

Ausgangslage

Der Zehlendorfer Damm ist eine ca. 3 km lange Hauptverkehrsstraße, welche das Gemeindegebiet von Süden nach Nordosten durchquert. Zudem handelt es sich hierbei um eine Landesstraße (L 77), die täglich von ca. 11.000 Fahrzeugen genutzt wird. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei ca. 5 %, dieser beinhaltet 12 Linienbusfahrzeuge in der Stunde.



Abbildung 1 Verlauf Zehlendorfer Damm

Auf der Fahrbahn wird auch der ruhende Verkehr abgewickelt. Durch ein Gerichtsurteil des OVG von 2018 wurde die Benutzungspflicht der vorhandenen Radwege abgeordnet, sodass der Radverkehr seitdem auch die Fahrbahn nutzt. Zum Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer hat die Gemeinde beim Landkreis die Mitnutzung der Gehwege durch die Zusatzbeschilderung „Radfahrer frei“ beantragt, was auch genehmigt wurde. Für den Radverkehr stellt der Zehlendorfer Damm eine Hauptroute dar und übernimmt damit eine wichtige Funktion im Radwegenetz. Abschnittsweise ist er auch Teil des Schulwegenetzes.

Der Gehweg ist in einem mäßigen Zustand und entspricht in weiten Teilen nicht den geltenden Regelbreiten vor allem unter dem Gesichtspunkt der Mitnutzung durch den Radverkehr. Am Zehlendorfer Damm liegen größtenteils Ein- und Mehrfamilienhäuser an, gewerbliche Nutzung tritt nur punktuell und gebündelt auf.

Weiterhin charakteristisch für Kleinmachnow und den Zehlendorfer Damm sind die großen Alleereihen und die äußerst breiten Grünstreifen neben der Fahrbahn. Die Alleebäume sind größtenteils dreireihig, abschnittsweise sogar vierreihig vorhanden. Der Kronentraufbereich und somit auch das Wurzelwerk überspannen nahezu den gesamten Straßenraum. Die Alleereihen stehen direkt neben der Fahrbahn bzw. die abgesetzte Reihe auf der Ostseite direkt am Gehweg, sodass eine Verbreiterung der Verkehrsflächen nur zu Lasten des Baumbestandes möglich ist. Lediglich im westlichen Seitenraum ist der Grünstreifen zum Gehweg nur mit Strauchwerk bepflanzt, sodass hier eine Erweiterung der Verkehrsflächen mit überschaubarem Eingriff möglich wäre.

Problembeschreibung

Die vorhandene Fahrbahn kann den vielen vorhandenen Nutzungsansprüchen nur noch bedingt gerecht werden. Vor allem die Radfahrenden sind auf der Fahrbahn einem höheren Risiko ausgesetzt. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit kommt aufgrund der Bedeutung im Straßennetz (Landesstraße) nicht in Frage. In den Seitenräumen sind die vorhandenen Wege zu schmal und unattraktiv gestaltet. Zur Förderung des Radverkehrs und im Sinne einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung muss das Angebot für den Radverkehr deshalb verbessert und sicherer gestaltet werden.

Die vorhandenen Verkehrsstärken im Fuß- und Radverkehr schließen eine gemeinsame Führung auf einer Mischfläche aus bzw. bringen keinen Mehrwert gegenüber der aktuellen Situation. Der vorhandene Baumbestand lässt nur wenig Spielraum zum Handeln, ohne das Ortsbild grundhaft zu verändern. Durch die schmalen Gehwege und deren Freigabe für den Radverkehr kann es an den Grundstückszufahrten zu gefährlichen Situationen kommen, da der Abstand zwischen Einfriedung und Fahrfäche zu gering ist.

An den Straßeneinmündungen kommt hinzu, dass aus dem Zehlendorfer Damm abbiegende Fahrzeuge erst den breiten Grünstreifen durchqueren bevor sie auf die kreuzenden Fußgänger und Radfahrer treffen. Durch den großen Abstand wird zwar die Situation auf der Fahrbahn selbst entschärft, ohne entsprechende Aufmerksamkeit für den Fuß- und Radverkehr kann es aber auch dort zu gefährlichen Situationen kommen.

Da sich der Zehlendorfer Damm im östlichen Teil des Gemeindegebietes befindet, liegen viele Quellen und Ziele der Radfahrenden, die den Ort nicht nur durchqueren, auf der westlichen Seite. Es ist daher vermehrt zu beobachten, dass aktuell ein Teil der Radfahrenden den westlichen Seitenraum in falscher Fahrtrichtung nutzt.

