



Informationsnummer: INFO 015/20

Integriertes Verkehrskonzept (IVK) Kleinmachnow,
Räumlicher Handlungsschwerpunkt (HSP 4)
"Zehlendorfer Damm/Thomas-Müntzer-Damm",
Stand Vorplanung

- öffentlich -

Bauausschuss

22.02.2021

Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Ordnungsangelegenheiten

24.02.2021

Anlagen

Anlage 1 – Minimalvariante

Anlage 2 - Maximalvariante

Kleinmachnow, den 16.02.2021

Bürgermeister

Fachbereichsleiter(in)

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).

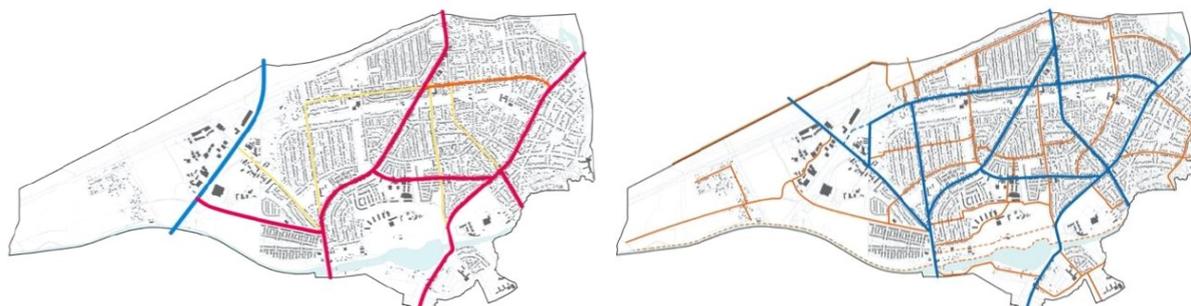


Abbildung 2 Straßenhierarchie (links), Hierarchie im Radverkehr (rechts)

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 Radfahrer vom Seitenbereich (Gehweg / Radfahrer frei) über die LSA (Zehlendorfer Damm) um die Bepflanzung herum ins Meiereifeld geführt.

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

3. Planerisches Ziel

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

4. Lösungsansätze

Minimalvariante (*Aufpflasterung Einmündung Meiereifeld*)

Auf der Nordseite des Zehlendorfer Damms sollen ein Gehweg und ein Radweg im Zweirichtungsverkehr entstehen.

Diese durchgängige Verbindung am Zehlendorfer Damm (Nordseite) zieht sich von der Landesgrenze Berlin bis nach Stahnsdorf. Die Logik der Systematik in der 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. Meiereifeld ist auf der Nordseite sicher möglich. Die Radfahrer im Meiereifeld erhalten ebenfalls eine separate Aufstellfläche.



Abbildung 4 Minimalvariante - Neubaubereiche, siehe auch Anlage 1

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.

Die Stellplatzanlage am Zehlendorfer Damm wird von 15 querparkenden Stellplätzen auf sieben längsparkende Stellplätze zurückgebaut. Der Seitenbereich soll den schwachen Verkehren (Rad/Fuß) vorbehalten sein 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 die Aufweitung der Einmündung gewährleistet werden.



Abbildung 5 Schleppkurvennachweis Förster-Funke-Allee / Zehlendorfer Damm

Maximalvariante (Kreisverkehr)

Da Kreisverkehre ein hohes Sicherheitsniveau für alle Verkehrsteilnehmer aufweisen, wurde für den zu betrachtenden Knotenpunkt die Umgestaltung von einem lichtsignalisierten Knotenpunkt zu einem Kreisverkehrsplatz untersucht.

