Gemeinde Kleinmachnow
Fachbereich Bauen/Wohnen
AG Verkehrsplanung/ Klima- und Umweltschutz

Erläuterung zur Vorplanung

1. Ausgangssituation

Der vorliegende Handlungsschwerpunkt (HSP) Los 2 „Stolper Weg / Stahnsdorfer Damm" befindet sich im Süden von Kleinmachnow. Die zu untersuchenden Straßenabschnitte sind Teil des Kleinmachnower Hauptverkehrsstraßen- bzw. Haupterschließungsstraßennetzes.

Der Stolper Weg weist ein Verkehrsaufkommen von bis zu 16.200 Kfz/24 h werktags (DTVw) auf[2]. 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 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 Haupterschließungsstraßennetzes 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 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.
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

Bereits während der Erarbeitung der Vorplanung, wurde zwischen Maßnahmen mit vordringlichem Handlungsbedarf und zusätzlichen Maßnahmen (Kategorie 3) unterschieden. Die zusätzlichen Maßnahmen werden im Rahmen des IVK in den Maßnahmenkatalog aufgenommen und mit einer niedrigen Priorität versehen. Die vordringlichen Maßnahmen wurden in verschiedene Bauabschnitte aufgeteilt, sodass diese unabhängig voneinander realisiert werden können. Die Bauabschnitte der Kategorie 1 werden weiterhin als vordringlich eingestuft, die Bauabschnitte der Kategorie 2 werden anderweitig weiterverfolgt. In der Abbildung 1 sind die aufgeführten Maßnahmen dargestellt.

