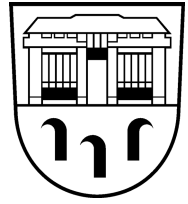


# Gemeinde Kleinmachnow

## Fachbereich Bauen/Wohnen

AG Verkehrsplanung/ Klima- und Umweltschutz



## Erläuterung zur Vorplanung

### 1. Städtischer Kontext

Der Handlungsschwerpunkt liegt an den zwei Hauptverkehrsstraßen Zehlendorfer Damm und Thomas-Müntzer-Damm sowie einer Sammelstraße, dem Meiereifeld.



Abbildung 1 Einordnung im Gemeindegebiet

Der durchschnittlich werktägliche Tagesverkehr (DTV) beträgt am Zehlendorfer Damm ca. 12.000 KFZ, am Thomas-Müntzer-Damm 14.000 KFZ und am Meiereifeld ca. 5.000 KFZ. Der Knoten hat damit die höchste KFZ-Auslastung in Kleinmachnow. Das Hauptnetz des Radverkehrs passiert den Knoten ebenfalls.

Zusammenfassend betrachtet findet am Knoten Zehlendorfer Damm / Thomas-Müntzer-Damm / Meiereifeld eine Überlagerung wichtiger Netzstrukturen statt (Hauptverkehrsstraßen, hoher DTV und Radhauptnetz).

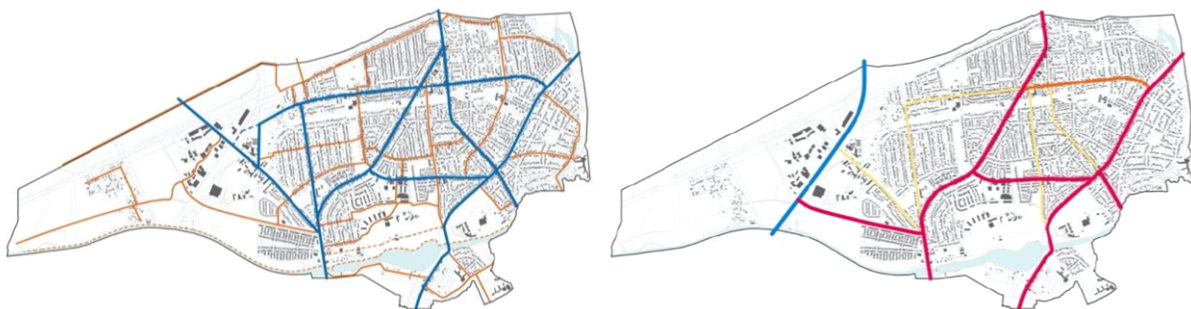


Abbildung 2 Straßenhierarchie (links), Hierarchie im Radverkehr (rechts)

## 2. Problemanalyse

Die Sichtverhältnisse am Knotenpunkt Zehlendorfer Damm / Thomas-Müntzer-Damm sind für Autofahrer, Radfahrer und Fußgänger durch Bepflanzung eingeschränkt.

In den Seitenbereichen des Zehlendorfer Damms und des Thomas-Müntzer-Damm gibt es einen Widerspruch der Beschilderungen zum Ausbauzustand. Hier suggeriert das rote Pflaster im Seitenbereich einen Radweg.

Im Seitenbereich gibt es keine direkte Führung der Radfahrer. Aus jeder Richtung kommend muss der Radfahrer den Knoten unübersichtlich und über Umwege passieren.



Abbildung 3 Wegführung Radverkehr – Problemanalyse

Das Linksabbiegen vom Zehlendorfer Damm in den Thomas-Müntzer-Damm auf der Fahrbahn stellt sich für Radfahrer als schwierig heraus, da der Fahrradschutzstreifen am Knoten Zehlendorfer Damm erst an der LSA markiert ist und der Radfahrer nicht auf diesen Schutzstreifen geführt wird (Radfahrer fahren vermehrt im Seitenbereich). Auch das Geradeausfahren vom Zehlendorfer Damm in Richtung Förster-Funke-Allee ist vom Fahrradschutzstreifen an der LSA ungenau. Der Schutzstreifen wird nicht über den Knoten fortgeführt, sodass der Radfahrer nicht weiß, wie und wo genau er sich einordnen soll. In Gegenrichtung erfolgt die Führung des Richtung Berlin fahrenden Radfahrers ebenfalls im Schutzstreifen auf der Fahrbahn. Auch hier ist die Führung über den Knoten ungenau. Hinzu kommt aufgrund der separaten Rechtsabbiegespur, dass der rechtsabbiegende Radfahrer im Seitenbereich fahren muss und – bezogen auf die Führung und Einordnung vor dem Knoten – eine gewisse Unübersichtlichkeit entsteht.

