

Uhlenhorst - Meiereifeld Kleinmachnow

Verkehrs- und Straßenraumkonzept



Stand 9.2.2011, mit Ergänzungen 25.2.2011

Im Auftrag der Gemeinde Kleinmachnow
Fachbereich Bauen/Wohnen

SPATH|NAGEL
BÜRO FÜR STÄDTEBAU | UND STADTFORSCHUNG
NEUE KANTSTR. 4 14057 BERLIN
TEL 030/393 14 60 FAX 030/392 63 83
www.spathnagel.de email@spathnagel.de



Meiereifeld von Südosten. Die Linearität des Straßenverlaufs und die Reihung der Alleebäume wirken gestaltbestimmend, aber auch verkehrsbeschleunigend.

INHALT

1.	Einführung	4
2.	Rahmenbedingungen	4
2.1	Historischer Hintergrund	4
2.2	Stadt- und verkehrsplanerische Rahmenbedingungen	5
2.3	Bestandssituation	6
2.4	Verkehrliche Rahmenbedingungen	9
3.	Massnahmen	12
3.1	Grundsätzliche Überlegungen	12
3.2	Tempo 30	12
3.3	Tempo 30 im nördlichen Abschnitt	14
3.4	Aufhebung von Halteverboten	14
3.5	Radverkehrsanlagen, Fahrradstraße	15
3.6	Einbahnstraße	16
3.7	Bauliche Maßnahmen	16
4.	Zusammenfassung	17
5.	Nachtrag: Behandlung in den Ausschüssen	

1. EINFÜHRUNG

Gegenstand der Untersuchung ist der Straßenzug Uhlenhorst – Meiereifeld zwischen Ernst-Thälmann-Straße und Zehlendorfer Damm. Anlass ist der Beschluss der Gemeindevertretung Kleinmachnow vom 14.5.2009 (DS-Nr. 108/09). Die Verwaltung ist damit beauftragt, die erforderlichen Schritte zur Umsetzung des dem Beschluss beigefügten Maßnahmenkatalogs zu unternehmen. Punkt 23 dieses Katalogs hat die Neugestaltung des o.g. Straßenzuges zum Gegenstand, mit den Maßgaben: Schulwegsicherung, Radverkehr, Geschwindigkeitsbegrenzung unter besonderer Berücksichtigung der Querungen und Einmündungen. Unter Punkt 24 wird Tempo 30 angeregt. Das Büro Spath + Nagel wurde daraufhin durch den Fachbereich Bauen/ Wohnen mit der Erarbeitung von Vorschlägen zur Verkehrsorganisation und zu möglichen Umgestaltungsmaßnahmen beauftragt. (Die in Punkt 29 des o.g. Maßnahmenkatalogs geforderte Prüfung einer Umgestaltung des Knotens Meiereifeld / Zehlendorfer Damm / Thomas-Müntzer-Damm ist nicht Gegenstand der Beauftragung).

Der vorliegende Bericht fasst die Rahmenbedingungen für die Bearbeitung der Untersuchungsaufgabe zusammen und stellt verschiedene Lösungsansätze zur Diskussion. Nach der Beratung in den Gremien der Gemeinde wäre dann eine Vorzugsvariante auszuwählen und ggf. weiter auszuarbeiten.

2. RAHMENBEDINGUNGEN

2.1 Historischer Hintergrund

Das Gelände östlich des alten Spandauer Weges (heute: Karl-Marx-Straße) im Gutsbezirk Kleinmachnow war bis zum Ersten Weltkrieg in seinem nördlichen Teil noch Waldgebiet, in seinem südlichen Teil offene Feldmark. Anfang der 20er Jahre wurde dieser Bereich zur Aufsiedlung freigegeben. Der heutige Straßenzug Uhlenhorst – Meiereifeld folgt der Eigentumsgrenze zwischen der 1920 gegründeten Siedlungsgenossenschaft Eigenherd im Osten und dem 1922 durch den Berliner Architekten C.A. Winkler erworbenen Gelände, das sich im Westen bis zum Spandauer Weg erstreckte. Da diese Grenze keinem älteren Wald- oder Flurweg folgt, ist anzunehmen, dass bereits bei der Grundstücksbildung der Bau einer neuen Straße zur Erschließung der neuen Baugebiete und als kurze Verbindung zum geplanten Bahnhof an der Potsdamer Stammbahn und zur Straßenbahnhaltestelle an der Warthestraße in Teltow geplant war.

Bereits wenige Jahre nach dem Grundstücksverkauf begann die Parzellierung und Siedlungsentwicklung entlang dieser neuen Straßenachse, zunächst auf der Ostseite, ab 1924 auch - von Norden fortschreitend – auf der westlichen Straßenseite. Die relativ geringe Straßenbreite geht wohl auf die Randlage aus Sicht beider Eigentümer zurück, sie deutet aber auch darauf hin, dass dieser Straße keine übergeordnete Funktion im Netz zukommen sollte, sondern lediglich die einer Erschließungs- und Sammelstraße. Für die parallele Karl-Marx-Straße wurde ein fast doppelt so breiter Straßenraum freigehalten.

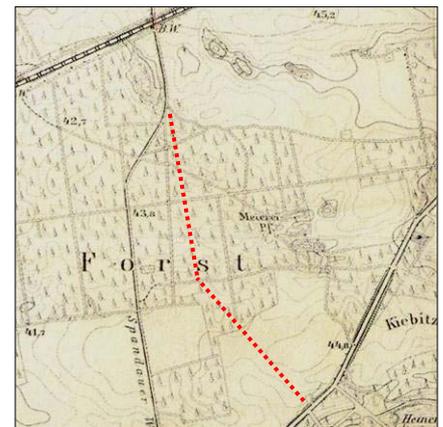
Der Bauzonen- und Bauklassenplan von 1937 ordnete die Straßenränder - mit Ausnahme des Bannwald-Grünzugs - der Bauklasse II (gemischtes Wohngebiet) mit einer zweigeschossigen Bebauung in offener Bauweise zu. Bis zum Beginn des zweiten Weltkriegs war das Gebiet durchgehend parzelliert, wenn auch noch nicht lückenlos bebaut. Auch die Einfassung der Fahrbahn durch Granitborde, die Straßenbaumpflanzungen und der mosaikgepflasterte Gehweg im Nordabschnitt der östlichen Straßenseite gehen auf die Zwischenkriegszeit zurück.

Die Asphaltierung der Fahrbahn, die Plattenbahnen in vielen Gehwegabschnitten, die heutige Straßenbeleuchtung, die meisten Einfriedungen sowie

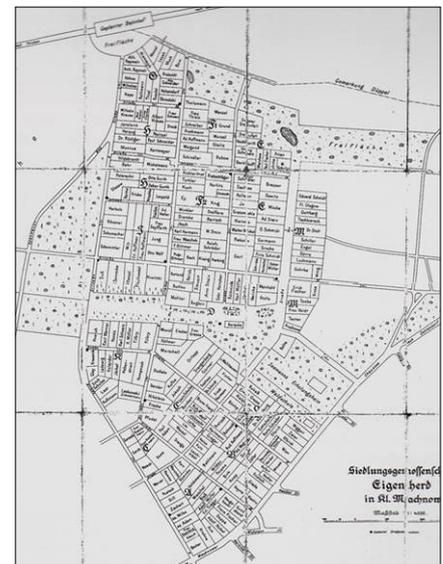
Beschluss der Gemeindevertretung vom 14.5.2009

Planungsalternativen zur Diskussion

Vor der Siedlungsentwicklung



Parzellierung und Erschließung in den 20er und 30er Jahren



nicht zuletzt die Aufweitungen im Bereich des Bannwald-Grünzuges für Parkplätze und Manövrierflächen der Feuerwehr sind dagegen Ergänzungen der Nachkriegsjahrzehnte.

Mit der Öffnung der Grenzen 1990 verlor Kleinmachnow seine „Sackgassenlage“. Der Straßenzug Uhlenhorst – Meiereifeld wurde aufgrund seiner Lage im Straßennetz wieder für den Durchgangsverkehr genutzt. Das starke Bevölkerungswachstum in der Gemeinde selbst sowie die Entwicklung im südlich angrenzenden Raum Stahnsdorf – Teltow haben weiter zur Verkehrszunahme beigetragen. Neubauten haben mit modernen Zaunelementen und Betonsteinpflaster in Auffahrten und Gehwegen das Straßenbild mit geprägt. Mit dem Zuzug insbesondere von Familien mit Kindern sind auch neue Nutzungsansprüche und Erwartungen an den Straßenraum verbunden.

2.2 Stadt- und verkehrsplanerische Rahmenbedingungen

Der Straßenzug Uhlenhorst – Meiereifeld ist im Flächennutzungsplan der Gemeinde Kleinmachnow nicht als übergeordnete oder örtliche Hauptverkehrsstraße dargestellt sondern darstellungsmäßig in die angrenzenden allgemeinen Wohngebiete (Ostseite, Westseite nördlich Bannwald) und reinen Wohngebiete (Westseite südlich Bannwald) einbezogen. Für die Feuerwehr, den Bauhof und das Industriemuseum sind Gemeinbedarfsflächen ausgewiesen.

