



Informationsnummer: INFO 012/20

Integriertes Verkehrskonzept (IVK) Kleinmachnow,
Räumlicher Handlungsschwerpunkt (HSP 2)
"Stolper Weg/Stahnsdorfer Damm",
Stand Vorplanung

- öffentlich -

Bauausschuss

11.01.2021

Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Ordnungsangelegenheiten

13.01.2021

Anlagen

- 1.1 Maßnahme 1a Variante Kreisverkehr
- 1.2 Maßnahme 1c Querungshilfe Ameisengasse
- 2.1 Maßnahme 1d Variante Kreisverkehr
- 2.2 Maßnahme 1d Variante LSA-Knotenpunkt

Kleinmachnow, den 16.12.2020

Bürgermeister

Fachbereichsleiter(in)

1. Ausgangssituation

Der vorliegende Handlungsschwerpunkt (HSP) Los 2 „Stolper Weg / Stahnsdorfer Damm“ befindet sich im Süden von Kleinmachnow und umfasst folgende Straßenabschnitte:

- Stolper Weg (Heidefeld - Stahnsdorfer Damm)
- Stahnsdorfer Damm Nord (Heidefeld – Stolper Weg)
- Stahnsdorfer Damm Süd (Hohe Kiefer – Gemeindegrenze)

Die zu untersuchenden Straßenabschnitte sind Teil des Kleinmachnower Hauptverkehrsstraßen- bzw. Haupteerschließungsstraßennetzes.

Der Stolper Weg weist ein Verkehrsaufkommen von bis zu 16.200 Kfz/24 h werktags (DTVw) auf². Innerhalb des Gemeindegebietes ist die Straße die am stärksten belastete, da über diese Straße die einzige Anbindung Kleinmachnows an die BAB 115 besteht. Die Straße ist auch für die Nachbarkommune Stahnsdorf hinsichtlich der Anbindung an die BAB von Bedeutung. Die Straße ist durchgehend bis zum Knoten Stahnsdorfer Damm anbaufrei und besitzt dementsprechend den Charakter einer Ausfallstraße. Aufgrund der Fahrbahnbreite von 7,0 m und des anbaufreien Erscheinungsbildes steht zu vermuten, dass die Mehrzahl der Kfz das vorgeschriebene Tempo von 50 km/h überschreitet.

Der nördliche Stahnsdorfer Damm ist Bestandteil des Haupteerschließungsstraßennetzes mit einer Verkehrsbelastung von ca. 1.600 Kfz/24 h werktags. Durch den beidseitigen Baumbestand hat diese Straße mit einer Fahrbahnbreite von 6,00 m einen Alleecharakter.

Der südliche Stahnsdorfer Damm weist mit 12.300 Kfz/24 h ebenfalls ein hohes Verkehrsaufkommen auf, mit einem entsprechend hohem Schwerverkehrsanteil. Die 6,50 m breite Fahrbahn ist von Bäumen begrenzt, dahinter verlaufen befestigte Gehwege.

Eine wichtige Rolle bezüglich der verkehrlichen Defizite und daraus folgenden Maßnahmen spielt im Handlungsschwerpunkt 2 der Radverkehr, für den zurzeit verschiedenste Führungsformen bestehen: Benutzungspflichtiger Radweg im Seitenraum (Stolper Weg), Schutzstreifen auf der Fahrbahn (Hohe Kiefer) sowie Gehweg, Radfahrer frei (Stahnsdorfer Damm).

Diese uneinheitlichen Vorgaben sind speziell an den Knotenpunkten, wo die verschiedenen Regelungen aufeinandertreffen, hinsichtlich der Ansprüche und speziell auch der Verkehrssicherheit für den Radverkehr nicht immer zufriedenstellend gelöst.

Für den Radverkehr besteht in Kleinmachnow generell ein großzügiges Angebot, auf dem Gehweg zu fahren (VZ 1022-10), das auch künftig beibehalten werden soll. Aufgrund der geringen Fahrbahnbreiten, in Verbindung mit der verbreiteten Bauweise mit Pflasterrinne nutzt der Großteil des Radverkehrs in Kleinmachnow den Gehweg statt der Fahrbahn. Dieser Gewöhnungseffekt könnte dazu führen, dass anderweitige fahrbahnbezogene Lösungen nur bedingt angenommen werden.

Die Fußgängerführung ist gerade an den Knoten durch lange Wege und lange Wartezeiten gekennzeichnet. Zudem sind nicht immer alle Fußgängerrelationen baulich angelegt.

2. Planung - Schwerpunktmaßnahmen

In der Abbildung 1 sind die im Folgenden aufgeführten Maßnahmen gekennzeichnet. Es handelt sich hierbei um Maßnahmenschwerpunkte (Kategorie 1...), die mit entsprechendem baulichen Aufwand bzw. Kosten verbunden sind und deren Realisierung vorrangig anzustreben ist. Hiervon abzugrenzen sind die Bereiche mit sonstigen Maßnahmen (Kategorie 2...).