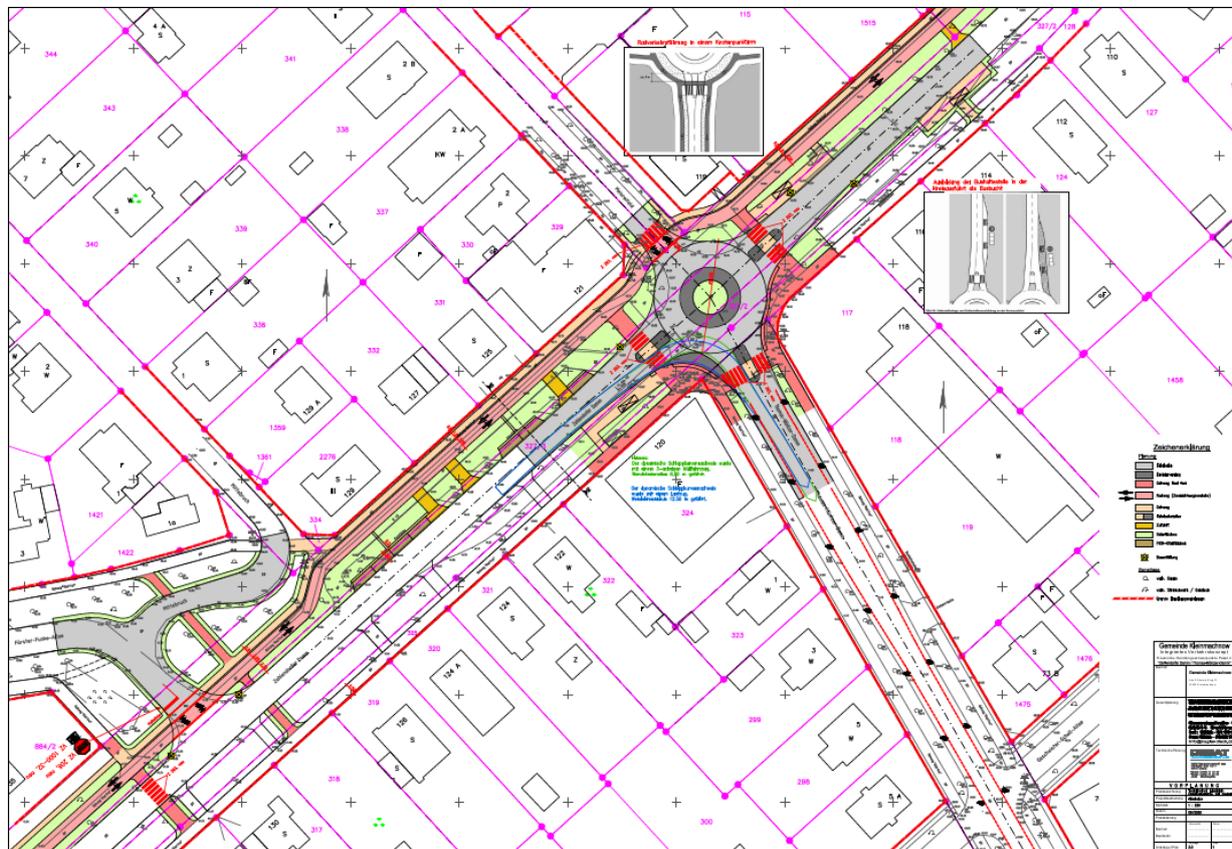


Abbildung 6 Maximalvariante - Neubaubereiche, siehe Anlage 2

Als erstes wurde die Anlage eines Minikreisverkehrs - mit überfahrbarer Kreisinsel - mit einem Außendurchmesser von 22 m geprüft. Auf Grund der hohen Verkehrsbelegung und der erforderlichen hohen Überschleppungsfläche beim Abbiegevorgang Zehlendorfer Damm (West) – Thomas-Müntzer-Damm ist die Anlage eines Minikreisverkehrs nicht möglich.

Die Anlage eines Kleinen Kreisverkehr mit einem Außendurchmesser von 26,00 m wurde ebenfalls geprüft und konstruiert. Dynamische Schleppkurvennachweise wurden für die Fahrbeziehung Zehlendorfer Damm (West) – Thomas-Müntzer-Damm für einen Lastzug und für ein 3-achsiges Müllfahrzeug erstellt.

Auf Grund der vorhandenen seitlichen Bebauung ist die Anordnung eines Fahrbahnteilers im nördlichen Knotenpunktarm (Meiereifeld) nicht möglich. In den verbleibenden Knotenpunktarmen können Fahrbahnteiler mit den erforderlichen Abmessungen angeordnet werden.

Auf dem Zehlendorfer Damm und dem Thomas-Müntzer-Damm liegt regelmäßiger Busverkehr des öffentlichen Personennahverkehrs. Im direkten Knotenpunktbereich befinden sich drei Bushaltestellen. Die Haltestelle Zehlendorfer Damm West und die Haltestelle Zehlendorfer Damm Ost, hier die nördliche Haltestelle, befinden sich in der Kreiszufahrt und werden um wenige Meter an den Kreisverkehr, zu der über den Fahrbahnteiler geführten Überquerungsmöglichkeit, herangerückt.

Die Haltestelle Zehlendorfer Damm Ost, hier die südliche Haltestelle, liegt in der Kreisausfahrt. Die Haltestelle am Fahrbahnrand kann in der vorhandenen Lage nicht bestehen bleiben, da bei haltenden Bussen der Kreisverkehr regelmäßig zugestaut wird. Sie muss um ca. 50 m verschoben werden. Alternativ kann eine Busbucht ausgebildet werden.

Bei kleinen Kreisverkehren ist die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn wegen der annähernd gleichen Geschwindigkeiten von Radfahrern und Kraftfahrzeugen eine sichere Lösung.



Abbildung 7 Wegführung Radverkehr - Thomas-Müntzer-Damm (links), Meiereifeld (rechts)

Benutzt der Radfahrer den für Radfahrer freigegebenen Gehweg kann er die Fahrbahn sicher im Bereich der Fahrbahnteiler / Fußgängerüberwege überqueren bzw. sich anschließend auf die Fahrbahn / Schutzstreifen einordnen. Wichtig zu beachten ist dabei, dass der Radfahrer fahrend keine Vorfahrt besitzt, zur Querung aber nicht absteigen muss.



Abbildung 8 Wegführung Radverkehr aus Richtung Zehlendorfer Damm - West (links)/ Ost (rechts)

Abstimmungen sollten im Vorfeld mit der Straßenverkehrsbehörde und dem Landesbetrieb Straßenwesen vorgenommen werden.

