



Informationsnummer: INFO 002/17

Verkehrskonzept Kleinmachnow, hier: Problembereich
Meiereifeld

- öffentlich -

Bauausschuss

23.01.2017

Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Ordnungsangelegenheiten

25.01.2017

Anlagen

Kleinmachnow, den 16.01.2017

Bürgermeister

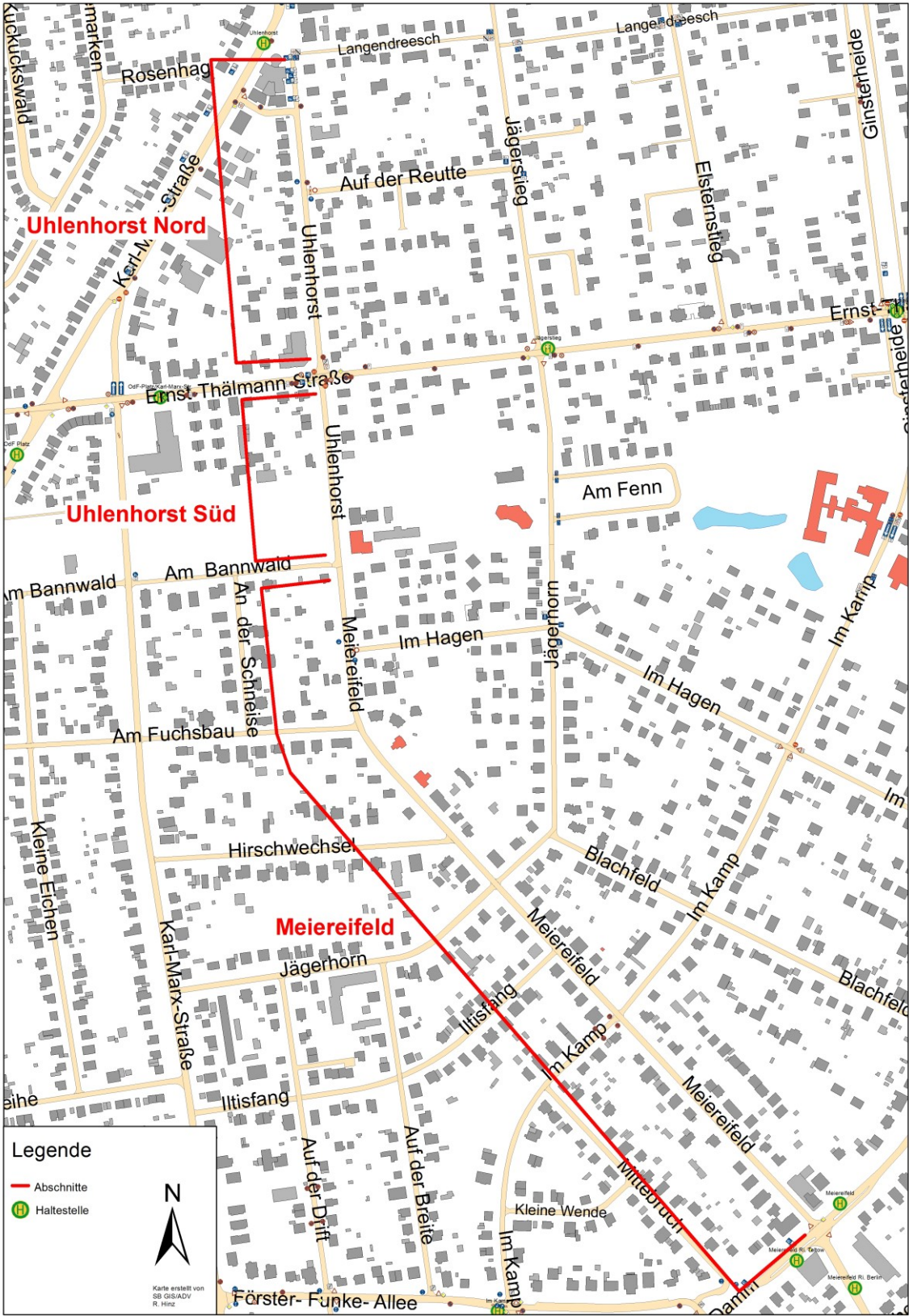
Fachbereichsleiter(in)

Klimafreundliches Verkehrskonzept, hier: Problembereich Meiereifeld / Uhlenhorst

Datengrundlage:

- Lärmaktionsplan 2013, Stufe 2
- Masterplan Fahrrad 2010
- Verkehrsentwicklungsplan 2001 (Entwurf)
- Gemeindeweite Verkehrserhebung 2014
- LKW-Konzept des Landkreis Potsdam-Mittelmark
- Maßnahmenkatalog II
- Eigene Beurteilung

Bestandsaufnahme:



Bestandsbeschreibung 2017:

Der Straßenzug Meiereifeld / Uhlenhorst befindet sich zentral gelegen im östlichen Teil des Gemeindegebietes und ist Bestandteil einer direkten Verbindung zwischen Teltow im Südosten und Berlin im Norden. Im Süden mündet die Straße im Knotenpunkt Zehlendorfer Damm / Meiereifeld / Thomas-Müntzer-Damm, einem der wichtigsten und am stärksten befahrensten Knotenpunkte innerhalb des Gemeindegebiets. Im Norden mündet der Straßenverlauf in der Ernst-Thälmann-Straße bzw. in der Karl-Marx-Straße. Der nördliche Teil des Uhlenhorst ist als Einbahnstraße ausgewiesen und kann nur noch von nördlich aus der Karl-Marx-Straße kommenden Kraftfahrzeugen befahren werden. Für Fahrradfahrer ist dieser Bereich jedoch in beide Fahrrichtungen geöffnet. Der Straßenzug ist des Weiteren durch das Verkehrszeichen 274 (= "Zulässige Höchstgeschwindigkeit") mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von Tempo 30 ausgewiesen und es gilt südlich der Ernst-Thälmann-Straße die Rechts-vor-links-Regelung.