Im Entwurf des Verkehrsentwicklungsplans (Hoffmann – Leichter, 2002, nicht beschlossen) und ebenso im Straßen(raum)atlas Kleinmachnow (sinai, 2009) wird der Straßenzug in gesamter Länge (d.h. im Norden bis zur Karl-Marx-Straße) als Hauptsammelstraße eingestuft.

Nachdem der Straßenzug Uhlenhorst - Meiereifeld (neben anderen) von der 2004 erfolgten Anordnung von Tempo-30-Zonen im Gemeindegebiet ausgenommen worden war und auch ein Widerspruch bei der Straßenverkehrsbehörde erfolglos geblieben war, reichte die Gemeinde 2005 diesbezüglich Klage beim OVG Potsdam ein, um die Straßenverkehrsbehörde „zu verpflichten, dem Antrag auf Anordnung von Tempo-30-Zonen vom 24. Mai 2004 in vollem Umfang zu entsprechen“. Mit Urteil vom 25.2.2010 wurde diese Klage abgewiesen. Die Entscheidung ist im Kern damit begründet, dass die Straßenverkehrsbehörde im Rahmen des pflichtgemäßen Ermessens gehandelt habe. „Gründe, die dieses Ermessen von vornherein nur auf die von der Klägerin gewünschte Entscheidung reduzieren könnten, sind weder vorgetragen noch sonst ersichtlich“. Die im weiteren genannten Gründe, die für die Ermessensfehlerfreiheit der Entscheidung der Straßenverkehrsbehörde angeführt werden, treffen dagegen speziell für den Straßenzug Uhlenhorst – Meiereifeld nur sehr eingeschränkt oder gar nicht zu, da dort weder Linienbusverkehr stattfindet noch separate Radwege vorhanden sind und auch die Bedeutung als „leistungsfähiger Bestandteil eines Hauptverkehrsstraßennetzes“ in Frage zu stellen ist.

Das Grundlagenpapier zum Masterplan Fahrrad (PGV/ Schneewolf) schlägt den Straßenzug als Teil des Fahrrad-Haupttroutennetzes vor und stuft seine Nutzungsqualität als „sehr gut/ gut“ ein. Eine vorgeschlagene Nebenroute kreuzt im Zuge der Straße im Kamp, eine weitere Nebenroute verbindet im Westen die Karl-Marx-Straße über die Straße Jägerhorn mit dem Meiereifeld. Als Problemschwerpunkte identifiziert das Grundlagenpapier die Knoten Meiereifeld/ Zehlendorfer Damm/ Thomas-Müntzer-Damm und Uhlenhorst/ Karl-Marx-Straße. Konkrete Maßnahmevorschläge sollen in der weiteren Bearbeitung entwickelt werden.

Überformungen der Nachkriegszeit

Verkehrszunahme und neue Nutzungsansprüche

Keine Darstellung im Flächennutzungsplan

Einstufung als Hauptsammelstraße

Tempo-30-Urteil des OVG Potsdam



Vorschlag für Fahrrad- Haupt- und Nebenrouten (PGV 2010)

2.3 Bestandssituation

Der Straßenzug Uhlenhorst – Meiereifeld weist über seine gesamte Länge einen durchlaufend 12 m breiten Querschnitt auf, mit einer mittig eingeordneten 6 m (nördlich des Straßenknicks etwa 5,6 m) breiten Fahrbahn und je 3 m (3,2 m) breiten Seitenräumen. Die Schwarzdecke der Fahrbahn ist in überwiegend gutem Zustand. Die Fahrbahnen werden durch niedrige (6-10 cm) Borde aus grob zugeschlagenen Granitsteinen, in mittleren Abschnitt der Westseite durch Zementkantsteine eingefasst. Die Fahrbahndecke hat ein Dachprofil, Entwässerungseinläufe sind nur nördlich des Straßenknicks sichtbar.

Die Seitenräume gliedern sich in einen etwa 1,4 -1,6 m breiten straßenseitigen, überwiegend begrünten Randstreifen, in den auch die Straßenbäume eingeordnet sind, und einen etwa 1,6 m breiten Gehbereich. Der Gehbereich ist auf der Ostseite fast durchgehend, auf der Westseite dagegen nur in einigen Teilabschnitten in 1,2 m Breite befestigt. Die Oberflächen dieser „Gehbahnen“ sind im nördlichen Abschnitt des östlichen Gehwegs teils mit dem klassischen hellgrauen Bernburger Mosaik, teils mit dunklerem Granitmosaik befestigt, das „passe“, d.h. unregelmäßig diagonal verlegt ist und beidseitig von Läuferreihen aus etwas größeren Steinen eingefasst wird. Besonders im Wurzelbereich älterer Bäume wölbt sich diese Befestigung an vielen Stellen stark auf. Im südlichen Abschnitt der Ostseite sowie - soweit überhaupt vorhanden – auf der Westseite bestehen die Gehbahnen aus großformatigen auch rötlich oder gelb eingefärbten Betonplatten, die oft schadhafte oder verkantet sind. Auf kurzen Teilstrecken, besonders vor Neubauten, findet sich auch neueres Betonsteinpflaster in unterschiedlichen Ausführungen. Wo diese Gehbahnen fehlen, weist der Gehbereich eine wassergebundene Decke auf, die bei Regen oder Tauwetter leicht aufweicht. Schmale Randbereiche entlang der privaten Grundstücke haben sich teilweise spontan begrünt.

Die Gehwegüberfahrten zu den Grundstücken sind teils noch mit dem ursprünglichen Granit-Großsteinpflaster, teils mit Kleinsteinpflaster, überwiegend jedoch mit Betonsteinen in unterschiedlichen Farben und Formaten befestigt.

Der Straßenzug wird auf gesamter Länge von beidseitigen Baumreihen eingefasst. Die Alleebäume, fast ausschließlich Linden, stehen in gleichmäßigen Abständen von etwa 10 m in den schmalen Unterstreifen sehr nah am Fahrbahnrand. Abgesehen von einzelnen Nachpflanzungen haben sie eine beträchtliche Größe erreicht, so dass sich die Kronen in weiten Teilen über der Fahrbahn zusammenschließen. Dieser „Tunneleffekt“ prägt den Straßenraum und macht seine besondere Qualität aus. Unregelmäßigkeiten in der Randbebauung und der Vorgartengestaltung treten demgegenüber visuell in den Hintergrund. Lediglich in einem kurzen Abschnitt südlich der Einmündung Am Fuchsbau haben Nachpflanzungen noch nicht die entsprechende Größe erreicht.

Die Beleuchtung erfolgt über Auslegermasten, die in die Baumreihen im östlichen Seitenraum eingeordnet sind. Durch die hohen Lichtpunkte ergibt sich eine gleichmäßige, aber auch etwas undifferenzierte, anonym wirkende Ausleuchtung.

Das sonst sehr gleichmäßige Straßenprofil weitet sich im Bereich des Bannwald-Grünzuges zur Aufnahme von gepflasterten Aufstell- und Manövriertflächen für die Feuerwehr sowie von Querparkständen auf der westlichen Straßenseite auf. Die Straßenbäume setzen hier aus, der mit Betonsteinen gepflasterte westliche Gehweg ist in diesem Abschnitt sehr schmal und wird durch die geparkten Fahrzeuge weiter beeinträchtigt, der östliche Gehweg ist teils in die Feuerwehr-Vorfläche einbezogen, vor dem Bauhof mit vielfach gerissenem Ortbeton befestigt.

Straßenprofil, Fahrbahn

Seitenräume



Gehwegüberfahrten

Baumbestand

Straßenbeleuchtung

Aufweitung vor dem Feuerwehrhaus



Meiereifeld – Fahrbahn und Borde
(ohne Absenkung an Einmündungen)



Meiereifeld – Gehweg Ostseite (Mosaik)
und Westseite (unbefestigt)



Meiereifeld – im Bereich des Straßenknicks jüngere Bäume; Gehwegbefestigung mit verschiedenen Betonplatten



Sondersituation Bannwald/ Feuerwehr:
Manövriertfläche, Parkstände



Sondersituation Straßenknick:
Wechsel der Fahrbahnbreite, erhöhte
Aufmerksamkeit erforderlich



Meiereifeld – Einfahrt vom Zehlendorfer
Damm

In der Gesamtbewertung wird der Straßenraum vor allem durch seinen schönen Alleebaumbestand geprägt. Bebauung, Vorgärten und Einfriedungen treten in ihrer Gestaltwirkung dagegen zurück. Hervorzuheben ist weiterhin die starke Linearität des Straßenraums, der auf einer Länge von gut einem Kilometer nur einmal abknickt. Querbezüge über Straßeneinmündungen oder besondere bauliche Situationen sind gestalterisch wenig ausgeprägt. In Verbindung mit der streng linearen Bordführung, der gleichmäßigen Reihung von Bäumen und Leuchten und dem Fehlen abgestellter Fahrzeuge ergibt sich durch die Gestaltung ein gewisser „Sogeffekt“, der einer langsamen Fahrweise entgegenwirkt.