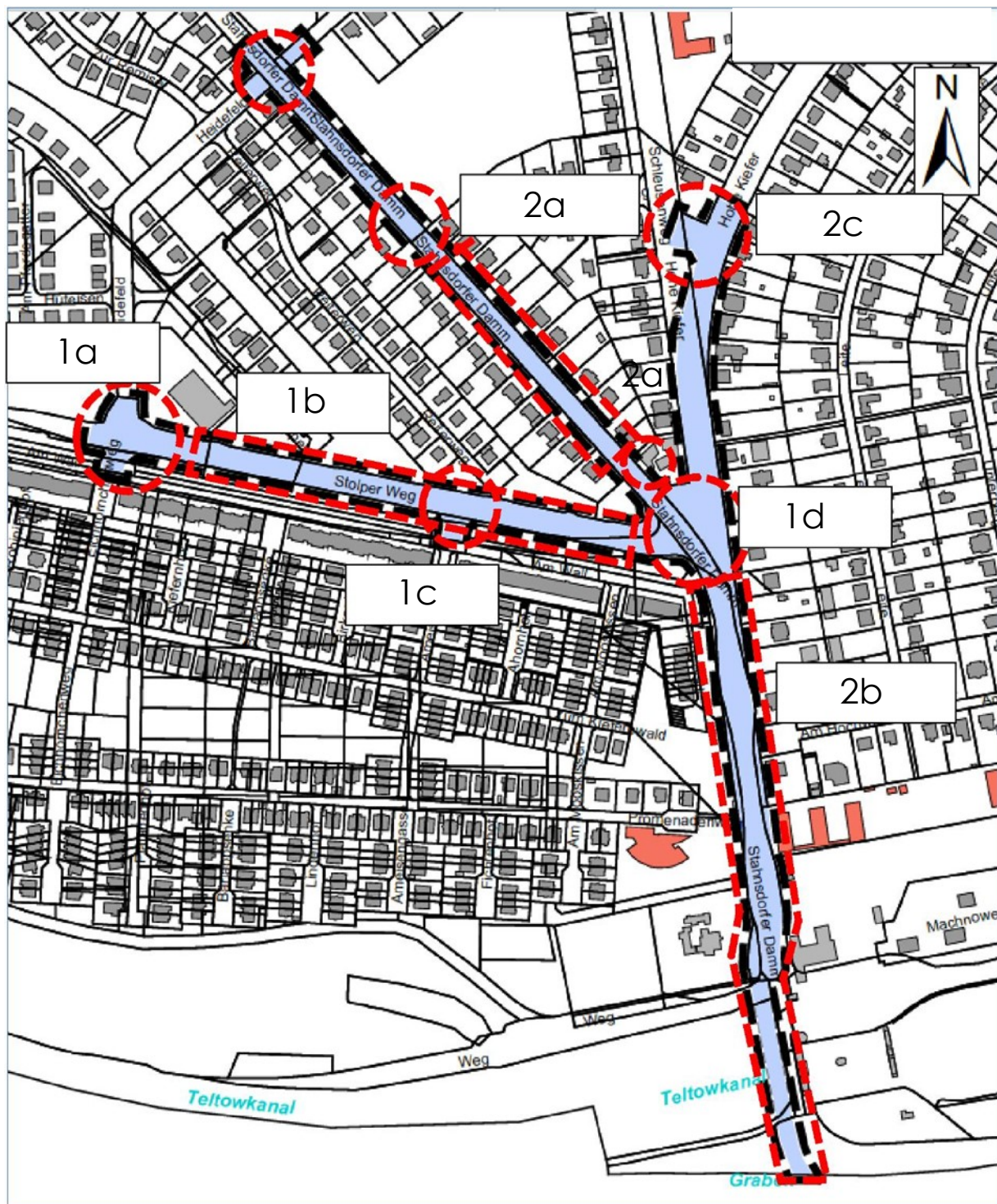


Abbildung 1: Abgrenzung des Untersuchungsbereiches des HSP Stolper Weg/Stahnsdorfer Damm und untersuchte Maßnahmen

2.1 Knoten Stolper Weg/ Heidefeld (Maßnahme 1a)

Ausgangslage

Die Kreuzung ist am südlichen, östlichen und nördlichen Knotenarm mit einer Fußgängerfurt ausgebildet. Beidseitig Gehwege befinden sich an der Straße Heidefeld, der Eichhörnchenweg besitzt nur auf der Ostseite einen Gehweg. Der westliche Knotenarm Stolper Weg besitzt auf der Südseite eine Bushaltebucht, die über die südliche Fußgängerfurt des Eichhörnchenwegs erreicht werden kann. Die Nordseite hat keinen Gehweg.

Der östliche Knotenarm Stolper Weg hat auf der Nordseite einen getrennten Geh- und Radweg in Gegenrichtung, der bis zum Knoten Stolper Weg/Stahnsdorfer Damm reicht. Auf der Südseite ist kein Gehweg vorhanden.

Es sind Schutzstreifen beidseitig im Stolper Weg westlich der Kreuzung markiert.

Analyse der verkehrlichen Situation

Für den Knotenpunkt betreffen die Defizite in erster Linie den Fuß- und Radverkehr. Der linksabbiegende Radverkehr auf der Fahrbahn besitzt in allen 4 Zufahrten keine gesicherte Führung (fehlende Schleuse). Der Anschluss des getrennten Geh- und Radwegs auf der Nordseite des Stolper Wegs ist nicht gelöst. In umgekehrter Richtung ist der geradeaus fahrende Radfahrer dazu verpflichtet, den Radweg in Gegenrichtung auf der Nordseite zu nutzen. Hierzu ist aber weder eine entsprechende wegweisende Beschilderung noch eine gesicherte Führung zu dem Radweg auf der Nordseite vorhanden. Der Fußverkehr aus dem Wohngebiet Am Wall muss auf dem Weg zur Bushaltestelle wegen des fehlenden Gehwegs auf der Westseite den östlichen Gehweg am Eichhörnchenweg nutzen, um dann wiederum die signalisierte Fußgängerfurt zu queren.