Das Meiereifeld / Uhlenhorst verläuft durch ein Wohngebiet, das im östlichen Bereich planungsrechtlich als allgemeines Wohngebiet und im westlichen Teil planungsrechtlich als reines Wohngebiet ausgewiesen ist.¹ Außerdem liegt der Straßenzug innerhalb eines nach dem Lärmaktionsplan (LAP) festgelegten Verdachtsbereichs, in dem die Gemeinde freiwillig Lärminderungsmaßnahmen nachgehen möchte, obwohl der gesetzliche Beurteilungspegel dies nicht erfordert.

Im gesamten Straßenzug befinden sich momentan keine Parkbuchten und es herrscht absolutes Halteverbot. Nur im Uhlenhorst Nord ist das Parken an den Rändern der Fahrbahn zugelassen.

Die sichere Querung durch den Fußgängerverkehr wird am Kreuzpunkt Zehlendorfer Damm / Thomas-Müntzer-Damm / Meiereifeld über eine Lichtsignalanlage (= LSA = Ampel) geregelt und am weiter nördlich gelegenen Kreuzungsbereich mit der Straße „Im Kamp“ durch einen Fußgängerüberweg (= FGÜ = „Zebrastrifen“). Entlang der Seitenränder befinden sich befestigte Gehwege mit einer Breite zwischen 1,50 m und 1,80 m. Radverkehrsanlagen sind keine vorhanden.

Der Straßenzug wird momentan nur indirekt von drei Buslinien über die Bushaltestelle „Meiereifeld“ an der Einmündung zum Zehlendorfer Damm von drei Buslinien bedient. Die Buslinie 623 (zwischen U Oskar-Helene-Heim / Berlin und Hildegardstr. / Stahnsdorf) und die Buslinie 620 (zwischen S Teltow Stadt / Teltow und S Wannsee Bhf / Berlin) halten jeweils im 20 Minutentakt an der Kreuzung. Die Buslinie 629 (zwischen Waldschänke / Stahnsdorf und Nuthestr. / Teltow) hingegen hält nur im 30 Minutentakt. Diese Linie bedient im nördlichen Bereich in der Ernst-Thälmann-Straße zwei weitere Haltestellen in der Nähe des betrachteten Straßenzuges: „Jägerstieg“ und „OdF-Platz / Karl-Marx-Str.“. Allerdings liegen auch diese Haltepunkte für einen großen Teil der Anwohner in einer nicht fußgerechten Entfernung.

Verkehrsbelastung und -entwicklung:

Der Straßenzug Meiereifeld / Uhlenhorst befindet sich zwischen den zwei Knotenpunkten Zehlendorfer Damm / Meiereifeld / Thomas-Müntzer-Damm sowie Ernst-Thälmann-Straße / Uhlenhorst. Ersterer ist der am stärksten belastete Knotenpunkt auf dem Gemeindegebiet, wohingegen sich letzterer bezogen auf die Verkehrsbelastung lediglich im unteren Mittelfeld befindet. Das Meiereifeld und der Uhlenhorst verbinden somit als Hauptsammelstraße zwei unterschiedlich stark befahrene Straßenzüge Kleinmachnows und bilden eine direkte Verbindung zwischen der Karl-Marx-Straße im Norden und dem Thomas-Müntzer-Damm im Süden.

Tabelle 1 Durchschnittlicher werktäglicher Tagesverkehr (DTVw) - Gesamtbelastung Kfz-Verkehr

	KP Zehlendorfer Damm / Thomas-Müntzer-Damm Meiereifeld	KP Ernst-Thälmann-Straße / Uhlenhorst
DTVw auf Basis der morgendlichen Zählung (6:00 – 10:00)	17.827	7.914
DTVw auf Basis der abendlichen Zählung (14:00 – 18:00)	21.494	9.332

¹ Mit Beendigung des Planverfahrens KLM-BP-050 wird der westliche Bereich zwischen dem Kreuzpunkt Zehlendorfer Damm / Meiereifeld / Thomas-Müntzer-Damm und der Straße Im Kamp als allgemeines Wohngebiet ausgewiesen.

Von den 21.494 [Kfz/Tag] am Kreuzpunkt Zehlendorfer Damm / Thomas-Müntzer-Damm / Meiereifeld fahren 2.670 in das Meiereifeld ein. Ein „Löwenanteil“ (2.015 [Kfz/Tag]) kommt hierbei aus Richtung Thomas-Müntzer-Damm. Aus der Gegenrichtung kommen 2.481 [Kfz/Tag] aus dem Meiereifeld und fahren zum Großteil geradeaus weiter in den Thomas-Müntzer-Damm. Beide Werte zusammengerechnet, also aus- und einfahrende Fahrzeuge, entsprechen anteilig in etwa einem Viertel (5.151 [Kfz/Tag]) des Gesamtverkehrsaufkommens an diesem Kreuzpunkt.

