

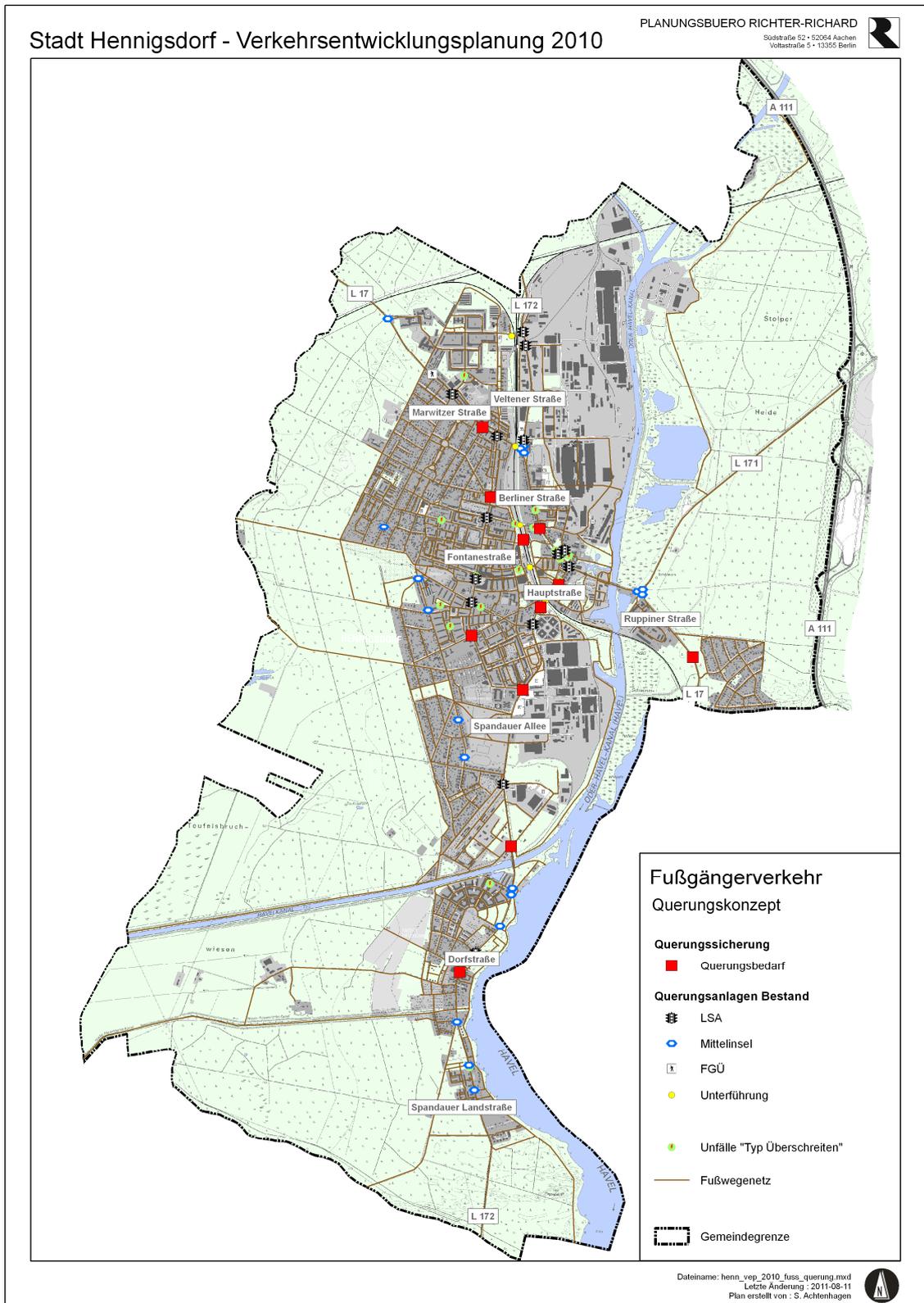
Stadt Hennigsdorf

Verkehrsentwicklungsplanung
2010

Handlungskonzept Fußgängerverkehr



Abbildung 4.1: Bestand und weiterer Bedarf an Querungsanlagen für den Fußgängerverkehr



