

Begründung zum Gestaltungsbeschluss zum Umbau der Fontanestraße im Abschnitt Marwitzer Straße bis Parkstraße

1. Anlass und Ziel

Gemäß dem Verkehrsentwicklungsplan 2010 der Stadt Hennigsdorf ist der Straßenzug Fontanestraße / Edisonstraße mit einer Länge von ca. 2,3 km die wichtigste innerstädtische kommunale Hauptverkehrsstraße in der Stadt. Sie durchquert die Stadt von der Marwitzer Straße im Norden bis zur Spandauer Allee im Süden und erschließt das Stadtzentrum.

Neben dem immer schlechter werdenden Bauzustand der Straße sind vor allem die starke Lärmbelastung der anliegenden Wohnbebauung, der fehlende Baumbestand, die mangelhafte Führung der Radfahrer, die Unfallgefährdung der Fußgänger und Radfahrer besonders an den Knotenpunkten, die fehlenden Querungsanlagen, die mangelnde Barrierefreiheit, der hohe Parkdruck, die fehlende städtebauliche Integration und die Auflagen der Straßenverkehrsbehörde aufgrund des Inkrafttretens neuer Bestimmungen aus der Straßenverkehrsordnung (StVO) 2013 wesentliche Gründe, die eine grundhafte Erneuerung erfordern.

Bereits in der Verkehrsentwicklungsplanung 2010 wurden diese vielfältigen Mängel benannt und Maßnahmen zur Beseitigung dieser Mängel vorgeschlagen.

Die Fontanestraße ist deshalb auch Bestandteil der Projektliste des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (INSEK) 2014. Das INSEK definiert im Handlungsfeld Infrastruktur / Verkehr für den Bereich der Fontanestraße / Edisonstraße ein Bündel von Maßnahmen. Diese lassen sich zusammenfassen unter dem Ziel „Grundhafte Erneuerung der Fontanestraße / Edisonstraße einschließlich des barrierefreien und verkehrssicheren Ausbaus der Knotenpunkte unter Berücksichtigung der Neuorganisation des Radverkehrs“. Die Lösung der unterschiedlichen Problemlagen kann nur durch ein gestalterisches und funktionales integriertes Gesamtkonzept erfolgen.

Mit der grundhaften Erneuerung und Umgestaltung der Fontanestraße / Edisonstraße sind daher folgende Ziele verbunden:

- Städtebauliche Integration der Fontanestraße / Edisonstraße in den Stadtkörper und Aufhebung bzw. Reduzierung der trennenden Wirkung. In diesem Zusammenhang sind unter anderem die Aspekte Querschnittsgestaltung (Reduzierung der Fahrstreifenbreite), Straßenraumgestaltung und ruhender Verkehr zu untersuchen.
- Sichere und eindeutige Führung der Radfahrer durch Radfahrstreifen oder Schutzstreifen und Wegfall des sonstigen Radweges.
- Neuorganisation der Knotenpunkte entsprechend den Anforderungen der StVO.
- In diesem Zusammenhang ist auch zu untersuchen, inwiefern die Knotenpunkte als klassische Kreuzungsbereiche ausgebildet werden müssen oder ob alternativ auch die Errichtung von kleinen Kreisverkehren (auch aus Lärmschutzgründen) realisierbar ist.
- Verbesserung der Verkehrssicherheit an den Knotenpunkten und Einmündungsbereichen der Tempo 30 Zonen in den Wohngebieten.
- Die durchgängige Berücksichtigung der Barrierefreiheit.
- Die Verbesserung der Querungsmöglichkeiten.
- Schaffung der baulichen Voraussetzungen für die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h.

Mit einer den vorgenannten Zielen entsprechenden Umgestaltung erfolgt eine Erhöhung des Komforts, der Funktionalität und der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer. Die Maßnahmen leisten außerdem einen Beitrag zur Lärminderung und damit zur Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität.

Um zu einer zügigen Planung und Umsetzung zu kommen, hat die Stadt Hennigsdorf die grundhafte Erneuerung der Fontanestraße 2017 auf die Maßnahmenliste zum Förderantrag „Aktive Stadtzentren“ (ASZ II) gesetzt.

Die Bestandsaufnahme und Analyse wurde zunächst für den gesamten Straßenzug Fontanestraße / Edisonstraße durchgeführt. Die Planung wurde im Verlauf des Planungs- und Beteiligungsprozesses vorerst auf den Abschnitt Marwitzer Straße bis Parkstraße (Anlage 1) beschränkt. Maßgebliche Gründe dafür waren

- der Beschluss zum Verkehrsentwicklungsplan 2010,
- der Klärungsbedarf mit dem Landesbetrieb Straßenwesen,
- die Fortschreibung des Parkraumkonzeptes Rathenauviertel sowie
- die noch nicht definierte Entwicklung der nicht mehr betriebsnotwendigen Flächen der Bombardier Transportation GmbH.

