

Bewertung der verkehrlichen Situation im Meiereifeld in Kleinmachnow

Ergebnispräsentation

Kleinmachnow, 04. April 2019



Agenda

1 Analyse

2 Maßnahmen

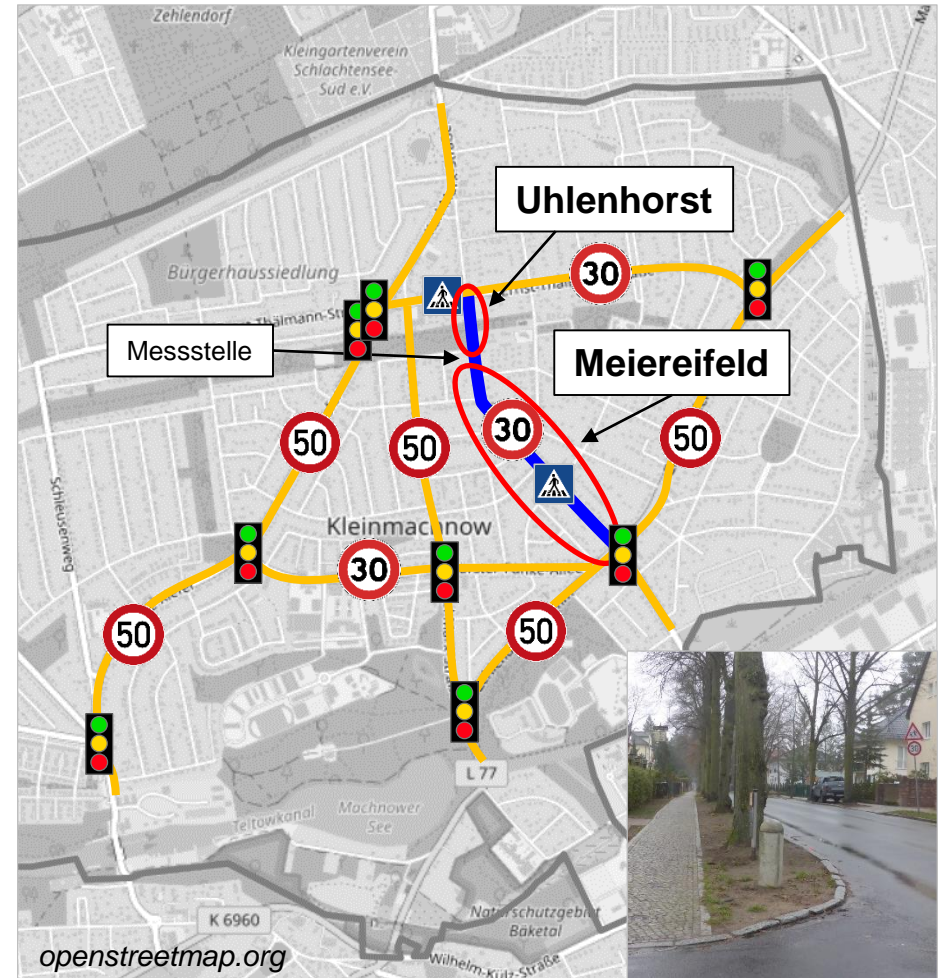
3 Fazit

1

Analyse

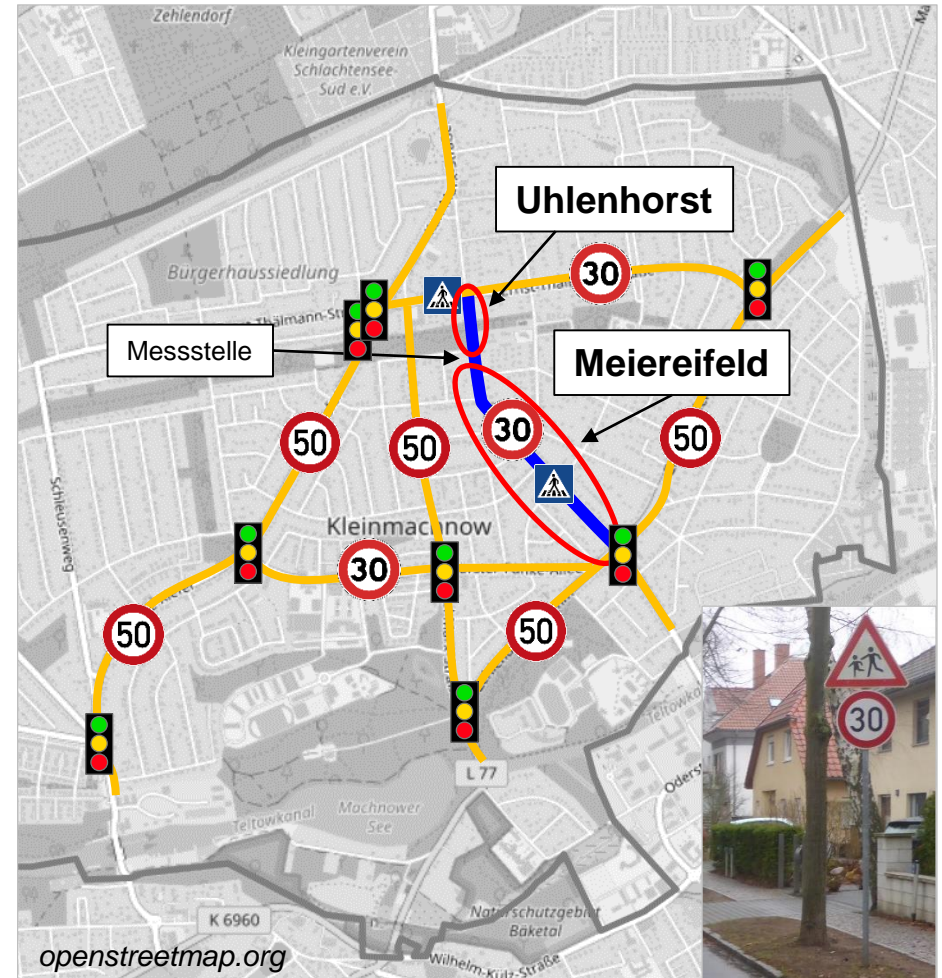
Grundlagen – Meiereifeld/Uhlenhorst

- geradlinige, asphaltierte Gemeindestraße mit Kurve am Knotenpunkt Fuchsbau/Meiereifeld
 - Länge: ca. 1,1 km
- Verkehrsbelastung (an der Messstelle):
 - ca. 3.700 Kfz/d (Mo-So)
 - ca. 300 Kfz/Spitzenstunde (16:00-17:00 Uhr)
 - Schwerververkehrsanteil: 3 %
- ca. 12 m breiter Querschnitt:
 - Straßenbreite:
 - ca. 6,0 m zw. Zehlendorfer Damm u. Fuchsbau
 - ca. 5,5 m zw. Fuchsbau u. E.-Thälmann-Str.
 - Seitenraum beidseitig:
 - ca. 1,5 m Gehwegbreite (ca. 1,2 m befestigt)
 - ca. 1,5 m Grünstreifen (große Alleebäume)
- **Baumreihen verschlechtern Sichtbeziehungen erheblich und generieren Tunnelwirkung der Straße**



Grundlagen – Meiereifeld/Uhlenhorst

- Parkverbot über gesamte Länge
- kein Busverkehr
- Freiwillige Feuerwehr und Bauhof Kleinmachnow auf Höhe Am Bannwald
- zulässige Geschwindigkeit 30 km/h
- Gefahrenzeichen „Kinder“ an jedem Knotenpunkt
- rechts vor links
 - Regelung nicht klar erkennbar
 - Straße erweckt Eindruck einer Vorfahrtsstraße
 - schlechte Sichtbeziehungen an den Knotenpunkten
- $V_{\max} = 97 \text{ km/h}$
- $V_{85} = 42 \text{ km/h}$
 - 15 % der Kfz fahren schneller als 42 km/h
 - zu hohes Geschwindigkeitsniveau
- **Beschilderung** Tempo 30 und Gefahrenschild „Kinder“ **allein nicht wirkungsvoll**
- **bauliche Maßnahmen erforderlich**



Messergebnisse Meiereifeld/Uhlenhorst 2018

Schwerverkehr (SV):

- LKW + LKW-Zug
- SV-Anteil Meiereifeld: 3%
- 2018: ca. 110 LKW/d → 9 LKW/Spitzenstunde
- 2016: 7 LKW zwischen 5:00 und 7:00 Uhr
- 2014:
 - 104 LKW/d (SV: 2,7%) am Knotenpunkt Meiereifeld/Zehlendorfer Damm *
 - 114 LKW/d (SV: 3,9%) am Knotenpunkt Uhlenhorst/Ernst-Thälmann-Straße *

Fahrzeugtyp	Länge
Einspurig	≤ 2,00 m
PKW	2,00 m ≤ 6,00 m
LKW	6,00 m ≤ 9,50 m
LKW-Zug	9,50 m ≤ 25,50 m