Im nördlichen Bereich an der Kreuzung des Uhlenhorsts mit der Ernst-Thälmann-Straße nimmt das Verkehrsaufkommen aus und in Richtung Uhlenhorst Süd einen Anteil von circa 40 Prozent (3.846 [Kfz/Tag]) ein. Davon kommen 1.802 Kraftfahrzeuge aus dem Uhlenhorst Süd und 2.044 biegen in den Uhlenhorst Süd ein. Von den abbiegenden Fahrzeugen kommt eine Überzahl aus Richtung (1.191 [Kfz/Tag]) Ernst-Thälmann-Straße West oder fährt in diese ein (1.729 [Kfz/Tag]). Weiterhin beachtenswert sind die 685 [Kfz/Tag] aus Richtung Uhlenhorst Nord.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass im südlichen Teil des Straßenzuges eine starke Verkehrsbeziehung zwischen dem Meiereifeld und Thomas-Müntzer-Damm besteht und im nördlichen Teil zwischen dem Uhlenhorst Süd und der Ernst-Thälmann-Straße West. Dennoch verläuft nur in etwa 1/5 des Verkehrs am Kreuzpunkt Zehlendorfer Damm / Thomas-Müntzer-Damm / Meiereifeld über diese Wegebeziehung. An diesem Kreuzpunkt ist vor allen Dingen die Nord-Süd-Achse entlang des Zehlendorfer Damms von Bedeutung.

Durchgangsverkehr

Als Teilstück einer direkten Verbindung zwischen Berlin und Teltow nimmt der Durchgangsverkehr im Meiereifeld / Uhlenhorst eine bedeutende Rolle ein. Als Erfassungsmethode wurde für die Differenzierung des Durchgangs- und des Binnen- und Quell-/Zielverkehrs eine Kennzeichenerfassung über 9 Stunden an 10 Querschnitten am Ortsrand durchgeführt. Die für die Betrachtung des Meiereifelds relevanten Querschnitt-Zählpunkte befinden sich zum einen in der Karl-Marx-Straße an der Landesgrenze zu Berlin und im Thomas-Müntzer-Damm an der Gemeindegrenze zu Teltow. Es lassen sich anhand der an diesen Querschnitten gewonnenen Daten keine direkten Aussagen über den Durchgangsverkehr im Straßenzug Meiereifeld / Uhlenhorst treffen. Dennoch ist davon auszugehen, dass ein stark überwiegender Anteil der entsprechenden Kraftfahrzeugs-Nutzer tatsächlich diese Wegemöglichkeit genutzt hat, da Sie die kürzeste Verbindung beider Standorte darstellt. Von der Karl-Marx-Straße aus in Richtung Thomas-Müntzer-Damm wurden innerhalb von 9 Stunden 30 Kraftfahrzeuge gezählt. In der Gegenrichtung hingegen wurde mit 165 [Kfz/9h] eine deutlich größere Verkehrsstärke des Durchgangsverkehrs gemessen. Dass trotz Einbahnstraßenregelung eine um ein Vielfaches höhere Anzahl an Fahrzeugen den Straßenzug in Süd-Nord-Richtung befährt, liegt an der stark ausgeprägten Verkehrsbeziehung nach Berlin.

Im Vergleich zu den Zählergebnissen aus dem Jahr 2001 ergibt sich folgendes Bild:

Tabelle 2 Durchgangsverkehr in [Kfz/24h] - Vergleich 2001 - 2014

	Querschnitt Karl-Marx-Straße	Querschnitt Thomas-Müntzer-Damm
2001	1.980	4.280
2014	2.141	1.224
Differenz	+161	-3.056

Die extreme Abnahme des Durchgangsverkehrs am Querschnitt Thomas-Müntzer-Damm um 3.056 Kfz pro 24 Stunden zeigt, dass der Thomas-Müntzer-Damm 2014 im Vergleich zu 2001 für den Durchgangsverkehr an Bedeutung verloren hat. Auch hier lassen sich nur indirekt Rückschlüsse auf das Meiereifeld / Uhlenhorst ziehen aber es ist anzunehmen, dass der entsprechende Durchgangsverkehr auch dort abgenommen hat. Ein entscheidender Grund hierfür ist die veränderte Wegewahl durch die Wiedereröffnung der Schleusenbrücke für den Kfz-Verkehr im Jahr 2005. Außerdem wurden verkehrsplanerische Maßnahmen (Tempo 30, Einbahnstraßenregelung) ergriffen, die den Straßenzug Meiereifeld / Uhlenhorst für den Durchgangsverkehr unattraktiver machen (vgl. Bearbeitungsstand 2016).

Schwerlastverkehr

Die Berechnungen des DTVSVw² in der gemeindeweiten Verkehrserhebung 2014 basieren auf jeweils zwei verschiedenen Datengrundlagen. Zum einen wurden die Daten aus der

² DTVSVw = durchschnittlicher werktäglicher Tagesschwerlastverkehr

morgendlichen Messung zwischen 6:00 Uhr und 10:00 Uhr verwendet und zum anderen die der abendlichen Messung zwischen 15:00 Uhr und 18:00 Uhr. Für die Beurteilung der Daten wird nun vom schlechtesten Fall, also dem höchsten durchschnittlichen werktäglichen Tagesschwerlastverkehr ausgegangen. Für die herangezogenen Kreuzpunkten an den beiden Enden des Meiereifelds bzw. des Uhlenhorst Süd hat sich ergeben, dass jeweils die Hochrechnung, die auf der morgendlichen Messung basiert, die höheren Werte ergeben hat (vgl. Tabelle 3).