2.4 Verkehrliche Rahmenbedingungen

Entsprechend seiner Lage im Straßennetz übernimmt der Straßenzug Uhlenhorst – Meiereifeld neben der Erschließung der anliegenden Grundstücke auch Sammelstraßenfunktionen für die umliegenden Siedlungsgebiete und verbindet diese mit den Hauptverkehrsstraßen im Norden und Süden. Nicht zuletzt wird er von vielen Autofahrern als kurze Verbindung aus dem Süden der Gemeinde und aus Teltow in Richtung Berliner Stadtgrenze genutzt. Das Kfz-Verkehrsaufkommen nimmt von Norden nach Süden zu. 2001 wurden an der Einmündung in die Ernst-Thälmann-Straße 3446, am Knoten Zehlendorfer Damm 4.285 Kfz/Tag gezählt. Zählungen im Zusammenhang mit der Einrichtung des Fußgängerüberweges „Im Kamp“ (IBS, 2007) mit knapp 300 Kfz/Std. als Spitzenwert sowie des Landesbetriebs Straßenwesen (2009) mit 3.471 Kfz/Tag an der Zufahrt vom Zehlendorfer Damm legen den Schluss nahe, dass das Verkehrsaufkommen zwischen 2001 und 2009 eher ab- als zugenommen hat.

Auf dem Straßenzug gilt Tempo 50. Geschwindigkeitsmessungen liegen uns nicht vor. Dem Augenschein nach und durch Probebefahrung bestätigt wird dieses Tempolimit ausgenutzt, aber tagsüber eher selten überschritten. Die geltende Vorfahrtsregelung (rechts-vor-links) wirkt stark überhöhten Geschwindigkeiten entgegen, andererseits verleitet die im Südabschnitt auskömmlich breite, sehr übersichtliche und von parkenden Fahrzeugen freie Fahrbahn zu einem zügigen Fahrstil, zumal die einmündenden Querstraßen insbesondere auf der Ostseite weit voneinander entfernt und teilweise hinter den Alleebaumreihen schwer erkennbar sind oder auch aufgrund ihrer geringen Breite und andersartigen Befestigung als „nachrangig“ wahrgenommen werden. Die Führer einbiegender Fahrzeuge sind durch die Bäume in ihrer Sicht behindert und nehmen, auch wenn sie von rechts kommen, daher ihr Vorfahrtsrecht eher selten „aggressiv“ wahr.

Aufgrund der Lage des Feuerwehrstandortes am Uhlenhorst ergeben sich besondere Anforderungen an den Straßenraum. Bei 150 bis 190 Einsätzen im Jahr ist nicht das zusätzliche Verkehrsaufkommen das Thema, sondern die Notwendigkeit, mit relativ großen Fahrzeugen zügig die Einsatzorte zu erreichen. Einsätze und Ausbildungstermine bedingen weiterhin einen Stellplatzbedarf in unmittelbarer Nähe, dem durch einen Querparkstreifen westlich gegenüber dem Feuerwehrhaus Rechnung getragen wird.

Auch der benachbarte Bauhof wird durch größere Fahrzeuge angefahren. Im Übrigen gibt es im Straßenzug kaum Nutzungen, die auf größere Fahrzeuge angewiesen sind, abgesehen von zeitlich begrenzten Liefervorgängen für Baustellen und Wohngrundstücke. 2001 wurden im Längsverkehr 69 bzw. 103 Lkw/Tag gezählt, der Lkw-Anteil lag damit unter 2,5 %.

Im Gegensatz zum Uhlenhorst nördlich der Ernst-Thälmann-Straße gilt im gesamten Straßenzug südlich dieser Kreuzung ein beidseitiges Halteverbot, mit Ausnahme lediglich von etwa 20 Querparkständen gegenüber der Feuerwehr. Obwohl in den einmündenden Querstraßen in aller Regel Parkmöglichkeiten in zumutbarer Entfernung zu finden sind, werden zum kurzzeitigen

Gesamtbewertung

Kfz-Verkehr

Fahrgeschwindigkeiten



Feuerwehr

Liefer- und Wirtschaftsverkehr

Ruhender Kfz-Verkehr



Parken sowie durch Handwerker- und Lieferfahrzeuge regelmäßig die Seitenräume in Anspruch genommen, die dadurch beschädigt und für Fußgänger schwer passierbar werden. Das Fehlen von Parkmöglichkeiten wird häufig durch Stellplätze in den Vorgartenbereichen ausgeglichen, die dadurch an Qualität verlieren.

Parken auf dem Gehweg, in den Vorgärten, am Bannwald-Grünzug

Für den Radverkehr stellt der Straßenzug eine attraktive Verbindung zwischen Zielen im Süden und im Norden des Gemeindegebietes her. Er wird darüber hinaus in Teilabschnitten für Schulwege genutzt. Bei der o.g. Zählung (IBS, 2007) wurden in Höhe des Knotens Im Kamp in der Spitzenstunde zwischen 7 und 8 Uhr morgens 45, im Durchschnitt der darauf folgenden Vormittagsstunden etwa 30 Radfahrer gezählt. Die Bedingungen (Verkehrsstärke, Geschwindigkeiten, Oberflächenqualität) sind für erfahrene Radfahrer nicht optimal, aber noch befriedigend. Unsichere Radfahrer, auch Schulkinder weichen häufiger auf die Gehwege aus, die jedoch dafür zu schmal, auf vielen Abschnitten sehr uneben und an den Einmündungen nicht abgesenkt sind. Auf die Probleme für den Radverkehr an den Knoten Uhlenhorst/ Karl-Marx-Straße und Meiereifeld/ Zehlendorfer Damm wird im Masterplan Fahrrad näher eingegangen.

Radverkehr

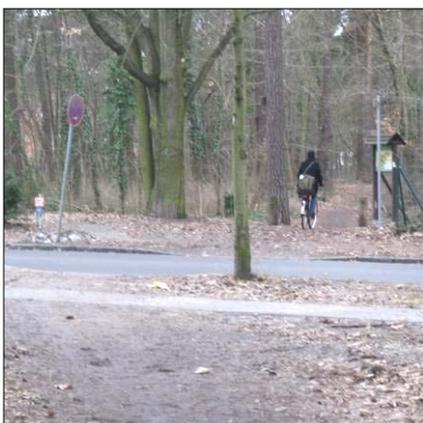
Das Fußgängeraufkommen ist dem Augenschein nach gering. Lediglich zu Schulbeginn und Schulschluss sind nennenswerte Zahlen von Fußgängern, überwiegend im Querverkehr, zu beobachten; Am Kamp wurden zwischen 7 und 8 Uhr morgens 66 querende Fußgänger gezählt. Die befestigten Gehbahnen sind sehr schmal, vor allem in der Nähe von Großbäumen teilweise uneben, auf weiten Teilstrecken fehlen sie ganz. Die Bordsteine sind zwar niedrig, aber zu den Fahrbahnen hin nicht abgesenkt, so dass sie für Mobilitätsbehinderte ein Hindernis darstellen.

**Fußgängerverkehr:
Gehwegengpass gegenüber Feuerwehr**



Im Schulwegplan der Eigenherd-Schule wird auf die Notwendigkeit besonderer Aufmerksamkeit wegen Tempo 50 im Straßenzug Uhlenhorst – Meiereifeld hingewiesen. Empfohlene Schulwege kreuzen diesen Straßenzug in Zuge der Straßen Im Kamp (Fußgängerüberweg vorhanden) und Jägerhorn

**Querungsstellen:
Bannwald, Am Fuchsbau, Jägerhorn**



sowie im Verlauf des Bannwald-Grünzuges. Problematisch ist die Situation am Jägerhorn, wo es erforderlich ist, bis unmittelbar an den Fahrbahnrand heranzutreten, um vor den Baumreihen Einblick in die zügig befahrene Straße Meiereifeld zu gewinnen. Ähnlich schlechte Sichtverhältnisse gibt es an anderen Stellen (z.B. Am Fuchsbau), wo der Querungsbedarf jedoch geringer ist.

Der Straßenzug Uhlenhorst – Meiereifeld weist keine auffälligen Häufungen von Verkehrsunfällen auf. Die für den Masterplan Radverkehr durchgeführten Analysen der Unfallstatistik 2009 zeigen an den Knoten mit der Ernst-Thälmann-Straße und mit dem Zehlendorfer Damm vier bzw. sieben, an den Knoten Am Fuchsbau und Jägerhorn je drei, auf den Zwischenstrecken weitere vier Unfälle, davon lediglich zwei mit Radfahrerbeteiligung und keiner mit Fußgängerbeteiligung. Von einem Häufungspunkt kann nur bei der Kreuzung Meiereifeld/ Zehlendorfer Damm/ Thomas-Müntzer-Damm gesprochen werden (überwiegend Abbiege-Unfälle).