Ein neuralgischer Abschnitt im Verlauf des Zehlendorfer Damms ist die Friedensbrücke. Die dort vorhandenen Verkehrsflächen entsprechen in keiner Weise den geltenden Mindestbreiten. Durch die verschiedenen Schuleinrichtungen im Weinbergviertel wird die Brücke vor allem von Schulkindern häufig und pulkweise befahren. Da die Seitenräume aber viel zu schmal sind und es vor und hinter der Brücke keine abgesenkten Borde zum Wechsel auf die Fahrbahn gibt, stellt die Brücke ein großes Sicherheitsrisiko für die nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer dar.

Herangehensweise

Zur Verbesserung der Radverkehrsführung im Zehlendorfer Damm wurde ein externes Büro damit beauftragt, eine Vorplanungsunterlage zu erarbeiten.

In diesem Zusammenhang wurde eine Bestandsanalyse durchgeführt um alle Rahmenbedingungen (siehe Kap. Ausgangslage) zu erfassen. Diese wurden grafisch aufbereitet und zusammengeführt. Im nächsten Schritt wurden für die einzelnen Streckenabschnitte die charakteristischen Bestandsquerschnitte aufbereitet. Aufbauend auf den vorhandenen Querschnitten und den damit einhergehenden vorhandenen Nutzungsbreiten wurden alle denkbaren Führungsformen für den Radverkehr herausgearbeitet.

Untersucht wurden: Schutzstreifen auf der Fahrbahn, Radfahrstreifen an der Fahrbahn, gemeinsamer Geh- und Radweg, getrennter Geh- und Radweg und einseitiger Zweirichtungsradweg. Auch die richtungsgetrennte Kombination von verschiedenen Führungsformen wurde untersucht. Um die verschiedenen Varianten möglichst objektiv miteinander vergleichen zu können, wurde eine Abwägungsmatrix entwickelt. Diese beinhaltet alle vorhandenen Nutzungsansprüche und Konfliktbereiche. Dabei konnten 5 Themenbereiche gebildet werden: Radweg, Akzeptanz der Nutzergruppen, Sicherheit, Grün und Raumcharakter sowie Sonstige.

Sowohl die Themenbereiche, als auch die Kriterien innerhalb eines Themenbereichs wurden gewichtet. Anschließend wurden alle Führungsvarianten mithilfe der Abwägungsmatrix bewertet (Schulnoten 1-5) und die Einzelbewertungen entsprechend gewichtet, sodass jede Führungsform eine Gesamtnote erhielt. Die Bewertungsmatrix ist der **Anlage 2** zu entnehmen. Als Vorzugsvarianten konnten dadurch die Varianten E „getrennter Geh- und Radweg“ und F „einseitiger Zweirichtungsradweg“ identifiziert werden.

Die Herangehensweise und der oben beschriebene Planungsstand wurden am 15.11.2021 im Bauausschuss und am 17.11.2021 im UVO-Ausschuss mündlich vorgestellt und zur Diskussion gegeben. Anregungen wurden in den weiteren Planungsverlauf aufgenommen und es konnte sich darauf verständigt werden, die beiden Vorzugsvarianten E und F zum Abschluss der Vorplanung weiter zu verfolgen.

Im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung fand im Nachgang an die Ausschüsse ein Arbeitstreffen zwischen der Unteren Straßenverkehrsbehörde des Landkreises, dem Landesbetrieb Straßenwesen, der Polizei und der Gemeindeverwaltung statt. Hierbei wurde v.a. die Umsetzbarkeit der Variante F „Zweirichtungsradweg“ erörtert. Es konnte sich darauf geeinigt werden, für den Entscheidungsprozess beide Vorzugsvarianten in weiteren Planungsphasen zu vertiefen.

Planungsergebnis

Übergeordnetes Ziel sollte es sein eine Radverkehrsführung zu finden, die in allen Abschnitten gleich realisiert werden kann, sodass entlang des Zehlendorfer Damms möglichst kein Wechsel der Führungsform auftritt.

Die Variante F „Zweirichtungsradweg“ entspricht in ihrer Lage dem westlichen Radweg der Variante E „getrennter Geh- und Radweg“, die Varianten unterscheiden sich lediglich in der Ausführungsbreite. Die nachfolgenden Erläuterungen der Variante F gelten somit ebenfalls für die Variante E was den westlichen Seitenraum betrifft.