Tabelle 3 DTVSVw und DTVSVw % am KP Zehlendorfer Damm / Thomas-Müntzer-Damm / Meiereifeld in Richtung Meiereifeld und KP Ernst-Thälmann-Straße / Uhlenhorst in und aus Richtung Uhlenhorst Süd im Jahr 2014

	KP Zehlendorfer Damm / Thomas-Müntzer-Damm / Meiereifeld		KP Ernst-Thälmann-Straße / Uhlenhorst	
Messzeiten	6:00 – 10:00	15:00 – 18:00	6:00 – 10:00	15:00 – 18:00
DTVw	3894	5151	2929	3678
DTVSVw	104	72	114	85
DTVSVw % ³	2,7%	1,4%	3,9%	2,3%

Der Knotenpunkt Zehlendorfer Damm / Thomas-Müntzer-Damm / Meiereifeld in Richtung Meiereifeld weist eine Verkehrsbelastung mit einem Höchstwert von durchschnittlich 104 Lastfahrzeugen am Tag auf. Dies entspricht in etwa 2,7 Prozent des durchschnittlichen Gesamtverkehrsaufkommens. Der Knotenpunkt Ernst-Thälmann-Straße / Uhlenhorst in Richtung Uhlenhorst Süd weist mit durchschnittlich rund 114 Lastfahrzeugen am Tag eine etwas höhere Verkehrsbelastung auf. Mit einem Anteil von rund 3,9 Prozent liegt auch hier die Verkehrsbelastung durch Schwerlastverkehr im unteren einstelligen Bereich.

Vergleicht man diese Werte mit der Gesamtbelastung durch den Schwerverkehr an den Knotenpunkten fällt auf, dass im Falle des KP Zehlendorfer Damm / Thomas-Müntzer-Damm / Meiereifeld nur in etwa 13% des Schwerlastverkehrsaufkommens über das Meiereifeld abgeführt wird. 104 Lkws in und aus Richtung Meiereifeld stehen hier einer Gesamtbelastung von 795 Lkws gegenüber. Das Verhältnis fällt im Falle vom Kreuzpunkt Ernst-Thälmann-Straße / Uhlenhorst weniger kontrastreich aus. Hier mit 114 Lkws fast 40% des Schwerlastverkehrs über den Uhlenhorst Süd geführt (Gesamtbelastung: 286).

Eine weitere Aufschlüsselung der Daten in die einzelnen Fahrtrichtungen verdeutlicht nochmals die Bedeutung des Straßenzugs für den Durchgangsverkehr. In Süd-Nord-Richtung wird die Straße vor allen Dingen durch den Verkehr aus dem Thomas-Müntzer-Damm gespeist. Aufgrund der Einbahnstraßenregelung im Uhlenhorst Nord setzt sich der Verkehrsfluss vornehmlich in Richtung Ernst-Thälmann-Straße West fort.

In Nord-Süd Richtung gestalten sich die Verkehrsbeziehungen auf eine ähnliche Weise. Ein Großteil des Schwerverkehrs biegt rechts aus Richtung Ernst-Thälmann-Straße West in Richtung Uhlenhorst Süd ab. Am südlichen Ende des Straßenzugs verläuft der Verkehrsfluss anschließend größtenteils weiter in Richtung Thomas-Müntzer-Damm.

Süd-Nord-Beziehung:

DTVSVw in Richtung Meiereifeld: 45 (39 davon aus Richtung Thomas-Müntzer-Damm)

DTVSVw aus Richtung Uhlenhorst Süd: 60 (54 davon in Richtung Ernst-Thälmann-Straße West)

Nord-Süd-Beziehung:

DTVSVw in Richtung Uhlenhorst Süd: 54 (40 aus Richtung Ernst-Thälmann-Straße West)

DTVSVw aus Richtung Meiereifeld: 59 (47 davon weiter in Richtung Thomas-Müntzer-Damm)

Hierbei ist zu beachten, dass dieser Verkehrsstrom nicht nur aus Durchgangsverkehr, sondern auch durch Ziel-/Quellverkehr gebildet wird. Entlang der Ernst-Thälmann-Straße und etwas nördlich in der Karl-Marx-Straße befinden sich mehrere Supermarkt- und Discounterstandorte, welche durch Warenzulieferer angefahren werden. Außerdem befinden sich momentan der Bauhof und die „Freiwillige Feuerwehr Kleinmachnow“ im Uhlenhorst Süd, welche zu einem unbestimmten Anteil zum Ziel-/Quellverkehrsaufkommen beitragen. Ob und zu welchem Anteil der Schwerlastverkehr aus solchem Ziel- bzw. Quellverkehr besteht, ist aus der gegebenen Datengrundlage nicht abzulesen. Es ist dennoch davon auszugehen, dass ein relevanter Anteil

³ DTVSVw % = Anteil des durchschnittlichen werktäglichen Tagesschwerlastverkehr am Gesamtverkehr

des aufgezeigten Schwerlastverkehrsaufkommens durch außergemeindlichen Quellverkehr aus Richtung Thomas-Müntzer-Damm bestimmt wird. Auch in nördlicher Richtung kann das Verkehrsaufkommen nicht allein aufgrund des sich dort befindlichen Einzelhandels begründet werden. Aufgrund des Fehlens größerer Ansammlungen von Einzelhandel und Gewerbe entlang dieser Wegebeziehung kann durchaus davon ausgegangen werden, dass der Durchgangsverkehr einen relevanten Anteil des Schwerlastverkehrsaufkommens einnimmt.