* Werte jeweils für beide Richtungen

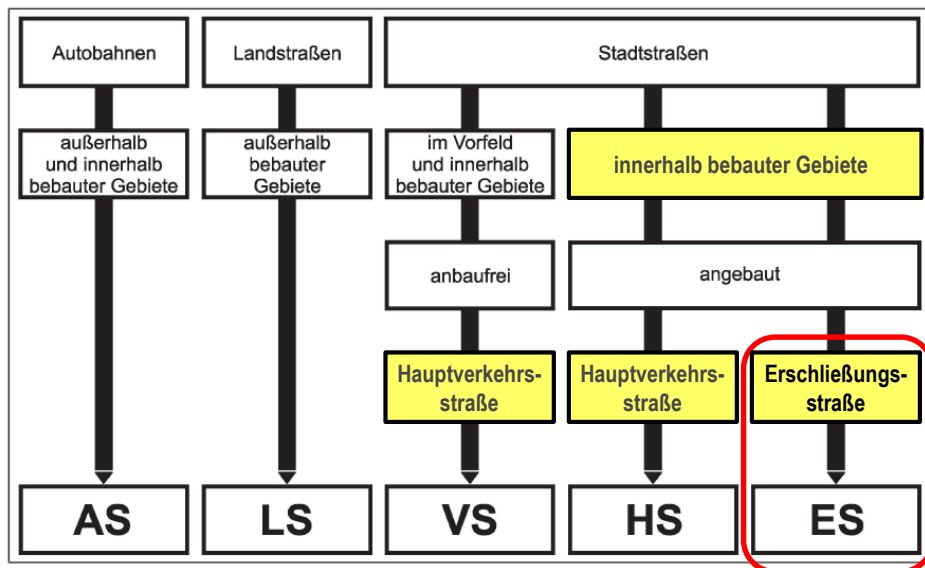
2018	März	August	gerundetes Maximum
Zählwerte Mo-So [∑ Fzg/Woche] *			
Einspurig	954	1.471	1.500
PKW	20.819	24.057	24.100
LKW	528	592	600
LKW-Zug	39	68	70
Summe	22.340	26.188	26.270
Kennwerte			
DTV [Fzg/d] (Mo-So)	3.162	3.664	3.700
Schwerverkehrsanteil	2,5%	2,5%	3,0%
V _{max} [km/h]	76	97	97
V ₈₅ [km/h]	42	40	42
V _d [km/h]	35	33	35
Geschwindigkeitsüberschreitungen	70%	82%	82%
Spitzenstunde [Fzg/h]	265	290	300
LKW/Spitzenstunde [LKW/h]	7	7	9

Messung durch „Verkehrswacht Teltow-Fläming“

Funktion der Straße

Einordnung der Straße nach *Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN)* und *Richtlinie für Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)*:

- Meiereifeld/Uhlenhorst → **Erschließungsstraße**
- Verbindungsfunktionsstufe: nahräumig (IV):
 - Verbindung zwischen Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion
- derzeitige Funktion aufgrund Ausbauzustand: **Sammelstraße**
 - nimmt Verkehr aus Wohngebieten auf und führt zu einer Hauptverkehrsstraße

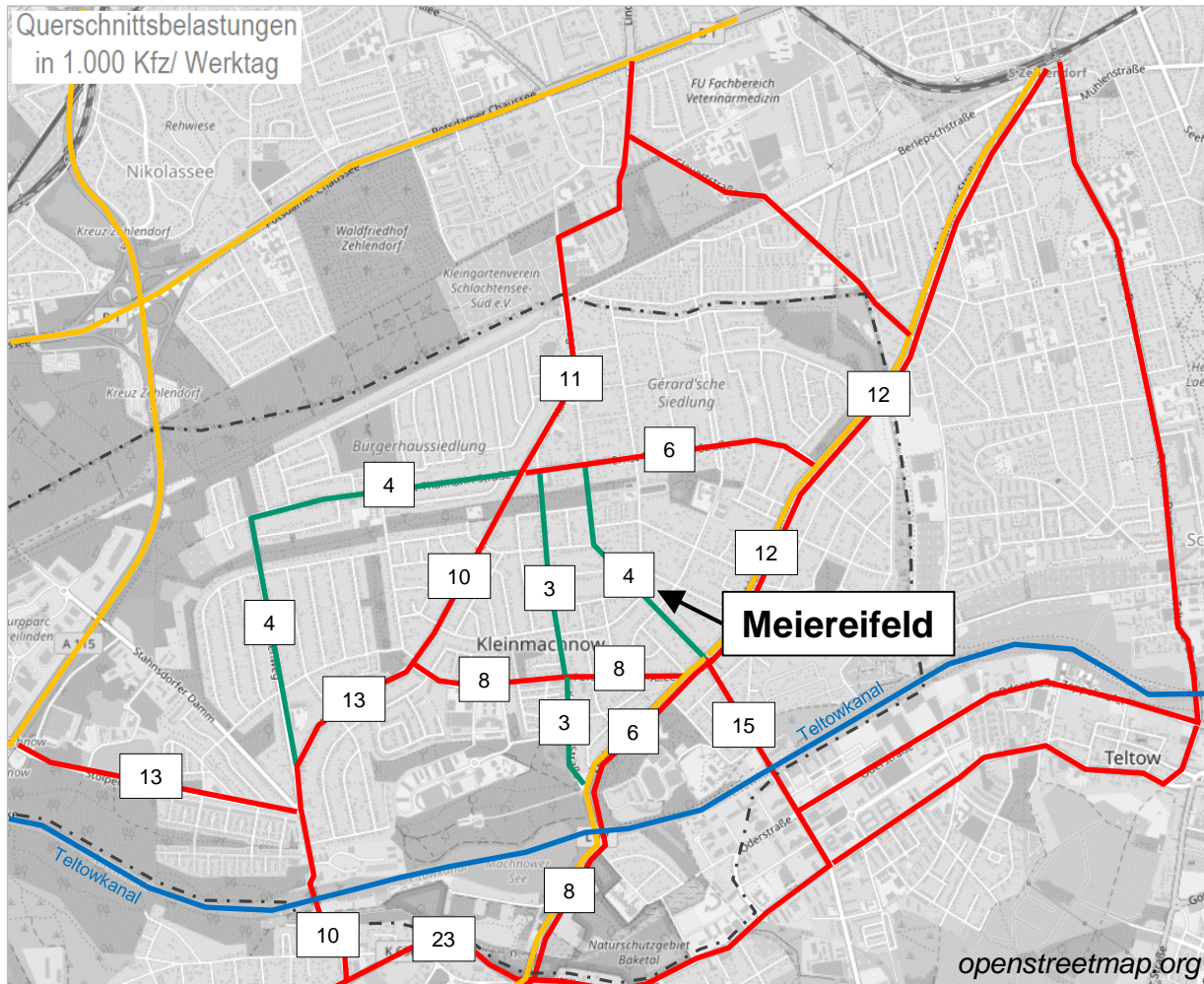


Quelle: RIN

Typische Entwurfssituation	Straßenkategorie
Wohnweg	ES V
Wohnstraße	ES V
Sammelstraße	ES IV
Quartiersstraße	ES IV, HS IV
Dörfliche Hauptstraße	HS IV, ES IV
Örtliche Einfahrtsstraße	HS III, HS IV
Örtliche Geschäftsstraße	HS IV, ES IV
Hauptgeschäftsstraße	HS IV, ES IV
Gewerbestraße	ES IV, ES V, (HS IV)
Industriestraße	ES IV, ES V, (HS IV)
Verbindungsstraße	HS III, HS IV
Anbaufreie Straße	VS II, VS III

