

<b>Gemeinde Kleinmachnow</b>						
<b>Beschlussvorlage</b>			<b>öffentlich</b>			
Datum: 17.11.2023		Einreicher: Der Bürgermeister			DS-Nr. 119/23	
Entgegennahme KSD:						
<b>Verfahrensvermerk:</b>						
<input type="checkbox"/> Genehmigung		<input type="checkbox"/> Anzeige		<input type="checkbox"/> Ankündigung		<input type="checkbox"/> Veröffentlichung
						<input type="checkbox"/> Bekanntmachung
						<input type="checkbox"/> Auslage
Beratungsfolge	Abstimmung			Sitzung		
	JA	NEIN	ENTH	geplant	Endtermin	Bemerkung
Bauausschuss				27.11.2023		
Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Ordnungsangelegenheiten				29.11.2023		
Finanzausschuss				30.11.2023		
Hauptausschuss				11.12.2023		
Gemeindevertretung				21.12.2023		
<b>Betreff: Integriertes Verkehrskonzept (IVK) Kleinmachnow, linienbezogener Handlungsschwerpunkt Radverkehrsführung Zehlendorfer Damm, Errichtungsbeschluss</b>						
<b>Beschlussvorschlag:</b>						
1. Die Entwurfsplanung zur Radverkehrsführung Zehlendorfer Damm - vgl. <u>Anlagen</u> - als linienbezogener Handlungsschwerpunkt des Integrierten Verkehrskonzeptes wird gebilligt.						
2. Der Bürgermeister wird beauftragt, auf der Grundlage der vorliegenden Entwurfsplanung die Ausführungs- und Vergabeunterlagen für die Realisierung der ersten Baustufe (Var. F - Radverkehrsführung im Gegenverkehr im westlichen Seitenraum zwischen Teltowkanal und Landesgrenze Berlin, vgl. <u>Anlage 1</u> - Übersichtsplan) erarbeiten zu lassen.						
3. Die investiven Gesamtkosten der ersten Baustufe belaufen sich nach der aktuellen Kostenberechnung, Stand November 2023, auf insgesamt 3.161.000 EUR (brutto) und sind im Investitionshaushaltsplan 2024 zu veranschlagen.						
4. In der Haushaltssatzung 2024 ff. ist eine Verpflichtungsermächtigung (VE) i. H. v. 2.478.000 EUR festzusetzen.						
5. Nach einer Evaluierungsphase von zwei Jahren ist bei Bedarf, insbesondere im Falle von Hinweisen der zuständigen Unteren Straßenverkehrsbehörde, der Gemeindevertretung und ihren Fachausschüssen eine Ergänzung dieses Errichtungsbeschlusses für die Umsetzung einer zweiten Baustufe (Radverkehrsführung im südöstlichen Seitenraum) vorzulegen.						
Ausgeschlossen nach § 22 BbgKVerf:					Gemeindevertreter	
Beratungsergebnis:			Gremium:		Sitzung am:	
einstimmig	Stimmenmehrheit	JA	NEIN	ENTHALTUNG	lt. Beschluss	abw. Beschluss
Leiter/in der Sitzung:						
Bürgermeister (Endunterschrift)		Bürgermeister			Fachbereichsleiter(in)	

Finanzielle Auswirkungen:	Gemeindehaushalt	<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein
	Beteiligungen	<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein
	Produktgruppe:		54100100
	Teilhaushalt/Budget:		543100
	Maßnahmen-Nr:		
Bereits im laufenden Haushalt veranschlagt:		<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein
		EURO:	
Über-/außerplanmäßige Veranschlagung im laufenden Haushalt:	Ergebnis-HH	Jahr	EURO:
	Finanz-HH	Jahr	EURO:
Mittelfristig bereits veranschlagt:		<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein
Mittelfristig neu zu veranschlagen:		<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein

*Fortsetzung* Beschlussvorschlag:

Anlage/-n:

- 1) Übersichtsplan
- 2) Lagepläne Entwurfsplanung
- 3) Regelquerschnitte

### **Problembeschreibung/Begründung:**

#### BESCHLUSSLAGE

Im Rahmen der Erarbeitung des Integrierten Verkehrskonzepts (IVK) Kleinmachnow traf die Gemeindevertretung mit DS-Nr. 034/19 vom 16.05.2019 unter anderem Festlegungen zur gemeindeweiten Führung des Radverkehrs als linienbezogener Handlungsschwerpunkt.