Radverkehr

Tabelle 4 Gesamtknotenbelastung gemäß Kurzzeitzählung Radverkehr vom 13.05.2014

	KP Ernst-Thälmann-Straße / Uhlenhorst	KP Zehlendorfer Damm / Thomas-Müntzer-Damm / Meiereifeld
Anzahl erfasster Radfahrer zwischen 6:00 – 10:00 (Früh)	174	495
Anzahl erfasster Radfahrer zwischen 14:00 – 18:00 (Spät)	366	715

Die Gesamtknotenbelastung durch den Radverkehr an den beiden betrachteten Knotenpunkten des Straßenzugs war vor allen Dingen in den Abendstunden stark ausgeprägt. An der Kreuzung zwischen Zehlendorfer Damm und Meiereifeld wurden innerhalb von vier Stunden 715 Radfahrer erfasst, an der Einmündung des Uhlenhorst in die Ernst-Thälmann-Straße mit 366 Radfahrer hingegen nur knapp halb so viele. Dies lässt sich unter anderem durch die herausragende Bedeutung des Zehlendorfer Damms als Nord-Süd-Tangente erklären, der außerdem auch eine bedeutende Rolle für den Schulverkehr einnimmt.

Diese Kurzzeitzählung besitzt allerdings nur bedingt Aussagekraft über die tatsächliche Bedeutung des Straßenzugs Meiereifeld / Uhlenhorst für den Radverkehr. Bei genauerem Blick auf die jeweiligen Knotenstrombelastungen ist herauszulesen, dass das Meiereifeld in diesem Bereich eine vergleichsweise untergeordnete Rolle für den Radverkehr einnimmt. Von 715 Radfahren innerhalb von 4 Stunden an der Kreuzung zum Zehlendorfer Damm waren anteilig 182 Radfahrer dem Verkehrsaufkommen im Meiereifeld zuzuordnen. Ein ähnliches Bild zeichnet sich am nördlichen Ende des Straßenzuges ab. Dort wurden innerhalb der gemessenen 4 Stunden 128 Radfahrer erfasst. Die Gesamtstrombelastung betrug innerhalb desselben Zeitraums 366 Radfahrer.

Tabelle 5 Maximale Stundenwerte im Rad- und Fußgängerverkehr

	KP Ernst-Thälmann-Straße / Uhlenhorst		KP Zehlendorfer Damm / Thomas-Müntzer-Damm / Meiereifeld	
	Rad	Fußgänger	Rad	Fußgänger
Früh [Radfahrer / Stunde]	67	0	228	42
Spät [Radfahrer / Stunde]	108	0	212	98

Im Vergleich zu anderen Kreuzpunkten auf Gemeindegebiet weißt der KP Zehlendorfer Damm / Meiereifeld / Thomas-Müntzer-Damm ein sehr hohes Radverkehrsaufkommen zu den Spitzenstunden auf. Zur morgendlichen Spitzenstunde wurden nur auf den für den Schulverkehr noch wichtigeren Kreuzpunkten entlang der Karl-Marx-Straße und des Zehlendorfer Damm Süd deutlich mehr Radfahrer gezählt. An diesen Standorten unterliegt das Radverkehrsaufkommen allerdings einer starken Fluktuation. Abends wurde teilweise nur noch die Hälfte des Stundenwerts erreicht. Im Gegensatz dazu weißt der Kreuzpunkt Zehlendorfer Damm / Thomas-Müntzer-Damm / Meiereifeld ein über den Tagesverlauf konstant bleibendes Radverkehrsaufkommen auf.

Die Kreuzung Ernst-Thälmann-Straße spielt in Bezug auf das Radverkehrsaufkommen und im Vergleich zu anderen Kreuzungspunkten eine weniger bedeutende Rolle. Mit einem maximalen abendlichen Stundenwert von 108 Radfahrern weist dieser Kreuzungspunkt nur halb so viele Radfahrer auf wie zum Beispiel der Kreuzpunkt Zehlendorfer Damm / Thomas-Müntzer-Damm / Meiereifeld.

Verkehrsentwicklung 2001 - 2014

Seit 2001 hat sich die verkehrliche Situation im Meiereifeld / Uhlenhorst leicht entspannt.⁴ Im südlichen Teil des Straßenzugs hat sich der durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) von 5.000 Kfz/Tag im Jahr 2001 auf 3.000 Kfz/Tag im Jahr 2014 reduziert. Dies entspricht einer Differenz von grob gerundet -2000 Kraftfahrzeugen pro Tag. Im nördlichen Bereich, das heißt im Uhlenhorst Süd, hat sich über die Jahre ein leichter Anstieg abgezeichnet. Die Verkehrsbelastung von 2.000 Kfz/Tag in 2001 ist bis 2014 um 1.000 auf 3.000 Kfz/Tag angestiegen. Im Bereich Uhlenhorst Nord hat sich ein Rückgang von 5.000 auf 3.000 Kfz/Tag abgezeichnet, was sich vermutlich auf die Einführung der Einbahnstraßenregelung zurückführen lässt.

Integrierte Problemanalyse aus vorhergehenden Untersuchungen:⁵

Aus den vorhandenen Gutachten lassen sich zwei Hauptprobleme im Meiereifeld / Uhlenhorst herauslesen. Zum einen wurden die zu hohe Verkehrsbelastung (u.a. durch den Durchgangsverkehr) und die überhöhten Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs thematisiert [LAP, S. 171, MP, S. 24]. Insbesondere in diesem Zusammenhang beschwerten sich auch heute noch einige Anwohner über die als zu hoch empfundene Lärmbelastung und auch über die hohen Fahrgeschwindigkeiten der Kfz und fordern deshalb ein Durchfahrtsverbot für Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 t.

