

Informationsnummer: INFO 001/17

Verkehrskonzept Kleinmachnow, hier: Problembereich
Förster-Funke-Allee/Rathausmarkt

- öffentlich -

Bauausschuss

23.01.2017

Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Ordnungsangelegenheiten

25.01.2017

Anlagen

Anlagen:

Anlage 1 „Variante 1 – Optimierung des Bestandes mit Fußgängerschutzanlagen“

Anlage 2 „Variante 2 – Optimierung des Bestandes / Minikreisverkehr“

Anlage 3 „Variante 3 – Dreistreifiger Ausbau mit Fußgängerschutzanlagen“

Anlage 4 „Variante 4 – Dreistreifiger Ausbau mit zwei Minikreisverkehren“

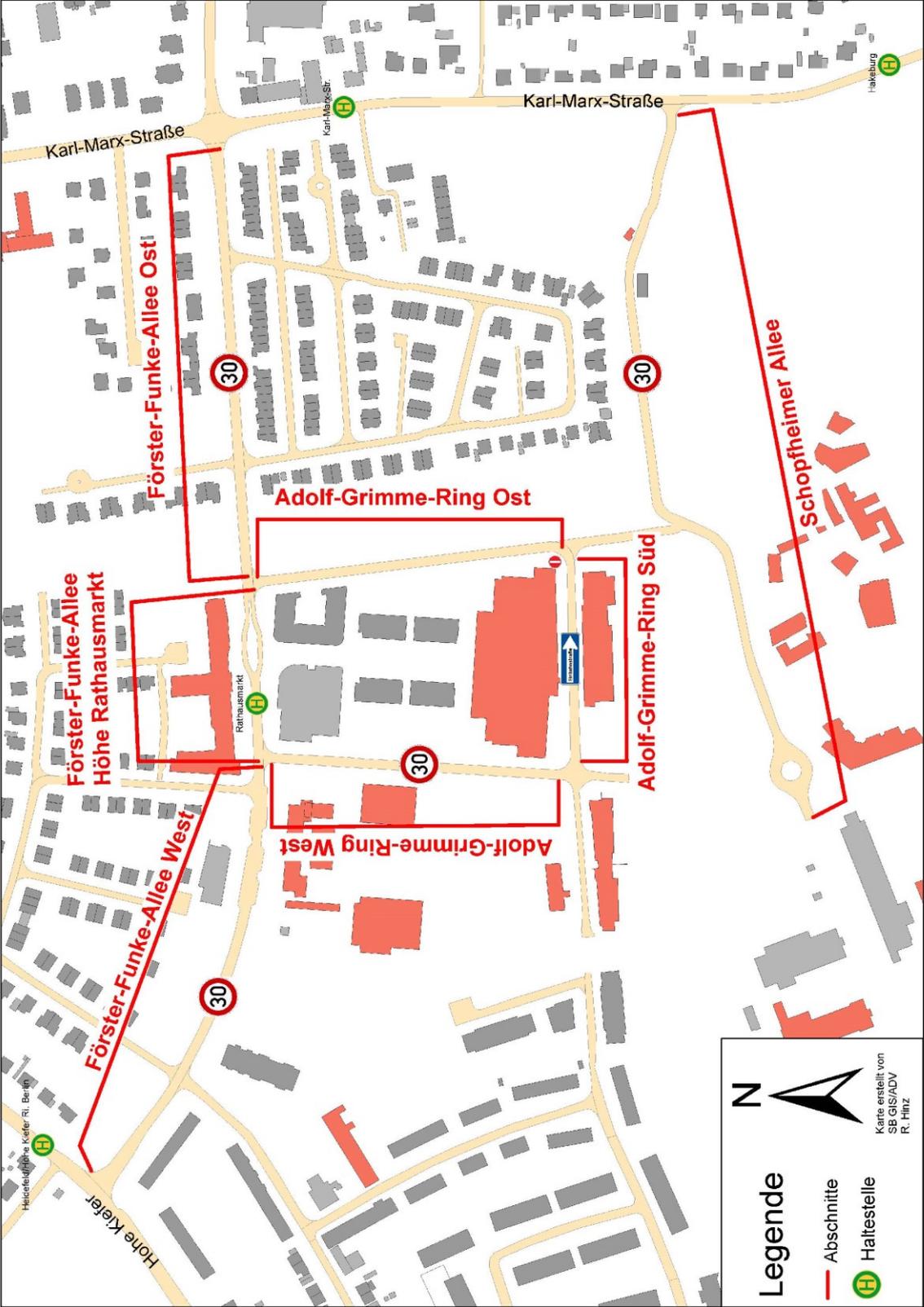
Kleinmachnow, den 16.01.2017

Verkehrskonzept, hier: Problembereich Förster-Funke-Allee / Rathausmarkt

Datengrundlage:

- Lärmaktionsplan 2013, Stufe 2
- Masterplan Fahrrad 2010
- Verkehrsentwicklungsplan 2001 (Entwurf)
- Gemeindeweite Verkehrserhebung 2014
- Ergänzung der Verkehrserhebung im Bereich des Rathausmarktes, 2016
- Lkw-Konzept des Landkreis Potsdam-Mittelmark
- Maßnahmenkatalog II
- Eigene Beurteilung

Bestandsaufnahme:



Bestandsbeschreibung 2017:

Der Straßenzug Förster-Funke-Allee verläuft in Ost-West-Richtung zentral durch die Gemeinde und verbindet den Zehlendorfer Damm mit der Straße Hohe Kiefer. Im zentralen Bereich des Straßenzugs befindet sich der Rathausmarkt, welcher als das Zentrum der Gemeinde zu verstehen ist. Außerdem stellt dieser einen wichtigen Einzelhandelsstandort dar, mit zwei Supermärkten und mehreren Fachgeschäften. Entlang der Straße befinden sich außerdem eine