Lösungsmöglichkeiten

Variante 1 Kreisverkehr (Vorzugsvariante)

Zur Lösung der o.g. Defizite wird der Ausbau der Kreuzung als Kreisverkehr vorgeschlagen. Ferner wird die südliche Bushaltestelle des Stolper Wegs östlich des Eichhörnchenweg verlegt. Der nördliche und der östliche Kreisverkehrsarm werden mit einem FGÜ ausgebildet. Die Anbindung der Straße Am Wall erfolgt als Gehwegüberfahrt.

Die Ausbildung eines Kreisverkehrs ist zur Sichtbarmachung des Beginns des bebauten Bereichs Kleinmachnows ein städtebaulich geeignetes Element und kann mit einer ansprechenden Gestaltung der Mittelsinsel eine markante städtebauliche Eingangssituation vermitteln. Der Kreisverkehr trägt dabei erheblich zu einer Geschwindigkeitsreduzierung bei.

Für den Radfahrer ergibt sich eine eindeutige und klare Regelung: Er wird bei allen 4 Knotenarmen auf der Fahrbahn in den Kreisverkehr geführt.

Neben dem Umbau der südlichen Haltestelle wäre auch die nördliche Haltestelle am Stolper Weg umzubauen. In beiden Fällen besteht dann die Möglichkeit, sie barrierefrei herzustellen. Ein Vorteil der Verlegung der südlichen Bushaltestelle wäre der mögliche Rückbau der Bushaltestelle Heidefeld vor Stolper Weg.

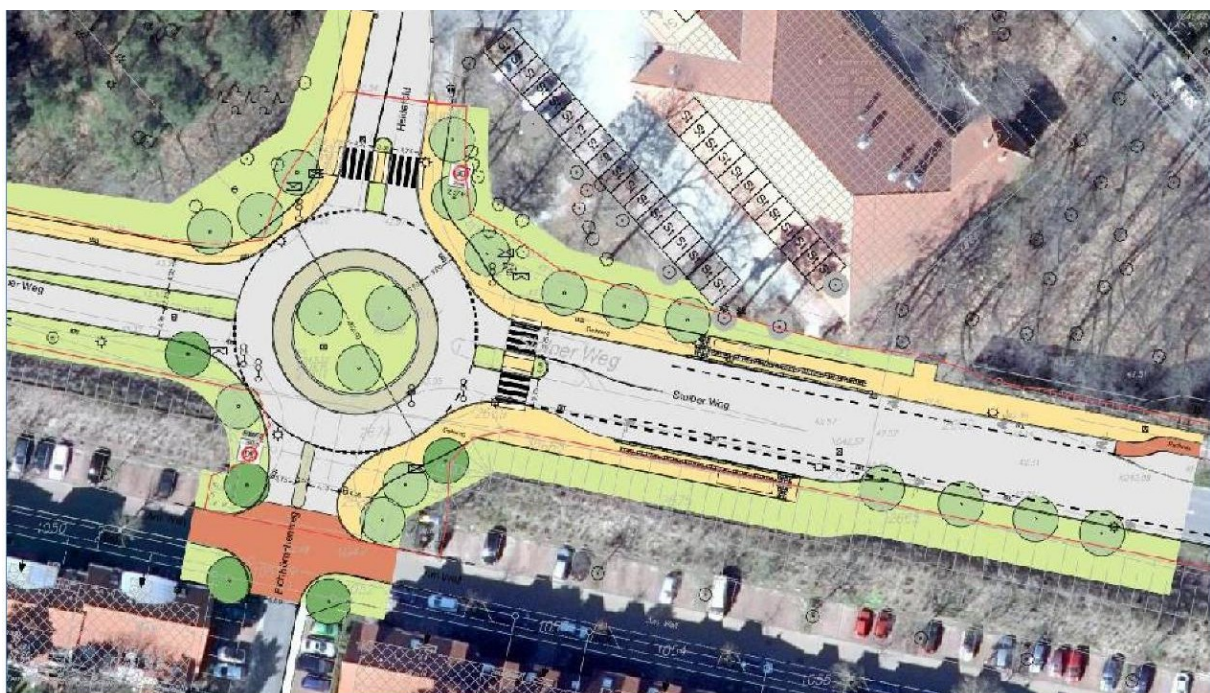


Abbildung 2 Maßnahme 1a – Variante 1 Kreisverkehr (s. Anlage 1.1)

Variante 2 Verlegung Bushaltestelle

Variante 2 beinhaltet lediglich die Verlegung der südlichen Bushaltestelle am Stolper Weg westlich des Eichhörnchenweges. Bei dieser Variante ist zu beachten, dass sich bei haltenden Bussen der hinter dem Bus fahrende Kfz-Verkehr bis in die Kreuzung zurückstauen kann. Hier wäre eine entsprechende lichtsignaltechnische Steuerung erforderlich.



Abbildung 3 Maßnahme 1a – Variante 2 Verlegung Bushaltestelle

Kostenvergleich

Variante 1 (Kreisverkehr)	Variante (Verlegung Bushaltestelle)
505.000 € (netto)	85.700 € (netto)

2.2 Radverkehr Stolper Weg (Maßnahme 1b)

Ausgangslage

Auf dem ca. 400 m langen Abschnitt des Stolper Weges zwischen Heidefeld und Stahnsdorfer Damm wird der Radverkehr im Bestand auf den nördlichen Nebenanlagen mit einem Geh- und Radweg in Gegenrichtung (Zusatzzeichen 1000-3) geführt. An den jeweils am Abschnittsanfang bzw. -ende befindlichen Knoten Heidefeld/Stolper Weg und Stahnsdorfer Damm/ Stolper Weg ist die dortige Führung des Radverkehrs nicht schlüssig.

