkehr inzwischen problemlos anderweitig.

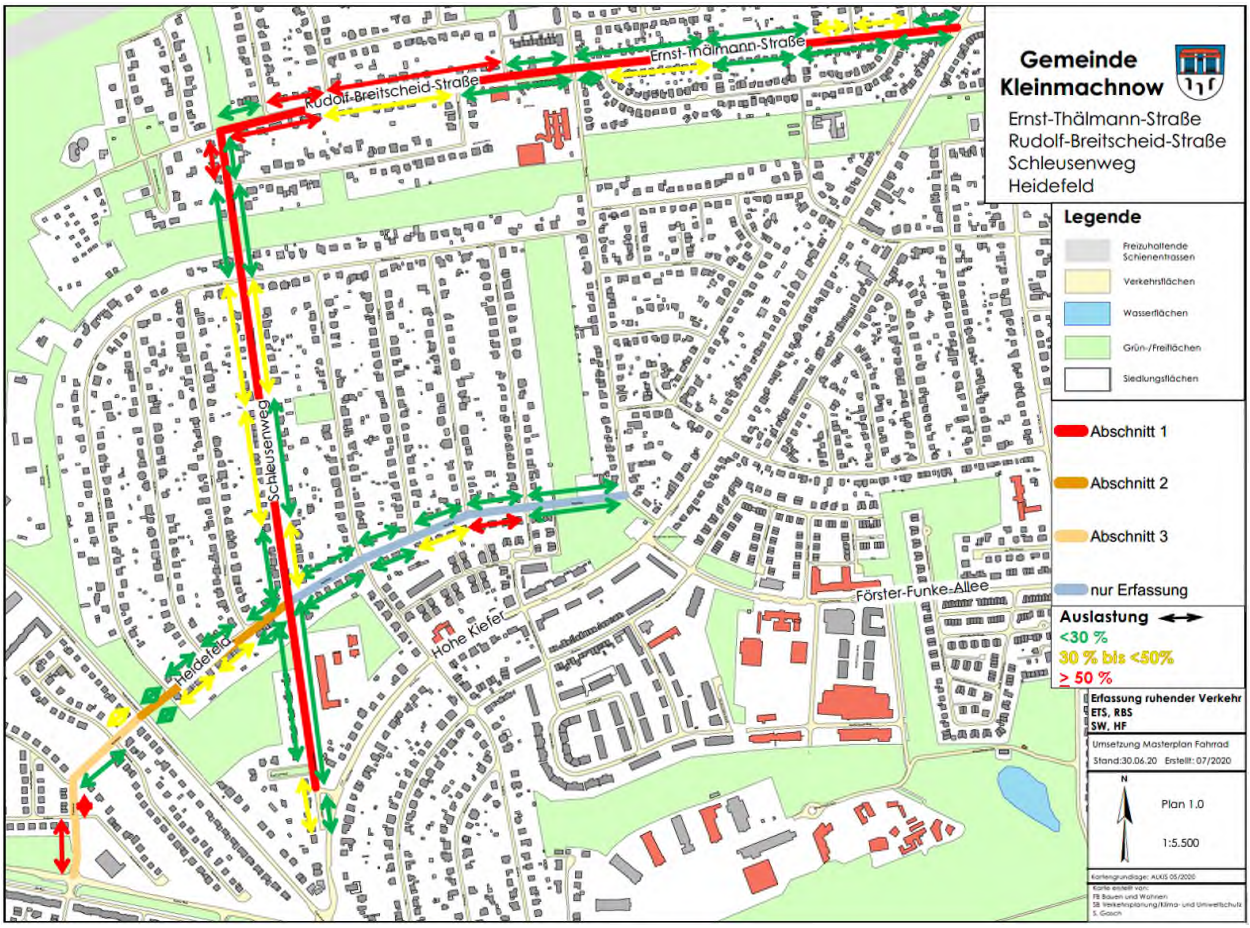

Abbildung 6 Parkraumerhebung

[6] DS-Nr. 088/18/1 Leitziel B7 (S. 6)

Zur Einschätzung des Parkdrucks wurden im Vorfeld Erhebungen durchgeführt. Dazu wurde an verschiedenen Wochentagen jeweils morgens und abends der ruhende Verkehr auf der Fahrbahn kleinräumig erfasst und entsprechend ausgewertet.

Abschnitt 1

In der Ernst-Thälmann-Straße gibt es im Bestand bereits längere Abschnitte, auf denen ein eingeschränktes Halteverbot (Z. 286) angeordnet ist. Die Zählung ergab einen Maximalwert von 30 abgestellten Fahrzeugen auf dem 670 m langen Straßenabschnitt vom OdF-Platz bis zum Steinweg.