Für die Führung des Radverkehrs im Verlauf Zehlendorfer Damm wurde daraufhin eine Vorplanung nach HOAI beauftragt, deren Ergebnisse in den Fachausschüssen vorgestellt und von der Gemeindevertretung mit DS-Nr. 024/22 vom 19.05.2022 mit einem Grundsatzbeschluss gebilligt wurde. Diesem Auftrag folgend wurde für die Vorzugsvariante F „Zweirichtungsradweg“ sowie die Rückfallvariante E „beidseitiger getrennter Geh- und Radweg“ eine Entwurfsplanung erarbeitet. Ein entsprechender Planungsauftrag zur Erstellung der benötigten Unterlagen ging nach einer öffentlichen Ausschreibung im November 2022 an die Ingenieurgesellschaft Baur-Consult (Vergabebeschluss DS-Nr. 141/22 vom 15.12.2022).

#### BESCHREIBUNG DER STRECKE

Die Landesstraße L 77 Zehlendorfer Damm durchquert das Gemeindegebiet auf einer Länge von ca. 3 km von der Berliner Stadtgrenze im Norden bis zur Gemeinde Stahnsdorf im Süden. Die L 77 ist eine wichtige örtliche und überörtliche Hauptverkehrsstraße, die von täglich ca. 11.000 Fahrzeugen mit einem Schwerverkehrsanteil von ca. 5 % (darunter z. Zt. 12 Linienbusfahrzeuge/Std.) genutzt wird.

Das derzeitige Angebot für den Radverkehr auf dem Zehlendorfer Damm ist unzureichend. Nachdem die Untere Straßenverkehrsbehörde ihre Anordnung zur Radwegebenutzungspflicht aufgrund der tatsächlichen Verkehrsbelastung der L 77 einerseits und aufgrund der zu geringen Breite der bis dahin baulich vorhandenen und verkehrsrechtlich angeordneten „kombinierten Rad-/Gehwege“ andererseits schon vor einigen Jahren aufheben musste, sind Radfahrende zurzeit verpflichtet, die Fahrbahn zu nutzen. Die Gemeinde konnte jedoch zum Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer erwirken, dass die nunmehr verkehrsrechtlich verbliebenen Gehwege durch die Beschilderung „Radfahrer frei“ wahlweise mitgenutzt werden dürfen.

Schon jetzt führt diese Nutzung der Seitenbereiche durch Fußgänger und Radverkehr aber zu Konflikten, weil sie wegen des schützenswerten Baumbestandes gerade auf der Ostseite nur schmal sind. Diese Konflikte werden zunehmen, wenn der Radverkehr, wie z. B. zur Umsetzung des Integrierten Klimaschutzkonzeptes erforderlich, deutlich zunehmen soll.

## ERGEBNIS VORPLANUNG

Im Ergebnis der Vorplanung haben sich zwei Varianten als vorteilhaft herauskristallisiert: Vorzugsvariante F „Zweirichtungsradweg“ und Variante E „beidseitiger getrennter Geh- und Radweg“.

Ein innerörtlicher Zweirichtungsradweg verfügt über Risiken bzgl. der Verkehrssicherheit, gerade an den Einmündungen. Allerdings sind Zweirichtungsradwege in Kleinmachnow keine Ausnahme, sondern auch in anderen Straßen seit vielen Jahren vorhanden (z.B. Hohe Kiefer, Schleusenweg, Stolper Weg). Es ist deshalb davon auszugehen, dass sich nach Realisierung eines Zweirichtungsweges für den Radverkehr auf der Westseite der L 77 auch hier ein Gewöhnungseffekt einstellen wird.

Für einen Zweirichtungsweg spricht auch, dass der Siedlungsschwerpunkt und damit Quellen und Ziele des Radverkehrs westlich des Zehlendorfer Damms liegen und viele Radfahrende den Zehlendorfer Damm dann nicht (mehr) queren müssen. Für die radverkehrliche Erschließung des Ortes bringt die Radverkehrsanlage auf dieser Seite der Straße daher deutlich mehr Vorteile als Einrichtungsradwege auf beiden Seiten.