4.3 Handlungskonzept

Ziel des Handlungskonzepts ist eine bedarfsgerechte, sichere und fußgängerfreundliche Infrastruktur an Querungsanlagen. Die dargestellten Empfehlungen sind als Prüfaufträge zu verstehen, die aus Sicht der Fußgängerverkehrsplanung eine Verbesserung darstellen. Eine endgültige Festlegung der Maßnahmen kann erst nach Erhebung des querenden Fußgängerverkehrs und im Zusammenspiel mit dem Straßenbaulastträger und der Straßenverkehrsbehörde erfolgen.

4.3.1 Einrichtung punktueller Querungssicherungen

Mit Vor-Ort-Beobachtungen sind an den in Kapitel 4.2 vorab identifizierten Querungsstellen die Fußgängerbeziehungen zu prüfen und an den nachfragestärksten Querungsrelationen bedarfsorientierte Querungsanlagen einzurichten.

In Tabelle 4.2 sind in Abhängigkeit vom Fußgängerquerverkehr und der Fahrbahntrennung jeweils geeignete Maßnahmen zur Sicherung der punktuellen Querungsbedarfe nach den RASt zusammengefasst. Besonders bewährt hat sich die Kombination von Mittelinseln und baulichen Elementen, wie Verschmälerung/ Einengung der zu querenden Fahrstreifen, Vorziehen der Seitenräume und Parkverbote im Bereich der Querungsstelle.

Der Querungsbedarf auf der Ruppiner Chaussee könnte durch eine Verlängerung des Gehweges entlang der westlichen Fahrbahnseite in Richtung Berlin reduziert werden. Besucher aus Hennigsdorf müssten dann nicht mehr die Fahrbahn queren und zukünftige Ansiedlungen in Neubrück würden von dieser Gehwegverbindung ebenfalls profitieren. Bei der Maßnahmenprüfung ist auch die Möglichkeit einer beidseitig durchgehenden Anbindung bis zur S-Bahn Station Berlin Heiligensee einzubeziehen.

Mit steigendem Fußgängerquerverkehr (speziell im Zuge wichtiger Fußwegverbindungen) und einem hohen Anteil der besonders schutzbedürftigen Kinder, älteren und mobilitätseingeschränkten Personen ist eine Bevorrechtigung der querenden Fußgänger anzustreben.

Tabelle 4.2: Geeignete Maßnahmen zur punktuellen Querungssicherung (nach RASt)

Straße mit punktuellm Querungsbedarf	Mitteltrennung Fahrbahn	Fußgängerquerverkehr		
		Schwach 50 Fg/h	Mittel 100 Fg/h	Stark 300 Fg/h
Marwitzer Straße	ja	2	3	5
	nein	1	1	1
Dorfstraße	ja	2	2	3
	nein	-	-	1
Ruppiner Chaussee	ja	2	3	5
	nein	1	1	1
Fontanestraße	ja	2	2	3
	nein	-	-	1
Hauptstraße	ja	2	4	5
	nein	1	1	1

Straße mit punktuellm Querungsbedarf	Mitteltrennung Fahrbahn	Fußgängerquerverkehr		
		Schwach 50 Fg/h	Mittel 100 Fg/h	Stark 300 Fg/h
Berliner Straße	ja	2	3	5
	nein	-	1	1
Neuendorfstraße	ja	2	4	5
	nein	1	1	1

1 = Fußgänger-Lichtsignalanlage; 2 = Mittelinsel; 3 = Mittelinsel kombiniert mit Fußgängerüberweg; 4 = Mittelinsel kombiniert mit Fußgängerüberweg und baulichen Maßnahmen; 5 = Mittelinsel kombiniert mit Fußgänger-Lichtsignalanlage.