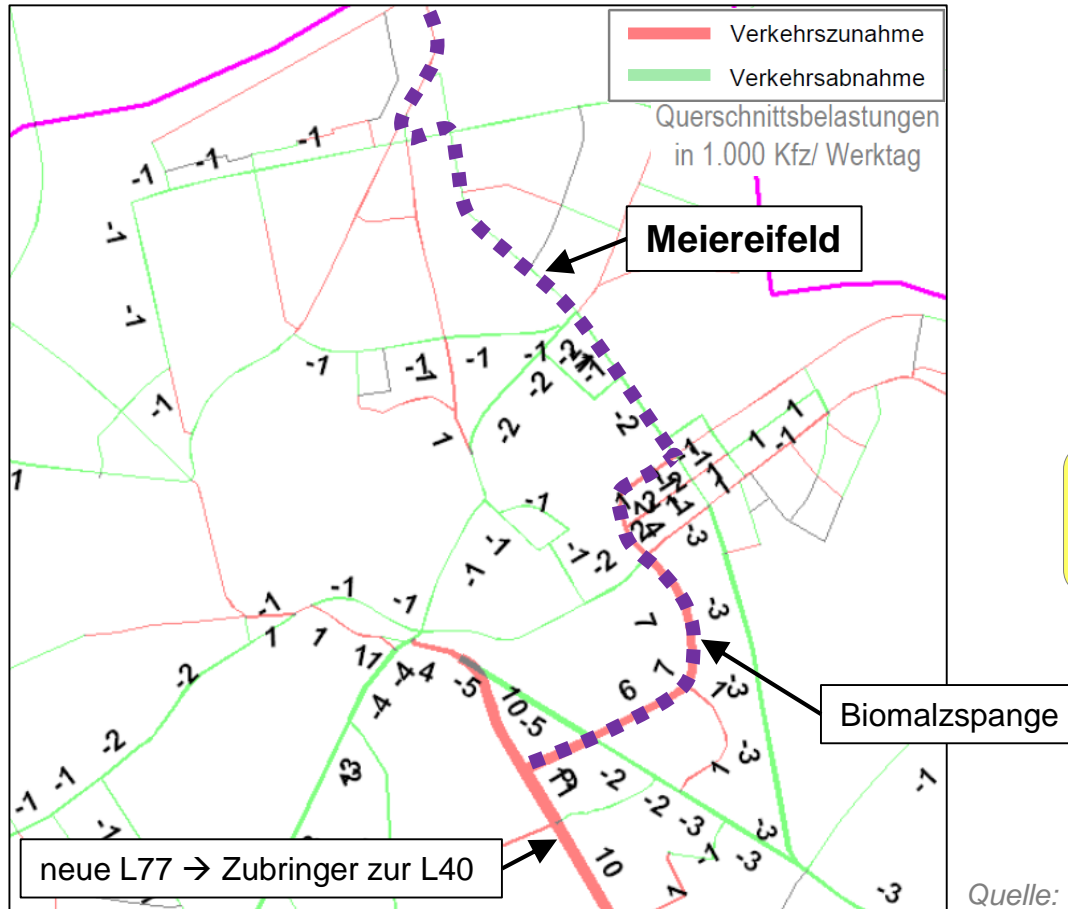
Quelle: RASSt 06

Verkehrsbelastungen Kleinmachnow – Analyse-Fall 2010



- Verkehrsbelastungen aus dem *Integrierten Verkehrsentwicklungskonzept Teltow, Kleinmachnow, Stahnsdorf 2013 (VEK-TKS)*
- **Meiereifeld/Uhlenhorst**
 - 4.000 Kfz/d
 - Verkehrsbelastung entspricht der Funktion einer **Sammelstraße**

Verkehrsbelastungen VEK-TKS – Differenzbelastung Netzfall 3 – Netzfall 1 (Prognose 2025)



- Verkehrsbelastungen Prognose 2025 Netzfall 3:
 - neue L40
 - neue L77
 - Biomalzspange
- Meiereifeld/Uhlenhorst
 - keine Veränderung der Verkehrsbelastung

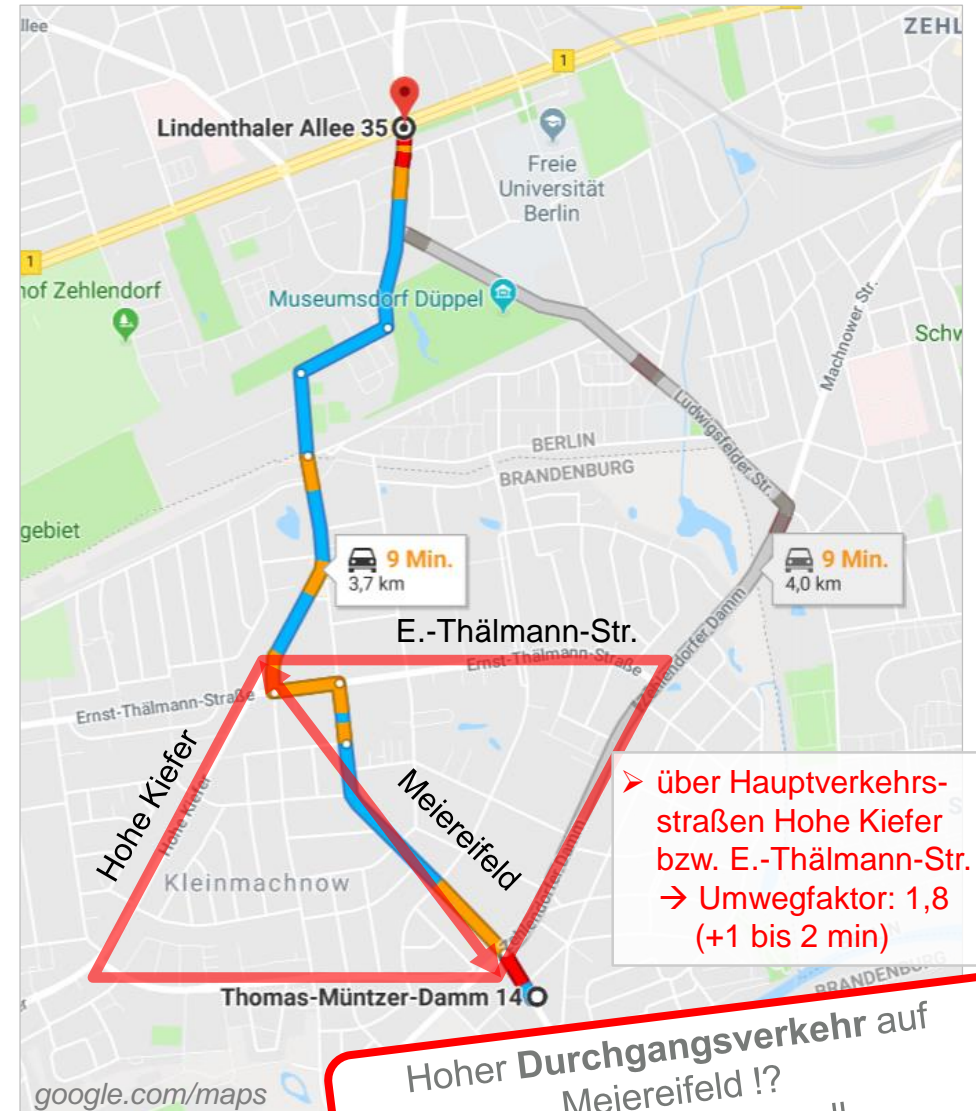
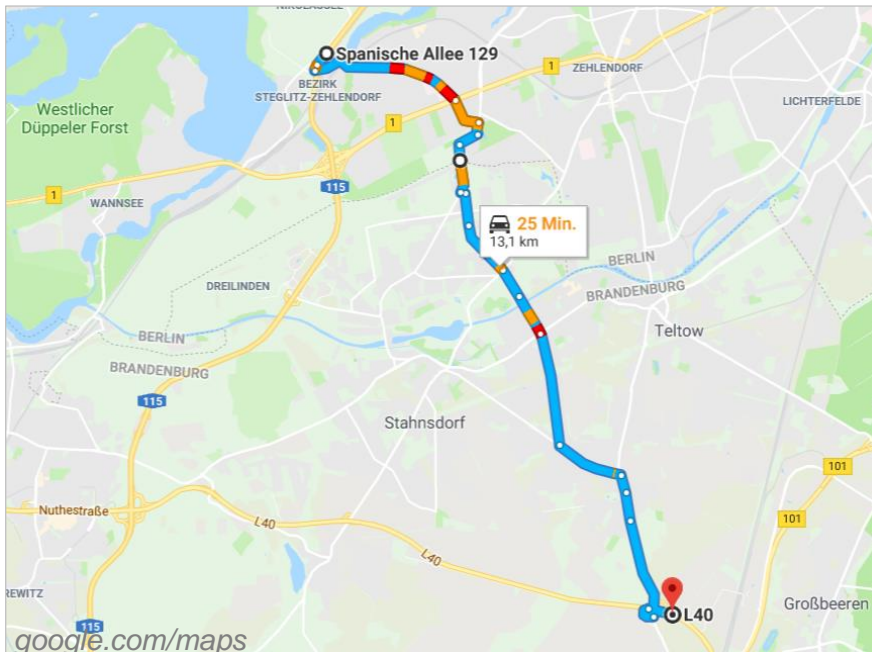
➤ Verkehrsmodell betrachtet nur vereinfacht komplexe verkehrliche Beziehungen nach Berlin

Quelle: VEK-TKS 2013

Routenplanung

Google Routenplanung:

- Relation Teltow – Nikolassee
 - über Meiereifeld kürzester und präferierter Weg
- zwischen A115 (Spanische Allee) und L40
 - bei Stau auf A115 möglicher Alternativweg über Meiereifeld (jedoch 25 statt 18 min Fahrzeit)



➤ über Hauptverkehrsstraßen Hohe Kiefer bzw. E.-Thälmann-Str. → Umwegfaktor: 1,8 (+1 bis 2 min)

