

ANLAGE 1

Zur Beschlussvorlage Errichtungsbeschluss

Integriertes Verkehrskonzept (IVK) Kleinmachnow,

Räumlicher Handlungsschwerpunkt 5- „Weinbergviertels“:

Kurzbeschreibung zur Entwurfsplanung

1. Ausgangslage

Im Rahmen der Erarbeitung des Integrierten Verkehrskonzepts (IVK) Kleinmachnow legte die Gemeindevertretung mit DS-Nr. 034/19 vom 16.05.2019 unter anderem das Weinbergviertel als „Räumlichen Handlungsschwerpunkt“ (HSP) fest. Daraufhin wurde ein externes Planungsbüro damit beauftragt, im Zuge einer Vorplanung nach HOAI Vorschläge für Maßnahmen zu entwickeln und dabei die gemeindeweiten Leitziele der Verkehrsplanung gemäß DS-Nr. 088/18/1 vom 13.12.2018 zu berücksichtigen. Im Ergebnis dieser Vorplanung wurde auf der Gemeindevertreterversammlung am 17.09.2020 ein Grundsatzbeschluss (DS- Nr. 075-20) gefasst, für die Bauabschnitte 1 a (Straße Am Weinberg) und 1 b (Schwarzer Weg) eine Entwurfsplanung zu erarbeiten, auf deren Ergebnisse der Gemeindevertretung für einen Errichtungsbeschluss vorzulegen sind. Dementsprechend wurde nach einer beschränkten Ausschreibung der Ingenieurgesellschaft Baur- Consult im März 2021 ein Planungsauftrag zur Erstellung der benötigten Unterlagen erstellt. Über erste Ergebnisse der vertiefenden Planung wurde der Bauausschuss auf seiner Sitzung am 31.05.2021 durch die zuständige Fachbereichsleitung der Gemeindeverwaltung mündlich informiert.

Das Weinbergviertel mit seinen Straßen „Am Weinberg“, „Schwarzer Weg“, „Im Tal“ und „Winzerweg“ besitzt innerhalb des integrierten Verkehrskonzeptes (IVK) der Gemeinde Kleinmachnow als räumlicher Handlungsschwerpunkt (HSK) 5 eine herausragende Bedeutung. Ein wesentlicher Grund hierfür ist, dass am Straßenzug „Am Weinberg“/ „Schwarzer Weg“ mit der Musikschule, dem Weinberg- Gymnasium, der evangelischen Grundschule und dem Gymnasium der Hoffbauer- Stiftung mehrere Bildungseinrichtungen liegen, für die eine sichere und attraktive Schulwegführung dringend benötigt wird.

Der Zustand der prägenden Natursteinpflasterbeläge steht jedoch im krassen Widerspruch zu den Nutzungsansprüchen insbesondere von Fußgängern und Radfahrern an die hierfür benötigten Verkehrsanlagen. Im Ergebnis der Vorplanung hat sich ein Planungskonzept als Vorzugsvariante herauskristallisiert, dass der denkmalpflegerischen Sensibilität des Quartiers Rechnung trägt, und für den Kfz- Verkehr weiterhin die Beibehaltung der historischen Natursteinpflasterfahrbahnen vorsieht. Lediglich an ausgewählten Querungsstellen erfolgt die Verlegung von Natursteinpflaster mit gesägter und gestockter Oberfläche, um dessen Rollwiderstand für Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen zu minimieren. Dem Radverkehr soll jedoch ein einseitig geführter Gegenverkehrsradweg im westlichen, bzw. südlichen Seitenraum der Straße „Am Weinberg“ angeboten werden.

2. Fortschreibung des Planungskonzeptes

2.1 Einmündung Zehlendorfer Damm/ Straße „Am Weinberg“

Im Zuge der Entwurfsbearbeitung wurde das voran umrissene Planungskonzept weiter untersetzt. Dabei rücken neben den Minimierungsgrundsätzen gegenüber Eingriffen in die Vegetation vor allem die Verkehrssicherheitsaspekte der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer immer stärker in den Fokus der Betrachtungen. Zur Vermeidung verfahrensverlängernder Genehmigungskonflikte musste dabei auch dem gegenwärtig geltenden denkmalrechtlichen Status des Plangebietes Rechnung getragen werden.

Die Verkehrsorganisation im Einmündungsbereich des Zehlendorfer Dammes mit der Straße „Am Weinberg“ wird insofern optimiert, dass für potentiell querende Radfahrer die Aufstellfläche an der leicht verschobenen westlichen Furt maximiert wird. Über diese Furt wird den Radfahrern aus den zentralen Ortsteilen Kleinmachnows die Möglichkeit eröffnet, signalgesichert direkt auf die neu zu errichtende Radverkehrsfläche im westlichen Seitenraum der Straße „Am Weinberg“ zu gelangen.