4.3.2 Überprüfung der Querungssituation an Fußgänger-LSA

Im Rahmen des Querungskonzepts sollte eine Analyse der Querungssituationen/ -verhalten und registrierten Fußgängerunfälle im Bereich der vorhandenen Fußgänger-LSA Berliner Straße (Seilerstraße und Kirchstraße), Schulstraße und Fontanestraße durchgeführt werden.

In Abhängigkeit der Prüfergebnisse sind folgende Maßnahmen zur Verbesserung der Querungssicherheit und dem Verhalten querender Fußgänger in Betracht zu ziehen:

- Steigerung der Akzeptanz und Verringerung der Anzahl von Rotlichtverstößen durch Reduzierung der Wartezeiten,
- Verkehrserziehung zum richtigen Querungsverhalten und ggf. Überwachung,
- Verkürzung der Umwege für Fußgänger (Erreichbarkeit Querungsstelle), Beachtung der Wunschlinien (kürzeste Verbindung zwischen den Zielen), Sicherung "abkürzender" Fußgänger durch Absperrgitter zur Fahrbahn,
- Gewährleistung einer sehr guten Erkennbarkeit der LSA (Sicht, Beleuchtung),
- Anordnung von VZ 133 (Fußgänger) oder VZ 136 (Achtung Kinder) ggf. mit Zusatzzeichen zur Entfernungsangabe,
- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h im Umfeld der LSA.

Eine Fußgängerschutzanlage soll nach den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) grundlegend mit einem Abstand von mindestens 200 m Länge zum nächstgelegenen Knotenpunkt eingerichtet werden. Insbesondere in der Nähe von vorfahrtgeregelten Knotenpunkten kann eine Signalisierung des gesamten Knotenpunktes oft die bessere Lösung anstatt einer singulären Fußgänger-LSA darstellen. Bei einer weiteren Unfallauffälligkeit an der Fußgänger-LSA Berliner Straße/ Seilerstraße trotz Zusatzmaßnahmen ist auch eine Verlegung der bestehenden Anlage in die Einmündung Seilerstraße zu prüfen.

Vor dem Hintergrund einer möglichen Umwidmung der Schulstraße zur Landesstraße (verbunden mit einem steigenden Kfz-Verkehrsaufkommen und kleineren Zeitlücken im Fahrzeugstrom) wird die Gewährleistung eines fußgängergerechten und verkehrssicheren Betriebs der bestehenden Fußgänger-LSA von wachsender Bedeutung sein.

4.3.3 Durchführung eines Querungsaudits

Im Rahmen des Querungskonzepts ist die schrittweise Durchführung eines qualitativen Querungsaudit (Begehung und Prüfung der bestehenden Querungsanlagen, insbesondere der Mittelinseln) zu empfehlen. Dabei sind vordergründig:



- vor Ort gestellten Sicherheitsanforderungen:
 - Notwendigkeit der Bevorrechtigung des Fußgängerquerverkehrs durch zusätzliche Einrichtung von Zebrastreifen (nicht außerorts) oder Fußgänger-LSA,
 - Erkennbarkeit und Sichtverhältnisse im Bereich der Querungsanlage,
- der Ausbaustandard (Breite und Tiefe der Warteflächen),
- und die Barrierefreiheit (Bordsteinabsenkungen, Bodenindikatoren) zu prüfen.

Einrichtung von Fußgängerüberwegen (FGÜ) an Mittelinseln

Insbesondere in schwach belasteten Straßen mit geringem Querungsaufkommen sinkt die Akzeptanz von Fußgängerüberwegen. Innerhalb von Tempo 30-Zonen sind sie in der Regel entbehrlich. Im Zuge von Hauptverkehrsstraßen mit Geschwindigkeiten größer 50 km/h und Ortseingangsbereichen sind sie als kritisch einzustufen (Konflikte im Längsverkehr verursacht durch abrupte Bremsvorgänge). Demnach sind keine FGÜ einzurichten im Bereich der

- Mittelinsel Marwitzer Straße (Ortseingangsbereich),
- Mittelinsel Veltener Straße (Ortseingangsbereich),
- Mittelinsel Tucholskystraße (Tempo 30-Zone),
- Und der Mittelinsel Brandenburgische Straße (Tempo 30-Zone).