Im Ergebnis der Vorplanung wurde daher empfohlen, die Entwurfsplanung für die Variante E „beidseitiger getrennter Geh- und Radweg“ und Variante F „einseitiger Zweirichtungsradweg“ weiterzuverfolgen.

Dieses Ergebnis wurde mit der Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Potsdam-Mittelmark und dem Landesbetrieb Straßenwesen (Träger der Straßenbaulast für die Landesstraße L 77) diskutiert. Dabei äußerten beide Behörden Bedenken gegenüber einem einseitigen Zweirichtungsangebot für den Radverkehr, sodass die Genehmigungsfähigkeit dieses Lösungsansatzes unter den Vorbehalt gestellt wurde, dass schon in der Entwurfserarbeitung neben der Vorzugsvariante der Gemeinde auch die Anlage einer Radverkehrsanlage im östlichen Seitenraum mit untersucht wird. Damit soll der Nachweis geführt werden, dass die Option eines beidseitigen Angebotes für Radfahrende im Richtungsverkehr offengehalten wird, auf die zurückgegriffen werden kann, wenn nach Auswertung eines zweijährigen Beobachtungszeitraums sich die aktuell verfolgte Vorzugsvariante als zu konfliktträchtig herausstellen sollte.

## LÖSUNGSANSATZ

Vor diesem Hintergrund wurden im Rahmen der Entwurfsplanung die beiden Varianten E und F weiterverfolgt und vertiefend ausgearbeitet. Ziel ist es, vorerst nur den Zweirichtungsweg für Radfahrende auf der nordwestlichen Straßenseite zu realisieren (erste Baustufe). Nach Fertigstellung soll das Verkehrsgeschehen zunächst eingehend beobachtet werden. Sollte sich der Zweirichtungsweg nicht bewähren, kann in einem nachfolgendem Realisierungsschritt der südöstliche Seitenraum ausgebaut und die bislang richtungsgetrennte Führungsform wieder hergestellt werden (zweite Baustufe).

Die Entwurfsplanung ist für beide Varianten gemeinsam so ausgearbeitet worden, dass die Planungen beider Seitenräume insbesondere an den Verknüpfungsstellen in den Knotenpunkts- und Einmündungsbereichen funktional zueinanderpassen und aufeinander abgestimmt sind. So werden im Rahmen der ersten Baustufe z. T. bereits bauliche Vorgriffe für eine mögliche zweite Baustufe mit realisiert. Im Grundsatz lässt sich aber die nordwestliche Ausbauseite mit Ausnahme der genannten Vorgriffe auch ohne die andere Straßenseite realisieren und entspricht damit einem einseitigem Zweirichtungsweg.

In diesem Errichtungsbeschluss wird nur die erste Ausbaustufe, die Realisierung des Zweirichtungsweges auf der nordwestlichen Seite beschlossen. Die vorliegenden Planungsunterlagen (siehe [Anlage 2](#), Blatt 1 bis 12) enthalten in farblicher Darstellung die baulich betroffenen Bereiche, die durch den neu zu errichtenden Zweirichtungsweg entstehen, die Anpassungen der Knotenpunkte sowie notwendige punktuelle Anpassungen auf der südöstlichen Straßenseite. Die darüberhinausgehenden Planungen der optionalen zweiten Baustufe sind als Darstellung der Umrisslinien beschränkt.

Im Zuge der Maßnahme soll auch der barrierefreie Umbau der Haltestellen im Baubereich erfolgen, soweit noch nicht geschehen. Darüber hinaus ist die Umgestaltung des Knotenpunktes Zehlendorfer Damm/Thomas-Münzer-Damm/ Meiereifeld in die vorliegende Planung integriert, wodurch sowohl der liniengeführte Handlungsschwerpunkt als auch der Handlungsschwerpunkt 4 einer Lösung zugeführt werden.