2. Machbarkeitsstudie / Variantenuntersuchungen

Ende 2016 wurde eine Machbarkeitsstudie zum Umbau der Fontanestraße von der Marwitzer Straße bis zur Edisonstraße an das Planungsbüro Richter Richard in Auftrag gegeben.

Nach einer umfangreichen Bestandsanalyse für den gesamten Straßenzug u.a. mit der Prüfung unterschiedlicher Knotenpunktvarianten (Kreisverkehr, Ampelkreuzung, Kreuzung ohne Signalisierung) wurden in einem ersten Schritt folgende unterschiedliche Führungsformen für den Radverkehr auf Umsetzbarkeit geprüft:

- die Anlage von Schutzstreifen mit und ohne Gehweg "Radfahrer frei"
- die Anlage von Radfahrstreifen
- die Anlage eines durchgehenden einseitigen Zweirichtungsradwegs

Der einseitige Zweirichtungsradweg wurde jedoch aufgrund nicht lösbarer Konflikte (z.B. Platzmangel in städtebaulichen Engstellen, Querungserfordernisse für Radfahrer) nicht weiter verfolgt.

Als Vorzugsvariante wurde die Radfahrerführung mit Schutzstreifen empfohlen, da der Schutzstreifen nach eingehender Untersuchung die einzige realisierbare Variante darstellt und bis auf das Aussetzen des Schutzstreifens im Bereich der Bushaltestellen über die gesamte Länge der Fontanestraße umsetzbar ist.

Die Straßenbreite beträgt bei dieser Variante 7,50 m incl. beidseitiger Schutzstreifen von je 1,50 m. Damit bleibt eine Restfahrbahnbreite von 4,50 m. Dies entspricht den Anforderungen der Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA). Dazu kommt einseitiges oder beidseitiges Parken. Ein Parkstreifen ist 2,00 m breit zuzgl. 0,50 m Sicherheitsabstand zum Schutzstreifen. Die Fußwege sollten mind. 1,80 m breit sein zuzgl. 0,50 - 0,75 m Sicherheitsstreifen. Mit beidseitigem Parken würde ein Straßenraum von 17,10 m - 17,60 m (ohne Grün-/ Baumstreifen) benötigt werden.

3. Beteiligungen

Im Prozess der Erarbeitung der Machbarkeitsstudie fanden folgende Beteiligungen statt:

- Abstimmung mit der Hennigsdorfer Wohnungsbaugesellschaft und der Wohnungsgenossenschaft Hennigsdorf am 04.07.2017
- 1. Bürgerbeteiligung am 18.07.2017
- Veranstaltung für die Stadtverordneten zur Vorstellung der Planung am 14.03.2018
- 2. Bürgerbeteiligung am 16.05.2018
- Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde am 20.04.2018

Die wesentlichsten Ergebnisse aus der 1. Bürgerbeteiligung für den Abschnitt von der Marwitzer Straße bis zur Parkstraße waren:

- Radfahrstreifen oder Radwege sind die bevorzugtere Lösung, Schutzstreifen sollten nur zum Einsatz kommen, wenn die Kernfahrbahn deutlich breiter ist.
- Die Verbesserung der Sichtbeziehungen unter Wegfall von Stellplätzen wird mitgetragen.
- Eine Veränderung der Querungssituation am Havelplatz wird ausdrücklich begrüßt.
- Der Erhalt der lockeren offenen Grünstruktur wird begrüßt.

Damit fand die o.g. Vorzugsvariante keine Zustimmung in der 1. Bürgerbeteiligung.

4. Alternativvarianten

In Auswertung der 1. Bürgerbeteiligung wurden 4 weitere Alternativen zur Führung des Radverkehrs untersucht und deren Auswirkungen auf straßenverkehrsrechtliche Abhängigkeiten, Straßenaufteilung, Flächenverbrauch und daraus entstehender Wirkungen und dem Parkstandangebot aufgezeigt. Diese Varianten sind wie folgt gekennzeichnet:

- **Variante 1 – Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Gehweg mit "Radfahrer frei"**
Für die Fahrbahn wird eine Breite von 7,50 m angesetzt, die Gehwege weisen eine Breite von mindestens $\geq 2,60$ m auf. Die vorgegebene Fahrbahnbreite ermöglicht dabei zum einen die Mischnutzung der Fahrbahn durch Radfahrer und Kraftfahrzeuge, ermöglicht gleichzeitig aber bei Bedarf die richtlinienkonforme Abmarkierung von beidseitigen Schutzstreifen in jeweils 1,50m Breite.
- **Variante 2 – Schutzstreifen**
Die nach Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA) erforderliche Fahrbahnbreite (7,50 m) wurde von den Bürgern als nicht ausreichend erachtet. Aus diesem Grund wird bei der Anlage von Schutzstreifen (beidseitig 1,50 m) bei einer Gesamtfahrbahnbreite von 8,00 m angesetzt, sodass zwischen den Schutzstreifen eine Mittelfahrbahnbreite von 5,00 m verbleibt.
- **Variante 3 – Radfahrstreifen**
Die Anlage von Radfahrstreifen wurde unter der Prämisse, dass möglichst wenig Parkstände entfallen, erneut geprüft. Die Fahrbahnbreite wird entsprechend den in der ERA gegebenen Regemaßen mit 5,50 m Breite zwischen den 1,85 m breiten Radfahrstreifen angesetzt, was zu einer Gesamtfahrbahnbreite von 9,20 m führt.
- **Variante 4 – Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn u. Radweg ohne Benutzungspflicht**
Die Fahrbahnbreite orientiert sich an der Breite zwischen den Haltekanten der Bushaltestellen (7,20 m). Der Ausbau der Nebenanlagen erfolgt nach den Regemaßen der ERA. Die nichtbenutzungspflichtigen Radwege werden an Kreuzungen und Einmündungen auf die Fahrbahn rückgeführt werden.