In Tabelle 4.3 sind für die übrigen Hennigsdorfer Mittelinseln die möglichen Einsatzbereiche von Zebrastreifen in Abhängigkeit vom Fußgängerquerverkehr nach den RASSt ermittelt. Im Auditverfahren sind diese Einsatzbereiche in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde durch fundierte Angaben über die Anzahl der querenden und besonders schutzbedürftigen Fußgänger (Kinder, ältere und mobilitätseingeschränkte Personen) zu spezifizieren.

Tabelle 4.3: Einsatzbereich von Fußgängerüberwegen an bestehenden Mittelinseln (nach RASSt)

Straße mit Mittelinsel	Fußgängerquerverkehr		
	Schwach 50 Fg/h	Mittel 100 Fg/h	Stark 300 Fg/h
Dorfstraße/ Am Yachthafen	2	4	1
Dorfstraße/ Ringpromenade	2	3	1
Spandauer Landstraße/ Oberjägerweg	2	2	4
Spandauer Landstraße/ Am Gehölz	2	2	4
Spandauer Landstraße/ Waldmeisterstraße	2	2	4

1 = Fußgänger-Lichtsignalanlage; 2 = Mittelinsel; 3 = Mittelinsel kombiniert mit Fußgängerüberweg; 4 = Mittelinsel kombiniert mit Fußgängerüberweg und baulichen Maßnahmen; 5 = Mittelinsel kombiniert mit Fußgänger-Lichtsignalanlage.

An den Mittelinseln der Spandauer Landstraße sind nur bei starkem Fußgängerquerverkehr zusätzliche Zebrastreifen anzulegen. In der Dorfstraße ist dies bei einem mittleren Fußgängerquerverkehr der Fall. Bedingt durch die Naturbadestelle in Nieder Neuendorf ist an den Mittelinseln im Bereich der Einmündung Straße Am Yachthafen mit einer Häufung an querenden Kindern zu rechnen, so dass auch ein insgesamt eher schwaches Querungsaufkommen die Anlage eines FGÜ rechtfertigen kann. Bei starkem Querverkehr wäre eine Fußgänger-LSA vorzusehen. Bei einem

schwach ausgeprägten Querungsbedarf stellen sich alle Mittelinseln derzeit als ausreichend dar. Unfälle mit Fußgängerbeteiligung sind im Bereich der bestehenden Mittelinseln in den Jahren 2008 bis 2010 nicht zu verzeichnen gewesen.

Fußgängerüberwege gewährleisten nur unter bestimmten Voraussetzungen ein hohes Sicherheitsniveau für querenden Fußgänger. Dazu bedarf es insbesondere den Einsatz folgender Gestaltungs- und Ausstattungsmerkmale:

- auffällige Beschilderung und Markierung der Querungsstelle,
- gute Erkennbarkeit/ Sichtbeziehungen an den Warteflächen,
- keine Verdeckung durch parkende Kfz,
- gute Beleuchtung,
- keine stark überhöhten Kfz-Geschwindigkeiten.

Werden alle genannten Kriterien erfüllt, können Zebrastreifen genauso verkehrssicher wie Fußgänger-LSA sein. Sofern ein Kriterium nicht eingehalten werden kann, sollte auf die Anlage eines Fußgängerüberwegs verzichtet werden.

Bevor ein FGÜ endgültig eingerichtet wird, sollten zunächst Anreize zur gebündelten Querung geschaffen bzw. die Querungsbedingungen durch Vorziehen der Bordsteinkante, Einengungen der nutzbaren Fahrbahnbreite verbessert werden. Bei der Anlage von Fußgängerüberwegen sind die Bestimmungen der R-FGÜ 2001 zu beachten.