Seniorenpflegeeinrichtung, die Maxim-Gorki-Gesamtschule und, am Adolf-Grimme-Ring, die Grundschule „Auf dem Seeberg“ mit dem Hort „Am Hochwald“. Südlich davon im Bereich der Schopfheimer Allee befinden sich die „Freie Waldorfschule Kleinmachnow“, der „Waldorfkindergarten Am Hochwald“ sowie die Berlin Brandenburg International School (BBIS). Der beschriebene Standort ist somit von herausragender Bedeutung auch als Bildungsstandort und weist einen hohen Anteil schutzbedürftiger Verkehrsteilnehmer auf.

Der Rathausmarkt selbst ist planungsrechtlich als Kerngebiet (MK) festgesetzt und der Bereich nördlich davon als Mischgebiet (MI). Abgesehen davon befinden sich sowohl nördlich als auch südlich des Straßenzuges Wohngebiete, die planungsrechtlich als allgemeines Wohngebiet (WA) festgesetzt sind.

Durch das Verkehrszeichen 274 (= „Zulässige Höchstgeschwindigkeit“) ist die Förster-Funke-Allee mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von Tempo 30 ausgewiesen. Sie gilt gegenüber den einmündenden Straßen als Vorfahrtsstraße. Trotz Tempo 30 greift also nicht die Rechts-vor-Links-Regelung.

Das Verkehrsaufkommen an den Kreuzpunkten an den jeweiligen Enden des betrachteten Bereiches ist durch eine Lichtsignalanlage geregelt. Auf Höhe des Rathausmarktes befindet sich außerdem ein Fußgängerüberweg (= FGÜ = „Zebrastreifen“) mit Mittelinsel, der die nördliche Seite der Bebauung mit dem Rathausmarkt verbindet. Entlang der gesamten Förster-Funke-Allee führen beidseitig getrennte Geh- und Radwege mit unterschiedlichen Breiten.