Der dem Errichtungsbeschluss zugrundeliegende Stand der Entwurfsplanung stellt die grundsätzliche Linieneinführung der geplanten Verkehrsanlage dar. Es ist davon auszugehen, dass in der weiteren Bearbeitung

während der sich anschließenden Planungsphasen unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Verkehrssicherheitsaudits und möglicher Auflagen aus der (noch bevorstehenden) Genehmigungsplanung im Detail weitere Optimierungen z. B. im Näherungsbereich des schützenswerten Baumbestandes möglich sind.

Ziel ist es, das hier vorgestellte Vorhaben im Rahmen der farbig dargestellten ersten Baustufe als Gesamtmaßnahme zu vergeben, um über die Losgröße möglichst wirtschaftliche Angebote zu erzielen. Aufgrund der Länge der Baustrecke und im Hinblick auf die Zwänge für die Verkehrsführung während der Bauzeit ist davon auszugehen, dass sich das Vorhaben aus mehreren Einzelbauphasen zusammensetzen und sich über einen längeren Realisierungszeitraum beginnend Mitte/ Ende 2024 bis voraussichtlich Anfang 2026 erstrecken wird. Angesichts der bis zum Baubeginn noch zu berücksichtigenden Terminkette bietet es sich an, südlich der Einmündung Förster-Funke-Allee mit den Arbeiten zu beginnen. Die Hauptbauleistung wird sich auf das Jahr 2025 konzentrieren.

Die Verwaltung wird prüfen, ob Fördermöglichkeiten nach dem Förderprogramm zum kommunalen Straßenbau bestehen. Bei Förderfähigkeit wird ein entsprechender Fördermittelantrag gestellt.

Bereits in Abstimmung ist, die Verkehrsanlage über die Landesgrenze hinweg an die Planungsaktivitäten im Zuständigkeitsbereich des Bezirksamtes Steglitz-Zehlendorf von Berlin und der für die dortige Radverkehrsplanung zuständigen Senatsverwaltung des Landes Berlin anzubinden.

#### KOSTEN

anrechenbare Kosten (netto)	2.230.000,00 €
MwSt	424.000,00 €
Kosten (brutto)	2.653.000,00 €
Nebenkosten 5% (brutto)	133.000,00 €
Baukostensteigerung 8% (brutto)	213.000,00 €
Planungskosten Lph. 5-9 (brutto)	84.000,00 €
Bauüberwachung 3% (brutto)	80.000,00 €
<b>Gesamtsumme (brutto)</b>	<b>3.161.000,00 €</b>
<b>Bauphase 1 (2024)</b>	<b>683.000,00 €</b>
<b>Bauphase 2 (2025 f. - VE)</b>	<b>2.478.000,00 €</b>

**Errichtungsbeschluss****Kosten zum jetzigen Zeitpunkt**

Vorplanungskosten	----	EUR
Investive Gesamtkosten i.H.v.	3.161.000,00	EUR
davon Erwerb Grundstück i.H.v.	-----	EUR
davon Baukosten i.H.v.	3.161.000,00	EUR
davon Ausstattung i.H.v.		EUR
Voraussichtliche Planung in Jahresscheiben entspr. Bauzeitplan:		
2024	683.000,00	EUR
2025	2.004.000,00	EUR
2026	474.000,00	EUR
-----	-----	EUR
-----	-----	EUR
Verpflichtungsermächtigung erforderlich	<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein
Fördermittel i.H.v.	-----	EUR
Zuwendungen Dritter i.H.v.	-----	EUR
Beiträge i.H.v.	162.000,00	EUR
Kreditaufnahme i.H.v.	-----	EUR
jährliche Tilgungskosten	----- %	EUR
jährliche Folgekosten (Aufwand) i.H.v.		
davon für Personalkosten	-----	EUR
davon für Unterhaltung/Wartung	-----	EUR
davon für Mieten/Pachten	-----	EUR
davon für Bewirtschaftung	23.520,00	EUR
davon für Zinsen	-----	EUR
Weitere spezifische Kosten	-----	EUR
Abschreibungen entspr. Nutzungsdauer	105.400,00	EUR
Einnahmen (Ertrag) i.H.v.	-----	EUR
davon aus Gebühren	-----	EUR
davon aus Vermietung	-----	EUR
Erträge aus Auflösung Sonderposten	-----	EUR
weitere spezifische Erträge	-----	EUR