Markierung von Zebrastreifen Kreisverkehr Marwitzer Straße/ Veltener Straße

Zur Verdeutlichung der Vorfahrtsverhältnisse, Schaffung eines hohen Sicherheitsniveaus querender Fußgänger und Verringerung der Barrierewirkung für Blinde und Sehbehinderte sollte die Ausstattung der Zufahrten des Kreisverkehrs Marwitzer Straße/ Veltener Straße mit Fußgängerüberwegen (Markierung von Zebrastreifen VZ 295 StVO) in Abhängigkeit vom Verkehrsaufkommen geprüft werden. Eine bewährte und verkehrssichere Lösung ist hierbei die Kombination von Radfahrerfurt und Fußgängerüberweg.

Am Kreisverkehr Ruppiner Straße kann auf die zusätzliche Einrichtung von Fußgängerüberwegen verzichtet werden, da hier ein geringes Fußgängeraufkommen zu verzeichnen ist.

Rathenaustraße - Übergang zur Havelpassage

In der Rathenaustraße ist die Gestaltung der Pflasterung im Bereich der Einmündung Havelpassage hinsichtlich Barrierefreiheit zu prüfen. Je nach Bedarf sind Maßnahmen zur Verbesserung der Querungsmöglichkeit für gehbehinderte und sehgeschädigte Personen zu prüfen.

4.3.4 Querungssicherung an konfliktträchtigen Kreuzungen/ Einmündungen

Die Maßnahmenempfehlungen sind vor deren Umsetzung im Detail zu prüfen und mit dem Straßenbaulastträger und der Straßenverkehrsbehörde abzustimmen. Die Belange der übrigen Verkehrsträger (Kfz, ÖPNV, Radverkehr) sind bei der Planung zu berücksichtigen.

An vorfahrtgeregelten Kreuzungen/ Einmündungen sind aus Sicherheitsgründen in Zufahrten mit hohen Kfz-Verkehrsstärken, erhöhtem Querungsbedarf und dem gehäuftem Auftreten besonders schutzbedürftiger Fußgänger bauliche Querungsanlagen zu empfehlen.

Ein vordringlicher Bedarf an gesicherten Querungsmöglichkeiten wurde für die vorfahrtgeregelten Kreuzungen Spandauer Allee/ Edisonstraße, Fontanestraße/ Schönwalder Straße und Spandauer Allee/ Walter-Kleinow-Ring (Süd) identifiziert.

Spandauer Allee/ Edisonstraße

An der Kreuzung Spandauer Allee/ Edisonstraße ist die Einrichtung eines Linksabbiegefahrstreifens in der südlichen Zufahrt der Spandauer Allee mit vor und dahinter liegenden Mittelinseln zur Querungssicherung (ähnlich der Einmündung Dorfstraße/ Straße Am Yachthafen in Nieder Neuendorf) anzustreben. Der zusätzliche Abbiegefahrstreifen würde gleichzeitig zu einer Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts führen. Zudem wären die Querungsverbindungen zur Bushaltestelle Stadtklubhaus gesichert. Die Maßnahme ist in Abhängigkeit zu der geplanten Entlastung Edisonstraße (Linksabbiegeverbot im Rahmen des Lärmaktionsplans) zu prüfen.

In der untergeordneten Zufahrt der Edisonstraße ist ebenfalls die Einrichtung einer Querungsanlage anzustreben, die hauptsächlich zur Sicherung der Querungsbeziehungen in Richtung Stadtklubhaus dient.

Eine Signalisierung des Knotenpunkts mit Einrichtung von gesicherten Fußgängerfurten in der Spandauer Allee ist in Erwägung zu ziehen, wenn trotz Maßnahmenumsetzung die Kreuzung weiterhin ein Unfallschwerpunkt ist.