In den Untersuchungen zum Lärmaktionsplan (Richter-Richard 2010) wird der Straßenzug als „Verdachtsbereich“ eingestuft, in dem die Belastung durch Verkehrslärm geringfügig unterhalb kritischer Werte, jedoch oberhalb der durch die Gemeinde angestrebten Zielwerte liegt.

Straßenverkehrsunfälle

Straßenverkehrslärm



3. MASSNAHMEN

3.1 Grundsätzliche Überlegungen

Die Bestandsanalyse zeigt in verschiedener Hinsicht Handlungsbedarf auf. Dabei ist nicht von höchster Dringlichkeit auszugehen, jedoch sollten sich bietende Möglichkeiten genutzt werden, unter Berücksichtigung der Ziele des Masterplans Fahrrad und der Lärmaktionsplanung sowie der Schulwegsicherung festgestellte Mängel zu beseitigen. Dazu werden im Folgenden unterschiedliche verkehrsorganisatorische und straßenbauliche Maßnahmeoptionen mit ihren jeweiligen Vor- und Nachteilen diskutiert.

Unabhängig von der schließlich gewählten Lösung sollten bei allen Maßnahmen in dem hier betrachteten Straßenzug die folgenden Grundsätze beachtet werden:

1. Bei Veränderungen der Verkehrsorganisation und bei baulichen Maßnahmen im Fahrbahnbereich sind mehr als geringfügige Verkehrsverlagerungen in umliegende Wohnstraßen, insbesondere auch in die parallele Karl-Marx-Straße zu vermeiden, da zusätzlicher Verkehr dort nicht verträglicher abgewickelt werden kann, als im Straßenzug Uhlenhorst – Meiereifeld. Leistungsfähige und wenig stömpfindliche Alternativrouten sind nicht vorhanden. Dies gilt auch für Lkw-Verkehr.
2. Oberstes Gebot bei der Konzeption von Maßnahmen ist der Erhalt der straßen- und stadtbildprägenden Alleebaumreihen. Vorhandene ausgewachsene Straßenbäume sind dabei i.d.R. als Zwangspunkte zu akzeptieren. Falls nicht bereits vorhanden, sollte ein Baumpflegeplan erarbeitet und umgesetzt werden. Abgängige Bäume sind nachzupflanzen.
3. Für die Instandsetzung und weitere Gestaltung der Gehwege sollte ein verbindlicher Standard zugrunde gelegt werden, um bei allfälligen Maßnahmen eine einheitliche und angemessene Gestaltung zu erreichen. Dabei sollte auch berücksichtigt werden, dass Rad fahrende Kinder bis zu acht Jahren die Gehwege benutzen müssen und bis zu zehn Jahren benutzen dürfen. Dazu wird vorgeschlagen, das Mosaikpflaster der Gehbahnen, wo es noch vorhanden ist, beizubehalten, instand zu setzen und über kleinere Lücken hinweg zu ergänzen. Die häufig schadhafte Plattenbeläge sollten bei Gelegenheit ersetzt, noch unbefestigte Abschnitte ebenfalls in 1,2 m Breite befestigt werden. Als Material ist auch dort Mosaikpflaster wünschenswert, das sich den durch die Baumwurzeln immer wieder entstehenden Unebenheiten am flexibelsten anpasst. Aus Kostengründen kommt ersatzweise auch eine Befestigung mit 10x20cm gefasten Betonsteinen in Frage, wie es in Teilabschnitten bereits vorhanden ist, und das – anders als größere Platten – sich unvermeidbaren leichten Unebenheiten anpassen kann. In den Grundstückszufahrten noch vorhandenes Großsteinpflaster sollte erhalten werden, für neue Zufahrten wird ebenfalls 10x20 cm Betonsteinpflaster vorgeschlagen. Die Baumstreifen sollten weiterhin unaufwändig begrünt werden.
4. Im Zuge der laufenden Unterhaltung sollten nach und nach die Borde im Zuge der Gehbahnen, an den Einmündungen der Querstraßen sowie an wichtigen Querungsstellen absenkt werden.

3.2 Tempo 30

Als Lösung für eine sichere, umweltverträgliche und leise Straße drängt sich die Einbeziehung des Straßenzuges Uhlenhorst – Meiereifeld in die angrenzenden Tempo-30-Zonen geradezu auf. Die Fahrtzeitverlängerung läge über die gesamte Straßenlänge bei maximal 55 sec, für die Feuerwehr bis zum Zehlendorfer Damm, wenn sie sich überhaupt an das Tempolimit halten müsste, bei maximal 45 sec. Da auch zurzeit nicht durchweg Tempo 50 ge-

Handlungsmöglichkeiten nutzen

Allgemeine Grundsätze

Keine umfangreichen Verkehrsverlagerungen

Erhalt des Alleebaumbestandes

Einheitliche Standards für Neubefestigung von Gehbahnen und Einfahrten.
Vorschlag: Betonsteine 10x20 cm.



Programm Bordabsenkungen

Minimale Fahrtzeitverlängerungen

fahren werden kann oder sollte, ist der tatsächliche „Zeitverlust“ eher noch geringer.

Der Ausschilderungsaufwand wäre minimal (je ein Verkehrszeichen Nr. 274.1/ 274.2 am Zehlendorfer Damm und an der Ernst-Thälmann-Straße). An den Einmündungen der Seitenstraßen könnten dagegen insgesamt neun Verkehrszeichen entfallen.

Für die Anordnung von Tempo 30 in Hauptsammelstraßen mit eher größerer verkehrlicher Bedeutung gibt es viele problemlos funktionierende Vorbilder. Lediglich beispielhaft sei hier auf die unweit jenseits der Landesgrenze in Zehlendorf gelegene Spanische Allee hingewiesen, wo bei einer Verkehrstärke von 5.500 Kfz/Tag und Linienbusverkehr Die Anordnung von Tempo 30 in Verbindung mit minimalen Fahrbahneinengungen seit vielen Jahren eine relativ leise und konfliktarme Verkehrsabwicklung gewährleistet.

Seit 2001 müssen Tempo-30-Zonen nicht mehr durch Einengungen oder Hindernisse auf der Fahrbahn angekündigt werden; diese können jedoch zur Einhaltung des Tempolimits beitragen. Verschiedene Untersuchungen haben gezeigt, dass auch ohne solche Umbauten das Geschwindigkeitsniveau deutlich gesenkt wird; Übertretungen sind zwar weiterhin häufig, jedoch bezogen auf das niedrigere Ausgangsniveau, so dass 40 km/h nur noch selten überschritten werden.

Die Gemeinde Kleinmachnow hat die Vorteile der Anordnung von Tempo 30 im Straßenzug Uhlenhorst – Meiereifeld bereits seit langem erkannt, ist mit ihrem Anliegen jedoch gegenüber der Straßenverkehrsbehörde und schließlich 2010 vor dem Oberverwaltungsgericht Potsdam gescheitert (s. Abschn. 2.2). Die Frage ist deshalb, ob es aussichtsreich ist, erneut dieses Dissens-thema aufzugreifen. Dabei sind folgende Argumente zu berücksichtigen:

1. Das OVG-Urteil war nicht auf den Einzelfall Uhlenhorst – Meiereifeld zugeschnitten, sondern auf ein „Paket“ von mehreren Straßen mit jeweils unterschiedlich zu beurteilender Rechts- und Sachlage. Die im Urteil angeführten inhaltlichen Versagungsgründe (Bedeutung als leistungsfähiger Bestandteil eines Hauptverkehrsstraßennetzes, Linienbusverkehr, separate Radwege) treffen auf den hier betrachteten Straßenzug kaum oder gar nicht zu und jedenfalls weniger, als bei den anderen strittigen Straßenabschnitten.
2. § 45 Abs. 1c) der Straßenverkehrsordnung zählt für die Anordnung von Tempo-30-Zonen folgende Kriterien auf: geschlossene Ortschaft, Wohngebiet (oder Gebiet mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf), keine Straße des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraße), keine Vorfahrtstraße, keine durch Lichtzeichen geregelten Kreuzungen oder Einmündungen, keine Fahrstreifenbegrenzungen oder Leitlinien, grundsätzlich Vorfahrtregel „rechts vor links“. Sämtliche dieser Kriterien treffen auf den Straßenzug Uhlenhorst – Meiereifeld zu.
3. Das Kriterium „Fußgänger- und Radverkehrsdichte/ Querungsbedarf“ wird *alternativ* zum Kriterium „Wohngebiet“ genannt und muss nicht *zusätzlich* erfüllt sein. Dennoch kann vorgebracht und belegt werden, dass zumindest im Schülerverkehr ein nennenswertes Fuß- und Radverkehrsaufkommen besteht, bei teilweise schlechten Sichtverhältnissen und sehr ungünstigen Radfahrbedingungen für jüngere Kinder auf den Gehwegen (geringe Breite, starke Unebenheiten, fehlende Bordabsenkungen).
4. Beschlüsse der Gemeindevertretung zum Fahrradroutennetz (Uhlenhorst-Meiereifeld als Hauptroute) sowie zum Lärmaktionsplan (Uhlenhorst-Meiereifeld als „Verdachtsbereich“ für Maßnahmen zur Einhaltung der durch die Gemeinde selbst gesetzten Lärm-Zielwerte) würden das Tempo-



Geringer Ausschilderungsaufwand

Wirksam auch ohne Straßenumbau

Argumente für Tempo 30

OVG-Argumente hier nicht zutreffend

Alle Kriterien der StVO erfüllt

Schülerverkehr

Neue gemeindliche Zielsetzungen

30-Anliegen unterstützen; diese Ziele konnten in die seinerzeitige Ermessensentscheidung der Straßenverkehrsbehörde noch nicht eingehen.