Hoher Durchgangsverkehr auf Meiereifeld !?
→ Erhebung sinnvoll

Unfallanalyse

Unfallanalyse Meiereifeld/Uhlenhorst 2015 - 2018

- Unfälle mit Personenschäden: 5
- Unfälle ohne Personenschäden: 7
- 6 Unfälle wegen Nichtbeachten der rechts-vor-links-Regelung
- Aussage Verein: oft werden viele kleinere Unfälle von der Polizei nicht erfasst



Schulwegsicherung:

- Eigenherd-Grundschule auf der Straße Im Kamp
 - Schulwege kreuzen Meiereifeld/Uhlenhorst
- Verkehrssicherheit für erfolgreiche Schulwegsicherung
 - Geschwindigkeiten verringern ($v_{85}=42$ km/h)
 - Verkehr vermindern (insbesondere möglicher Durchgangsverkehr)
 - Überquerungsstellen sichern



Bsp. Meiereifeld/Hirschwechsel: schlechte Erkennbarkeit der Knotenpunkte/ rechts-vor-links-Regelung

Befahrbarkeit durch Schwerverkehr

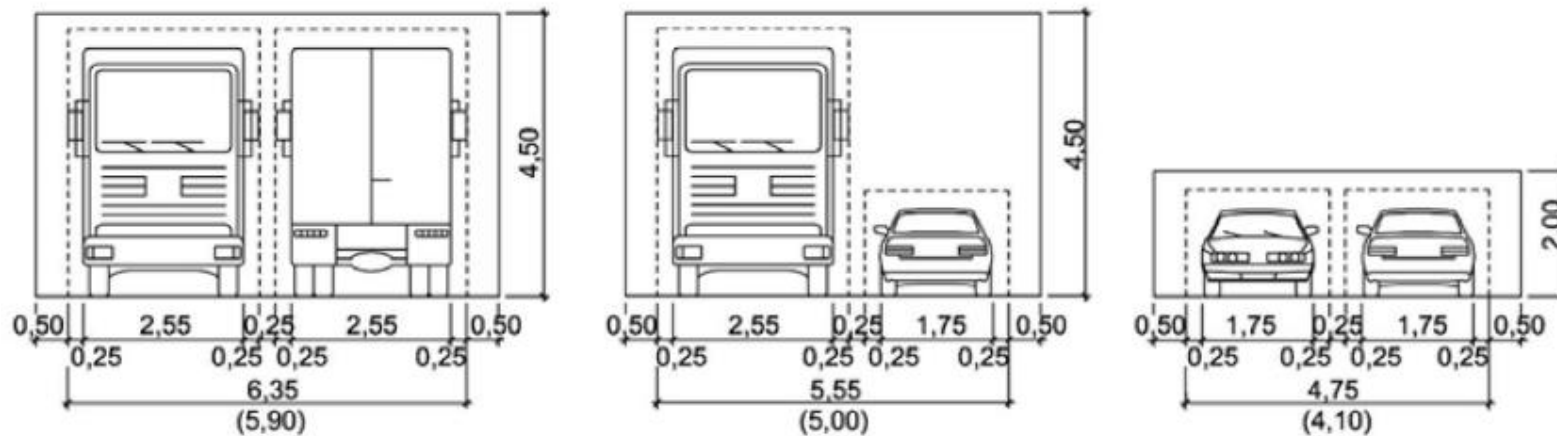
Straßenbreite Meiereifeld/Uhlenhorst:

- ca. 6,0 m zwischen Zehlendorfer Damm und Fuchsbau
 - ca. 5,5 m zwischen Fuchsbau und E.-Thälmann-Str.
 - erforderliche Breite für Begegnungen zw. LKW: Regelbreite: 6,35 m, mind. 5,90 m bei Geschwindigkeiten unter 40 km/h (vgl. RAST 06)
- Meiereifeld/Uhlenhorst ist im nördlichen Bereich zu schmal für sicheren Begegnungsfall LKW/LKW



Foto: Verein

Begegnen



Quelle: RAST 06

Knotenpunktanalyse

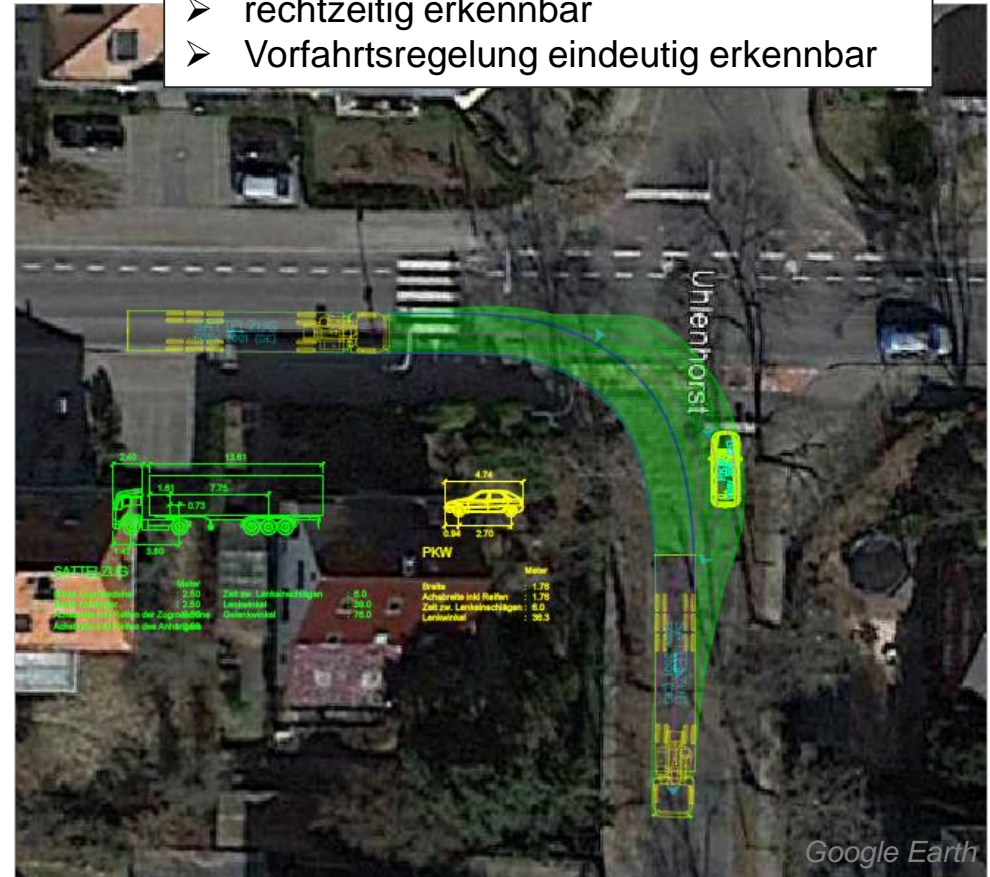
Knotenpunkt Ernst-Thälmann-Straße/ Uhlenhorst

- Schleppkurvenprüfung eines 16,5 m langen und 2,5 m breiten Sattelzuges
 - Einfahren nur unter Benutzung der Gegenfahrbahn möglich
 - laut RASSt 06 zulässig, da Uhlenhorst/ Meiereifeld keine Hauptverkehrsstraße ist – jedoch führt dies zu unübersichtlichen Knotenpunktsituationen



Anforderung an Knotenpunkte (RASSt 06):

- einheitliche Knotenpunktgestaltung
- rechtzeitig erkennbar
- Vorfahrtsregelung eindeutig erkennbar



Knotenpunktanalyse

Knotenpunkt Ernst-Thälmann-Straße/ Uhlenhorst

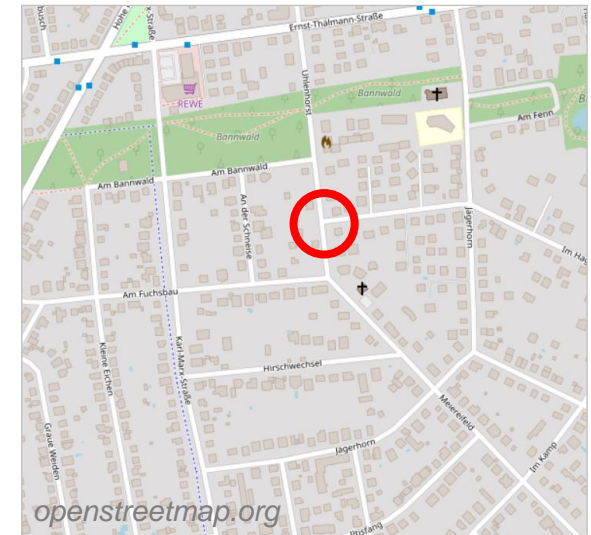
- E.-Thälmann-Str. → Vorfahrtsstraße mit Tempo 30 (Hauptverkehrsstraße)
- nördl. Knotenarm Uhlenhorst: nur Knotenpunktzufahrt (Einbahnstraße)
- Fußgängerüberweg über E.-Thälmann-Straße
- Radverkehr auf Ernst-Thälmann-Str.:
 - auf südlicher Seite: Gehweg mit „Rad frei“
 - auf nördlicher Seite: Schutzstreifen
- Bäume/ Bretterzaun auf südlicher Knotenpunktzufahrt (Uhlenhorst) schränken Sichtbeziehungen ein
 - für Fußgänger (insbesondere Schulkinder) ist das Queren der südlichen Knotenpunktzufahrt aufgrund bis zur Sichtlinie vorfahrender Kfz teilweise schwierig
 - z.T. blockieren Kfz/LKW den Querungsbereich und schränken die Sicht weiter ein