Variante F – Zweirichtungsradweg

Die Variante F sieht einen 3,0 m breiten Zweirichtungsradweg im westlichen Seitenraum vor sowie die Verbreiterung des dort vorhandenen Gehwegs auf die richtlinienkonforme Mindestbreite von 1,8 m zzgl. Oberstreifen. Wo es möglich ist, werden Rad- und Gehweg parallel geführt und durch einen 0,3 m breiten Trennstreifen separiert.

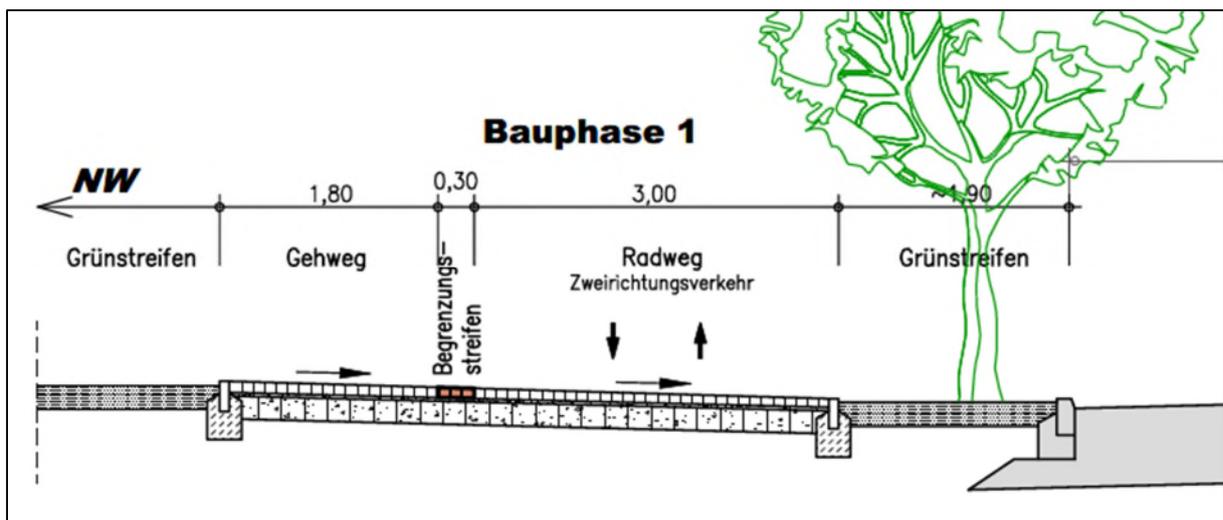


Abbildung 2 Beispielquerschnitt Variante F, Bau-km 2+527

Diese Führungsform kann vom Orteingang Berlin bis zur Friedensbrücke realisiert werden. In einigen Teilschnitten muss aufgrund des Baumbestandes oder der Höhenlage davon abgewichen werden.

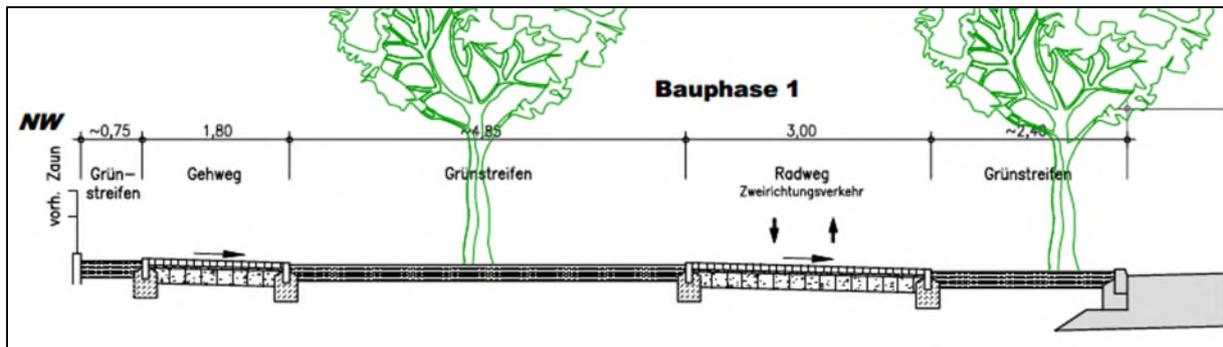


Abbildung 3 Beispielquerschnitt Variante F, Bau-km 1+070

Lediglich im Abschnitt 5 zwischen Allee Am Forsthaus und der Straße Am Weinberg muss auf einer Länge von ca. 175 m die gemeinsame Führung von Fußgängern und Radfahrern angeboten werden (Breite 2,50 m), da der dichte Baumbestand sowie die stark abfallende Böschung zum Teltowkanal keine andere Lösung bieten.