5. Auch der Linienbusverkehr in der Straße wurde erst nach dieser Entscheidung eingestellt und dürfte nach der kürzlich erfolgten Neukonzeption des Busnetzes in absehbarer Zeit nicht wieder aufgenommen werden.
6. Einer Anordnung von Tempo 30 könnte jedoch der zwischenzeitlich angelegte Fußgängerüberweg (Zebrastrifen) an der Straße Im Kamp entgegengehalten werden: Nach den Richtlinien (R-FGÜ 2001, in Brandenburg eingeführt zum 1.1.2002) sind Fußgängerüberwege in Tempo 30-Zonen „in der Regel entbehrlich“. Da ein Fortbestand des vorhandenen Zebrastrifens auch bei Einführung von Tempo 30 wünschenswert ist (Schulweg), müsste hier eine Ausnahme von der Regel begründet werden.

In der Abwägung der vorgenannten Argumente wird empfohlen, zur Frage „Tempo-30 in Meiereifeld und Uhlenhorst“ erneut das Gespräch mit der Straßenverkehrsbehörde zu suchen, ggf. aber erst nach den unter Punkt 4. genannten Beschlussfassungen.

Kein Linienbusverkehr mehr

Vereinbarkeit Tempo 30 / Zebrastrifen?

Fazit: erneuter Vorstoß bei der Straßenverkehrsbehörde

3.3 Tempo 30 im nördlichen Abschnitt

Als „Rückfallposition“ erscheint auch die Anordnung von Tempo 30 lediglich im nördlichen Abschnitt zwischen Jägerhorn und Ernst-Thälmann-Straße denkbar und sinnvoll. Hierfür lassen sich folgende Argumente anführen:

1. Während im südlichen Straßenabschnitt eine relativ übersichtliche Situation gegeben ist und mit der Einrichtung des Fußgängerüberwegs „Im Kamp“ auch eine sichere Querungsmöglichkeit geschaffen wurde, gibt es im nördlichen Abschnitt mehrere Situationen, die erhöhte Aufmerksamkeit erfordern:
2. Am Knoten „Jägerhorn“ (der auch auf einem Schulweg liegt), sind die Sichtbeziehungen aufgrund der Baumreihen ungünstig. Fußgänger müssen unmittelbar an den Fahrbahnrand herantreten, um herankommende Fahrzeuge zu sehen und von ihnen gesehen zu werden. Bei Tempo 50 wird aus Richtung Norden die Einmündung leicht übersehen, die Haltesichtweite von 35 m auf von rechts kommende Fahrzeug ist eingeschränkt (bei Tempo 30: Haltesichtweite nur 15 m!); auch die aus dem Jägerhorn einbiegenden Fahrzeuge haben nur ein eingeschränktes Sichtfeld.
3. Ähnlich ungünstig sind die Sichtbeziehungen an der Einmündung Am Fuchsbau, wo die Situation durch den scharfen Straßenknick sogar noch unübersichtlicher ist und deshalb schon ein Warnzeichen aufgestellt wurde.
4. Im Bereich des Feuerwehrhauses ist eine sichere und zügige Ausfahrmöglichkeit für Feuerwehrfahrzeuge zu gewährleisten und mit manövrierenden sowie mit rückwärts aus der Parkbucht ausparkenden Fahrzeugen zu rechnen.
5. Im Bannwald-Grünzug verläuft eine wichtige und weiter zu entwickelnde innerörtliche Fußwege- und Radfahrverbindung, die Freizeit- und in begrenztem Umfang auch Schulwegfunktionen hat und für die eine sichere Straßenquerung ermöglicht werden soll.
6. Nördlich des Straßenknicks verengt sich der Fahrbahnquerschnitt auf das nach RSt 06 erforderliche Mindestmaß für die Begegnung Lkw (Feuerwehr) - Pkw, was eine vorsichtige Fahrweise erfordert.



Schlechte Sichtbeziehung
Jägerhorn/ Meiereifeld

3.4 Aufhebung von Halteverboten

Die auf gesamter Straßenlänge angeordneten Halteverbote tragen wesentlich zur Beschleunigung des Verkehrs bei; im nördlich anschließenden Abschnitt des Uhlenhorst und auch in der Karl-Marx-Straße wirken die dort abgestellten Fahrzeuge bei ansonsten ähnlichen Rahmenbedingungen deutlich verkehrs-

Verkehrsberuhigender Effekt

beruhigend. Unterstützend zu einer Anordnung von Tempo 30, aber auch unabhängig davon ist deshalb zu überlegen, die Halteverbote zumindest in Teilabschnitten aufzuheben. Damit könnte auch das (ordnungswidrige und stark behindernde) Befahren der Seitenräume eingedämmt, die Vorgartenzone von Stellplätzen entlastet und ein Angebot für die im südlichen Straßenabschnitt gelegentlich vorhandenen gewerblichen Nutzungen bereitgestellt werden.

Da nur ein begrenzter Parkraumbedarf anzunehmen ist und viele Ein- und Ausfahrten vorhanden sind, gibt es genügend Ausweichmöglichkeiten bei Gegenverkehr. Eine Vereinbarkeit mit den Belangen der Feuerwehr wird angenommen, wenn sich die Ausnahmen vom Halteverbot auf gut überschaubare Teilabschnitte beschränken, dies wäre jedoch noch abzustimmen.

Aufgrund der notwendigen Ausweichbewegungen wäre mit einer Dämpfung des durchschnittlichen Geschwindigkeitsniveaus zu rechnen. Die damit verbundene Reduzierung der Lärmbelastung würde allerdings durch die zusätzlichen Brems- und Beschleunigungsvorgänge wohl wieder zunichte gemacht, zumal sich die Spitzengeschwindigkeiten (wenn erkennbar kein Gegenverkehr vorhanden ist) nur wenig verringern dürften.

Bei einer Ausweisung als Fahrradrouten sollte vermieden werden, dass sich die Bedingungen für den Radverkehr verschlechtern, indem Radfahrer durch entgegenkommenden oder überholenden Kfz-Verkehr in die Parklücken „abgedrängt“ werden. Dies wäre insbesondere in dem etwas schmaleren Fahrbahnabschnitt nördlich des Straßenknicks zu befürchten, wo ein Vorbeifahren an geparkten Fahrzeugen bei Gegenverkehr für viele Radfahrer ein Problem darstellen würde. Auch die Sichtbeziehungen für querende Fußgänger sollten sich nicht verschlechtern.

In der Abwägung der genannten Gesichtspunkte wird empfohlen, mindestens versuchsweise eine Aufhebung der Halteverbote auf je etwa 50-70 m langen Abschnitten zwischen Jägerhorn und Im Kamp (Ostseite) sowie zwischen Im Kamp und Zehlendorfer Damm (Nordabschnitt Westseite - Begegnungsstelle, Südabschnitt Ostseite) anzustreben (s. Abb. S. 16).

3.5 Radverkehrsanlagen, Fahrradstraße

Die im Grundlagenpapier zum Masterplan Fahrrad vorgeschlagene Ausweisung des Straßenzuges Uhlenhorst – Meiereifeld als Fahrrad-Hauptroute fordert zu Überlegungen auf, wie die Bedingungen für den Radverkehr dort verbessert werden können, falls die Einführung von Tempo 30 weiterhin nicht durchsetzbar sein sollte.

In den einschlägigen Regelwerken (RASt 06, ERA) wird bei Verkehrsstärken von unter 400 Kfz/Stunde (Meiereifeld: ca. 300 Kfz/Spitzenstunde) die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn empfohlen.