Knotenpunktanalyse

Knotenpunkt Meiereifeld/ Im Hagen

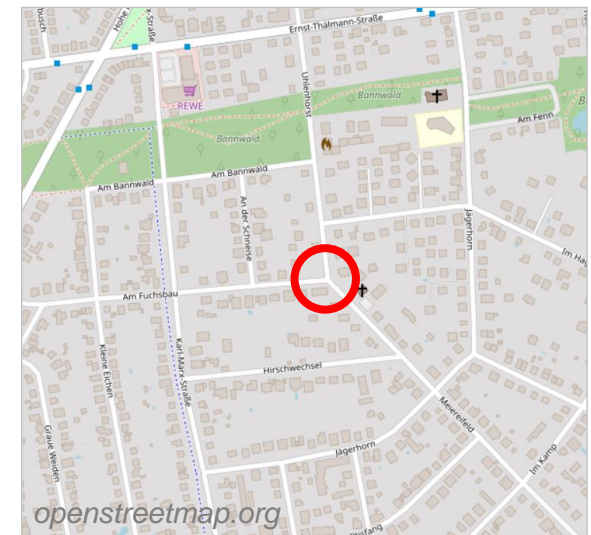
- Verkehrsschild: Achtung Kinder
- Bäume verschlechtern Sichtbeziehung
 - aus „Im Hagen“ einbiegende Fahrzeuge sind schwer bzw. sehr spät erkennbar
- schlechte Erkennbarkeit des Knotenpunktes bzw. der einmündenden Straße Im Hagen



Knotenpunktanalyse

Knotenpunkt Meiereifeld/ Fuchsbau

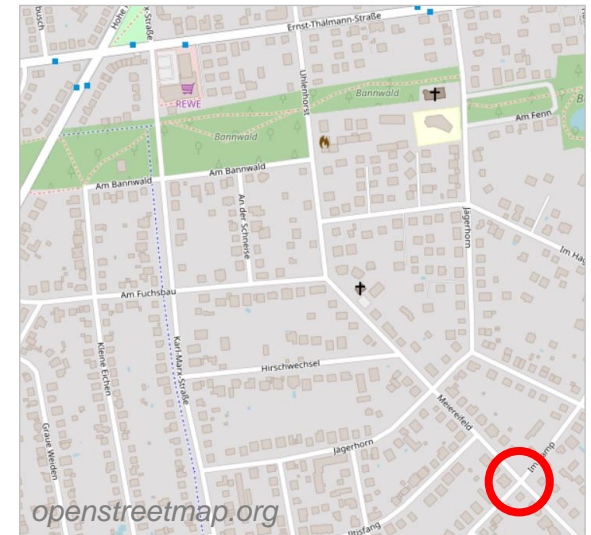
- Verkehrsschild: Achtung Kinder/Achtung Einmündung
- Knotenpunkt liegt in Kurvenbereich und ist schwer einsehbar
- Bäume verschlechtern Sichtbeziehung
- Querung Meiereifeld für Fußgänger teilweise nur über Grünstreifen möglich



Knotenpunktanalyse

Knotenpunkt Meiereifeld/ Im Kamp

- Verkehrsschild: Achtung Kinder
- Bäume verschlechtern Sichtbeziehung
- sicheres Queren durch Fußgängerüberweg
 - durch Fußgängerüberweg bessere Wahrnehmung des Knotenpunktes



Knotenpunktanalyse

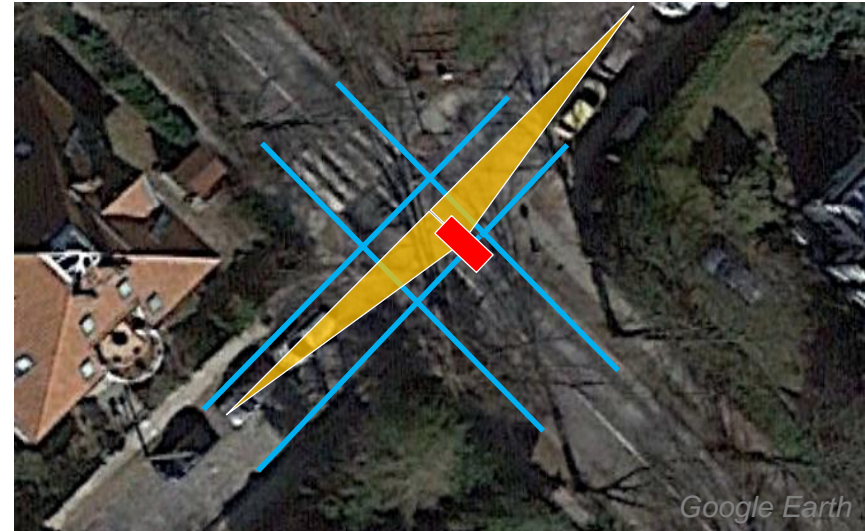
Sichtbeziehungen an Knotenpunkten

RASt 06:

- an Knotenpunkten müssen für wartepflichtige Kraftfahrer/Radfahrer Mindestsichtfelder freigehalten werden
- Sichtdreieck mit einer Schenkellänge von 20 m erforderlich (bei beengten Verhältnissen; sonst 30 m)

Beispiel Meiereifeld/Im Kamp:

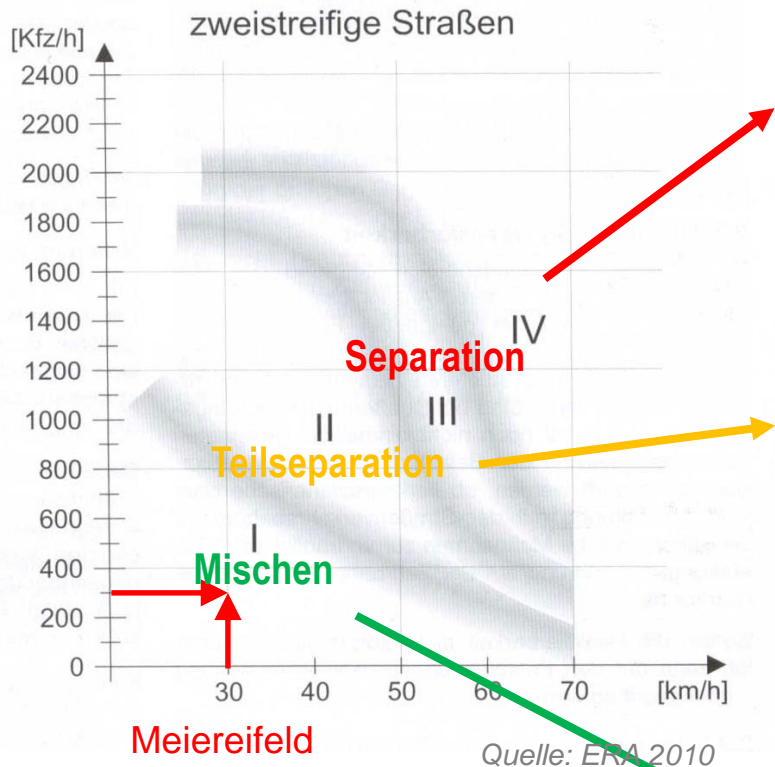
- Sichtbeziehungen stark eingeschränkt durch Bäume/Zäune/Hecken und Im Kamp **dicht am Kreuzungsbereich parkende Kfz**
- Kfz muss weit in den Knotenpunktbereich hinfahren, um ausreichende Sichtverhältnisse zu erhalten bzw. von rechts kommende Fahrzeuge/Radfahrer zu sehen
- **potenzielle Unfallgefahr** aufgrund eingeschränkter Sichtverhältnisse



Sichtbeziehungen am Knotenpunkt Meiereifeld/ Im Kamp



Führungsformen Radverkehr



empfohlene
Führungsform gemäß „Empfehlungen für
Radverkehrsanalgen“ (ERA 2010)