Fontanestraße/ Schönwalder Straße

An der Kreuzung Fontanestraße/ Schönwalder Straße ist in den Zufahrten der Fontanestraße eine Verbesserung der Querungsmöglichkeiten anzustreben. Zusätzlich sollten für die Fußgänger Anreize zur gebündelten Querung der Fontanestraße vor und hinter der Kreuzung Schönwalder Straße geschaffen werden. Dies kann durch folgende Maßnahmen erreicht werden:

- baulich vorgezogene Seitenräume in Kombination mit Maßnahmen gegen parkende Fahrzeuge entlang der Fontanestraße,
- Einrichtung von Mittelinseln entlang der Fontanestraße und/ oder
- Fahrbahneinengungen an den Querungsstellen
- oder (alternativ) die Einrichtung eines Kreisverkehrs.

Die Kreuzung Fontanestraße/ Schönwalder Straße zählt zu den Unfallschwerpunkten in Hennigsdorf an dem zahlreiche Einbiegen/ Kreuzen-Unfälle zu verzeichnen sind. Hierbei ist der geradlinige Verlauf der Schönwalder Straße, die innerhalb einer Tempo 30-Zone liegt, als problematisch anzusehen, da die Wartepflicht von einbiegenden und kreuzenden Fahrzeugen nicht eindeutig erkannt oder missachtet, was sich unfallbegünstigend auswirkt.

Zur Verdeutlichung der besonderen Verkehrssituation und Vorfahrtverhältnisse (Beginn und Ende der Zonenregelung) ist eine Aufpflasterung der Einfahrtbereiche (Gehwegüberfahrt) in die Schönwalder Straße zu prüfen.

Spandauer Allee/ Walter-Kleinow-Ring (Süd)

An der Kreuzung Spandauer Allee/ Walter-Kleinow-Ring sind Anlagen für eine gesicherte Querung der L 172 zu prüfen. Diese leiten sich vordergründig aus den Belangen des Radverkehrs ab (Siche-



rung der Erreichbarkeit des Radfernweges Berlin - Kopenhagen), sind aber auch für den Fußgängerquerverkehr an dieser Stelle von Bedeutung, da die nächstgelegene Querungsmöglichkeit erst 400 m entfernt zu finden ist.

Die Einrichtung einer solitären Mittelinsel in südlicher Lage zum Knotenpunkt ist nicht zu empfehlen, da sie hinter einer Kuppe (Rampenzufahrt Brücke) liegend für Fahrzeugführer nicht ausreichend erkennbar wäre. Die Maßnahmen zur Querungssicherung sollten stattdessen in der nördlichen Zufahrt (Spandauer Allee) der betreffenden Kreuzung vorgenommen werden.

Ergänzend ist ein Verbot von Abbiegebeziehungen (Geradeausfahrgebot), die bauliche Einengung der Zufahrt Erlenweg (Verringerung der Abbiegeradien) und die Zusammenlegung der zwei Fahrstreifen in der Zufahrt Walter-Kleinow-Ring zu prüfen, die insgesamt zu einer kompakten, übersichtlichen und leichter zu querenden Knotenpunktgestaltung beitragen. Der Lieferverkehr aus den Gewerbegebieten ist zu beachten.

4.3.5 Reihenfolge der Umsetzung

Die Umsetzung der punktuellen Querungsanlagen sollte sich nach dem erhobenen Querungsbedarf und der Schutzwürdigkeit, beginnend mit der größten Nachfrage, richten.

Das Querungsaudit ist in Form eines laufenden Verfahrens sukzessive durchzuführen. Parallel dazu ist die Querungssituation der bestehenden Fußgänger-LSA zu prüfen und bei Bedarf mit geeigneten Maßnahmen zu verbessern.

Die Querungssituation an den konflikträchtigen Knotenpunkten Spandauer Allee/ Edisonstraße, Fontanestraße/ Schönwalder Straße und Spandauer Allee/ Walter-Kleinow-Ring (Süd) ist mittel- bis langfristig zu verbessern.