Die Verkehrsbelegung in der Früh- und Spätspitze liegt für die westliche bzw. östliche Richtung bei jeweils über 1000 Kfz/h und der Schwerververkehrsanteil bei knapp 4 %.

Analyse der verkehrlichen Situation

Der nördliche Geh- und Radweg entspricht in seiner Breite nicht den Regelaßen gemäß RASf06. Es liegt derzeit ein Antrag bei der Unteren Straßenverkehrsbehörde vor, die Benutzungspflicht des vorhandenen Radweges aufzuheben. Eine Entscheidung zu diesem Antrag steht noch aus.

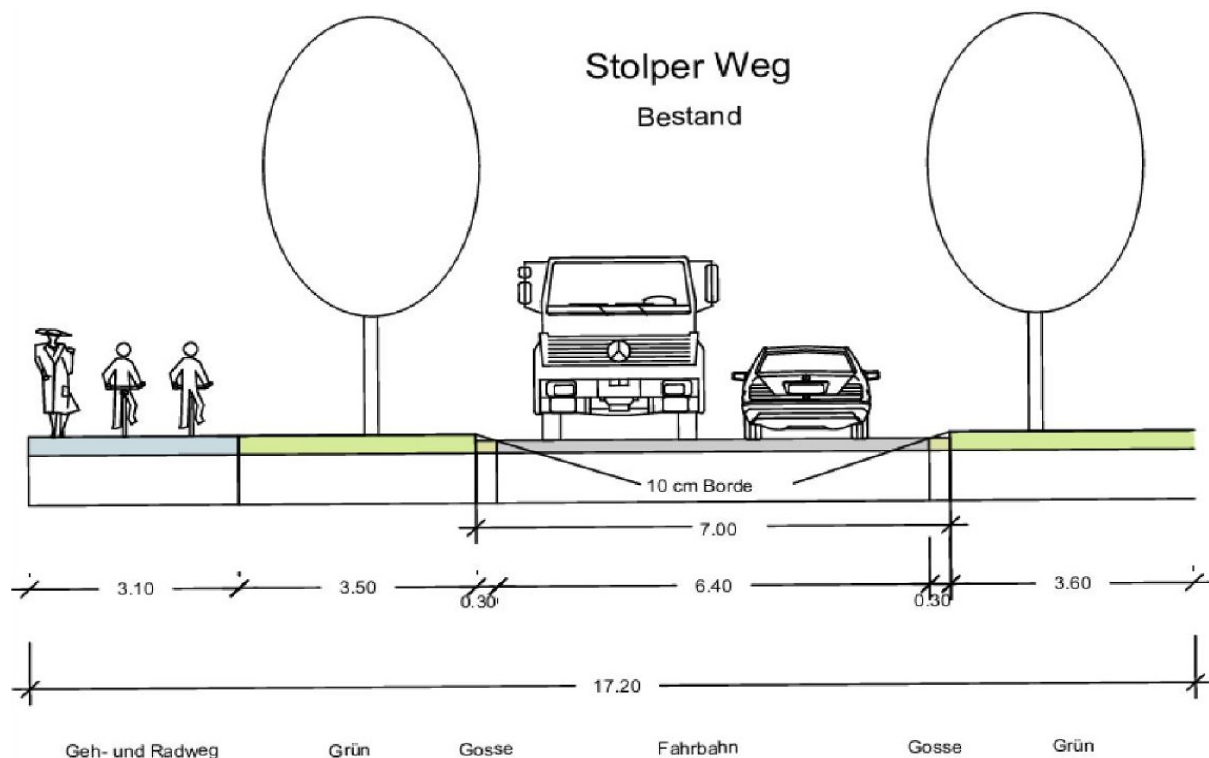


Abbildung 4 Maßnahme 1b - Querschnitt Stolper Weg (Bestand)

Lösungsmöglichkeiten

Es wird eine Verbreiterung der Fahrbahn des Stolper Weg um 0,75 m auf der Südseite (Gesamtbreite 7,75 m) zwischen Eichhörnchenweg und der beginnenden Aufweitung östlich der Ameisengasse vorgeschlagen. Für die Verbreiterung sind ggf. Beleuchtungsmasten zu versetzen und Baumschutzmaßnahmen durchzuführen. Die Verbreiterung sollte ohne gepflasterte Entwässerungsrinne erfolgen und die neu zu bauenden Abläufe außerhalb der Fahrbahn liegen. Es kommt zu einer Neuaufeilung der Fahrbahn zwischen Eichhörnchenweg und der beginnenden Aufweitung östlich der Ameisengasse mit 2 Fahrstreifen à 3,25 m und einem Schutzstreifen für den Radverkehr mit 1,25 m Breite.

Ausschilderung des getrennten nördlichen Geh- und Radwegs ohne Gegenrichtung (Abbau Zusatzzeichen 1000-33). Für unsichere Radfahrer, die die südliche Furt des Stolper Wegs meiden, bleibt als Ausweichmöglichkeit die parallel zum Stolper Weg verlaufende Straße Am Wall.

Weitergehende Lösungen wie der Ausbau von Nebenanlagen auf der Südseite des Stolper Damms wurden auch geprüft, aber verworfen.