Radstreifen



Radweg



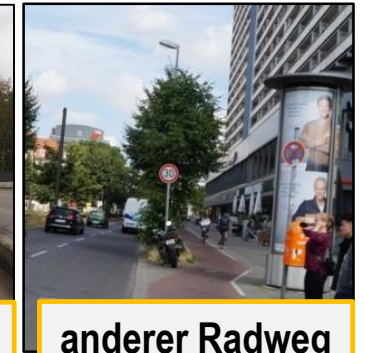
Geh- / Radweg



Schutzstreifen



Gehweg „Rad frei“



anderer Radweg



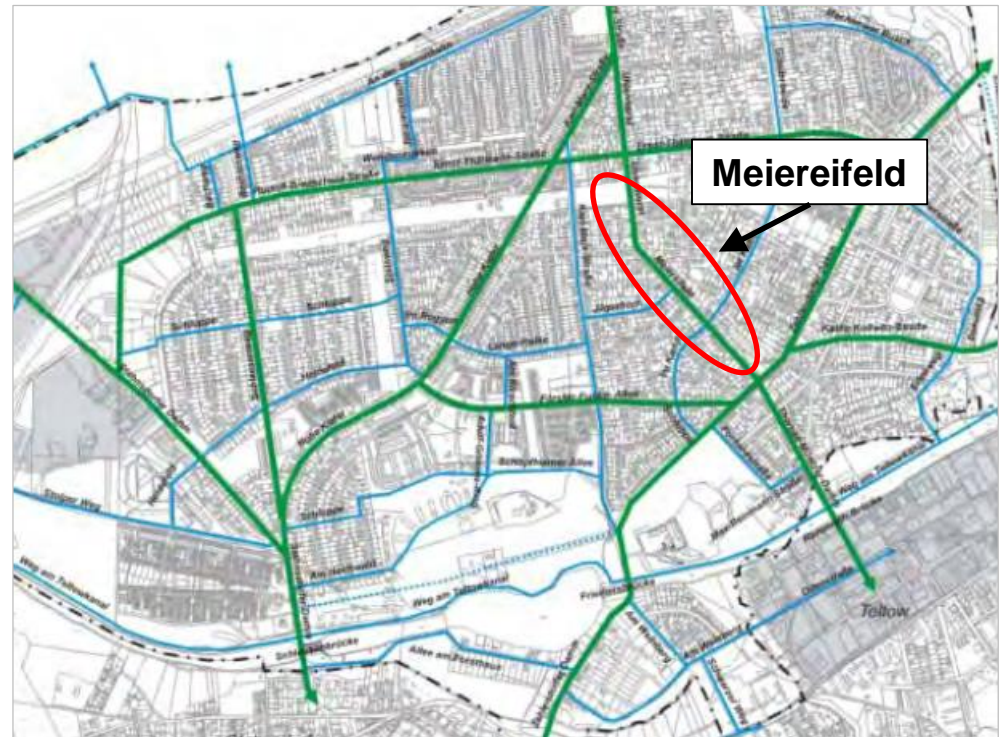
Mischverkehr



Fahrradstraße

Radverkehrsführung Meiereifeld

- Voraussetzungen für die Führung im **Mischverkehr** auf der Fahrbahn (ERA 2010):
 - verträglich bei Fahrbahnbreite $\leq 6,0$ m und max. 700 Kfz/h
 - Radfahrer kann im Begegnungsfall Kfz-Kfz nicht überholt werden
 - problematisch bei Fahrbahnbreiten zw. 6,0 und 7,0 m und mehr als 400 Kfz/h
 - **Meiereifeld:**
 - Tempo 30; max. 300 Kfz/h
 - 5,5 – 6,0 m breit
 - **Mischverkehr verträglich**
 - Meiereifeld: **Hauptroute** im *Masterplan Fahrrad Kleinmachnow*
 - Kfz-Verkehr: $V_{85}=42$ km/h, $V_{\max}=97$ km/h
- **Die erhöhten Geschwindigkeiten sind der Eignung des Mischverkehrs nicht zuträglich.**



Quelle: Masterplan Fahrrad 2012

Radverkehrsführung Meiereifeld

- verwirrender Übergang vom Knotenpunktbereich Zehlendorfer Damm/Meiereifeld in das Meiereifeld:
 - Überführungsrampe zur Fahrbahn Meiereifeld ist nur unter Benutzung des Gehweges möglich (nicht regelkonform)
 - Blumentöpfe erschweren das Abbiegen vom Zehlendorfer Damm ins Meiereifeld
- Beschilderung ist anzupassen
- Radfahrerführung ist im Zusammenhang mit der Knotenpunktorganisation zu sehen (Anpassungsbedarf)



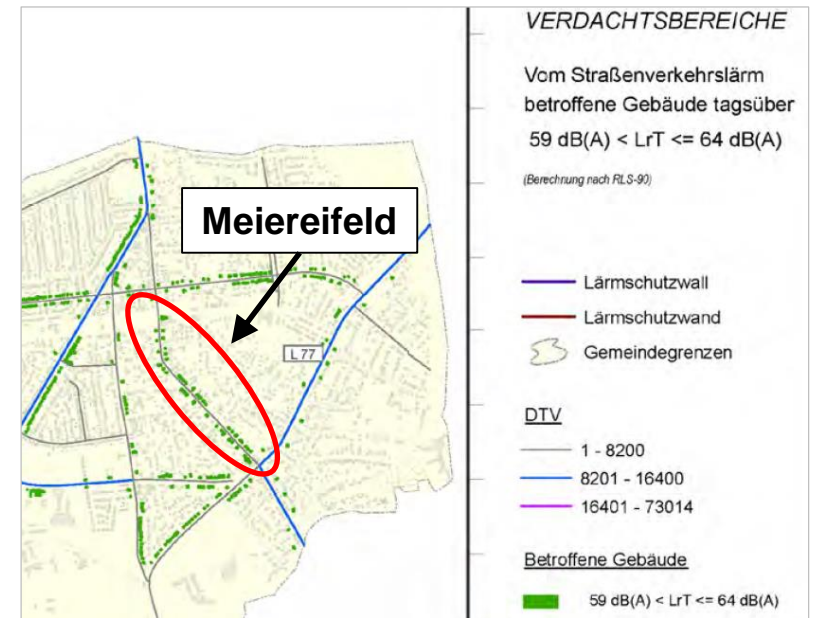
Lärm

Lärmaktionsplanung der Gemeinde Kleinmachnow:

- bei Überschreitung von tags 65 dB(A) bzw. nachts 55 dB(A)
 - Verpflichtung zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans
- Ergänzender Zielwert der Gemeinde Kleinmachnow:
 - 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts → Verdachtsbereich
- Lärmaktionsplan 1. Runde 2010 und 2. Runde 2013:
 - Meiereifeld/Uhlenhorst Verdachtsbereich
- Lärmaktionsplan 3. Runde 2018:
 - keine separate Untersuchung von Meiereifeld/Uhlenhorst
 - „Zur Entlastung von Lkw-Verkehr ist auf den Straßen Meiereifeld und Uhlenhorst Kraftfahrzeugen über 3,5 t die Durchfahrt zu untersagen.“ (Übernahme Maßnahme aus 2. Runde)

Bebauungsplan Bereich Mittebruch 2018:

- kein Widerspruch zu obigen Aussagen
- teilweise Anspruch auf Lärmschutz ableitbar
- Aussagen lassen Rückschluss zur gegenwärtigen Verkehrs- und Lärmbelastung zu



Verdachtsbereich tagsüber 59 dB(A) bis 64 dB(A)
Quelle: Lärmaktionsplan 2. Runde 2013

Analysedefizite Meiereifeld/Uhlenhorst

- **Eindruck der Straße entspricht einer Vorfahrtstraße:**
 - geradlinig und asphaltiert
 - schlechte Knotenpunkterkennbarkeit
 - häufigste Unfallursache: Nichtbeachten der rechts-vor-links-Regelung
 - Tunnelwirkung durch Baumreihen
 - zu hohe Geschwindigkeiten
- **attraktive Straßenverbindung für Durchgangsverkehr:**
 - Meiereifeld als Erschließungsstraße sollte nicht Funktion einer Hauptverkehrsstraße (Bündelung von Verkehr) übernehmen → Erhebung des Durchgangsverkehrs erforderlich
 - komplexe verkehrliche Beziehungen nach Berlin, speziell nach geplanter Eröffnung der Biomalzspange und der neuen L77 sind vertiefend zu untersuchen
- **Verkehrssicherheit für Fußgänger:** Queren aufgrund schlechter Sichtbeziehungen teilweise gefährlich
- **Verkehrssicherheit für Radfahrer:** Gefährdungspotenzial durch erhöhtes Geschwindigkeitsniveau und durch schlechte Sichtbeziehungen, Lkw führen tendenziell zu einer Erhöhung des Gefährdungspotenzial
- **Schwerverkehr:** Meiereifeld/Uhlenhorst ist im nördlichen Bereich zu schmal für sicheren Begegnungsfall LKW/LKW (mind. 5,90 m, aber nur ca. 5,50 m Fahrbahnbreite vorhanden) und unübersichtliche Knotenpunktsituation



➤ **Entwicklung von Maßnahmen zur Behebung/ Reduzierung der Defizite erforderlich**