Bei den untergeordneten Einmündungen werden Geh- und Radweg höhengleich nebeneinander durchgeführt, da hier eine Aufpflasterung für die querende Richtung vorgesehen ist. Dabei soll das Material des Radweges durchgezogen werden um die Vorfahrtsregelung zu verdeutlichen. Auch die Aufpflasterung dient dazu, die Überführung durch querende Verkehrsteilnehmer mit geringer Geschwindigkeit zu gewährleisten und deren Aufmerksamkeit zu erhöhen.

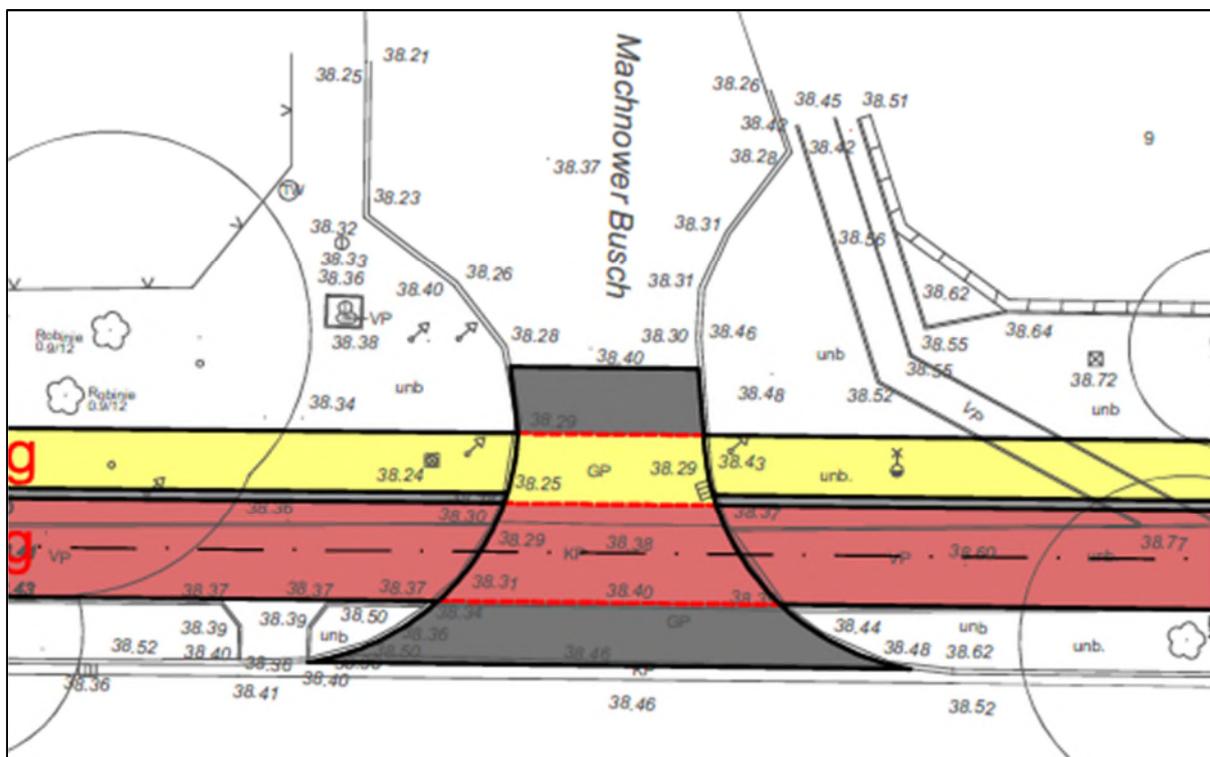


Abbildung 4 Beispielquerung untergeordnete Einmündung, Bau-km 2+830

An den Einmündungen mit Straßen des Hauptverkehrsnetzes (Karl-Marx-Straße, Förster-Funke-Allee, Zehlendorfer Damm, Ernst-Thälmann-Straße) wird nur der Radweg im Material durchgeführt, nicht aber der Gehweg.