Mit diesem verbesserten Angebot entschärft sich das Konfliktpotential mit den Fußgängern, die über die signalisierte Querung des Zehlendorfer Dammes auf den Gehweg im östlichen Seitenraum der Straße „Am Weinberg“ geführt werden. Der Schülerverkehr hat dann die Möglichkeit an der barrierefrei umgestalteten Querungsstelle hinter der schulseitigen Haltestelle die relativ gering frequentierte Straße „Am Weinberg“ zu kreuzen, die in diesem Bereich ohnehin eingengt und als Einbahnstraße ausgewiesen ist. Eine Aufweitung des Fahrbahnquerschnittes an dieser Stelle zur Absicherung von Begegnungsverkehren würde zu noch massiveren Eingriffen in den Wurzelraum der dort anzutreffenden raumpprägenden Baumreihe führen, deren Erhalt damit langfristig nicht gesichert werden kann.

2.2 Straße „Am Weinberg“

Die neu zu bauende Radverkehrsfläche wird innerhalb der bestehenden Straßenlandgrenzen in einer Nutzbreite von 2,5 m an die bestehenden Längsparkplätze angelagert, abgesetzt durch einen 0,5 m breiten Sicherheitsstreifen hinter der Hochbordabgrenzung. Hinter der Fahrgastfläche der Haltestelle „Am Weinberg“ (West) wird der Radweg zum Fahrbahnrand in gleichbleibender Querschnittsbreite verschwenkt. Dabei werden die derzeit als Stellplätze genutzten unbefestigten Flächen am Fahrbahnrand vor den Schulgebäuden überbaut. Gleichzeitig wird eine Verbindung von der westlichen Fahrgastfläche zum bestehenden Gehweg vor den Schulgebäuden geschaffen. Der Baumbestand wird in einem Trennstreifen zwischen Geh- und Radweg integriert. Ab Einmündung Winzerberg wird in Abhängigkeit vom Wurzelverlauf dieser Trennstreifen mit befestigt, um dem dort zu erwartenden höheren Passantenaufkommen im Hauptzugangsbereich des Gymnasiums Rechnung zu tragen.

Südöstlich der Einmündung Winzerberg wird eine weitere barrierefreie Querungsstelle ausgebildet. Die Engstelle der Fahrbahn vor den Schulgebäuden endet südlich der Hofzufahrt des Gymnasiums. Ausgehend vom Kurveninneradius wird der Fahrbahnquerschnitt entsprechend fahrgeometrischer Erfordernisse für abbiegende Busse und Entsorgungsfahrzeuge aufgeweitet. Partiiell muss dafür die Gehwegregelbreite zugunsten einer konstanten Breite der Radverkehrsanlage eingengt werden. Die im hier, wie im weiteren Verlauf aber praktizierte unmittelbare Anlagerung der für Fußgänger und Radfahrer vorgesehenen Verkehrsflächen schafft jedoch für den Bedarfsfall ausreichendes Ausweichpotential. Aus der Kombination von 0,5 m Sicherheitsstreifen hinter dem Fahrbahnrand, 2,5 m Radwegbreite für die Führung im Gegenverkehr und 2,0 m Gehwegbreite (inklusive 0,2 m Trennstreifen zum Radweg) wird bis zum Anschluss Oderstraße eine Gesamtbefestigungsbreite von 5,0 m im Seitenraum für Fußgänger und Radfahrer angeboten, an der Konflikte mit privaten Grundstückszufahrten entfallen.

Für den Einmündungsbereich Am Weinberg/ Im Tal ist im erweiterten Umfang eine grundhafte Fahrbahnerneuerung vorgesehen, Die Knotengeometrie ist so ausgelegt, dass diese als Wendestelle für Fahrzeugführer genutzt werden kann, die nicht das komplette Einbahnsystem des Quartiers durchfahren müssen. Beidseits der Einmündung werden wiederum barrierefreie Querungsstellen angeboten.

2.3 Schwarzer Weg

Am Einmündungsbereich mit der Straße „Am Weinberg“ erfolgt ebenfalls eine barrierefreie Ausbildung der Querungsstelle für Fußgänger und Radfahrer. Die Beibehaltung des Systems einer einseitigen Rad- Gehwegführung im Gegenverkehr wird wegen der damit verbundenen Eingriffe in die angrenzenden Waldstrukturen für diesen Teilabschnitt nicht weiterverfolgt. Da an diesem Straßenzug die denkmalpflegerische Sensibilität geringer ist, wird anhand der anzutreffenden Verwerfungen in der vorhandenen Fahrbahnoberfläche im Ergebnis einer Wirtschaftlichkeitsbetrachtung vorgeschlagen, die gesamte Fahrbahn mit einem für Radfahrer komfortableren Asphaltaufbau zu erneuern. Der Gefahr eines unverträglichen Geschwindigkeitsniveaus des Kfz- Verkehrs soll mit der Ausbildung einer weiteren verkehrsberuhigenden Fahrbahneinschnürung im Versatz zu der bereits vorhandenen begegnet werden.

