

Gemeinde Kleinmachnow

Fachbereich Bauen/Wohnen

AG Verkehrsplanung/ Klima- und Umweltschutz



Erläuterung zur Vorplanung

1. Städtischer Kontext

Der Handlungsschwerpunkt liegt am nördlichen Ende der Hauptverkehrsstraße „Hohe Kiefer“ am Übergang zur Hauptverkehrsstraße Karl-Marx-Straße. Der östliche Platzrand des OdF-Platzes wird durch die mittlere Karl-Marx-Straße erschlossen. Die in Ost-West-Richtung verlaufende Ernst-Thälmann-Straße ist als Hauptverkehrsstraße 2. Ordnung bzw. in der Sommerfeldsiedlung als Sammelstraße eine wichtige Querverbindung im Gemeindegebiet.



Abbildung 1 Einordnung im Gemeindegebiet

Der durchschnittlich werktägliche Tagesverkehr (DTV) beträgt auf Hohe Kiefer ca. 9.000 KFZ, auf der Ernst-Thälmann-Straße 4.000 KFZ (östlich Hohe Kiefer) bzw. 4.000 KFZ (westlich Hohe Kiefer). Der Knoten Hohe Kiefer / Ernst-Thälmann-Straße weist damit die vierthöchste KFZ-Auslastung in Kleinmachnow auf. Gleichzeitig ist der Knoten Teil des Hauptnetzes des Radverkehrs. Die Verbindung über die östliche Platzseite (Karl-Marx-Straße Mitte) ist gleichzeitig Teil einer wichtigen Nord-Süd-Verbindung für Radfahrer.

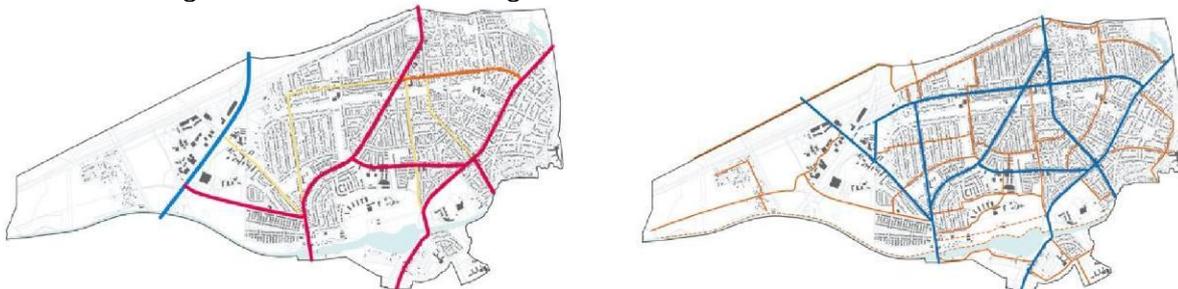


Abbildung 2 Straßenhierarchie (links), Hierarchie im Radverkehr (rechts)

Zusammenfassend betrachtet findet am Knoten Hohe Kiefer / Ernst-Thälmann-Straße eine Überlagerung wichtiger Netzstrukturen statt (Hauptverkehrsstraßen, hoher DTV und

Radhauptnetz). Zugleich wechselt im Bereich des OdF-Platzes die Aufteilung des Hauptstraßenraums. Während auf der Hohen Kiefer die Fahrbahn im Westen und der breite Seitenbereich im Osten eingeordnet sind, ist auf der Karl-Marx-Straße die Fahrbahn im Osten und der breite Seitenbereich im Westen. Damit einher geht der notwendige Wechsel der Radverkehrsführung.