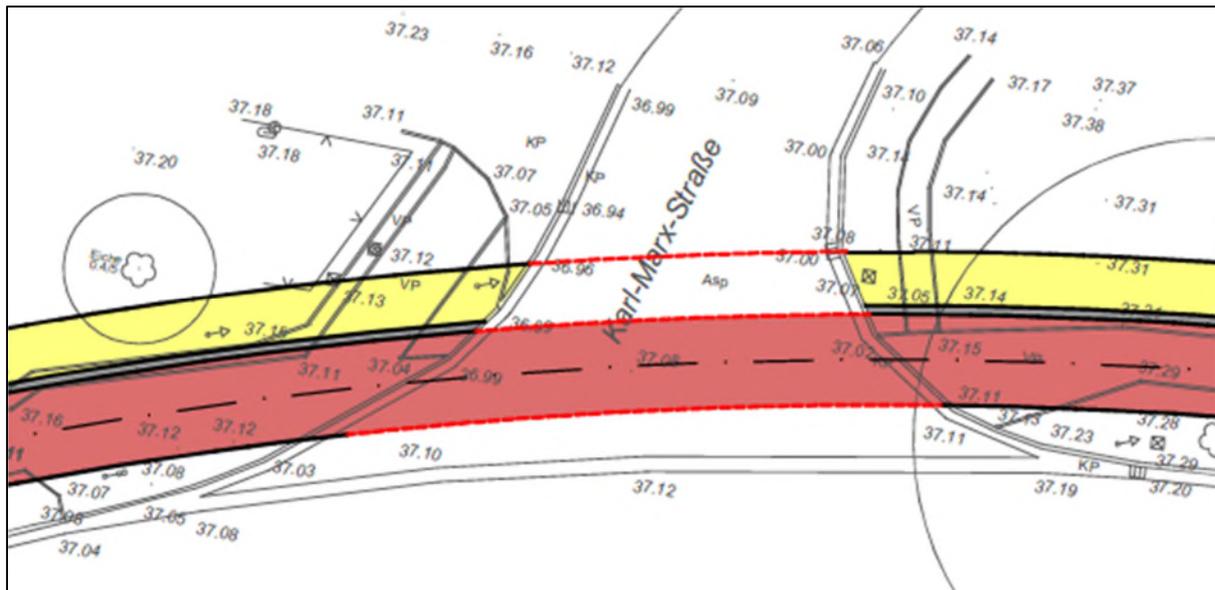


Abbildung 5 Beispielquerung bedeutende Einmündung, Bau-km 0+580

Auf den insgesamt knapp 3 km Streckenlänge müssen nach jetzigem Stand 49 Bäume entfallen. An einigen Stellen liegen die Bäume im Gehwegbereich. Mittels Einzelfallprüfung und –entscheidung könnten hier Bäume gehalten werden, wenn sich eine Gehwegeinengung im Baumbereich vertreten lässt. Die Entscheidung kann in den nächsten Planungsphasen getroffen werden.

Für die Darstellung der Bauweise in den Querschnitten wurde Pflasterbauweise gewählt, aufgrund dem gemeinsamen optischen Erscheinungsbild mit dem Radweg der östlichen Seite aus Variante E. Andere Bauweisen, im Speziellen gefärbter Asphalt, sind auch weiterhin in der Diskussion und wurden auch bereits kostenseitig erfasst. Eine Festlegung des Materials erfolgt in der Entwurfsplanung.

Variante E – beidseitiger getrennter Geh- und Radweg

Die Variante E sieht entlang der Straße Zehlendorfer Damm sowohl im westlichen als auch im östlichen Seitenraum den Ausbau eines getrennten Geh- und Radweges vor.

Dabei gilt es eine Ausbaubreite des Radweges von 2,0 m zur erreichen, der Gehweg soll in 1,8 m Breite zzgl. Oberstreifen angelegt werden. Bei aneinandergrenzender Führung ist zusätzlich ein 0,3 m breiter Trennstreifen zwischen beiden Flächen vorgesehen.