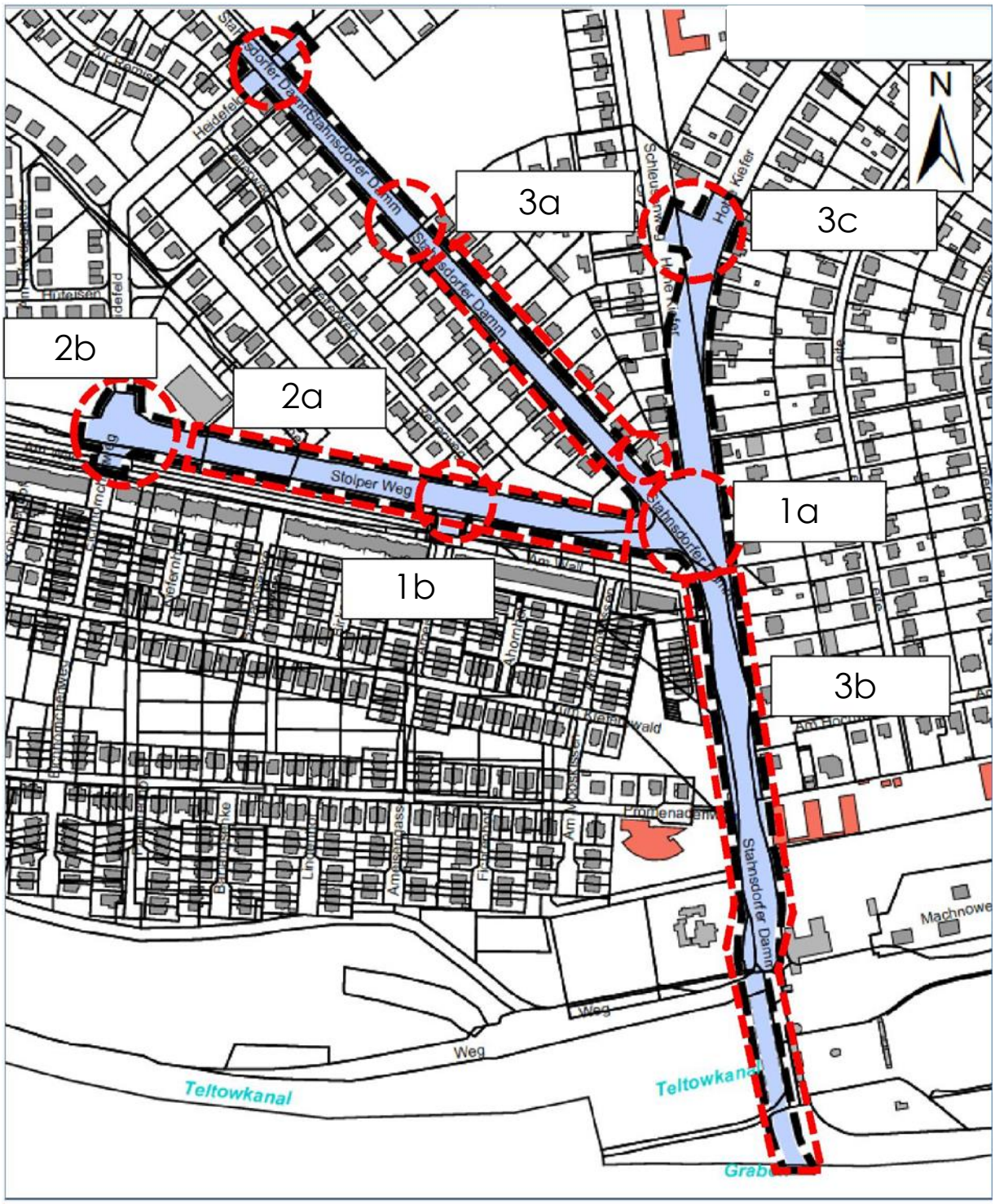

Abbildung 1: Bauabschnitte und Maßnahmen des HSP

2.1 Bauabschnitt 1a: Knoten Stolper Weg/Stahnsdorfer Damm/Hohe Kiefer

Der Knoten Stolper Weg/Stahnsdorfer Damm ist als lichtsignalisierte Kreuzung ausgebildet. Hierbei treffen drei Hauptverkehrsstraßen auf eine Haupterschließungsstraße (Stahnsdorfer Damm Nord). Er besitzt eine ungünstige Knotengeometrie, sodass lange Wege für querende Fußgänger und ein weiträumiger Kreuzungsbereich entstehen. Zusätzlich besteht eine uneinheitliche und z.T. asymmetrische Führung des Radverkehrs. Im Hinblick auf den Fußverkehr sind die Furten nicht barrierefrei gestaltet (unzureichende Bordabsenkungen und fehlende taktile Platten).

Eine mögliche Lösung ist die Anlage eines Kreisverkehrs (siehe Anlage 2.1). 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.

Die Ausbildung eines Kreisverkehrs ist ein städtebaulich geeignetes Element, um die unvorteilhafte Knotengeometrie symmetrischer zu gestalten. 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 vier 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.

2.2 Bauabschnitt 1b: Querungshilfe Ameisengasse

Es wird vorgeschlagen, östlich der Einmündung Ameisengasse eine Querungsinsel für Fußgänger und Radfahrer in der Fahrbahnmitte des Stolper Wegs zu bauen (siehe Anlage 2.2). 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.

3. Planung - Sonstige Maßnahmen

3.1 Bauabschnitt 2a: Radverkehrsführung Stolper Weg

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. Dieser Geh- und Radweg entspricht in seiner Breite nicht den Regelmaßen gemäß RASt06. Es liegt derzeit ein Antrag bei der Unteren Straßenverkehrsbehörde vor, die Benutzungspflicht des vorhandenen Radweges aufzuheben und beidseitige Schutzstreifen auf der Fahrbahn in einer Breite von 1,25 m auf der Fahrbahn anordnen zu lassen. Eine Entscheidung zu diesem Antrag steht noch aus.

3.2 Bauabschnitt 2b: Knoten Stolper Weg/ Heidefeld

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 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.

Variante 1 Kreisverkehr (Vorzugsvariante)

Zur Lösung der Defizite wird der Ausbau der Kreuzung als Kreisverkehr vorgeschlagen (siehe Anlage 2.3). 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 Mittelinsel 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.

Die Kosten werden auf 505.000 € geschätzt (ohne weitere Planungskosten, Baunebenkosten, Baukostensteigerung).