2. Problemanalyse

Hauptproblem am Knoten Hohe Kiefer / Ernst-Thälmann-Straße ist die Führung des Radverkehrs in Nord-Süd-Richtung. Der Fahrradfahrer Richtung Norden soll nach dem Knoten eigentlich auf die Fahrbahn in den Schutzstreifen wechseln. Dafür wird ihm jedoch weder ein Hinweis gegeben noch eine Einfädelung angeboten. In der Folge quert der Radfahrer die LSA und fährt auf der Westseite weiter. Von Norden kommend existiert für den Radfahrer eine Aufstellfläche an der LSA. Die sichere Einbindung vom Gehweg ist jedoch nicht gewährleistet. In der Folge kommt es aufgrund der verkehrswidrigen Mitbenutzung des als Gehweg ausgeschilderten engen Seitenbereichs zu Konflikten und erheblichem Gefahrenpotential. Die Abbiegemöglichkeiten für Radfahrer sind aus beiden Richtungen ungelöst.

In den Seitenbereichen der Ernst-Thälmann-Straße gibt es einen Widerspruch der Beschilderungen zum Ausbau. Hier suggeriert das rote Pflaster im Seitenbereich einen Radweg. Verstärkt wird die Problematik durch die schmalen Seitenbereiche.

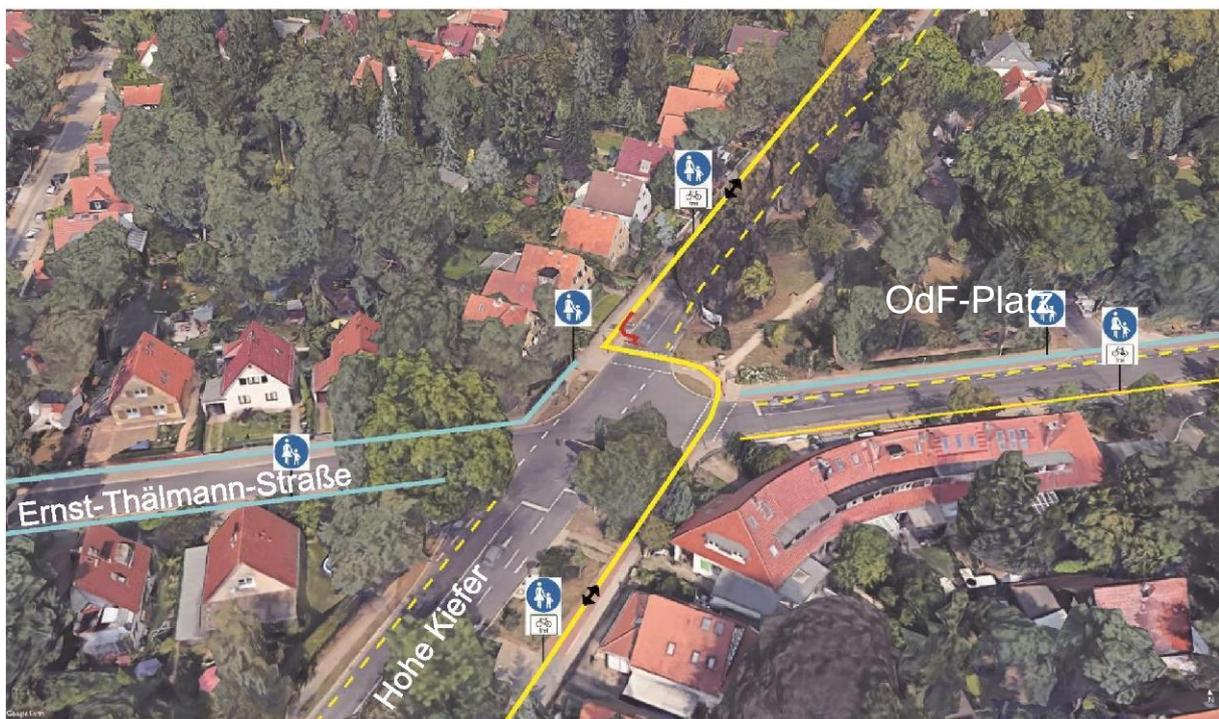


Abbildung 3 Wegführung Radverkehr - Problemanalyse

Auf der Südseite des Knotens Knoten Hohe Kiefer / Ernst-Thälmann-Straße gibt es keine direkte Querungsmöglichkeit. Die Ost-West-Verbindung für Fußgänger ist umwegig.