Beidseitig längs der Förster-Funke-Allee West sind Parkbuchten für den ruhenden Kfz-Verkehr angebracht. Außerdem gibt es ein umfangendes Stellplatzangebot am und um den Rathausmarkt in privatem Besitz (u. a. Eigentümergeinschaft) und im Eigentum der Gemeinde. Der Straßenzug wird direkt über die Haltestellen „Rathausmarkt“ und „Im Kamp“ vom ÖPNV bedient. Aber auch in näherer Umgebung gibt es weitere Haltestellen wie unter anderem die Haltestellen „Karl-Marx-Straße“ und „Heidefeld / Hohe Kiefer“.

Als zentraler Knoten- und Umsteigepunkt des ÖPNV in Kleinmachnow wird die Haltestelle „Rathausmarkt“ von vier Buslinien angefahren. Die Buslinie 622 (zwischen Hildegardstraße / Stahnsdorf und U Krumme Lanke / Berlin), die Buslinie 620 (zwischen S Wannsee Bhf / Berlin und S Teltow Stadt / Gonfrevillestraße) und die Buslinie 623 (zwischen Hildegardstraße / Stahnsdorf und U Oskar-Helene-Heim / Berlin) haben eine Taktzeit von 20 Minuten. Die Haltestelle „Im Kamp“ wird im gleichen Takt bedient, allerdings nicht von den Buslinien 622 und 628 angefahren. Über die Buslinie 628 (zwischen Rathausmarkt und Dreilinden) hingegen wird nur die Haltestelle „Rathausmarkt“ in Form eines Rufbusses einmal stündlich bedient.

Verkehrsbelastung und -entwicklung

Im Zuge des Bebauungsplan-Verfahrens KLM-BP-019-7 „Förster-Funke-Allee / Rathausmarkt“ und als Ergänzung zur gemeindeweiten Verkehrserhebung aus dem Jahr 2014 wurde im Juni 2016 eine Verkehrserhebung im Bereich Rathausmarkt durchgeführt. Ziel dieser Untersuchung war es herauszufinden, inwieweit sich die Umgestaltung des Adolf-Grimme-Rings und der Neubau der Schopfheimer Allee auf den Verkehr in diesem Bereich auswirkten. Insbesondere die neu geschaffene Wegebeziehung zwischen dem Adolf-Grimme-Ring Ost und der Schopfheimer Allee sowie die Einrichtung einer Einbahnstraßenregelung im Adolf-Grimme-Ring Süd sind hier von Bedeutung.

Kfz-Verkehr

Die in 2016 gemessene Verkehrsstärke im Querschnitt auf der Förster-Funke-Allee zwischen Karl-Marx-Straße und Adolf-Grimme-Ring betrug bis zu 700 [Kfz/h]. Weiter östlich im Teilstück zwischen dem Kreuzpunkt Förster-Funke-Allee / Karl-Marx-Straße und der Einmündung der Förster-Funke-Allee in den Zehlendorfer Damm zeichnete sich ein ähnliches Bild ab. Mit rund 550 [Kfz/h] lagen die maximalen Verkehrsstärken im Querschnitt allerdings rund 100 Fahrzeuge pro Stunde niedriger.

Auch die Verkehrsstärken bezogen auf die jeweilige Fahrtrichtung gestalteten sich im Abschnitt

westlich des Kreuzpunkts Karl-Marx-Straße in der Summe in etwa gleich groß. Im Bereich östlich des Kreuzpunkts Karl-Marx-Straße liegt die Verkehrsstärke in Richtung Zehlendorfer Damm in etwa 50 [Kfz/h] höher als in der entsprechenden Gegenrichtung.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit in der Förster-Funke-Allee wird von etwa 50 Prozent der Fahrzeuge überschritten. 20 bis 25 Prozent der Fahrzeuge überschreiten diese mit 40 bis 60 [km/h] sogar deutlich.