Als zweites Hauptproblem lässt sich der schlechte bauliche Zustand bzw. das Nichtvorhandensein von Anlagen für den Rad- und Fußgängerverkehr herauslesen [LAP, S. 171, MP, S. 24]. Hierbei wurde vor allen Dingen kritisiert, dass zu schmale Gehwege und nicht-existente Radverkehrsanlagen zu einem erhöhten Sicherheitsrisiko für die betroffenen Verkehrsteilnehmer führen. Insbesondere Rad fahrende Kinder könnten nicht auf die Gehwege ausweichen. Aber auch die aus der Gestaltung des Straßenraums schwer ablesbare Rechts-vor-links-Regelung wurde beanstandet und als Sicherheitsrisiko angesehen. Schließlich wurde auch noch das fehlende ÖPNV-Angebot bemängelt [LAP, S. 171].

Integrierte Maßnahmenvorschläge aus vorhergehenden Untersuchungen:⁶

Aufgrund der genannten Probleme der Lärmbelastung und aus Gründen der Schulwegsicherung wurde die Einführung eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 gefordert, inklusive der Führung des Radverkehrs im Mischverkehr [LAP, S. 172; MP, S. 24; MII, S. 4].⁷ Auch ein etwaiges Durchfahrtsverbot für Kraftfahrzeuge über 3,5 t (Verkehrszeichen 253) soll geprüft werden [LAP, S. 172].

An Knotenpunkten mit Rechts-vor-Links Regelung innerhalb des Straßenzugs sollen flächige Einfärbungen, Pflasterungen und punktuelle Einengungen die Knotenpunktsituation verdeutlichen und so zur Einhaltung der erforderlichen Sicherheitsstandards führen [MP, S. 24; MII, S. 4].⁸ Diese Maßnahme wurde im Masterplan Fahrrad mit der Dringlichkeitsstufe 1 bewertet und mit einer Kostenschätzung von € 35.000 versehen.

Zur Entlastung des motorisierten Verkehrs wurde außerdem die Wiederaufnahme des Linienbusverkehrs im Straßenzug in Betracht gezogen [LAP, S. 172]. Hierbei soll im Zuge des Regionalen Buskonzepts TKS erneut geprüft werden, ob eine entsprechende Führung sinnvoll ist.

Der 2014 im Zuge der gemeindeweiten Verkehrserhebung erarbeitete Abschlussbericht empfiehlt des Weiteren keine konkreten Maßnahmen für den Straßenzug und sieht zudem keinen Handlungsbedarf für die Kreuzung Ernst-Thälmann-Straße / Uhlenhorst. Für den Kreuzpunkt Zehlendorfer Damm / Meiereifeld / Thomas-Müntzer-Damm hingegen wurde eine Handlungsempfehlung ausgesprochen. Wie für das gesamte Gemeindegebiet wird auf den

⁴ Alle Zahlen sind auf die 1000 gerundet. Ein differenzierterer Vergleich war nicht möglich, da die DTV Werte der im Jahr 2001 durchgeführten Verkehrszählung in der Dokumentation nur in 1000er Schritten angegeben sind.

⁵ Legende: MP = Masterplan Fahrrad Kleinmachnow – Anlagenteil, LAP = Lärmaktionsplan 2013, Stufe II, VE = Verkehrserhebung 2014, EB = Eigene Beurteilung, VEP = Verkehrsentwicklungsplan 2001, MII = Maßnahmenkatalog II

⁶ Legende: MP = Masterplan Fahrrad Kleinmachnow – Anlagenteil, LAP = Lärmaktionsplan 2013, Stufe II, VE = Verkehrserhebung 2014, EB = Eigene Beurteilung, VEP = Verkehrsentwicklungsplan 2001, MII = Maßnahmenkatalog II

⁷ Dringlichkeitsstufe 1 (Hohe Priorität), Kostenschätzung 3.000 €

⁸ Dringlichkeitsstufe 1 (Hohe Priorität), Kostenschätzung 35.000 €

Masterplan Fahrrad verwiesen und dessen Umsetzung empfohlen [VE, S. 18].

Bearbeitungsstand 2017:

Aus Gründen der Sicherheit und Ordnung wurde vor der Einmündung „Im Kamp“ am 12.06.2009 ein Fußgängerüberweg angeordnet und anschließend errichtet. Mit Schreiben vom 18.11.2013 folgte außerdem eine verkehrsrechtliche Anordnung zur Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30.

Mit Anordnung vom 28.09.2012 wurde die Einmündung Meiereifeld / Fuchsbau mit einem nichtamtlichen Verkehrszeichen ausgestattet. Mit einer blau-weißen Fahrbahnmarkierung sollte ein zusätzliches Zeichen zur Erhöhung der Aufmerksamkeit zur Verhinderung von Unfällen und sonstigen kritischen Situationen gesetzt werden. Aus Gründen der Rechtswidrigkeit wurde der Gemeinde dieses Zeichen allerdings wieder aberkannt und musste entfernt werden.

Weitere Maßnahmen beinhalten eine Aufmerksamkeitsschwelle an der Einmündung des Meiereifelds in den Zehlendorfer Damm sowie eine Gehwegneugestaltung im Jahr 2015. Diese umfasst den Bereich zwischen dem Zehlendorfer Damm und der Ernst-Thälmann-Straße. Hierbei wurden beidseitig die Gehwege mit Mosaikpflaster befestigt und die Beleuchtung im Straßenzug erneuert.