2.3 Querungshilfe Ameisengasse (Maßnahme 1c)

Ausgangslage

Der Stolper Weg zwischen Eichhörnchenweg und Stahnsdorfer Damm besitzt auf der Südseite keine Nebenanlagen. Der Rad- und Fußverkehr muss die parallel zum Stolper Weg verlaufende Straße Am Wall bis zu den Knoten Stolper Weg/Heidefeld bzw. Stolper Weg/Stahnsdorfer Damm benutzen, wenn er mit einer gesicherten Querungshilfe (in diesem Fall Lichtsignalanlage) auf die andere Seite des Stolper Weges möchte. Der Abstand zwischen den beiden Querungshilfen liegt mit 410 m oberhalb des für Kleinmachnow empfohlenen Zielwertes von 400 m.

Lösungsmöglichkeiten

Es wird vorgeschlagen, östlich der Einmündung Ameisengasse eine Querungsinsel für Fußgänger und Radfahrer in der Fahrbahnmitte des Stolper Wegs zu bauen. Die Fahrbahn des Stolper Wegs ist dazu südlich auf Höhe der Mittelinsel um ca. 1,25 m zu verbreitern.

Die Einmündung Ameisengasse wird mit 8-m-Radien und einem parallelen Gehweg auf der Ostseite der Ameisengasse ausgebildet, der an die südliche Eckausrundung Am

Wall/Ameisengasse anschließt.

Als Bestandteil der Tempo-30-Zone ist die Straße Am Wall beidseitig mit Bordradien anzubinden.

Kosten

Die Kosten der Maßnahme werden auf 57.500 € geschätzt.



Abbildung 5 Vorschlag Maßnahme 1c – Querungsisel Ameisengasse (s. Anlage 1.2)

2.4 Knoten Stolper Weg/Stahnsdorfer Damm/Hohe Kiefer (Maßnahme 1d)

Ausgangslage

Der Knoten Stolper Weg/Stahnsdorfer Damm ist als lichtsignalisierte Kreuzung ausgebildet. Hierbei treffen drei Hauptverkehrsstraßen auf eine Haupteerschließungsstraße (Stahnsdorfer Damm Nord).

Analyse der verkehrlichen Situation

Der Knoten besitzt eine ungünstige Knotengeometrie, da Stolper Weg und Hohe Kiefer in einem Winkel von nur 70 Grad auf die Kreuzung stoßen. Zwischen diesen beiden Straßen verläuft der Stahnsdorfer Damm Nord, sodass diese drei Straßen spitzwinklig aufeinander zulaufen. Dementsprechend groß sind die Radien der Eckausrundungen ausgelegt, sodass lange Wege für querende Fußgänger und ein weiträumiger Kreuzungsbereich entstehen. Zusätzlich zu der ungünstigen Knotengeometrie besteht eine uneinheitliche und z.T. asymmetrische Führung des Radverkehrs.

In der Hohe Kiefer gilt Gehweg mit VZ 1022-10 (Radfahrer frei) in Gegenrichtung auf der Ostseite, Schutzstreifen auf der Westseite. Im südlichen Stahnsdorfer Damm fährt der Radfahrer auf der Fahrbahn, der Gehweg ist ebenfalls für Radfahrer freigegeben. Im Stolper Weg gibt es derzeit noch eine Benutzungspflicht des nördlich liegenden Radweges für beide Fahrtrichtungen.

Nur die Fußgängerfurten am Stolper Weg und südlichen Stahnsdorfer Damm sind mit einer kombinierten Signalmaske für den Fuß- und Radverkehr ausgestattet. Das Linksabbiegen des Radverkehrs auf der Fahrbahn erfolgt im Kreuzungsbereich ungesichert.

Die Pflasterung ist im Hinblick auf die Verkehrsregelung widersprüchlich ausgebildet: So ist im Stolper Weg dem benutzungspflichtigen Radweg eindeutig die rote Pflasterung zuzuordnen, auf der anderen Seite ist in der Hohen Kiefer dieser rote Belag nur noch ein Gehweg mit Radfahrer frei.

Es fehlen hier auch radkonforme Bordabsenkungen (0 cm). Im Hinblick auf den Fußverkehr sind die Furten nicht barrierefrei gestaltet (unzureichende Bordabsenkungen und fehlende taktile Platten). Für den Fußverkehr entstehen aufgrund der Knotengeometrie insgesamt weite Querungswege. Hierdurch entstehen auch kürzere Freigabezeiten im Vergleich zu kompakteren Kreuzungen.

Lösungsmöglichkeiten

Es wurde versucht Lösungsansätze zu erarbeiten, die eine Verbesserung der vorgefundenen Situation bewirken. Insgesamt wurden drei unterschiedliche Lösungen mit drei grundsätzlich unterschiedlichen Ansätzen erarbeitet:

- Variante 1: Kreisverkehr
- Variante 2: Doppel-T-Einmündung
- Variante 3: Beibehaltung des LSA-Knotenpunktes („minimalinvasiv“)

Variante 1 Kreisverkehr (Vorzugsvariante)

Die Qualität des Verkehrsablaufs bei der Umsetzung eines Kreisverkehrs wurde im Vorfeld geprüft. Die Anlage eines Kreisverkehrs ist demnach grundsätzlich möglich. Sämtliche Kreisverkehrsarme erhalten eine Mittelinsel mit FGÜ. Der Radverkehr auf der Fahrbahn wird in den Kreisverkehr geführt.