Was die Verkehrsbeziehungen in dem betrachteten Bereich anbetrifft dominieren insbesondere Verkehrsströme entlang der Förster-Funke-Allee. Abbiegende Fahrzeuge aus und in die Einmündungen des Adolf-Grimme-Rings weisen eine weitaus geringere Verkehrsstärke auf. In der Förster-Funke-Allee West gibt es eine Verkehrsbelastung von 10.000 [Kfz/Tag] und in der Förster-Funke-Allee Ost beträgt diese 8.300 [Kfz/Tag]. Im Bereich des Rathausmarktes ist die Förster-Funke-Allee mit ungefähr 9.000 Fahrzeugen pro Tag belastet.

Aus beiden Fahrtrichtungen der Förster-Funke-Allee biegen in etwa eine gleich große Anzahl an Fahrzeugen in den Adolf-Grimme-Ring Ost ein oder aus. Am Adolf-Grimme-Ring West hingegen ist eine weitaus höhere Anteil an abbiegenden Fahrzeugen aus westlicher Richtung kommend zu verzeichnen.

Die Untersuchung der Schopfheimer Allee als direkte Verbindung zwischen dem Adolf-Grimme-Ring und dem Rathausmarkt sowie der südlichen Karl-Marx-Straße zeigt, dass zwar „Schleichverkehr“ zur Umgehung der Lichtsignalanlage am Kreuzpunkt Förster-Funke-Allee / Karl-Marx-Straße vorhanden ist, dieser jedoch in seinem Umfang so gering ausfällt, dass er zu vernachlässigen ist.

Der Adolf-Grimme-Ring Süd, der auch als Einbahnstraße ausgewiesen ist, weißt mit 50 [Kfz/Stunde] zu beiden Spitzenstunden eine sehr geringe Verkehrsbelastung auf. Nachmittags lässt sich ein im Vergleich leicht erhöhter Anteil an Fahrzeugen erkennen, die aus Richtung Förster-Funke-Allee über den Adolf-Grimme-Ring Süd in Richtung Schopfheimer Allee abbiegen. Dieser „Schleichverkehr“ nimmt allerdings eine eher untergeordnete Rolle ein. Es lässt sich somit sagen, dass trotz zentraler Lage im Gemeindezentrum durch die Umgestaltung eine für einen Schulstandort verträgliche Lösung erarbeitet worden ist.

Radverkehr

Der Radverkehr wurde im Zuge der ergänzenden Verkehrserhebung 2016 sowohl im Bereich Förster-Funke-Allee zwischen Adolf-Grimme-Ring West und Adolf-Grimme-Ring Ost als auch auf der Schopfheimer Allee in Höhe des Haupteingangs der Waldorfschule und weiter südlich bei der Einmündung in die Karl-Marx-Straße gemessen.

Im Bereich des Rathausmarktes dominiert der Radverkehr im südlichen Seitenraum der Förster-Funke-Allee. Mit bis zu 100 Fahrradfahrern zu den vormittäglichen und nachmittäglichen Spitzenstunden ist die Verkehrsbelastung durch Fahrräder vornehmlich durch den Schulverkehr aus den umliegenden Schulen geprägt. Aufgrund fehlender Querungshilfen an den beiden Einmündungen des Adolf-Grimme-Rings in die Förster-Funke-Allee treten vermehrt Radfahrer auf, die die Straße im Bereich der Mittelinsel mit Fußgängerüberweg (= FGÜ¹) überqueren und anschließend die benutzungspflichtigen Radwege ordnungswidrig in Gegenrichtung befahren.

Verkehrsentwicklung 2001 – 2014 – 2016

Die Verkehrsentwicklung zwischen 2001 und 2016 ist durch zwei einschneidende verkehrsplanerischen Veränderungen geprägt. Zum einen durch die Wiedereröffnung der Schleusenbrücke im Jahr 2005 sowie durch den Aus- und Umbau des Bereichs um den Rathausmarkt.