Im östlichen Bereich der Rudolf-Breitscheid-Straße ist der Parkdruck relativ gering, da es hier mehrere Parkstände im Seitenraum gibt und Ecke Steinweg auch ein öffentlicher Parkplatz zur Verfügung steht. Es gibt Überlegungen, die Parkzeit auf dem öffentlichen Parkplatz zeitlich zu beschränken, damit er weiterhin dem Publikumsverkehr zur Verfügung steht und nicht tagsüber von Anwohnerfahrzeugen blockiert wird.

Im westlichen Bereich, vor der Einmündung Schleusenweg, nimmt der Parkdruck zu, die Auslastung liegt streckenweise bei über 50 %. Wird das Halteverbot durchgesetzt, müssten laut gezähltem Spitzenwert 63 Fahrzeuge, verteilt auf 620 m Straßenlänge, eine andere Abstellmöglichkeit finden. Es ist davon auszugehen, dass ein Teil der Anwohnerschaft einen Stellplatz auf dem eigenen Grundstück finden wird, der Rest sich jedoch auf das umliegende Gebiet verteilen wird. Kapazitäten sind in den vorhandenen Seitenstraßen und in der Rudolf-Breitscheid-Straße westlich des Schleusenweges vorhanden und fußläufig in < 110m zu erreichen (zum Vergleich: Der Einzugsbereich einer Bushaltestelle liegt bei ca. 400-500 m).

Im Schleusenweg verteilt sich der ruhende Verkehr recht homogen über den gesamten Straßenzug und nutzt hierbei durchschnittlich 25-50 % der verfügbaren Fläche. In Absolutzahlen sind das auf dem 1.150 m langen Schleusenweg 76 Fahrzeuge.

Abschnitt 2

Um ein vollumfängliches Bild der Situation vor Ort zu bekommen, wurde die Parkraumerhebung analog zu Abschnitt 1 über das gesamte Heidefeld vom Stolper Weg bis zum Steinweg vorgenommen.

Im Abschnitt 2 zwischen Schleusenweg und Stahnsdorfer Damm wurde nur vereinzelt ruhender Verkehr wahrgenommen. In Summe standen zu Spitzenzeiten 13 Pkw auf dem ca. 320 m langen Straßenstück. Dies lässt sich mit der überschaubaren Bebauung erklären. Durch die regelmäßig einmündenden Seitenstraßen ist eine Verdrängung des ruhenden Verkehrs als unkritisch anzusehen, zumal die Gesamtmenge an Fahrzeugen in diesem Abschnitt sehr gering ist.

Abweichend zu den Abschnitten 1 und 3 ist der Fahrbahnbelag in diesem Bereich des Heidefelds am schlechtesten. Gerade an den Fahrbahnrändern ist der Asphaltbelag beschädigt. Da die Seitenbereiche aber unbefestigt sind, muss der Radverkehr hier über die Fahrbahn abgewickelt werden. Eine bauliche Erneuerung in den kommenden Jahren ist vorgesehen.

Abschnitt 3

In diesem Abschnitt des Heidefelds zwischen Stahnsdorfer Damm und Stolper Weg sind für den ruhenden Verkehr Stellplätze im Seitenraum baulich vorhanden. Diese werden auch ausschließlich genutzt, parkende Fahrzeuge auf der Fahrbahn gibt es nicht. Bei den vorhandenen Stellplätzen sind noch freie Kapazitäten vorhanden, sodass dieser Abschnitt für den Radverkehr bereits attraktiv befahrbar ist.

Mögliche weitere Abschnitte

Ein weiterer möglicher Abschnitt in diesem Teil der Gemeinde könnte das Heidefeld zwischen Schleusenweg und Steinweg sein. Der Parkdruck liegt dort unter 30 %, zudem sind genügend Nebenstraßen als Ausweichmöglichkeit vorhanden.

Wenn in den Straßen ein entsprechendes Halteverbot angeordnet wird, wirkt der ruhende Verkehr auf der Fahrbahn nicht mehr geschwindigkeitsdämpfend. Eine mögliche Konsequenz der Halteverbote kann deshalb eine höhere Durchschnittsgeschwindigkeit sein. Während in einigen Abschnitten bereits Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit vorgegeben ist, sind der Schleusenweg und die Rudolf-Breitscheid-Straße überwiegend noch nicht in ihrer Geschwindigkeit begrenzt.