Auf Grund der vorhandenen seitlichen Bebauung kann die Querungsstelle im Meiereifeld nicht im Abstand von etwa 4,00 m bis 5,00 m vom Rand der Kreisfahrbahn angeordnet werden (gemäß Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren). Hier kann nur ein Abstand von 2,00 m eingehalten werden.

Des Weiteren sind zwingend Abstimmungen mit dem Eigentümer Flur 329 (Zehlendorfer Damm 121 / „Mac’s Grill“) erforderlich, da sich die privaten Außenanlagen teilweise auf öffentlichem Grundstück befinden, welche jedoch für den geplanten Geh- und Radweg benötigt werden.

Für die Anlage des Kleinen Kreisverkehrs sind insgesamt 3 Baumfällungen erforderlich.

Von kleinen Kreisverkehren können Gesamtverkehrsstärken (Summe des zuführenden Verkehrs in allen Knotenpunktzufahrten) bis zu 15.000 Kfz/24h problemlos und mit geringen Wartezeiten abgewickelt werden (lt. Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren). Gemäß der vorliegenden Hochrechnung einer Kurzzeitzählung auf die Bemessungsverkehrsstärke (vom 13.05.2014) beträgt die Summe des zuführenden Verkehrs in allen Knotenpunktzufahrten 17.827 Kfz/24h (zwischen 6 – 10 Uhr). Die Verkehrsstärken liegen jedoch im Bereich der Orientierungswerte für die Kapazität von Kreisverkehren (gem. Bild 9 des o.g. Merkblattes). Von daher ist in einem vertiefenden Planungsschritt die Verkehrsqualität zu überprüfen und ein Leistungsfähigkeitsnachweis (nach HBS) für die Kreiszu- und -ausfahrten zu erstellen.

Auch bei der Einordnung des Kreisverkehrs würde die Stellplatzanlage am Zehlendorfer Damm von 15 Stellplätzen auf sieben längsparkende Stellplätze zurückgebaut werden. Der Seitenbereich soll den schwachen Verkehren (Rad/Fuß) vorbehalten sein sowie der Einordnung von grünen Seitenbereiche dienen.

Die Übergänge und Wegebeziehung am Knoten Förster-Funke-Allee / Zehlendorfer Damm sollen ebenfalls für Radfahrer und Fußgänger optimiert werden. Der Begegnungsfall von PKW und Bus soll durch die Aufweitung der Einmündung gewährleistet werden.

5. Kosten

Sowohl die Minimal- als auch die Maximalvariante 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. Der Unterschied in der Kostenschätzung ergibt sich aus der Anlage eines Kreisverkehrs (Maximalvariante) bzw. der baulichen Umgestaltung der Einmündung Meiereifeld und Anpassung der LSA (Minimalvariante).

Minimalvariante (Aufpflasterung/ LSA)	Maximalvariante (Kreisverkehr)
640.000 €	969.000 €
Ohne Baunebenkosten, inkl. 19% MwSt.	

6. Abwägung und Empfehlung

Für die Abwägung werden die beiden Varianten anhand von Kriterien bewertet.

Kriterium	Minimalvariante	Kreisverkehr
Ortsbild / Raumcharakter	Kein Eingriff ins Ortsbild	Veränderung des Ortsbildes: Knotenpunktart untypisch für Kleinmachnow
Verkehrsführung KFZ	Sonderlösung Abbiegespur bleibt bestehen	eindeutig
Verkehrsführung Radfahrer	sicher, direkt	sicher, direkt
Verkehrsführung Fußgänger	normal	normal
Verkehrssicherheit	Für schwache Verkehre verbessert	Für schwache Verkehre verbessert
Orientierung/ Übersichtlichkeit	Für KFZ leicht unübersichtlich	Für alle Verkehrsteilnehmer übersichtlich
Bauzeit	gering	groß
Umfang Baumaßnahme	Größtenteils auf Seitenbereiche sowie Einmündungen begrenzt	Kompletter Umbau des Knotens (Vollsperrung)
Kosten	gering	hoch

Die Minimalvariante fügt sich als normaler Knoten in das charakteristische Ortsbild Kleinmachnows ein. Die Einordnung eines Kreisverkehrs würde hier die Raumsituation erheblich verändern. Gleichwohl entsteht durch den Kreisverkehr in der verkehrlichen Organisation eine Verbesserung. Da die Minimalvariante den Knoten im Grundsatz belässt, bleibt die ungewöhnliche Verkehrsführung für den KFZ-Verkehr erhalten. Die bauliche Umsetzung ist bei der Minimalvariante erheblich einfacher als beim Kreisverkehr.

In Abwägung der beiden Varianten ist die Minimalvariante als Kompromiss zwischen Kosten und Nutzen zu favorisieren. Die Auswirkungen der Variante Kreisverkehr auf das Ortsbild sowie die Nachteile in der baulichen Umsetzung, (Kosten, Umfang Baumaßnahme, Bauzeit) können aus Sicht der Verwaltung die leichten Vorteile in der Verkehrsführung und Orientierung nicht aufwiegen.