Dieser Bauabschnitt stellt keinen vordringlichen Handlungsbedarf dar und wir daher in den Maßnahmenkatalog des IVK aufgenommen, welcher die Bauabschnitte und Teilmaßnahmen aller Handlungsschwerpunkte enthält, welche keinen vordringlichen Handlungsbedarf aufweisen.

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. Der Umbau der Haltestellen kann auch im Rahmen des Umbauplans Barrierefreie Bushaltestellen in der Gemeinde (Vgl. DS-Nr. 024/21) weiterverfolgt werden. Die Kosten zur Verlegung der Haltestelle werden auf 85.700 € geschätzt (ohne weitere Planungskosten, Baunebenkosten, Baukostensteigerung).

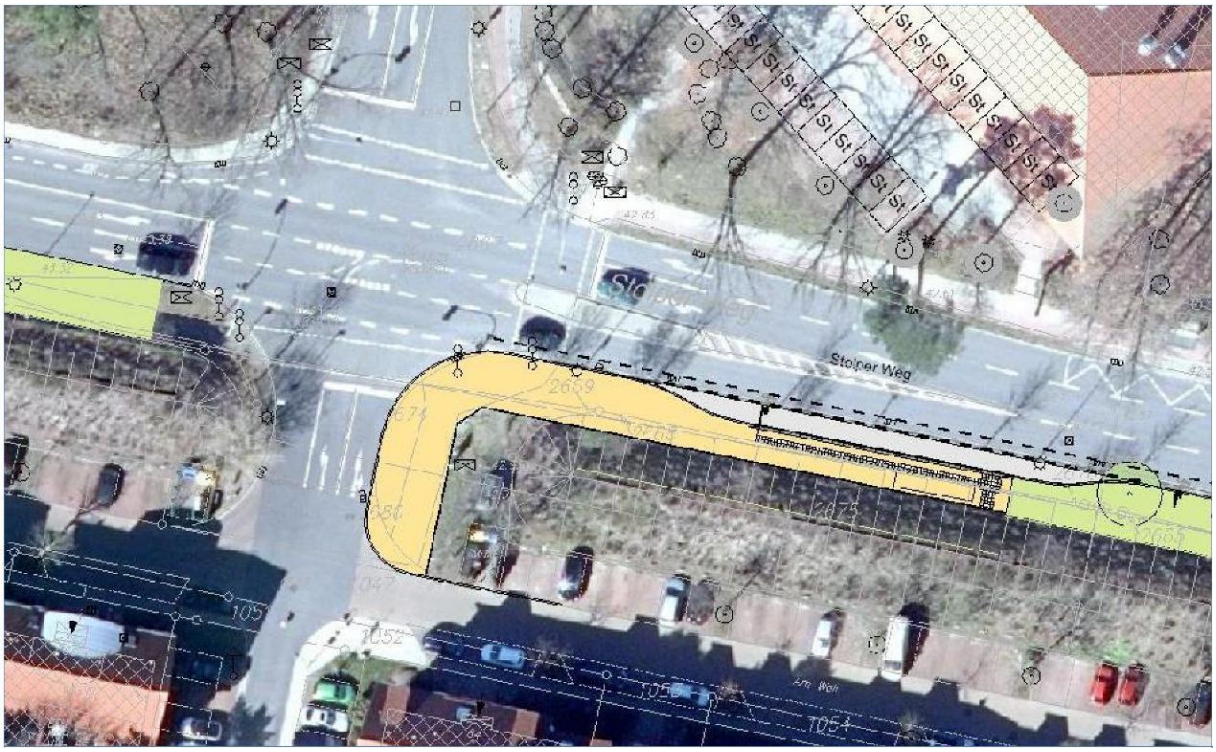

Abbildung 2 Bauabschnitt 2b – Variante 2 Verlegung Bushaltestelle

3.3 Stahnsdorfer Damm Nord (Maßnahme 3a)

Die Einmündungsbereiche zum Heidefeld weisen u.a. altersbedingt zahlreiche bauliche Schäden auf. 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.

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. Parkstände an der

Kreuzung Stolper Weg sollten mit ordentlichen Gehwegüberfahrten erschlossen werden.