Der OdF-Platz wird durch seinen grünen Charakter geprägt. Die Platzmitte ist jedoch räumlich isoliert. Die Abtrennung durch parkierende PKW bzw. Sträucher lässt keine Bezüge zu den Platzrändern entstehen. Zudem ist die Anbindung des querenden Wegs an der K.-Marx-Straße (Mitte) aufgrund der Parkierungssituation problematisch. Der Platz ist weitestgehend ein Transitraum und bietet nicht die Option als quartiersverbindendes Element. Am Nordende des Platzes fehlt eine Wegeverbindung.

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. Der OdF-Platz ist als Freiraum zu qualifizieren. Die Funktion der mittleren Karl-Marx-Straße ist zu klären.

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.

1. Bauabschnitt – OdF-Platz inkl. Karl-Marx-Straße (Mitte)

Die Führung des Radfahrers wird in Anpassung an die zur Verfügung stehenden Breiten, in Bezug auf die Raumsituation als auch in Berücksichtigung des Eingriffs in den Bestand gelöst. Der Radfahrer von Norden wird vor dem Knoten, der Radfahrer von Süden nach dem Knoten auf die Fahrbahn in den Schutzstreifen geführt. Aufgrund der gegeneinander leicht versetzten Lage der beiden Übergangstellen können die Einführungen im bestehenden Straßenquerschnitt realisiert werden. Für den von Süden kommenden Radfahrer wird die Fläche am OdF-Platz ausreichend groß gestaltet. Die Überführung auf die Fahrbahn erfolgt mit Rücksicht auf den Baumbestand und zur Gewährleistung der Sichtverhältnisse (Autofahrer / auf die Straße geführter Radfahrer) mit etwas Abstand zum Knoten. Der im Plan als Fällung eingetragene Baum ist inzwischen aufgrund seines schlechten Zustands gefällt worden.



Abbildung 4 Gestalterischer Lageplan (links, siehe auch Anlage 2.1), technischer Lageplan (rechts, siehe auch Anlage 2.2)

Der OdF-Platz wird – aufbauend auf den Vorüberlegungen aus dem StraßenraumAtlas – neugestaltet. Hierbei wird der leicht introvertierte Charakter aufgenommen, jedoch die Aufenthaltsqualität und der Bezug zu den Platzrändern (vor allem nach Osten) erhöht. Die Einfassung durch formale niedrige Heckenpflanzungen und die Entfernung diverser Sträucher grenzt den Platz jedoch optisch weniger ab. Die bestehenden Bäume bleiben erhalten. Die Querung Richtung Karl-Marx-Straße (Mitte) wird erneuert. Der Auftakt am Knoten Ernst-

Thälmann-Straße / Hohe Kiefer wird großzügiger und sicherer gestaltet. Die Karl-Marx-Straße (Mitte) wird vom Charakter her den Seitenbereichen angepasst, Die Fahrbahn erhält jedoch über den 3 cm hohen Bord eine eigene Führung und gewährleistet die Aufnahme des MIV Richtung Norden. Das derzeit beidseitig der Fahrbahn mögliche Parkieren (ca. 30 Stellplätze) wird auf der Westseite (12 Stellplätze) neu geordnet. Dadurch entstehen Optionen für eine perspektivische Nutzung des östlichen Seitenbereiches (durch Funktionen in der Bebauung: Gastronomie etc.).