Unabhängig davon scheidet die Anlage von baulichen Radwegen, von Radfahrstreifen und auch von platzsparenden Schutzstreifen (Angebotsstreifen) bereits aus Gründen der Raumverfügbarkeit aus: Schutzstreifen sollen eine Mindestbreite von 1,25 m aufweisen. Damit würde für die „Restfahrbahn“ eine Breite von 3,5 m verbleiben. Da nach Straßenverkehrsrecht (StVO und Ausführungsvorschrift) eine Mindestbreite der Restfahrbahn von 4,5 m erforderlich ist, kommt ein Schutzstreifen schon aus Rechtsgründen nicht in Frage, zumal eine Anordnung erst bei Verkehrsstärken über 5.000 Kfz/Tag empfohlen wird. Überdies müsste bei jeder Fahrzeugbegegnung der Angebotsstreifen mitgenutzt werden, was zwar zulässig ist, jedoch den Nutzen für die Radfahrer in Frage stellen würde. Eine Ausweisung des Gehwegs als gemeinsamer Geh- und Radweg scheidet ebenfalls aus, da die Mindestbreite von 2,0 m nicht erreichbar ist.



Verschlechterungen für Radfahrer und Fußgänger vermeiden

Empfehlung: Probephase

Grundsatz: Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn

Kein Platz für Radwege oder -streifen

Durch Verkehrszeichen 244 ausgewiesene Fahrradstraßen dürfen andere Fahrzeugführer als Radfahrer nur benutzen, soweit dies durch Zusatzschild (z.B. für Anlieger) zugelassen ist. Alle Fahrzeuge dürfen nur mit mäßiger Geschwindigkeit (25-30 km/h) fahren, Radfahrer dürfen auch nebeneinander fahren. Nach der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung kommen Fahrradstraßen „dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist“. Daher müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung). Zzt. übersteigt das Kfz-Verkehrsaufkommen jedoch das Radverkehrsaufkommen um mehr als das Sechsfache und unproblematische Alternativführungen für den Kfz-Verkehr sind nicht erkennbar, so dass die Ausweisung als Fahrradstraße ausscheidet.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass eine Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr nur durch Anordnung von Tempo 30 erreichbar ist.

3.6 Einbahnstraße

Die von Anwohnern gelegentlich vorgebrachte Forderung einer Einbahnstraßenregelung, ggf. in Verbindung mit der Zulassung von Radverkehr in der Gegenrichtung und der einseitigen Aufhebung der Halteverbote, ist nicht zielführend: Sie würde in der „falschen“ Richtung erhebliche Umwegfahrten erfordern, die zusätzlichen Verkehr erzeugen und teilweise die umliegenden Wohngebiete belasten würden. Auch für die Feuerwehr erscheinen solche Umwege nicht hinnehmbar. Schließlich weisen verschiedene Untersuchungen darauf hin, dass auf Einbahnstraßen wegen des fehlenden Gegenverkehrs auch bei geringerer Fahrbahnbreite i.d.R. schneller gefahren wird, als auf Straßen mit Beidrichtungsverkehr.

3.7 Bauliche Maßnahmen

Grundlegender Straßenumbau

Die Möglichkeiten für eine grundlegende Umgestaltung des Straßenraums sind durch den zu erhaltenden Alleebaumbestand sowie durch die Verkehrserfordernisse der Feuerwehr begrenzt. Aufgrund der dichten Baumreihung verbietet sich jede Form von Mischverkehrsfläche oder „Shared Space“, da der bei diesen Ansätzen zwingend erforderliche Blickkontakt zwischen Fahrzeugführern und Fußgängern auf weiten Strecken nicht gewährleistet ist. Selbst bei geringer Geschwindigkeit (die überdies auf den langen Geraden nur schwer sichergestellt werden könnte) wäre daher mit Unfallgefahren durch zwischen den Bäumen vortretende Fußgänger zu rechnen.

Die übliche Trennung in Fahrbahn und Seitenräume muss deshalb beibehalten werden, allenfalls ist eine Reduzierung der Fahrbahnbreite denkbar. Für den Begegnungsfall Lkw (hier insbesondere Feuerwehr) – Pkw ist gemäss RAS 06 ein Platzbedarf von 5,55 m anzusetzen; dies entspricht etwa der vorhandenen Fahrbahnbreite nördlich des Straßenknicks. Ein Rückbau der Fahrbahn im südlichen Abschnitt auf das gleiche Maß würde die Seitenräume um je 0,2 m verbreitern. Dadurch könnte sich eine – allerdings geringfügige – Dämpfung des Geschwindigkeitsniveaus ergeben, die Sichtverhältnisse für querende Fußgänger und Radfahrer sowie für einbiegende Kraftfahrzeuge würden sich etwas verbessern. Im Grundsatz würde die Verbreiterung des Grünstreifens auch den Bäumen zugute kommen. Dies gilt jedoch nur für Neupflanzungen, da sich die Altbäume an die Bestandssituation angepasst haben und durch ein Versetzen der Borde eher beeinträchtigt würden.

Nicht zuletzt sind die erheblichen Kosten eines Straßenumbaus zu berücksichtigen. Angesichts der relativ geringen Qualitätsverbesserung ist diese Maßnahme daher nur dann vertretbar (und auch sinnvoll), wenn ein Straßenumbau aus anderen Gründen (Erneuerung der Tragschicht, Leitungsbau, Straßenentwässerung) ohnehin notwendig werden sollte.

Voraussetzungen für Fahrradstraße nicht gegeben



Probleme durch Umwegfahrten und Geschwindigkeitszunahme



Gravierende Sicherheitsbedenken gegen Mischverkehrsflächen

Schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis für Fahrbahnumbau

Punktuelle Maßnahmen

Unter Kostengesichtspunkten anders zu beurteilen sind punktuelle Maßnahmen zur Erleichterung der Fahrbahnquerung und zur Geschwindigkeitsdämpfung. Als Regelemente kommen hier Schwellen und Aufpflasterungen, Mittelinseln und Erweiterungen der Seitenräume in Frage.

Schwellen und Aufpflasterungen (mit seitlichen Durchlässen für Radfahrer) werden hier nicht empfohlen, da sie in relativ kurzen Abständen angeordnet werden sollen (empfohlen: <50 m, d.h. über die gesamte Straßenlänge wären etwa 20 Schwellen/ Aufpflasterungen erforderlich), die Feuerwehr behindern, von den Kraftfahrern in der gegebenen Situation wohl als „Schikane“ empfunden würden, und sie durch häufiges Bremsen und Beschleunigen und wechselnde Abrollgeräusche auch von Anwohnern oft als störend empfunden werden.

Für den Einbau von Mittelinseln als Querungshilfe ist im Regelprofil kein ausreichender Platz verfügbar: Mindestbreite der Mittelinsel 2,0 m, der seitlichen Fahrbahnen je 3,25 m (wg. Feuerwehr), zusammen also 8,5 m. Für die Gehwege blieben damit nur je 1,75 m übrig, auf etwa 30 m Länge müssten vier bis sechs Straßenbäume entfallen. Eine Sondersituation ist jedoch im Bereich des Bannwald-Grünzuges gegeben, wo der Straßenraum nicht durch private Grundstücke begrenzt und der Straßenbaumbestand ohnehin sehr lückenhaft ist. Im Zusammenhang mit einer Qualifizierung des Grünzuges kann hier durch eine Mittelinsel das Überqueren der Fahrbahn für Spaziergänger, Jogger, Radfahrer und Schüler auf dem Weg zur Eigenherd-Schule erleichtert und zugleich eine Dämpfung der Kfz-Geschwindigkeiten erreicht werden, ohne die Belange der Feuerwehr zu beeinträchtigen (s. Detail auf der folgenden Seite).

Querungsbedarf wurde weiterhin im Zuge der Straße Jägerhorn festgestellt, wo insbesondere auf der Westseite die Sichtbeziehung zwischen Fußgängern und Kfz-Führern aufgrund der Baumreihen sehr ungünstig ist. Da hier eine Mittelinsel nicht in Frage kommt (s.o.) und die Einsatzkriterien für einen Fußgängerüberweg (Zebrastrifen) nicht erreicht werden, wird eine punktuelle Einengung der Fahrbahn auf 3,5 m Breite durch Vorziehen der nördlichen Seitenräume um je 1,25 m vorgeschlagen („Gehwegnasen“). Dadurch würden sich die Sichtbeziehungen mit querenden Fußgängern und einbiegenden Fahrzeugen deutlich verbessern. Zugleich würde eine solche Maßnahme die Einhaltung von Tempo 30 unterstützen, insbesondere wenn das Tempolimit erst an dieser Stelle einsetzt (s. Kap. 3.3).