3.4 Stahnsdorfer Damm Süd (Maßnahme 3b)

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.

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.

3.5 Hohe Kiefer/Schleusenweg (Maßnahme 3c)

Die Fahrbahn im Bereich der Einmündung Hohe Kiefer/Schleusenweg verläuft in einer „Troglage“. Der vom Schleusenweg auf die Hohe Kiefer zuführende Gehweg ist zur Überwindung des Höhenunterschieds auf der Westseite parallel zur Straße Hohe Kiefer mit 5 % angerampt, die Rampe ist mittels Verkehrsgitter zur Straße hin abgesichert.
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. Auf der gegenüberliegenden Seite liegt die Gehwegneigung bei unzulässigen 8 %. Insgesamt ist die Querungsstelle nicht barrierefrei gestaltet.
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. Kosten

Die Planung kann in vier Bauabschnitte unterteilt werden, welche sich auch separat realisieren lassen. Der 1a.BA beinhaltet den Umbau des Knotens Stolper Weg/ Stahnsdorfer Damm/ Hohe Kiefer zu einem Kreisverkehr. Der 1a.BA bezieht sich auf die zusätzliche Querungsinsel im Stolper Weg auf Höhe der Ameisengasse. Der 2a.BA enthält die Markierung eines Schutzstreifens auf dem Stolper Weg. Der 2b.BA beinhaltet den Umbau des Knotens Stolper Weg/ Heidefeld/ Eichhörnchenweg zu einem Kreisverkehr. Die Kostenschätzung ergibt folgende Kosten:

	1a. Bauabschnitt	1b. Bauabschnitt	2a. Bauabschnitt	2b. Bauabschnitt
	Kreisverkehr Stolper Weg/ St. Damm	Querungshilfe Ameisengasse	Schutzstreifen Stolper Weg	Kreisverkehr Stolper Weg/ Heidefeld
Kosten (Aufwand) Entwurfsplanung, Genehmigungsplanung	17.000 €	3.000 €	-	17.000 €
Kosten (Investition) Weitere Planungsphasen	23.000 €	5.000 €	-	23.000 €
Kosten (Investition) Bauvolumen*	763.000 €	86.000 €	-	757,000 €
Summe	**803.000 €**	**94.000 €**	**5.000 €**	**797.000 €**
	897.000 €		**-**	**-**
*inkl. 15 % Baunebenkosten, 10 % Baukostensteigerung				
alle Angaben sind aufgerundete Brutto-Werte / inkl. 19 % MwSt.				

5. Empfehlung

Auf der Grundlage der Vorplanung sollen in einem nächsten Planungsschritt mit der Entwurfs- und Genehmigungsplanung für die Bauabschnitte 1a (Knoten Stolper Weg/ Stahnsdorfer Damm/ Hohe Kiefer) und 1b (Querungsinsel Ameisengasse) begonnen und der Gemeindevertretung und ihren Fachausschüssen ein Errichtungsbeschlussvorschlag zur Beratung und Entscheidung vorgelegt werden. Nach dem Errichtungsbeschluss kann die weiterführende Planung im direktem Anschluss vorgesehen werden, sodass nach heutiger Einschätzung die bauliche Umsetzung in den Jahren 2023/24 erfolgt.

Der Bauabschnitt 2a (Radverkehrsführung Stolper Weg) wird bereits durch ein Antragsverfahren bei der Unteren Straßenverkehrsbehörde weiterverfolgt und durch die Verwaltung umgesetzt. Der Bauabschnitt 2b (Knoten Stolper Weg/ Heidefeld/ Eichhörnchenweg) soll in den Maßnahmenkatalog des IVK aufgenommen werden. Dieser Katalog enthält die Bauabschnitte/ Teillösungen aller Handlungsschwerpunkte, welche im Grundsatzbeschluss nicht als vordringlich oder zeitnah umsetzbar eingestuft wurden. Die Abarbeitung des Maßnahmenkataloges erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt in Abhängigkeit der finanziell und personell zur Verfügung stehenden Kapazitäten.