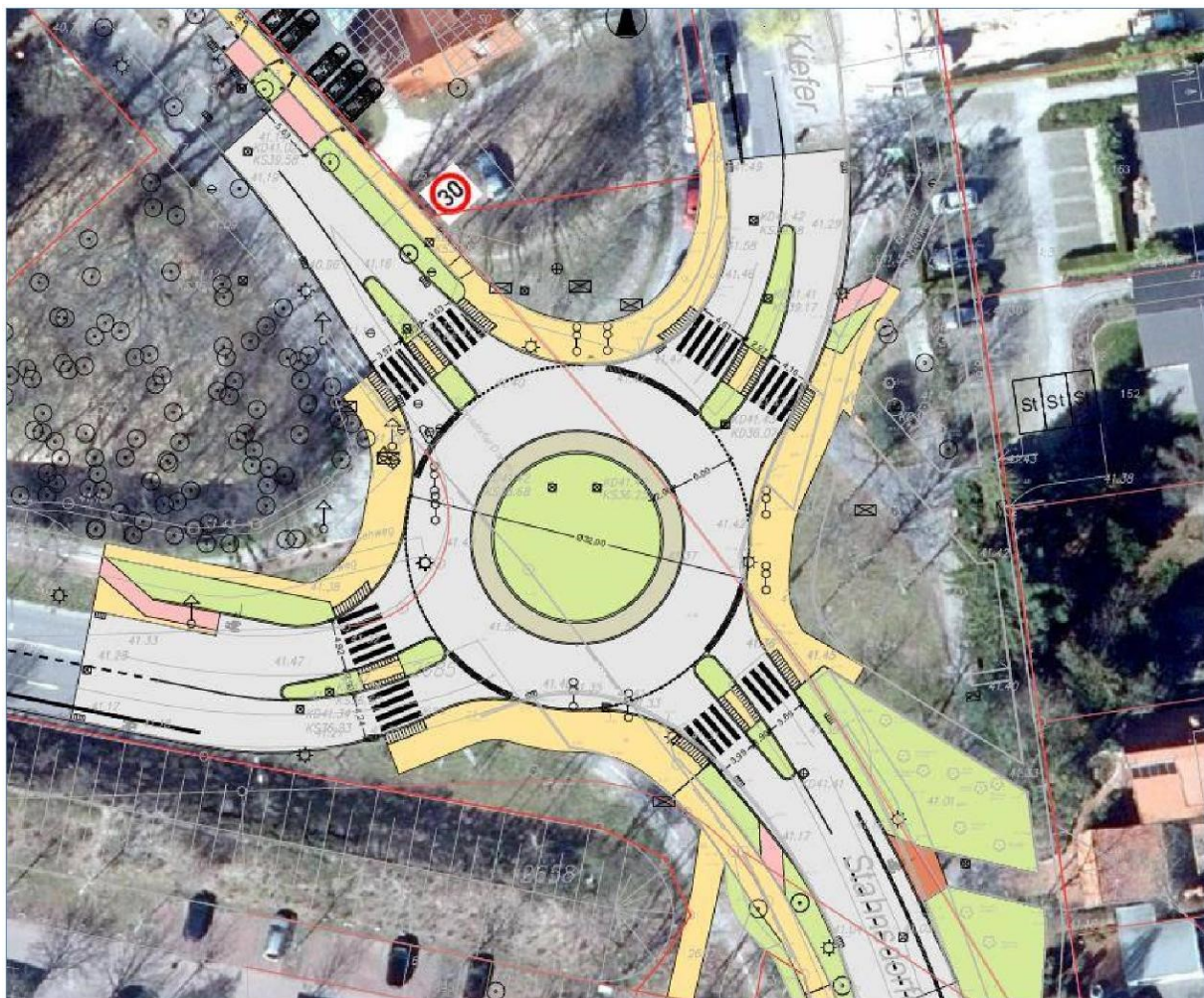


Abbildung 6: Maßnahme 1d – Variante 1 Kreisverkehr Stolper Weg /Hohen Kiefer (s. Anlage 2)

Die Ausbildung eines Kreisverkehrs ist ein städtebaulich geeignetes Element, um die unvorteilhafte Knotengeometrie symmetrischer zu gestalten. Zudem ergibt sie im Zusammenspiel mit dem vorgeschlagenen Kreisverkehr am Stolper Weg/Heidefeld ein in sich schlüssiges Gesamtsystem. Kreisverkehre gelten generell als verkehrssichere Lösung für Knotenpunkte und tragen zudem erheblich zu einer Geschwindigkeitsreduzierung bei. Außerdem entfallen künftig Wartung und Instandhaltung der Signalanlage.

Für den Radfahrer auf der Fahrbahn ergibt sich eine eindeutige und klare Regelung: Er wird bei allen 4 Knotenarmen auf der Fahrbahn in den Kreisverkehr geführt. Hinsichtlich der Unfallgefährdung ist diese Lösung die insgesamt sicherste. Den Radfahrern wird weiterhin ermöglicht, den Gehweg zu nutzen. Hierfür werden Auffahrmöglichkeiten angeboten.

Fußgänger sind bevorrechtigt und können den FGÜ ohne Wartezeiten queren.

Variante 2 Doppel-T-Einmündung

Variante 2 sieht den Ausbau der Kreuzung als Doppeleinmündung vor.