Das Überqueren des Knotens vom Meiereifeld in den Thomas-Müntzer-Damm gestaltet sich ebenfalls unübersichtlich. Der Radfahrer soll sich von der Fahrbahn (Meiereifeld) hinter die Bepflanzung im Seitenbereich am Knoten einordnen, die Fahrbahn überqueren und sich auf dem schmalen Seitenbereich der Kreuzung Zehlendorfer Damm / Thomas-Müntzer-Damm in den Seitenbereich Thomas-Müntzer-Damm (Gehweg / Radfahrer frei) einordnen. Dabei könnte es zusätzlich zu Kollisionen mit Linksabbiegern vom Zehlendorfer Damm sowie mit Radfahrern auf dem Zehlendorfer Damm aus Westen kommend kommen.

Ähnlich gestaltet sich das Überqueren vom Thomas-Müntzer-Damm in das Meiereifeld. Hier wird der Radverkehr vom Seitenbereich (Gehweg / Radfahrer frei) über die LSA (Zehlendorfer Damm) um die Bepflanzung herum ins Meiereifeld geführt.

Auf dem Zehlendorfer Damm (Südwestseite) gibt es eine ungewöhnliche Straßenverkehrsführung, bei der sich eine Abbiegespur hinter einer Baumreihe befindet. Auf der gegenüberliegenden Seite des Zehlendorfer Damm befindet sich eine sehr flächenintensive Stellplatzanlage mit eigener Ausfahrt.

Der Knoten Zehlendorfer Damm/ Förster-Funke-Allee ist von der Geometrie her ungünstig gestaltet, sodass die Begegnung mit einem Linienbus nicht möglich ist. Außerdem fehlt es an Que- rungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr.

### 3. Lösungsansätze

Übergeordnete Ziele sind die Schaffung einer übersichtlichen Kreuzung und das Ermöglichen eines sicheren Überquerens des Knotens für alle Verkehrsteilnehmer, insbesondere für die Fahrradfahrer.

Generell stellt für Kleinmachnow eine „Duale Strategie“ für den Radfahrer eine Option dar: Neben der Führung auf der Fahrbahn (Nutzung durch geübte Radfahrer) ist die Benutzung des Seitenbereiches (Gehweg, Radfahrer frei) für langsamere und ungeübtere Radfahrer denkbar.

#### Minimalvariante (Beibehaltung LSA)

Die Minimalvariante fügt sich als normaler Knoten in das charakteristische Ortsbild Kleinmachnows ein. Auf der Nordwestseite des Zehlendorfer Damms sollen ein Gehweg und ein Radweg im Zweirichtungsverkehr<sup>1</sup> entstehen.



Abbildung 4 Minimalvariante – **nur** Neubaubereiche, Gesamtbild siehe auch Anlage 2

<sup>1</sup> Die Radverkehrsführung im Zehlendorfer Damm wird im Rahmen der linienbezogenen Handlungsschwerpunkte des Integrierten Verkehrskonzeptes (IVK) weiterverfolgt. Derzeitige Vorzugsvariante ist die Errichtung eines Zweirichtungsradweges im nordwestlichen Seitenraum des Zehlendorfer Damms. Dies soll im Rahmen einer Vorplanung vertiefend untersucht und gegenüber anderen Führungsformen abgewogen werden. Für die Planung des hier vorliegenden räumlichen Handlungsschwerpunktes (HSP 4) wurde der Zweirichtungsradweg als gegeben angenommen.

Diese durchgängige Verbindung am Zehlendorfer Damm (Nordseite) zieht sich von der Landesgrenze Berlin bis nach Stahnsdorf. Die Systematik in dieser Führung des Radverkehrs wird im gesamten Straßenverlauf der Gemeinde Kleinmachnow deutlich.

Die Aufpflasterung der Einmündung Meiereifeld kennzeichnet den Quartierseingang und trägt zur sicheren Führung des Radverkehrs bei. Dafür ist die Neuordnung der Freiflächen und Einbauten erforderlich.

Der Schutzstreifen für Radfahrer auf dem Thomas-Müntzer-Damm hat sich als beste Lösung für die Querung des Zehlendorfer Damms und das Abbiegen am gesamten Knoten herausgestellt. Die Anbindung an den Zweirichtungsradweg bzw. an das Meiereifeld ist auf der Nordseite sicher möglich. Die Radfahrer im Meiereifeld erhalten ebenfalls eine separate Aufstellfläche.