2. Bauabschnitt - Querungsinsel (Nordende OdF-Platz)

Die Karl-Marx-Straße ist im mittleren und südlichen Bereich eine wichtige innerörtliche Radwegeverbindung jenseits der Hauptverkehrsstraßen. Für den Radverkehr aus Richtung Süden ist die durchgängige Verbindung durch die Überführung in den Schutzstreifen an der Einmündung der Karl-Marx-Straße (Mitte) in die Hohe Kiefer gewährleistet. Für den von Norden kommenden Radverkehr kann eine Mittelinsel am nördlichen Ende des OdF-Platzes eingeordnet werden. Aufgrund der lediglich für eine Richtung erforderliche Nutzung wird die Aufstellbreite mit 3 Metern (anstatt 4 Meter laut RAS06) vorgeschlagen. Der Eingriff in den Baumbestand im westlichen Seitenbereich kann dadurch verhindert werden. Die niedrigen Heckenpflanzungen (mit einer maximalen Höhe von 80 cm) am OdF-Platz beeinträchtigen nicht die Sichtverhältnisse. Lediglich an den straßenbegleitenden Stellplätzen auf der Westseite der Karl-Marx-Straße (Nord) sind zur Gewährleistung der Sichtdreiecke minimale Anpassungen notwendig. Die Lage der Mittelinsel ermöglicht die Ausfahrt aus der Karl-Marx-Straße (Mitte) nach Süden sowie den Grundstückszufahrten für PKW. Die Umsetzung von 2 vorhandenen Leuchten ist erforderlich. Die Straßenentwässerung müsste angepasst werden.

Aufgrund des Bearbeitungsstandes ist die Mittelinsel nicht in Anlage 2.1 (gestalterischer Lageplan), sondern nur in Anlage 2.2 (technischer Lageplan) dargestellt.



Abbildungen 5 Mittelinsel Karl-Marx-Straße/ Hohe Kiefer (links), Schlepplängennachweis und Sichtnachweis (rechts)

3. Bauabschnitt – Ergänzung der Fußgängerfurt

Am Knoten Ernst-Thälmann-Straße / Hohe Kiefer wird eine Fußgängerquerung im Zuge der Thälmannstraße eingeordnet. Hierfür sind bauliche und ggf. zeitliche Anpassungen an der LSA sowie der Fahrbahnmarkierung notwendig. Bauliche Eingriffe in die Fahrbahn/Straßenführung sind nicht erforderlich.

4. Kosten

Die Planung kann in drei Bauabschnitte unterteilt werden, welche sich auch separat realisieren lassen. Der 1.BA beinhaltet die Umgestaltung der Platzfläche inkl. der angepassten Radverkehrsführung hinter dem Knotenpunkt und dem mittleren Stück der Karl-Marx-Straße. Der 2.BA bezieht sich auf die zusätzliche Querungsinsel am Nordende des Platzes über die Karl-Marx-Straße. Der 3.BA enthält die zusätzliche Fußgängerfurt über die Hohe Kiefer im LSA-Bereich. Die Kostenschätzung ergibt folgende Kosten:

	1. Bauabschnitt	2. Bauabschnitt	3. Bauabschnitt	Alle Bauabschnitte
	OdF-Platz inkl. K.-Marx- Str. Mitte	Querungsinsel	Ergänzung der Fußgängerfurt	Gesamt
Kosten (Aufwand) Entwurfsplanung, Genehmigungsplanung	13.000 €	5.000 €	2.000 €	-
Kosten (Investition) Weitere Planungsphasen	18.000 €	7.000 €	3.000 €	-
Kosten (Investition) Bauvolumen*	539.000 €	164.000 €	42.000 €	-
Summe	570.000 €	176.000 €	47.000 €	793.000 €
*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 1 (OdF-Platz inkl. Karl-Marx-Straße Mitte) und 2 (Querungsinsel) 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 3 (Ergänzung der Fußgängerfurt) 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.

Für die weiterführenden Planungen soll zusätzlich in die Untersuchungen aufgenommen werden: Markierungen im Kreuzungsbereich zur Führung der Linksabbieger, Verlängerung der Grünzeiten für die Fußgänger, Anbindung/ Überführung des Radfahrers aus dem Seitenraum der Karl-Marx-Straße (Süd) an/ in die Ernst-Thälmann-Straße (West).