4. ZUSAMMENFASSUNG

Zusammenfassend wird empfohlen, die folgenden Handlungsvorschläge weiter zu verfolgen (s. Abb. auf der folgenden Seite):

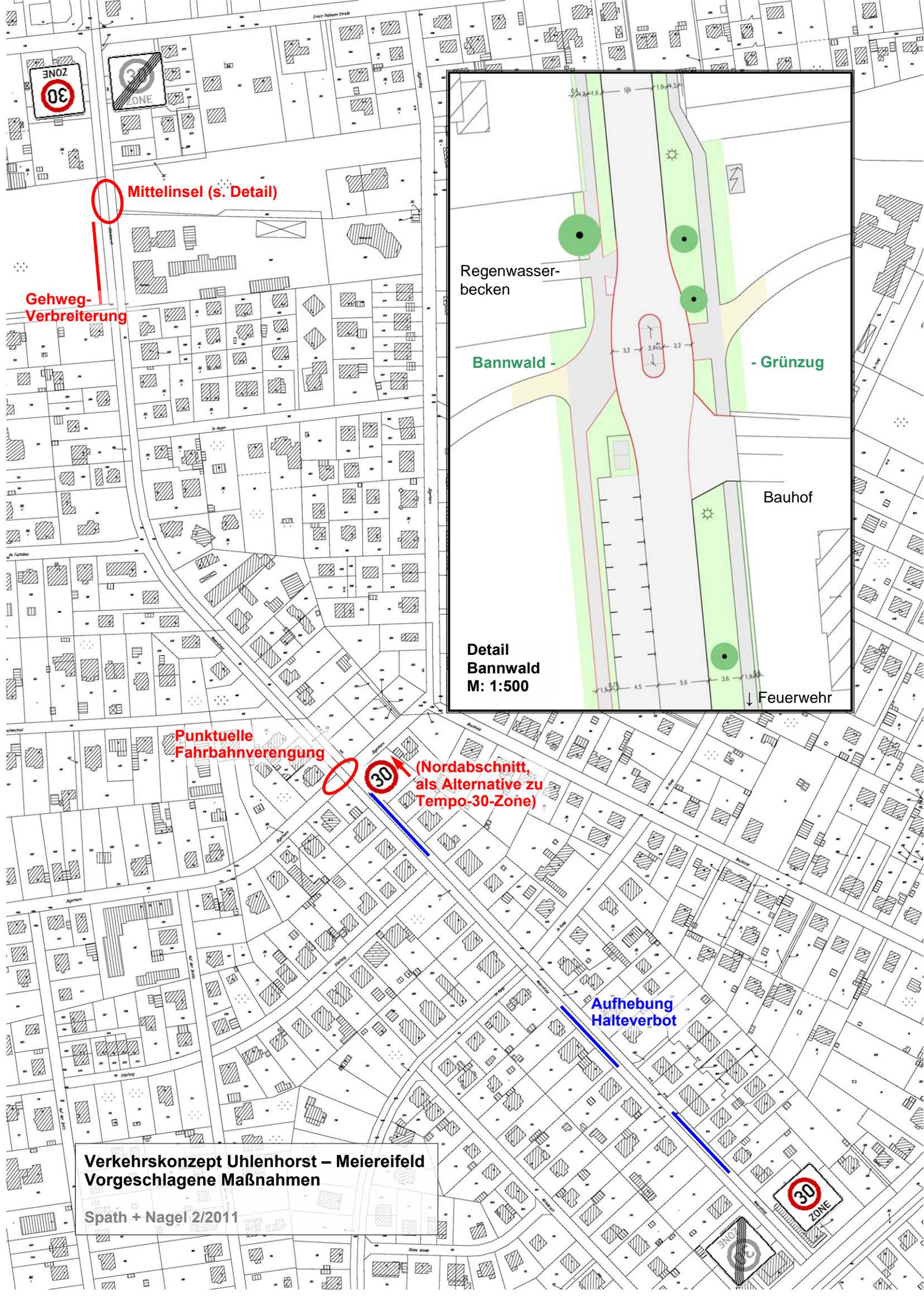
1. Einbeziehung des gesamten Straßenzuges in die Tempo-30-Zone;
hilfsweise: Anordnung von Tempo 30 nur im nördlichen Straßenabschnitt.
2. Bau einer Mittelinsel im Zuge des Bannwald-Weges.
3. Verbreiterung des westlichen Gehwegs am Bannwald.
4. Einengung der Fahrbahn durch Vorziehen der Seitenräume nördlich der Einmündung Jägerhorn.
5. Aufhebung des Halterverbots auf Teilstrecken südlich des Straßenknicks.
6. Schrittweise Instandsetzung bzw. Fertigstellung der Gehwege nach einheitlichen Gestaltungsstandards.
7. Schrittweise Absenkung der Borde an Einmündungen und Querungsstellen.

Schwellen und Aufpflasterungen eher problematisch

Empfehlung: Mittelinsel im Zuge des Bannwald-Weges

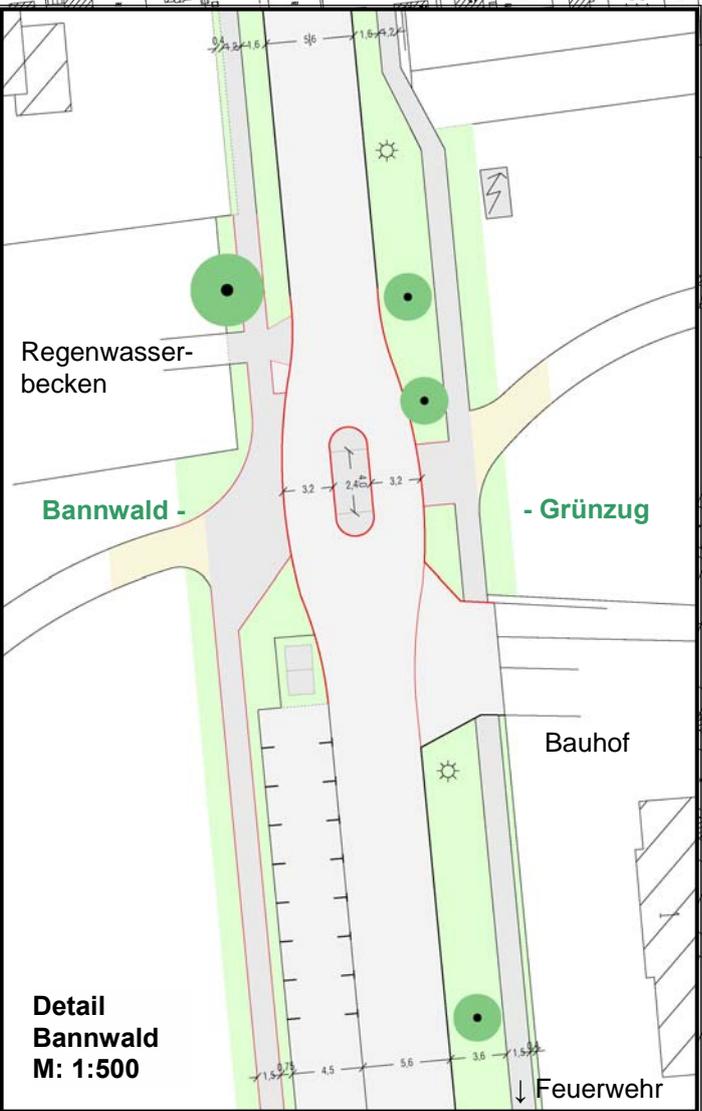


Empfehlung: punktuelle Fahrbahneinengung am Jägerhorn



Mittelinsel (s. Detail)

Gehweg-
Verbreiterung



Detail
Bannwald
M: 1:500

Punktueller
Fahrbahnverengung

(Nordabschnitt,
als Alternative zu
Tempo-30-Zone)

Aufhebung
Halteverbot

Verkehrskonzept Uhlenhorst – Meiereifeld
Vorgeschlagene Maßnahmen

Spath + Nagel 2/2011



5. NACHTRAG: BEHANDLUNG IN DEN AUSSCHÜSSEN

Das vorliegende Gutachten wurde im Bauausschuss am 21.2.2011 und im Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Ordnungsangelegenheiten am 23.2.2011 behandelt. In diesen Ausschüssen wurden Meinungsbilder zu den Empfehlungen des Gutachtens erstellt und von den Ausschussmitgliedern verschiedene Anregungen vorgebracht. Aus Sicht der Gutachter wird dazu wie folgt Stellung genommen:

Tempo 30:

wird von beiden Ausschüssen unterstützt

Querungsmöglichkeit am Bannwald-Grünzug:

Der Vorschlag einer Mittelinsel wird nicht unterstützt; von einigen Mitgliedern wird alternativ die Prüfung einer Einengung durch Erweiterung der Seitenräume, ggf. in Verbindung mit einer höhengleichen Aufpflasterung, angeregt, von anderen die Notwendigkeit einer Maßnahme an dieser Stelle verneint.

Stellungnahme des Gutachters:

Angesichts der geraden Linienführung, der bestehenden Halteverbote und der dadurch gegebenen Übersichtlichkeit der Fahrbahn für die Kfz-Führer wird es für sinnvoll gehalten, eine Tempo-30-Regelung durch punktuelle geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen zu unterstützen, da sonst mit regelmäßigen erheblichen Überschreitungen der Geschwindigkeitsbegrenzung zu rechnen ist. Dies ist besonders wichtig zur Verdeutlichung des Beginns einer Tempo-30-Regelung.