Im Zuge des ÖPNV-Konzepts Teltow – Kleinmachnow – Stahnsdorf (TKS) wurde keine veränderte Linienführung oder zusätzliche Haltestellen im Bereich Meiereifeld / Uhlenhorst eingeführt. Lediglich die optimierten Taktfrequenzen und Bedienzeiten der Buslinien in direkter Umgebung können als Verbesserung des Angebots betrachtet werden. Auch die von den Kommunen der TKS-Region in Auftrag gegebene Evaluierung des ÖPNV-Konzepts sieht keinen begründeten Anlass, das Linienangebot auf das Meiereifeld / Uhlenhorst auszuweiten.

Schlussfolgerung und Handlungsempfehlung:

Einige der Maßnahmen zum Schutze der Bevölkerung vor Lärmbelastung konnten bereits realisiert werden. Insbesondere die umgesetzte Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 kann dazu beitragen die Lärmbelastung auf ein ortsüblich zumutbares Niveau zu senken.

Um eine Tonnageeinzug bzw. ein Durchfahrtsverbot für Schwerlastverkehr anordnen zu können, stehen der kommunalen Verwaltung verschiedene straßenverkehrsrechtliche Regelungen zur Verfügung. Bei einem etwaigen Durchfahrtsverbot müssen allerdings einige weitere Umstände beachtet werden. Zuerst hat sich die Gemeinde Kleinmachnow im Zuge der Aufstellung des LAP freiwillig dazu verpflichtet, zusätzlich zum Brandenburger Prüfwert von 65 dB(A) für den L_{den} (24 Stunden Tag-Abend-Nacht-Lärmindex⁹) und 55 dB(A) für den L_{night} (Nachtindex¹⁰) und in Anlehnung an die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV), Zielwerte von 59 dB(A) tagsüber bzw. 49 dB(A) nachts über anzustreben (vgl. LAP 2013, S. 15). Das Meiereifeld / Uhlenhorst liegt laut LAP innerhalb dieses Verdachtsbereichs, der strengere Werte zur Grundlage hat und somit Zielwerte vorgibt, die über die gesetzlichen Richtwerte hinausgehen. Der LAP geht in seinen Maßnahmenvorschlägen zudem auf eine Verringerung des Lkw-Verkehrs durch ein Durchfahrtsverbot ein. Allerdings werden diesem Vorhaben nur geringe Chancen eingeräumt, da sich durch die Einführung der Einbahnstraßenregelung im Uhlenhorst Nord eine Reduzierung der Verkehrsbelastung durch Schwerlastfahrzeuge um 2/3 abgezeichnet hat. Auch die im Zuge des Lärmaktionsplans erarbeiteten Lärmkartierungen entsprechen nicht mehr dem aktuellsten Stand, da einige verkehrsbeeinflussende Veränderungen (z.B. die Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30) zum Zeitpunkt der Datenerhebung noch nicht erfolgt waren und somit auch nicht erfasst wurden. Aus diesem Grund wäre es zu prüfen, ob das Meiereifeld / Uhlenhorst auch weiterhin den festgelegten Kriterien eines Verdachtsbereichs entspricht. Eine entsprechende Fortschreibung der Lärmkarten gemäß § 47c BImSchG (Bundesimmissionsschutzgesetz) durch das Landesamt für Umwelt (LfU) ist für das Jahr 2017 angesetzt.

Es ist ferner zu berücksichtigen, dass sich der Bauhof der Gemeinde sowie die „Freiwillige Feuerwehr Kleinmachnow“ im Meiereifeld / Uhlenhorst Süd befinden. Es ist davon auszugehen,

⁹ 24-Stunden-Mittelwert, der die Lärmbelastung über das gesamte Jahr beschreibt und als Bewertungskriterium für die Lärmbelastung herangezogen wird. Seine genaue Berechnung ist in den EU-Umgebungsärmrichtlinien definiert.

¹⁰ Richtwert, der im Jahresmittel den Umgebungslärm zur Nachtzeit (22:00 – 6:00) beschreibt. Er dient zur Bewertung von Schlafstörungen. Die genaue Berechnung ist in den EU-Umgebungsärmrichtlinien festgelegt.

dass diese signifikant zum Schwerlastverkehrsaufkommen in diesem Bereich beitragen. Die freiwillige Feuerwehr unterhält momentan fünf Fahrzeuge, die dem Kriterium eines zulässigen Gesamtgewichts über 3,5 Tonnen entsprechen. Die Einsatzbeteiligung je Fahrzeug lag im Jahr 2015 zwischen 100- und 200-mal¹¹. Der Bauhof der Gemeinde betreibt in etwa 55 Kraftfahrzeuge, wovon circa 30 ein zulässiges Gesamtgewicht von mindestens 3,5 Tonnen aufweisen. Zurzeit steht eine Verlagerung des Bauhofs in das Gewerbegebiet östlich der BAB 115 (TIW- Gebiet¹²; Planverfahren KLM-BP-006-c-3¹³) oder nach Stahnsdorf zur Diskussion. Im Falle einer tatsächlichen Umsetzung dieses Vorhabens würde sich der Lastverkehr im Meiereifeld / Uhlenhorst voraussichtlich weiter verringern. Gekoppelt mit den bereits von der Gemeinde durchgeführten Maßnahmen (Tempo 30, Fußgängerüberweg, Einbahnstraßenregelung Uhlenhorst Nord) ist davon auszugehen, dass sich eher eine Reduzierung als eine Erhöhung der Verkehrsbelastung vollzogen hat und somit ein Durchfahrtsverbot vor der zuständigen Verkehrsbehörde nur schwer zu rechtfertigen ist.