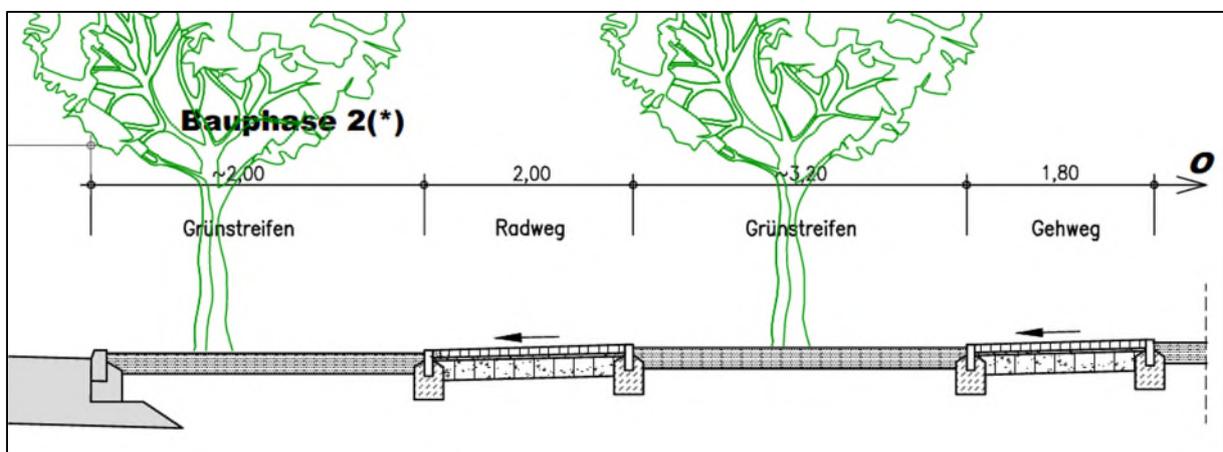


Abbildung 6 Beispielquerschnitt Variante E, Bau-km 2+151

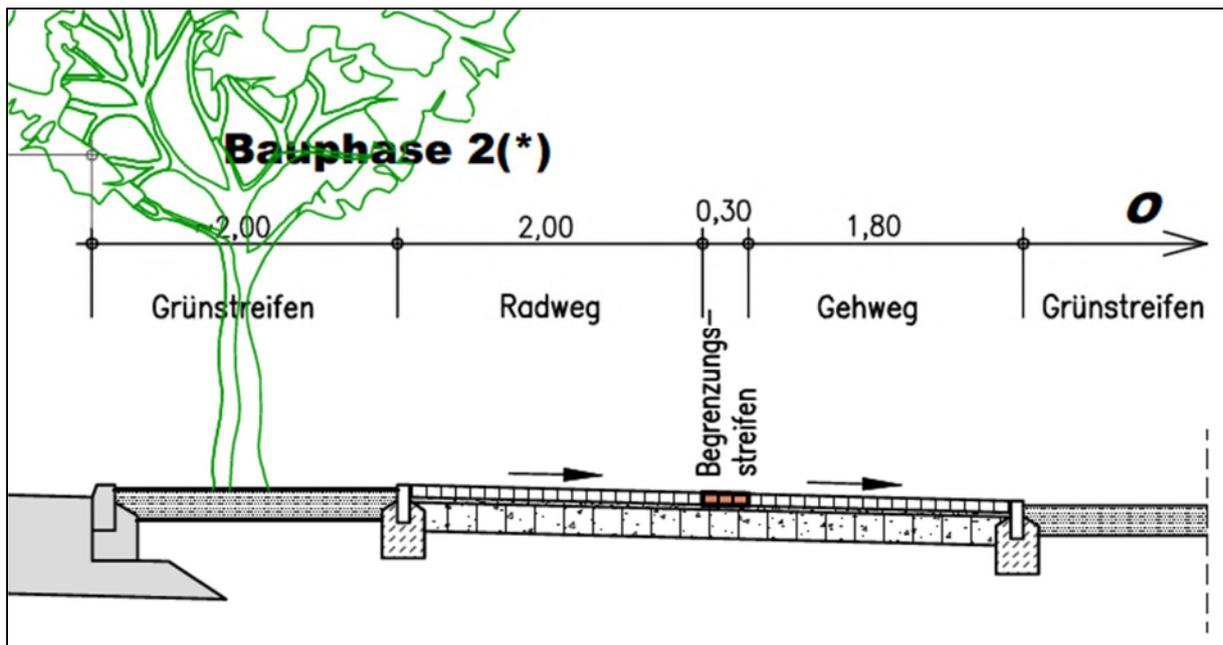


Abbildung 7 Beispielquerschnitt Variante E, Bau-km 0+485

Wie bereits oben erwähnt, sind Variante E und F identisch in Lage und Form der Planung und Gestaltung der westlichen Straßenseite. Nachfolgende Erläuterungen beziehen sich deshalb nur noch auf den östlichen Seitenraum.

Durch die doppelte Alleebaumreihe erfolgt eine Trennung zwischen Geh- und Radweg zwischen Orts- eingang Berlin und der Käthe-Kollwitz-Straße. Dabei wird der Radweg zwischen den Baumreihen hindurchgeführt. Hier ist mit erheblichem Eingriff in den Wurzelbereich zu rechnen und es sind bei der weiteren Planung entsprechend Wurzelbrücken o.a. Baumschutzmaßnahmen vorzusehen. Zudem ist anzunehmen, dass es aufgrund des Wachstums der Bäume - und damit auch ihrer Wurzeln - im Laufe der Jahre einen erhöhten Wartungs- und Instandhaltungsbedarf geben wird.