Generell stellt für Kleinmachnow eine „Duale Strategie“ für den Radfahrer eine Option dar: Neben der Führung auf der Fahrbahn (Nutzung durch offensive Radfahrer) ist die Benutzung des Seitenbereiches (Gehweg, Radfahrer frei) für defensive Radfahrer denkbar.

Die Stellplatzanlage am Zehlendorfer Damm wird von bisher 15 querparkenden Stellplätzen auf künftig sieben längsparkende Stellplätze zurückgebaut. Der Seitenbereich soll künftig den schwachen Verkehren (Rad/Fuß) vorbehalten bleiben und so die Aufenthaltsqualität an diesem von Einzelhandel und Gastronomie geprägten Knotenpunkt verbessern sowie der Einordnung von grünen Seitenbereiche dienen.

Die Übergänge und Wegebeziehung am Knoten Förster-Funke-Allee / Zehlendorfer Damm sollen für Radfahrer und Fußgänger optimiert werden. Der Begegnungsfall von PKW und Bus soll durch eine Aufweitung der Einmündung gewährleistet werden. Zudem ist eine Bedarfslichtsignalanlage für den Fuß- und Radverkehr vorgesehen, um den Zehlendorfer Damm zu queren.



Abbildung 5 Schleppkurvennachweis Förster-Funke-Allee / Zehlendorfer Damm

## 4. Kosten

Die Kosten enthalten die Anpassung und Verbesserung der Einmündung Förster-Funke-Allee/ Zehlendorfer Damm und die Umgestaltung der Anlage für den ruhenden Verkehr vor den Geschäften im Zehlendorfer Damm sowie die bauliche Umgestaltung der Einmündung Meiereifeld und Anpassung der LSA (Minimalvariante).

|                                                                | Zehlendorfer Damm/ Thomas-Müntzer-Damm |
|----------------------------------------------------------------|----------------------------------------|
| Kosten (Aufwand)<br>Entwurfsplanung, Genehmigungsplanung       | 16.000 €                               |
| Kosten (Investition)<br>Weitere Planungsphasen                 | 21.000 €                               |
| Kosten (Investition)<br>Bauvolumen*                            | 705.000 €                              |
| Summe                                                          | <b>742.000 €</b>                       |
| *inkl. 15 % Baunebenkosten, 10 % Baukostensteigerung           |                                        |
| alle Angaben sind aufgerundete Brutto-Werte / inkl. 19 % MwSt. |                                        |

## 5. Weitere Empfehlung

Ein Baustein des Integrierten Verkehrskonzeptes sind die linienbezogenen Handlungsschwerpunkte, so beispielsweise die gemeindeweite Führung des Radverkehrs. Dazu wurde ein Zielnetz mit entsprechenden Führungsformen erarbeitet, welches nun sukzessive umgesetzt und bei tangierenden Planungen (z.B. räumlichen Handlungsschwerpunkten) berücksichtigt werden soll.

Im Zehlendorfer Damm ist die Führung des Radverkehrs über einen Zweirichtungsradweg im nordwestlichen Seitenraum vorgesehen. Dazu soll demnächst eine Vorplanung erarbeitet werden. Innerhalb dieser Vorplanung soll der Zweirichtungsradweg auch gegenüber anderen Führungsformen abgewogen und bewertet werden. Da das Ergebnis dieser Vorplanung ausschlaggebend für die Weiterverfolgung des räumlichen Handlungsschwerpunktes ist, soll dieses erst abgewartet werden.

Erst dann soll in einem nächsten Planungsschritt mit der Entwurfs- und Genehmigungsplanung für den gesamten räumlichen Handlungsschwerpunkt 4 begonnen und der Gemeindevertretung und ihren Fachausschüssen ein Errichtungsbeschlussvorschlag zur Beratung und Entscheidung vorgelegt werden. Im Rahmen der Entwurfsplanung ist es denkbar, den Handlungsschwerpunkt in mehrere Bauabschnitte zu untergliedern: Einmündung Förster-Funke-Allee/ Zehlendorfer Damm, Veränderung der Stellplatzanlage und Knoten Thomas-Müntzer-Damm/ Zehlendorfer Damm/ Meiereifeld. Für die Entwurfsplanung selbst ist es aber ratsam, diese drei Abschnitte als eine Einheit zu entwickeln.

Nach dem Errichtungsbeschluss (Ergebnis der Entwurfsplanung) kann die weiterführende Planung im direktem Anschluss vorgesehen werden, sodass nach heutiger Einschätzung die bauliche Umsetzung im Jahr 2024 erfolgen kann.