Der Bereich des Bannwald-Grünzuges bietet hierfür einen guten Anlass, da mit querenden Fußgängern, insbesondere auf Freizeit-, aber auch auf Schulwegen gerechnet werden muss. In der Abwägung zwischen Mittelinsel und Einengung wird der Mittelinsel der Vorzug gegeben, da sie einerseits eine deutlichere Geschwindigkeitsdämpfung bewirkt, andererseits kein Anhalten bei Gegenverkehr erfordert, was insbesondere bei Feuerwehreinsätzen problematisch sein könnte und außerdem stets mit Geräusentwicklung verbunden ist. Gute Sichtbeziehungen sind an dieser Stelle gegeben, eine Verbreiterung der Seitenräume oder ein Eingriff in den Grünbestand wird nicht erforderlich.

Eine Verdeutlichung der querenden Wegebeziehung durch einen Belagwechsel ist grundsätzlich sinnvoll (s.u.).

Verbreiterung des westlichen Gehwegs gegenüber der Feuerwehr

Die Maßnahme wurde von der überwiegenden Zahl der Mitglieder beider Ausschüsse wegen geringen Fußgängeraufkommens nicht für notwendig gehalten; weitere Eingriffe in den Bannwald müssten vermieden werden. Ein Ausschussmitglied regte eine Reduzierung der Tiefe der Parktaschen an, damit der Gehweg nicht durch die Überhänge parkender Fahrzeuge eingengt wird.

Stellungnahme des Gutachters:

An dieser Stelle wurde durchaus Fußgängerverkehr beobachtet, auch von Personen mit Kinderwagen oder Kleinkindern an der Hand, für die dieser Gehweg nur eingeschränkt nutzbar ist. Weiterhin sollte im Zuge des demografischen Wandels als Mindestanforderung angestrebt werden, dass Gehwege auch von Rollstuhlfahrern und älteren Menschen mit Rollatoren barrierefrei genutzt werden können. Dies ist hier nicht gegeben.

Um einen Eingriff in den Bannwald zu vermeiden, wird vorgeschlagen, das Heranfahen mit den Vorderrädern bis unmittelbar an den die Parktaschen begrenzenden Bord durch geeignete Begrenzungen zu verhindern, so dass die Überhänge der Fahrzeuge nicht mehr in den Gehweg hineinragen. Die Umstellung von Quer- auf Längsparken unter Verlust von etwa 10 Parkständen ist auch aus gestalterischen und umweltbezogenen Gründen wünschenswert, jedoch ist zu bedenken, dass die vorhandenen Parkstände durch

Mitarbeiter des Bauhofs und bei Veranstaltungen der Feuerwehr zeitweise voll belegt sind.

Querungsmöglichkeit Am Jägerhorn

Die Maßnahme wurde von Mitgliedern des Bauausschusses für prüfenswert gehalten, von der überwiegenden Zahl der Mitglieder des Umweltausschusses dagegen abgelehnt.

Stellungnahme des Gutachters:

Aus den o.g. Gründen wird es weiterhin für sinnvoll gehalten, eine Tempo-30-Regelung durch punktuelle geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen zu unterstützen. Die Sichtverhältnisse sind an dieser Kreuzung sehr schlecht und könnten durch vorgezogene Seitenräume, die Fußgängern ein Vortreten vor die dichten Baumreihen erlauben würden, deutlich verbessert werden. Die damit verbundene Einengung der Fahrbahn von zzt. 6 m auf etwa 4 m und damit auf ein Maß, das Pkw-Begegnungen mit reduzierter Geschwindigkeit erlaubt, würde darüber hinaus den Eingang eines Tempo-30-Abschnitts markieren (für den Fall, dass eine Tempo-30-Zone über die gesamte Straßenlänge nicht durchsetzbar ist).

Aufhebung des Halteverbots auf Teilen des südlichen Straßenabschnitts

Die Maßnahme wurde im Umweltausschuss mehrheitlich abgelehnt, insbesondere wegen der möglichen Behinderung von Feuerwehreinsätzen sowie des Radverkehrs; im Bauausschuss gab es keine klare Präferenz.

Stellungnahme des Gutachters:

Auch hier wird auf die Notwendigkeit hingewiesen, die Einhaltung einer Tempo-30-Regelung durch begleitende Maßnahmen zu unterstützen. Einzelne parkende Fahrzeuge auf der Fahrbahn sind hierfür ein einfaches und kostengünstiges Mittel. Die Belange der Feuerwehr können durch ausreichend lange Teilabschnitte, in denen die Halteverbote bestehen bleiben, berücksichtigt werden, dies wäre aber selbstverständlich noch abzustimmen. Die Belange der Radfahrer sind nach Auffassung der Gutachter bei 6 m Fahrbahnbreite noch gewahrt, in dem etwas schmaleren nördlichen Abschnitt sollten die Halteverbote dagegen beibehalten werden.

Befestigung der Gehwege:

Dem Vorschlag der Gutachter, dazu einheitliche Standards zu entwickeln und schrittweise umzusetzen, wurde zugestimmt. Die „Rückfallposition“, anstelle des wünschenswerten Granitmosaiks auf längeren zusammenhängenden Abschnitten aus Kostengründen ein kleinteiliges Betonsteinpflaster zu erlauben, fand dagegen keine Zustimmung.

Absenkung der Borde an Einmündungen und Querungsstellen

wird von beiden Ausschüssen unterstützt

Weitere Vorschläge: Einseitiger Schutzstreifen für Radfahrer

...zur Schulwegsicherung auf der morgens besonders stark und pulkweise befahrenen Ostseite (nachmittags entzerrt sich das Radverkehrsaufkommen).

Stellungnahme des Gutachters:

Der Vorschlag sollte im Rahmen des Masterplans Fahrrad überprüft werden. Dabei ist auch zu bedenken, ob bei Ausweisung als Teil des Fahrrad-Haupttroutennetzes die Planung vor allem auf den Schülerverkehr ausgerichtet werden soll, und ob der einseitige Schutzstreifen den Kfz-Verkehr auf die gegenüberliegende Straßenseite abdrängt und die Bedingungen für den Radverkehr dort verschlechtert.

Die vorhandene Fahrbahnbreite reicht im südlichen Abschnitt für die Markierung eines Schutzstreifens in der Mindestbreite von 1,25 m aus, nördlich des Straßenknicks würde das in den Regelwerken geforderte Mindestmaß für die Restfahrbahn von 4,5 m um etwa 15 cm unterschritten.

Weitere Vorschläge: Verdeutlichung von Einmündungssituationen

An wichtigen Einmündungen und Querungsstellen sollte die Asphaltfahrbahn durch höhengleich verlegtes Pflaster ersetzt werden. / Die Straßenschilder der einmündenden Straßen sollten zur Fahrbahn des Straßenzuges Meiereifeld/ Uhlenhorst hin versetzt werden, um aus größerer Entfernung erkennbar zu sein. / Die Einmündung am Zehlendorfer Damm sollte als Torsituation ausgestaltet werden.

Stellungnahme des Gutachters:

Durch diese Maßnahmen könnte die frühzeitige Erkennbarkeit von Straßeneinmündungen, die zurzeit aufgrund der Baumreihen an mehreren Stellen nicht gegeben ist, deutlich verbessert werden. Bei der Wahl des Fahrbahnbelags wäre darauf zu achten, dass es nicht zu einem starken Wechsel der Abrollgeräusche kommt, was von Anwohnern oft als störend empfunden wird, und dass es nicht zu Rissen, Pfützenbildungen o.ä. durch ungleichmäßige Setzungen kommt, zumal die Entwässerungssituation im Meiereifeld ohnehin problematisch ist.

Für die Ausbildung einer Torsituation am Zehlendorfer Damm erscheinen die Platzverhältnisse unter Berücksichtigung des Baumbestandes und der Sichtbarkeit der Lichtsignalanlage nicht ausreichend.

Weitere Vorschläge: Durchfahrtsverbot für Lkw

Die Durchfahrt für Lkw über 3 bzw. 7,5 to sollte aus Gründen der Lärminderung verboten werden; dies sei von besonderer Bedeutung auch zur Verhinderung von Ausweichverkehr aufgrund der mehrjährigen Sperrung der Autobahn A 115 (Avus). Für Feuerwehr, Bauhof und sonstigen Anliegerverkehr ist eine Ausnahme zuzulassen.

Stellungnahme des Gutachters:

Das Durchfahrtsverbot ist mit polizeilichen Mitteln nur schwer zu kontrollieren. Dennoch kann die Maßnahme einen gewissen „Abschreckungseffekt“ erzielen, insbesondere wenn Sie in die gängigen Navigationssysteme des Lkw-Verkehrs aufgenommen wird.