Im Bereich Thomas-Müntzer-Damm bis zur Käthe-Kollwitz-Straße kann aufgrund von beengten Platz- verhältnissen auf einer Länge von ca. 250 m nur ein gemeinsamer Geh- und Radweg in einer Breite von 2,5 m realisiert werden. Dies liegt vor allem an den Haltestellen und den Flächen für die Abbiegefahr- streifen.

Zwischen Friedensbrücke und Fontanestraße ist eine parallele Führung des Fuß- und Radverkehrs vor- gesehen. Dies lässt sich allerdings nur mit einem erheblichen Eingriff in den Baumbestand der Kiebitz- berge realisieren, die östlich an den Zehlendorfer Damm angrenzen. Eine erste Einschätzung des Wald- stücks vor Ort ergab ca. 150 Baumfällungen diesem Abschnitt.

Im Abschnitt zwischen Allee Am Forsthaus und Am Weinberg kann aus Platzgründen ebenfalls nur ein gemeinsamer Geh- und Radweg auf einer Länge von ca. 280 m angeboten werden.

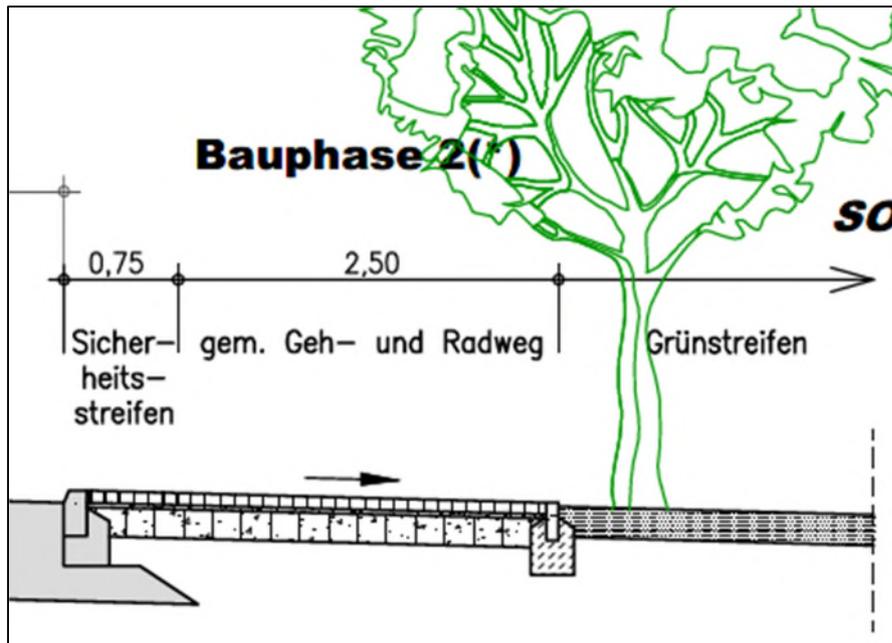


Abbildung 8 Beispielquerschnitt Variante E, Bau-km 0+090

Umgang mit der Friedensbrücke

Die Friedensbrücke ist ein besonders schwieriger Punkt innerhalb der Planung dar. Der derzeitige Brückenquerschnitt stellt sich im Bestand als sehr schmal dar und entspricht nicht den aktuell geltenden Mindestbreiten der einschlägigen Richtlinien. Die westliche Brückenkappe verfügt nur über eine Breite von 1,9 m, die östliche ist immerhin 2,5 m breit.

Der Umgang mit der Brücke ist von verschiedenen Faktoren abhängig. Zum einen ist noch nicht genau benennbar, wann die Brücke erneuert wird und in wie fern das zuständige Wasserstraßenneubauamt den Forderungen der Gemeinde und des Landesbetriebes für Straßenwesen nachkommen wird, die Seitenräume regelkonform auszubauen um eine getrennte Führung von Fußgängern und Radfahrern zu gewährleisten.

Das beauftragte Planungsbüro schlägt deshalb ein zusätzliches Brückenbauwerk über den Teltowkanal vor (auf der Westseite, Richtung Machnowsee) und dieses nur für den Radverkehr freizugeben. Dies entspricht im vollen Umfang der Realisierung der Variante F. Bei der Variante E würde die Nutzung des zusätzlichen Brückenbauwerks jedoch nur für die Fahrtrichtung Süd (Richtung Stahnsdorf) in Frage kommen.