Abbildung 7: Maßnahme 1d – Variante 2 Doppel-T-Einmündung

Der Radverkehr wird dieser bei allen Richtungen sowohl auf der Fahrbahn als auch vom Gehweg kommend gesichert über den Knoten geführt. Die Wege für den Fußverkehr verkürzen sich. Aufgrund der Länge des Ausbaubereichs ist diese Variante mit den größten Kosten verbunden und konnte auch in den Fachausschüssen im Sommer 2020 nicht überzeugen. Die Variante wurde daher nicht weiter betrachtet.

Variante 3 Beibehaltung des LSA-Knotenpunktes

Bei dieser Variante wird die signalisierte Kreuzungslösung modifiziert. Sie wird hinsichtlich der Geometrie kompakter gestaltet, sodass die Querungswege für Fußgänger verkürzt werden. Hierzu werden die Radien der Eckausrundungen verkleinert. Der Knoten wird insgesamt kompakter und übersichtlicher.

Der Radfahrer auf der Fahrbahn wird in Angebotsstreifen über die Kreuzung geführt. Die Angebotsstreifen sind so ausgebildet, dass sich Linksabbieger bzw. Linkseinbieger am Ende der jeweiligen Furt auf der Fahrbahn aufstellen können, um mit der folgenden Lichtsignalphase in den entsprechenden Knotenarm zu fahren. Die Führung des Radverkehrs hat allerdings den Nachteil, dass Linksabbieger bzw. Linkseinbieger für die Passage des Knotens in zwei Phasen benötigen, und hierdurch längere Wartezeiten entstehen.

Es wurde alternativ die Ausbildung von Schleusen, die den linksabbiegenden Radfahrer in den Knoten führen, geprüft. Die Ausbildung solcher Schleusen ist aber wegen der Spuraufteilung und Geometrie zu unsicher.



Abbildung 8: Maßnahme 1d – Variante 3 Kreisverkehr Stolper Weg Hohe Kiefer (s. Anlage 2.2)

Kostenvergleich

Variante 1 (Kreisverkehr)	Variante 2 (Doppel-T-Einm.)	Variante 3 (LSA-Knoten)
509.000 € (netto)	1.164.000 € (netto)	629.000 € (netto)

Hinweis: Die vorhandene LSA ist veraltet und muss in den kommenden Jahren erneuert werden, ebenso wie die beschädigte Fahrbahndecke im Kreuzungsbereich. Diese Kosten kommen ohne Umsetzung einer der Varianten, ohnehin auf die Gemeinde zu.

3. Planung - Sonstige Maßnahmen

3.1 Stahnsdorfer Damm Nord (Maßnahme 2a)

Ausgangslage

Der Stahnsdorfer Damm ist Bestandteil des Hapterschließungsstraßennetzes mit einer Verkehrsbelastung von ca. 1.600 Kfz/24 h werktags. Die Fahrbahnbreite beträgt 6,00 m. Ein durchgehender Gehweg mit 1,30 m Breite ist nur auf der Ostseite vorhanden. Ab dem Bereich des beidseitigen Gehwegs ist dieser für den Radverkehr freigegeben. Derzeit kann aufgrund fehlenden Halteverbotes auf der Fahrbahn geparkt werden. Dieses erfolgt i.d.R. auf der Ostseite. Es besteht beidseitig ein dichter Alleebaumbestand aus Platanen.

Analyse der verkehrlichen Situation

Im Bereich des Knotens Stahnsdorfer Damm/Heidefeld wurden folgende Mängel festgestellt: Die Einmündungsbereiche des Knotens weisen u.a. altersbedingt zahlreiche bauliche Schäden auf. Die Kurvenverläufe sind als weitläufige Korbbögen angelegt. Die anschließenden Gehwege sind nicht barrierefrei gestaltet (fehlende taktile Platten). Der an den Knoten anschließende westliche Gehweg endet nach ca. 70 m und es besteht keine Möglichkeit zur regelgerechten Querung der Fahrbahn zum östlichen Gehweg. Im Sinne der Schulwegsicherung fehlt eine Querungshilfe entlang des Heidefelds.

Die 6,0 m breite Fahrbahn ist im Zusammenhang mit dem Fahrbahnparken und Tempo 50 speziell für den Radverkehr unzureichend. Der Gehweg weist zahlreiche Schäden, Lageveränderungen und Stolperkanten auf. Vor der Kreuzung Stolper Weg/Hohe Kiefer ist ein Gehwegabschnitt unzureichend befestigt. Außerdem werden die Wurzelbereiche der Allee-bäume dort direkt überfahren und beschädigt, um zu den anliegenden Grundstücken zu gelangen.

Lösungsmöglichkeiten

Zur Behebung der genannten Defizite ist eine Neueinfassung des Kreuzungsbereiches geplant sowie eine taktile bzw. barrierefreie Ausstattung der Gehwege und der Bau von Gehwegvorstreckungen kurz vor dem Ende des westlichen Gehwegs.

Die Geschwindigkeit sollte für den gesamten Abschnitt des Stahnsdorfer Damms zwischen Heidefeld und Stolper Weg auf 30 Stundenkilometer reduziert werden. Hierdurch soll auch die Unfallgefahr gemindert werden. Der östliche Gehweg sollte erneuert werden. Die Parkstände an der Kreuzung Stolper Weg sollten mit ordentlichen Gehwegüberfahrten erschlossen werden.