Alle 4 Varianten wurden im April 2018 mit der für die straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen zuständigen Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Oranienburg vorbesprochen. Im Ergebnis ist aus heutiger Sicht folgendes festzustellen:

- Bei der **Variante 1** werden nach derzeitiger Rechtslage **keine Probleme** bei der Umsetzung gesehen. Für eine Anordnung des Zeichens „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“ sind keine Zählungen der Fußgänger notwendig. Die Fahrbahnbreite von 7,50 m ist eigentlich überdimensioniert, ist aber im Hinblick auf die ggf. später erfolgende Abmarkierung eines Schutzstreifens zu rechtfertigen. Auch ist bei späterer Abmarkierung von Schutzstreifen mit dieser Fahrbahnbreite noch zu rechtfertigen, dass der Gehweg für die Radfahrer frei bleibt.
- Bei einer Fahrbahnbreite von 8,00 m mit Schutzstreifen (**Variante 2**) wäre die Benutzung des Gehweges durch die Radfahrer nicht mehr gerechtfertigt. Eine diesbezügliche Anordnung kann nicht in Aussicht gestellt werden.
- Die Straßenhierarchie sollte für den Nutzer aufgrund der Gestaltung und der Breite der Verkehrsräume ersichtlich sein. **Variante 3** widerspricht diesem Grundprinzip und ist daher nicht zu empfehlen.
- Die **Variante 4** sollte auf keinen Fall weiter verfolgt werden.

Eine umfassende Beschreibung der Variante 1 inklusive der Systemschnitte für unterschiedliche Straßenabschnitte ist als Anlage 3 beigefügt. Im Vergleich der Bewertung der Varianten nach Kriterien ergibt sich folgendes Bild:

Tab. 6.2: Gegenüberstellung der Bewertungskriterien

	Bestand	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4
Empfehlungen/ Richtlinien	■	■	■	■	■
Unversiegelte Fläche	■	■	■	■	■
Parkstandbilanz	■	■	■	■	■
Flexibilität	■	■	■	■	■
Fußverkehr/Radverkehr	■	■	■	■	■
Wirtschaftlichkeit	■	■	■	■	■
Gestaltungspotenzial	■	■	■	■	■

■ gut ■ zufriedenstellend ■ unzureichend

Deutlich wird anhand der Tabelle, dass Variante 3 und Variante 4 deutlich gegenüber Variante 1 und 2 abfallen. Von einer Umsetzung der Varianten 3 und 4 wird deshalb dringend abgeraten. Auch Variante 1 und 2 sind nicht ohne Einschränkungen, aber kein Kriterium ist als Ausschlusskriterium unzureichend zu werten.

Im Abgleich mit dem höchsten Grünflächenanteil und des damit verbundenen klimatischen und wassersensiblen Gestaltungspotenzials liegt die Variante 1 mit deutlichem Vorsprung vorn. Die Variante 1 hat zudem den Vorteil, dass sie an unterschiedliche Radverkehrsführungen, Mischverkehr und Gehweg mit Zusatz "Radfahrer frei" sowie Schutzstreifen angepasst werden kann. Negativ zu bewerten ist die Mitnutzung des Gehwegs durch Radfahrer.

Variante 2 ist aufgrund der Fahrbahnbreite von 8,00 m hinsichtlich der Anpassbarkeit an Systemvarianten unflexibler. Die Radverkehrsführung kann aber auf der Fontanestraße zwischen Marwitzer Straße und Parkstraße durchlaufen. Ein besonderer Vorteil ist das geringe Konfliktpotenzial des Radverkehrs mit dem Fußverkehr, was die Attraktivität von Variante 2 erhöht. Negativ zu bewerten ist der Verlust an Grünflächen, der sich hauptsächlich aus der breiteren Fahrbahn ergibt, auch wenn die Differenz nur 0,50 m beträgt.

Damit verbleiben zwei Varianten, aus denen die Vorzugsvariante gewählt werden kann. Aus Sicht der Gutachter wäre **Variante 1** wegen der größeren Flexibilität und damit auch der größeren Zukunftsfähigkeit Variante 2 vorzuziehen.

5. Weiteres Vorgehen

- Weiterführung der Planung einschließlich Kostenermittlung (2018/2019)
- Förderantragstellung (Herbst 2018)
- Projektbeschluss (2019)