Es ist fraglich, ob die Radfahrer in Richtung Ortsmitte den Zehlendorfer Damm an der LSA „Am Weinberg“ überqueren und die zusätzliche Brücke befahren um dahinter an der LSA Höhe Karl-Marx-Straße den Zehlendorfer Damm erneut zu queren. Daher wird bei der Variante E die östliche Brückenkappe auch weiterhin von Radfahrern genutzt werden, die aber in ihrer Breite nicht den Mindestmaßen entspricht. Zur Gewährung der Verkehrssicherheit müsste hier eine Verbreiterung des Seitenraums angestrebt werden.

Kosten

Die Kostenschätzung ist der **Anlage 4** zu entnehmen.

Für die Realisierung der Variante F Zweirichtungsradweg inkl. zusätzlichem Brückenbauwerk entstehen Kosten i.H.v. ca. 5 Mio. EURO.

Für die Realisierung der Variante E getrennter Geh- und Radweg ohne Lösung der Engstellenproblematik auf der Friedensbrücke fallen Kosten i.H.v. ca. 3,5 Mio. EURO an.

Empfehlung

Nach Abschluss der Vorplanung stellt sich die Variante F Zweirichtungsradweg als Vorzugsvariante heraus.

Die Variante E versiegelt von allen Varianten die meiste Fläche. Zudem zeigt das Ergebnis der Vorplanung, dass eine Trennung von Fuß- und Radverkehr im östlichen Seitenraum bei weitem nicht durchgängig realisiert werden kann. Die gemeinsame Führung des Fuß- und Radverkehrs sollte nur in Ausnahmefällen und auf möglichst kurzen Abschnitten als Lösung in Betracht gezogen werden, da sonst der Mehrwert für den Radfahrenden zu gering ausfällt und die Konfliktsituation zwischen Radfahrern und Fußgängern nicht zufriedenstellend gelöst werden kann.

Da ein innerörtlicher Zweirichtungsradweg aber über Defizite bzgl. der Verkehrssicherheit verfügt, gerade an den Einmündungen, ist die Umsetzung eines solchen risikobehaftet.

Daher wird empfohlen, die Entwurfsplanung für die Varianten E und F weiterzuverfolgen und die Variante F als ersten Bauabschnitt der Variante E zu betrachten. Damit würde zuerst der westliche Seitenraum umgebaut und als Zweirichtungsradweg hergestellt werden.

Der Zweirichtungsradweg ist in Kleinmachnow keine Seltenheit und wird auch in anderen Straßen derzeit praktiziert (z.B. Hohe Kiefer, Schleusenweg, Stolper Weg). Es ist davon auszugehen, dass sich auch am Zehlendorfer Damm ein Gewöhnungseffekt einstellen wird. Zudem liegt der Großteil des Ortes westlich des Zehlendorfer Damms. Hinsichtlich der Erschließung des Ortes für den Radverkehr bringt der Radweg auf dieser Seite der Straße viele Vorteile, da die meisten Quell- und Zielverkehre hierherführen. Die aktuelle Situation vor Ort zeigt, dass bereits jetzt ein nicht unerheblicher Teil der Radfahrenden den Radweg auf der Westseite in bisher falscher Richtung benutzt.

Durch den zumeist sehr breiten Grünstreifen entsteht den abbiegenden Verkehrsteilnehmern genug Aufstellfläche um den Radverkehr in beide Richtungen einsehen zu können. Die geplanten Aufpflasterungen sorgen für die nötige Geschwindigkeitsreduzierung. Das durchgängig einheitliche Material und eine entsprechende Beschilderung verdeutlichen zusätzlich die Vorfahrtsregelung entlang des Radweges.

Nach der Fertigstellung soll das Verkehrsgeschehen eingehend beobachtet werden. Sollte sich diese Führungsform nicht bewähren, kann in einem zweiten Schritt der östliche Seitenraum ausgebaut und die richtungsgetrennte Führungsform (wieder)hergestellt werden.

Die Umsetzung sollte vorerst nur von der Berliner Stadtgrenze bis zur Einmündung Karl-Marx-Straße / Teltowkanal erfolgen. Erst wenn sich der Zweirichtungsradweg bewährt hat, sollte die Realisierung des zusätzlichen Brückenbauwerks vorangetrieben werden.