Auch das am 19.9.2016 veröffentlichte LKW-Konzept für den Landkreis Potsdam-Mittelmark sieht keinen Handlungsbedarf für das Meiereifeld, da bis auf die Bundesautobahn (bzw. das maßgeblich für das Lastverkehrsaufkommen relevante Gewerbegebiet Europarc) von einem Rückgang des Lastverkehrs auf den Straßen im Landkreis ausgegangen wird.

Ferner stellt sich die Frage nach der Durchsetzbarkeit eines solchen Fahrverbotes in der Praxis. Trotz eines solchen Verbots ist nicht gewährleistet, dass dieses auch tatsächlich eingehalten wird. Erfahrungen aus anderen Kommunen zeigen, dass Fernlastfahrer ein Durchfahrtsverbot oft missachten. Möglicherweise wäre es deshalb notwendig, dass die Gemeinde zusätzlich für Kontrollmechanismen sorgen müsste.

Außerdem sollte in die Überlegung über ein etwaiges Durchfahrtsverbot für Lastfahrzeuge mit einbezogen werden, dass das zugehörige Verkehrszeichen 253 eigentlich ein „Verbot für Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 t, einschließlich ihrer Anhänger, und Zugmaschinen, ausgenommen Personenkraftwagen und Kraftomnibusse“ darstellt, also kein Lkw-Verbot per se. Das heißt im konkreten Fall, dass nach Einführung eines solchen Durchfahrtsverbots im Meiereifeld / Uhlenhorst nicht nur Lkws, sondern auch andere Fahrzeughalter mit Fahrzeugen über 3,5t vom Gebrauch der Straße ausgeschlossen wären und nur im Besitz einer Sondergenehmigung diese befahren könnten.

Bezüglich der Optimierung des Straßenraums für den Rad- und Fußverkehr konnte durch die Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 ein Teilerfolg erzielt werden. Durch die reduzierte Geschwindigkeit kann eine sichere Führung des Radverkehrs im Mischverkehr gewährleistet werden, weshalb sich die Installation weiterer Radverkehrsanlagen erübrigt. Abgesehen davon könnte weiterhin in Betracht gezogen werden, die Knotenpunktsituation mit den Seitenstraßen zu verbessern. Aufgrund der reduzierten Geschwindigkeit besteht dieses Problem zwar nicht mehr in seiner akuten Form, dennoch wäre es sinnvoll entsprechende Maßnahmen zu ergreifen und den Straßenraum noch intuitiver zu gestalten (vgl. Maßnahmenvorschläge Masterplan Fahrrad, S. 24). Darüber hinaus ist der Straßenzug Meiereifeld / Uhlenhorst im Zielnetz des *Masterplan Fahrrad* als eine der Hauptrouten ausgewiesen und hat folglich eine große Bedeutung für die zukünftige Verkehrsplanung der Gemeinde. Insbesondere auch aufgrund des noch vergleichsweise geringen Radverkehrsaufkommens wird ein erhöhter Handlungsbedarf in diesem Bereich deutlich.

Was die Situation für den Fußverkehr betrifft, konnten durch die Gehwegneugestaltung sinnvolle Verbesserungen umgesetzt werden. Ausbesserungsbedarf besteht noch am Übergang des benutzungspflichtigen Radwegs entlang des Zehlendorfer Damms auf die Fahrbahn des Meiereifelds Süd. An dieser Stelle sorgen nicht abgesenkte Bordsteine für ein erhöhtes Risiko für Radfahrer.

Zwar ist die Gemeinde Kleinmachnow durch den Linienbusverkehr flächendeckend erschlossen, dennoch befinden sich entlang des Straßenzugs Meiereifeld / Uhlenhorst Bereiche, in denen die nächste Bushaltestelle mehr als 400 Meter weit entfernt liegt [vgl. ÖPNV, Anhang 1]. Für eine langfristige Optimierung der ÖPNV-Anbindung der Gemeinde sollte geprüft werden, ob es sinnvoll ist, das Angebot durch eine entsprechende Linienführung zu ergänzen.

¹¹ Sonstige Fahrten (Ausbildung, Auffanken, etc.) wurden nicht erfasst.

¹² Gebiet Technologie-Innovation-Wissenschaft

¹³ Der Bebauungsplan befindet sich momentan in einem Änderungsverfahren und ist noch nicht rechtswirksam

Aus den genannten Gründen ergeben sich folgende Handlungsempfehlungen:

1. Erneute Betrachtung des Falls Tonnage-Teileinziehung im Meiereifeld mit den aktualisierten Lärmkarten, die momentan vom Landesamt für Umwelt erarbeitet werden. Mit Ergebnissen kann im Jahr 2017 gerechnet werden.
2. Optimierung des Straßenraums unter Berücksichtigung der Belange des Rad- und Fußverkehrs, um der Funktion als Hauptroute im Zielnetz des Masterplan Fahrrad gerecht zu werden. Insbesondere im Bereich Uhlenhorst Nord sind Maßnahmen zur besseren Verständigung der geltenden Verkehrsregeln zu treffen (Radverkehr frei in beide Richtungen).
3. Genaue Analyse des Durchgangverkehrs aufgeteilt in die verschiedenen Fahrzeugtypen