Vorhandene Betonpflastergehwege in beiden Seitenräumen werden mit dem kombinierten Rad- und Gehweg entlang der Straße „Am Weinberg“ verknüpft. Die bestehende Querungshilfe in Form einer vorgezogenen Aufstellfläche wird vom Grundsatz beibehalten, aber barrierefrei umgebaut.

2.4 Öffentlicher Verkehr

Die Lage der Bushaltestellen im Quartier wird beibehalten. Alle Haltestellen werden mit Buskapsteinen mit einer Höhe von 18cm ausgestattet, um den Belangen der Barrierefreiheit entsprechen zu können. Darüber hinaus ist der Einsatz von Bodenindikatoren zur Führung von Personen mit eingeschränkten Sinneswahrnehmungen vorgesehen. Der gestalterischen Sensibilität des Straßenraumes soll durch den Einsatz von geeigneten Natursteinmaterialien entsprochen werden.

2.5 Ruhender Verkehr

Unmittelbar vor dem Schulgelände in der Straße „Am Weinberg“ gehen Stellplätze verloren. Für die verbleibenden Längsparker nordwestlich davon wird eine zeitliche Nutzungsbegrenzung vorgeschlagen. Die räumliche Distanz zum Schulgelände wird als zumutbar eingeschätzt.

2.6 Entwässerung

Das gegenwärtig vorhandene Entwässerungssystem soll keine wesentliche Änderung erfahren. Mit der Überplanung des gegenwärtig unbefestigten Seitenraums vor dem Schulgelände und die notwendige Hochbordabgrenzung infolge der Anlagerung des Radweges an die Fahrbahn entfallen allerdings potentielle Versickerungsflächen. Dort anfallendes Regenwasser wird über, Abläufe unterirdischen Versickerungseinrichtungen mit einem Überlauf zum Auslaufbauwerk auf dem Flurstück 112 zugeführt.

2.7 Weitere Besonderheiten

Im Zuge der Maßnahme erfolgt auch die Anbindung einer Wanderwegverbindung über den Weinberg im Bereich der Einmündung Am Weinberg/ Im Tal.

3. Zusammenfassung

Bei Umsetzung der geschilderten Lösungsansätze werden folgenden Planungszielen Rechnung getragen:

- Verbesserte Aufstellbedingungen für Radfahrer an der Querungsstelle Zehlendorfer Damm;
- Schaffung einer für die Radverkehrsnutzung komfortablen Verkehrsfläche mit Direktanbindung an den Schulstandort „Am Weinberg“, die weitgehend konfliktpunktfrei die für eine Nutzung im Gegenverkehr geeignet, aber nicht benutzungspflichtig ist;
- Barrierefreie Umgestaltung von zwei Bushaltestellen „Am Weinberg“;
- Barrierefreie Umgestaltung von neun potentiellen Querungsstellen im Zuge der betrachteten Straßenzüge;
- Verfahrensbeschleunigende Vermeidung von Genehmigungskonflikten durch hohe Sensibilität der Planungskonzeption gegenüber dem aktuell geltenden denkmalrechtlichen Status des betrachteten Planungsraumes, u. a. durch den Einsatz von Natursteinmaterialien;
- Schaffung einer radfahrerfreundlichen Oberfläche im Fahrbahnquerschnitt des Schwarzen Weges;

4. Verfahrensstand

Die Entwurfsplanung wurde im August 2021 planmäßig fertig gestellt. Diese bildet die Grundlage für den hier vorgelegten Errichtungsbeschluss, der für November 2021 angestrebt wird. Parallel wird geprüft, inwieweit eine Förderung der Maßnahme möglich ist. Eine entsprechende Zuschussanmeldung wurde in Absprache mit dem Zuschussgeber nachgereicht. Die formale Antragstellung soll auf Basis der Entwurfsplanung umgehend erfolgen, um eine Realisierung der Maßnahme 2022 nicht zu gefährden. In Abhängigkeit von der Beschlusslage und der Zuschussbewilligung seitens des Landes Brandenburg wird nach gegenwärtiger Einschätzung angestrebt, die Bauarbeiten in den Sommerferien 2022 aufzunehmen und bis zum Jahreswechsel 2022/ 2023 weitgehend abzuschließen.