Für die momentane Betrachtung einer etwaigen Umgestaltung der Förster-Funke-Allee im Bereich Rathausmarkt, ist die Öffnung der Schleusenbrücke von untergeordneter Bedeutung. Aus diesem Grund beziehen sich die vorliegenden Überlegungen nur auf die Verkehrsentwicklung im Bereich Rathausmarkt. Eine Betrachtung der Auswirkungen der Schleusenbrücke auf den gesamten zu betrachteten Bereich soll schließlich im Zuge der Ausweitung der Untersuchung mit einbezogen werden.

Die Verkehrssituation aus dem Jahr 2016 im Bereich des Rathausmarktes hat sich im Vergleich zu 2014 insofern verändert, dass große Teile des Bereichs verkehrlich neu geordnet wurden. Zum einen wurde die Schopfheimer Allee ausgebaut und mit dem nach Süden verlängerten Adolf-Grimme-Ring Ost verbunden. Die zuvor bestehende Verbindung zwischen der (heutigen) Schopfheimer Allee und dem Adolf-Grimme-Ring West gibt es hingegen nicht mehr. Zum

¹ Umgs. „Zebrastreifen“

anderen wurde der Adolf-Grimme-Ring Süd im Zuge des Baus der neuen Grundschule „Auf dem Seeberg“ verkehrsrechtlich zu einer Einbahnstraße umfunktioniert.

Im Vergleich zu 2014 hat die Gesamtknotenbelastung an beiden Knotenpunkten abgenommen. An der Einmündung Adolf-Grimme-Ring West in die Förster-Funke-Allee hat die Verkehrsstärke der linksabbiegenden Fahrzeuge am Vormittag zugenommen. Allerdings hat die Verkehrsbelastung unter Einbezug aller Fahrtrichtungen und unter Betrachtung des ganzen Tages abgenommen. Dies lässt sich auf die Einführung der Einbahnstraßenregelung im Adolf-Grimme-Ring Süd zurückführen und der dadurch entstandenen Unterbrechung der Verbindung zur Schopfheimer Allee.

An der Einmündung des Adolf-Grimme-Ring Ost in die Förster-Funke-Allee wurde eine Zunahme der Verkehrsströme der abbiegenden und einbiegenden Fahrzeuge festgestellt. Diese Entwicklung lässt sich wiederholt durch die Einführung der Einbahnstraßenregelung im Adolf-Grimme-Ring Süd erklären.

Beim Vergleich der werktäglichen Tagesverkehrsstärken (DTVw) im Querschnitt hat sich ergeben, dass eine Verlagerung von 500 [Kfz/Tag] vom Adolf-Grimme-Ring West auf den Adolf-Grimme-Ring Ost stattgefunden hat, die nun beide in etwa gleich hoch belastet sind. Diese lässt sich auch auf die veränderte Verkehrsinfrastruktur zurückführen.

In einem weiteren Vergleich des Kreuzpunktes Adolf-Grimme-Ring West / (heutige) Schopfheimer Allee aus dem Jahr 2014 mit dem Kreuzpunkt Adolf-Grimme-Ring Ost / Schopfheimer Allee aus dem Jahr 2016 wurde festgestellt, dass eine Abnahme des Schleichverkehrs von der Karl-Marx-Straße kommend in Richtung Förster-Funke-Allee stattgefunden hat. Zwar gibt es immer noch ordnungswidrig aus östlicher Richtung in den Adolf-Grimme-Ring Ost einbiegende Fahrzeuge, diese stellen allerdings mit einer geringen Anzahl von 80 Kfz/tag ein zu vernachlässigendes Problem dar.

Integrierte Problemanalyse aus vorhergehenden Untersuchungen:²

Die aus den vorhandenen Gutachten erstellte integrierte Problemanalyse zeigt, dass insbesondere Probleme hinsichtlich baulich unzureichend angelegter Anlagen für den Rad- und Fußverkehr sowie aufgrund der hohen Verkehrsbelastung durch den Kfz-Verkehr bestehen.