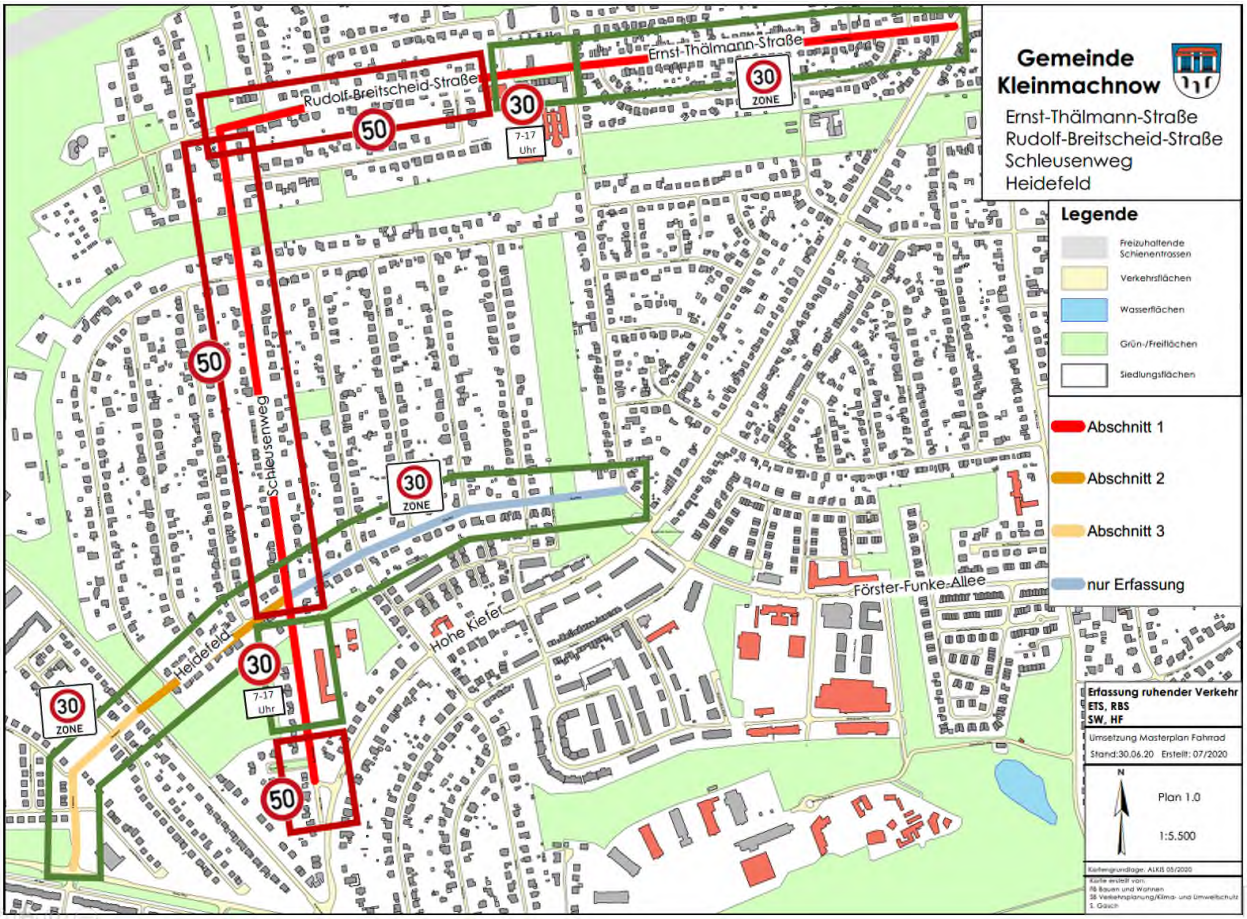

Abbildung 7 Aktuell zulässige Höchstgeschwindigkeit

Zu Beginn der Maßnahme (zeitgleich mit der Umsetzung) ist deshalb geplant, in den kritischen Bereichen Geschwindigkeitsmesstafeln aufzustellen. Diese dienen zum einen dem Kfz-Fahrer als Warnung und Hinweis und sensibilisieren ihn für die neue Situation. Zum anderen können die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten erhoben werden. Eine anschließende Auswertung wird dann Aufschluss darüber geben, ob sich die durchschnittlich gefahrene Geschwindigkeit durch die fehlenden parkenden Fahrzeuge als bremsendes Element tatsächlich erhöht hat. Dazu ist vorgesehen, im Vorfeld der Maßnahme Vergleichswerte zu erfassen.

Langfristig stehen auch noch flächendeckende Geschwindigkeitsreduzierungen auf 30 km/h zur Diskussion. Diese können allerdings nur von der Unteren Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Potsdam-Mittelmark genehmigt und angeordnet werden. Das bedarf weiterer Erhebungen, Abstimmungen und konzeptionellen Ausarbeitungen, damit entsprechende Anträge fundierte Begründungen zu Grunde liegen.