2

Maßnahmen

Weniger geeignete Maßnahmen für Meiereifeld/Uhlenhorst

- **Einengungen der Fahrbahn** punktuell oder linienhaft auf z.B. 3,0 m oder 3,5 m:
 - keine Wirkung bei geringen Verkehrsbelastungen
 - bei häufigeren Begegnungen → Geschwindigkeitserhöhung vor punktuellen Einengungen, weil jeder zuerst in der Engstelle sein will
 - bei größeren Verkehrsstärken entsteht Stau → unnötiger Lärm und Abgasbelastungen
 - **Versätze** durch abschnittsweise **Aufhebung des Parkverbots**:
 - Reduzierung der Verkehrssicherheit für Radfahrer + zusätzliche Lärmbelastung
 - Verschlechterung der Sichtbeziehungen für querende Fußgänger
 - ungeeignet auf Straßen, auf denen Rettungsdienste fahren müssen (Feuerwehr)
 - weitere **Zebrastrifen**: Anwendung bei Tempo 30 nicht mehr empfohlen, nur bei sehr starken Querungsbedarfen anzuordnen (ca. 300 Fußgänger pro Stunde, vgl. *Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen EFA 2002*)
 - **Schwellen**: nur bei Verkehrsbelastung kleiner 70 Kfz/Spitzenstunde, Anwendung nur in Ausnahmefällen, aufgrund großer Nachteile nicht mehr empfohlen (vgl. *Merkblatt über bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung*)
 - **Fahrradstraße**: nur wenn Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist (*Verwaltungsvorschrift StVO*)
 - einseitiger **Schutzstreifen**: nur bei Vorfahrtsstraßen (beidseitiger Schutzstreifen erfordert Fahrbahnbreite von 7,0 m)
- **Es wird empfohlen, diese Maßnahmen nicht weiter zu verfolgen.**

Geschwindigkeitsdämpfung

Geschwindigkeitsmessung:

- dauerhafte Installation von **Dialog-Displays**:
 - Geschwindigkeitsmessung mit Lob „**Danke**“ oder Tadel „**Langsam**“
 - emotionale Ansprache → Erhöhung der Aufmerksamkeit
 - keine genaue Geschwindigkeitsanzeige, da diese zu Geschwindigkeitsrekorden animieren kann
- *Studie Unfallforschung der Versicherer*:
 - Reduzierung der Durchschnittsgeschwindigkeit um bis zu 6 km/h
 - Rückgang des Anteils der Überschreitungen der Höchstgeschwindigkeit um 43 bis 64 %
- Datenerfassung und Online-Auswertung inklusive
 - Kosten pro Display: ca. 3.000 €
- **Dialog-Displays sind zu empfehlen**



Quelle oben:
<https://udv.de/de/strasse/stadtstrassen/wege-fuer-fussgaenger/mensch/dialog-display>

Quelle links:
<https://www.radiogong.de/news/dialog-displays-werden-in-30er-zonen-aufgestellt/207791>

Geschwindigkeitsdämpfung

Optische Fahrbahneinengung:

- durchgehende optische Einengung der ca. 6,00 m breiten Fahrbahn durch Pflasterstreifen am Fahrbahnrand
- Breite der Pflasterung des Seitenstreifens: jeweils 0,75 m
- asphaltierte Restfahrbahnbreite: 4,50 m
- schmalere Fahrbahn wirkt geschwindigkeitsdämpfend
- Begegnungsfall Pkw-Pkw auf Asphaltfahrbahn möglich
- Radfahrer fahren auf dem Asphalt, können sicher überholt werden
- **optische Fahrbahneinengung ist zu empfehlen**



Rad- und Fußverkehr

Radverkehr:

- Knotenpunkt Zehlendorfer Damm/Meiereifeld
 - Übergang in das Meiereifeld:
 - Änderung der Radverkehrsführung im Knotenpunktbereich (indirektes Linksabbiegen)

Fußverkehr:

- Schaffung von gepflasterten Zuwegungen für Fußgänger über den Grünstreifen zur Querung des Meiereifelds am KP Im Hagen, Fuchsbau und Jägerhorn unter Berücksichtigung der Barrierefreiheit/ Verkehrssicherheit



➤ **Maßnahmen für Rad- und Fußverkehr sind zu empfehlen**

Fußverkehr - Schulwegsicherung

Mittelinsel Uhlenhorst auf Höhe Bannwald

- Querungsanlagen (*Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen EFA 2002*):
 - bei Tempo 30 und Verkehrsstärke ≤ 500 Kfz/Spitzenstunde nicht zwingend erforderlich
 - unabhängig von Verkehrsstärke dann zweckmäßig, wenn regelmäßig mit schutzbedürftigen Fußgänger, wie z.B. Kindern zu rechnen ist

 - **Vorteile einer Einrichtung einer Mittelinsel auf Höhe Bannwald:**
 - Schaffung einer nördlichen Eingangssituation
 - Geschwindigkeitsdämpfung
 - Schaffung einer sicheren Querungsmöglichkeit (Grünzug Bannwald)
 - Verbesserung der Schulwegsicherung
 - Schüler müssen nicht mehr direkt am eher unsicheren Knotenpunkt E.-Thälmann-Str./Uhlenhorst die Straße Uhlenhorst queren
- **Einrichtung einer Mittelinsel ist zu empfehlen**



Quelle: Uhlenhorst – Meiereifeld Kleinmachnow, Verkehrs- und Straßenraumkonzept 2011, Spath&Nagel

Knotenpunkte

Verbesserung der Erkennbarkeit von Knotenpunkten

- Verbesserung der rechtzeitigen Erkennbarkeit der rechts-vor-links-Regelung
- rechts-vor-links-Regelung wirkt geschwindigkeitsdämpfend
- Verbesserung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer
 - Reduzierung der Unfallgefahr (Nichtbeachten der Vorfahrtsregelung)

Kostengünstige Sofortmaßnahmen:

- Achtung Kreuzung-Schild
- unterbrochene Wartelinie

Bauliche Maßnahmen (Aufpflasterung)

- erzielen höhere Wirkung



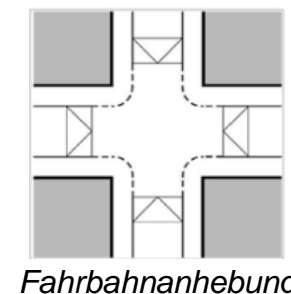
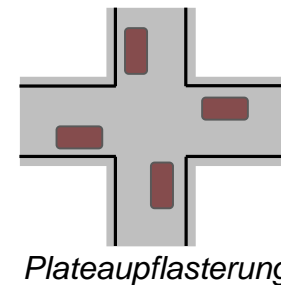
Beispiel unterbrochene Wartelinie (Berlin am KP Mommsenstraße/ Wielandstraße)

Knotenpunkte

- **bauliche Maßnahmen**
zur Verdeutlichung der Knotenpunktsituationen und zur Geschwindigkeitsdämpfung:
 - Option 1: geteilte **Plateaupflasterung** in den Knotenpunktzufahrten
 - Vorteil: von Feuerwehr ohne Widerstand überfahrbar (Radabstand) und Radfahrer können daran vorbeifahren
 - Ausführung aus Gummi (Berliner Kissen) oder gepflastert (auffällige Pflasterung)
 - Option 2: **Teilaufpflasterungen**
 - über gesamte Knotenpunktfäche
 - Anhebung der Fahrbahn auf Gehwegniveau



http://www.ph-gummi.de/cms/upload/Download/VSP_aktuell.pdf



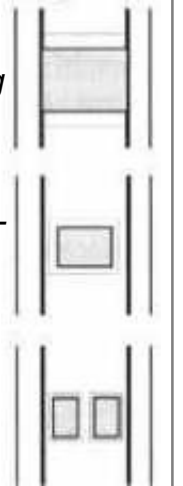
RASt 06

Aufpflasterung:

Teilaufpflasterung

einfache Plateaupflasterung

geteilte Plateaupflasterung



<https://www.forschungsinformationssystem.de/ser/vlet/is/84770/>

➤ **bauliche Maßnahmen sind unter Berücksichtigung der Belange der Feuerwehr zu empfehlen**

Durchfahrverbot für Schwerverkehr

Grundlagen:

- Lärmaktionsplan 2010: „Ein Durchfahrverbot für Kfz über 3,5 t auf dem Straßenzug Uhlenhorst – Meiereifeld ist ein Beitrag zur Lärminderung.“

Rechtsgrundlage § 45 Abs. 1 Ziff. 3 und Abs. 9 StVO:

- Straßenverkehrsbehörde kann zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen Verkehr beschränken oder verbieten
- Schutz setzt nicht erst bei Erreichen oder Überschreiten bestimmter Schallpegel ein → es genügt, wenn Verkehrslärm Beeinträchtigungen mit sich bringt
- § 45 StVO nur Anspruch auf ermessensfreie Entscheidung, nicht auf bestimmte Maßnahmen
- Abwägung unter Berücksichtigung der Gemeindestruktur
- Erstellung eines LKW-Führungskonzepts ist zu empfehlen

Maßnahme:

Durchfahrverbot für LKW über 3,5 t mit entsprechenden Zusatzzeichen:

- Verminderung der Lärmbelastung und Verbesserung der Verkehrssicherheit für Radfahrer
- **Durchfahrverbot für LKW über 3,5 t ist zu empfehlen**