3.2 Stahnsdorfer Damm Süd (Maßnahme 2b)

Ausgangslage

Der südliche Stahnsdorfer Damm ist Bestandteil des Hauptverkehrsstraßennetzes und derzeit Tempo-50-Straße. Die Fahrbahnbreite inklusive gepflasterten Entwässerungsrinnen beträgt 6,50 m. Durch die beidseitig angelegten Entwässerungsrinnen (je 0,30 m) liegt die nutzbare Breite jedoch bei 5,90 m.

Der baulich angelegte getrennte Geh- und Radweg wurde abgeordnet und ist nun ein Gehweg/ Radfahrer frei. Im östlichen Fahrbahnseitenraum ist der baulich angelegte Weg 2,70 m breit, auf der Westseite partiell 2,0 m (nördlich der Zufahrt BBiZ - Berufsbildungszentrum Kleinmachnow).

Analyse der verkehrlichen Situation

Die Voraussetzung für eine Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn ist unter den derzeitigen Bedingungen kritisch zu sehen. Die einseitige Anordnung eines 1,25 m breiten Schutzstreifens am westlichen Fahrbahnrand erfordert mindestens den einseitigen Ausbau der Pflasterrinne. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens auf dem Stahnsdorfer Damm kann ein Schutzstreifen ohne weitere bauliche Eingriffe (Versetzen der Bordkanten) nicht empfohlen werden. Das Versetzen der Borde schränkt voraussichtlich den Wurzelbereich der beidseitig vorhandenen Bäume weiter ein.

Da die Anlage eines Schutzstreifens nicht möglich ist, wurde als Variante die Möglichkeit eines beidseitig benutzungspflichtigen gemeinsamer Geh- und Radwegs geprüft. Die Mindestbreite liegt gemäß Regelwerk bei 2,50 m. Auf der Ostseite genügt die vorhandene Breite den Mindestvorgaben. Auf der Westseite wäre bei vorhandenen 2,0 m eine Verbreiterung um 50 cm erforderlich. Gemäß der Vorortüberprüfung wäre eine solche Verbreiterung unter geringfügigen Eingriffen in den Böschungs-, Zaun- und Baumbestand möglich. Der Lösung eines gemeinsamer Geh- und Radweg stehen aber andere Sachverhalte entgegen: Seitens der Unteren Straßenverkehrsbehörde wird die Anordnung eines gemeinsamen Geh- und Radweges abgelehnt, im Bereich der Brücke ist eine Verbreiterung nicht möglich, das Mindestmaß ist hier unterschritten.

Lösungsmöglichkeiten

Da mit der fehlenden Benutzungspflicht der Radfahrer auch künftig auf der Fahrbahn ohne Schutzstreifen fahren wird, ist eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 für den Stahnsdorfer Damm vom Knoten Hohe Kiefer bis zur Gemeindegrenze dringend zu empfehlen. Zudem bestehen hier keine weiteren Möglichkeiten, dem Radverkehr ein adäquates Angebot zu schaffen.

3.3 Hohe Kiefer/Schleusenweg (Maßnahme 2c)

Ausgangslage

Die Fahrbahn im Bereich der Einmündung Hohe Kiefer/Schleusenweg verläuft in einer „Troglage“. Die nördlich des Schleusenwegs befindliche Mittelinsel liegt hierdurch ca. 50 cm unter dem Niveau der dortigen Straßenbegrenzungslinien. Der vom Schleusenweg auf die Hohe Kiefer zuführende Gehweg ist zur Überwindung des Höhenunterschieds auf der Westseite parallel zur Straße Hohe Kiefer mit 5 % angerammt, die Rampe ist mittels Verkehrsgitter zur Straße hin abgesichert.

Analyse der verkehrlichen Situation

Wegen der Höhendifferenz kann die Querungsstelle nicht direkt auf Höhe des vom Schleusenweg abknickenden Gehwegs liegen. Rollstuhlfahrer müssen an dieser Stelle unter beengten Verhältnissen 2 x rechtwinklig im Gefälle die Richtung wechseln, was insbesondere für bergauf fahrende Rollstuhlfahrer eine Erschwernis darstellt. Auf der gegenüberliegenden Seite liegt die Gehwegneigung bei unzulässigen 8 %. Insgesamt ist die Querungsstelle nicht barrierefrei gestaltet.

Lösungsvorschlag

Für eine barrierefreie Querung ist die Gradiente auf Höhe der Querung um ca. 45 cm anzuheben. Dies erfordert eine Anpassung der Fahrbahn auf ca. 55 m Länge. Das Gehweggefälle kann hierdurch barrierefrei mit maximal 3 % ausgebildet werden. Die Querungsinsel kann in die Laufrichtung verschoben und der Gehweg verbreitert werden, wodurch das Rangieren mit Rollstühlen insgesamt erheblich erleichtert wird.

4. Fazit

Für den Bereich der Schwerpunktmaßnahmen (Kap. 2) ergeben sich Gesamtkosten in Höhe von rund 1.180.500,00 €. Die Kosten beinhalten die reinen Baukosten noch ohne Baunebenkosten. Für die sonstigen Maßnahmen aus Kap. 3 wurde keine Kostenschätzung vorgenommen.

Es wird vorgeschlagen, im auszuarbeitenden Grundsatzbeschluss für den räumlichen Handlungsschwerpunkt „Stolper Weg/Stahnsdorfer Damm“ (HSP 2) lediglich die Schwerpunktmaßnahmen zu berücksichtigen. Die konkreten Inhalte des Grundsatzbeschlusses werden anhand der Beratungsergebnisse der Fachausschüsse (Bauausschuss, Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Ordnungsangelegenheiten) zu der hier vorliegenden INFO-Nummer festgelegt.