Beispiel Dresden

Quelle:
<http://www.dresden.de/de/stadtraum/umwelt/umwelt/luft/luftreinhalteplan-2011/lkw-verbot.php?shortcut=lkw-verbot>

Exkurs: Änderung der Verkehrsorganisation

Maßnahme:

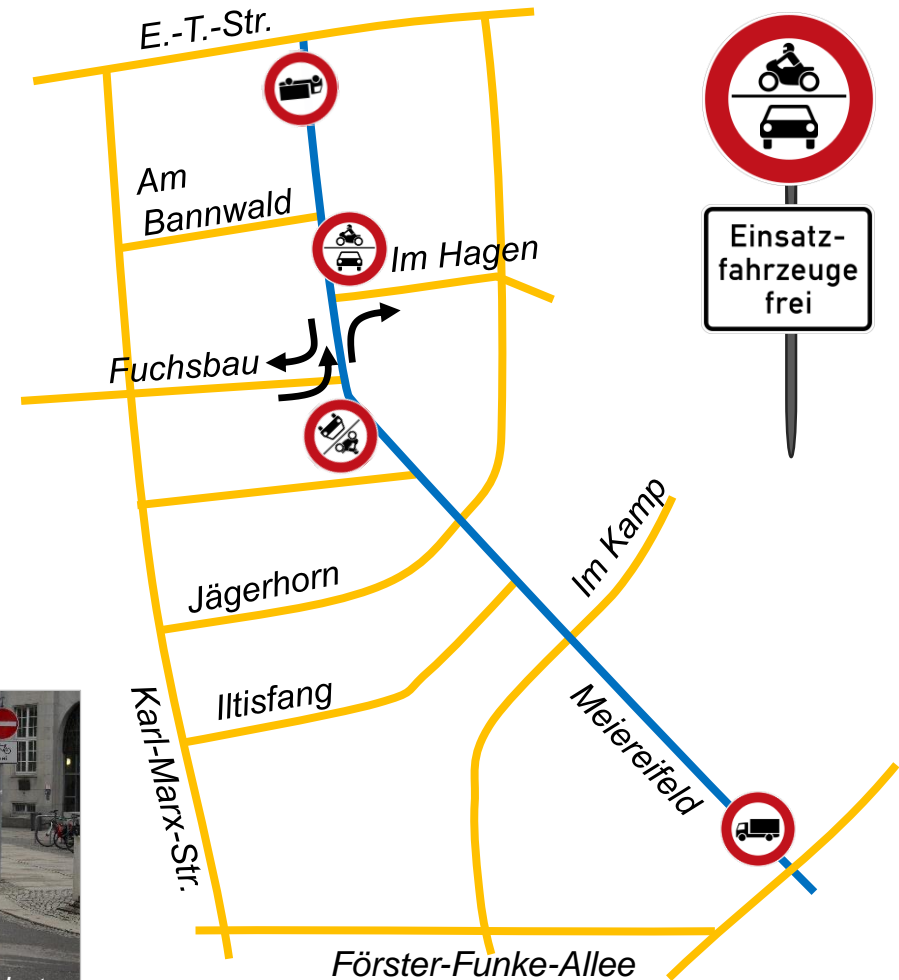
- Durchfahrverbot für LKW
- Durchfahrverbot für Kraftfahrzeuge Richtung Zehlendorfer Damm nach Knotenpunkt Meiereifeld/Fuchsbau
- Durchfahrverbot Richtung E.-T.-Str. nach Knotenpunkt Meiereifeld/Im Hagen
- Fahrbahnmarkierung zur Verdeutlichung der „unechten Einbahnstraße“ → Radfahrer und Einsatzfahrzeuge frei

Vorteile:

- deutliche Reduzierung des Durchgangsverkehrs
- Einschränkung der Funktion „Sammelstraße“

Nachteile:




- leichte Erhöhung der Verkehrsbelastung im Nebennetz zu erwarten
- Umwegfahrten für Anwohner

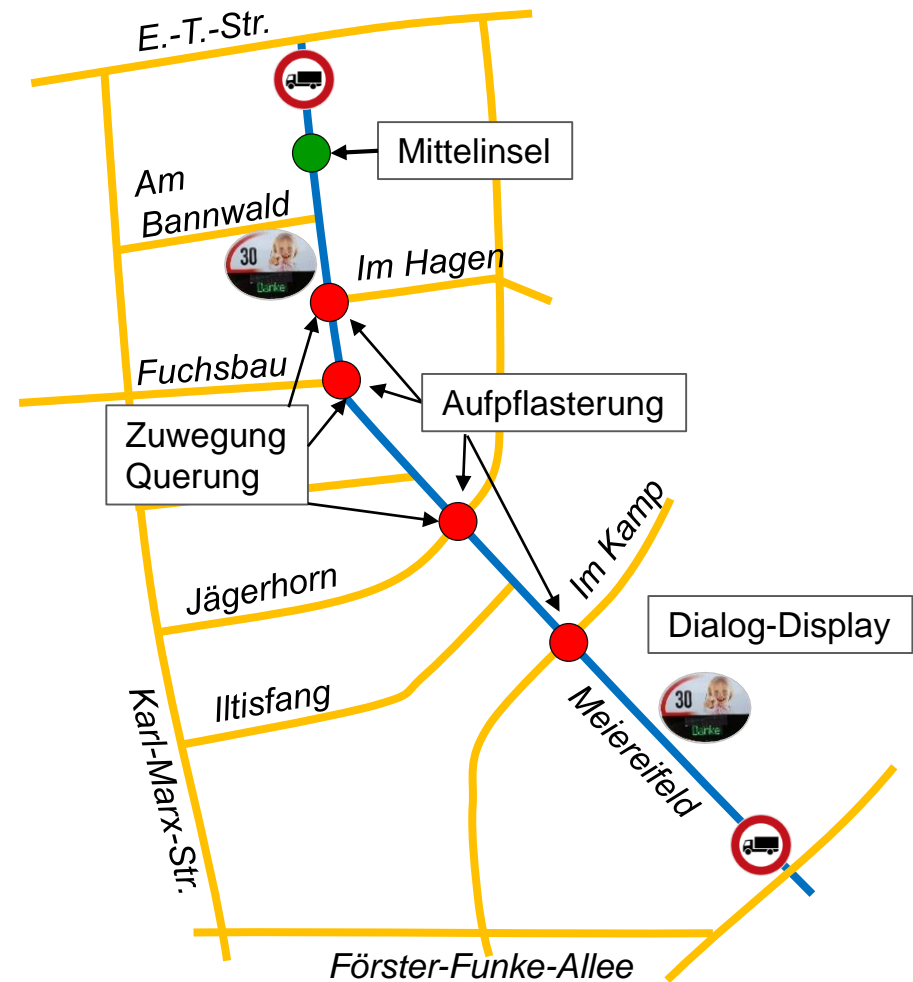


3

Fazit

Übersicht empfohlene Maßnahmen

- Durchfahrverbot für LKW über 3,5 t 
- Mittelinsel auf Höhe Bannwald 
- Schaffung von Zuwegungen zum Queren des Meiereifelds an den Knotenpunkten Im Hagen, Fuchsbau und Jägerhorn
- Aufpflasterung an Knotenpunkten: 
 - verschiedene bauliche Ausführungen möglich (Teilaufpflasterung/Plateaufpflasterung)
 - je nach finanziellen Möglichkeiten mind. an rot gekennzeichneten Knotenpunkten
- 2 Dialog-Displays: jeweils im Eingangsbereich beider Fahrtrichtungen
- optische Fahrbahneinengung durch Pflasterstreifen am Fahrbahnrand



Ausblick

Meiereifeld/Uhlenhorst:

- Die in der Analyse ermittelten Defizite stellen klaren Handlungsbedarf dar und erfordern die Umsetzung/Weiterverfolgung und Vertiefung der aufgezeigten Maßnahmen.
- Das LKW-Durchfahrverbot sollte weiterhin stringent von der Gemeinde Kleinmachnow verfolgt werden.
- Die Reduzierung der Lärmbelastung sollte im Kontext der Gemeindestruktur betrachtet werden und ein LKW-Führungskonzept erstellt werden.
- Eine Erhebung zum Durchgangsverkehr verbessert die Entscheidungsgrundlage für verkehrsorganisatorische Maßnahmen.
- Die Erreichbarkeit für Ver- und Entsorgungsfahrzeuge ist – unabhängig von der Art und vom Umfang von Maßnahmen – stets zu gewährleisten.
- Die Betrachtung Meiereifeld/Uhlenhorst ist als Teiluntersuchung eines notwendigen Gesamtkonzepts für die Gemeinde Kleinmachnow zu verstehen. Verkehrsorganisatorische Maßnahmen sind stets im Gesamtkontext eines integriertes Verkehrskonzepts für das gesamte Gemeindegebiet zu betrachten.

Danke für die Aufmerksamkeit

Fragen