Bemängelt wurden zum einen die oft zu engen Gehwegbreiten (0,90 m – 1,10 m) entlang des gesamten Straßenzugs Förster-Funke-Allee [MP, S. 9]. In der Förster-Funke-Allee West besteht wie auch in der Förster-Funke-Allee Ost die Problematik der fehlenden Querungshilfen trotz hohen Querungsbedarfs seitens Fußgängern und Radfahrern [MP, S. 10; LAP, S. 161]. Vor allen Dingen um den Rathausmarkt an den Einmündungen zum Adolf-Grimme-Ring gibt es keine sichere Möglichkeit für nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer die Fahrbahn zu überqueren. Die Lage der Radwegeabfahrten in diesem Bereich sowie etwas weiter östlich gegenüber dem Arnold-Schöneberg-Ring werden als sehr ungünstig erachtet [MP, S. 12]. Neben der Lage wird die Auffahrtkante zum Radweg als zu hoch (3,5 cm) kritisiert [ebd.]. Außerdem sind die an den Einmündungen angebrachten Radverkehrsfurten bereits abgenutzt [LAP, S. 9]. Die Dringlichkeit einer sicheren Führung des Radverkehrs ergibt sich auch aus der Häufung von Unfällen mit Radfahrerbeteiligung³ (LAP, S. 161).

Im südlichen Straßenraum der Förster-Funke-Allee stellen linksfahrende Radfahrer ein Problem dar [EVE, S. 10]. Auch die unübersichtliche Führung über den seitlichen Parkplatz zum Rathausmarkt und die nicht eindeutige Regelung für Radfahrer durch eine konfuse Beschilderung werden in diesem Zusammenhang genannt [MP, S. 11]. Außerdem wird der (empfundene) Mangel an Parkplätzen bemängelt [LAP, S. 161].

Den Kfz-Verkehr betreffend sind häufige Geschwindigkeitsüberschreitungen im Zuge der Förster-Funke-Allee ein Problem [EVE, S. 9; LAP, S. 161]. Des Weiteren bilden sich zu den Spitzenstunden lange Rückstaus an der Einmündung des Adolf-Grimme-Ring Ost in die Förster-Funke-Allee [EB]. Die hohe verkehrliche Belastung wird auch in Form von Bürgerbeschwerden an die Gemeinde herangetragen und stellt eines der verkehrspolitisch wichtigsten Themen in der Gemeinde dar [LAP, S. 161; EB]. Der Lärmaktionsplan sieht zudem ein Problem in den für die angrenzende Wohnbebauung zu hohen Pegelwerten. Es wird davon ausgegangen, dass sich diese im Zuge

² Legende: MP = Masterplan Fahrrad Kleinmachnow – Anlagenteil, LAP = Lärmaktionsplan 2013, Stufe II, VE = Verkehrserhebung 2014, EB = Eigene Beurteilung, VEP = Verkehrsentwicklungsplan 2001, MII = Maßnahmenkatalog II, EVE = Ergänzung der Verkehrserhebung im Bereich des Rathausmarktes

³ Aktuelle Unfallzahlen lagen zum Redaktionsschluss noch nicht vor und werden nachgereicht.

der Erschließung des Grundschulstandorts „Auf dem Seeberg“ weiter erhöhen wird [LAP, S. 161].

Integrierte Maßnahmenvorschläge aus vorhergehenden Untersuchungen:⁴

Der Masterplan Fahrrad sieht in den zu schmal angelegten Gehwegen einen Grund, die Radwegbenutzungspflicht entlang der Förster-Funke-Allee aufzuheben und durch das Verkehrszeichen 239 („Gehweg“) mit dem Zusatzschild 1022-10 („Radfahrer frei“) zu ersetzen [MP, S. 9].⁵ Außerdem wird empfohlen bei der zuständigen Verkehrsbehörde eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 für die Förster-Funke-Allee zu beantragen [MP, S. 9; LAP, 162; MII, S. 3].

Im Bereich Förster-Funke-Allee West sollen Querungshilfen das Überqueren der Straße in diesem vom Kfz-Verkehr sehr stark frequentierten Bereich erleichtern [MP, S. 10].⁶ Insbesondere für den aus dem Adolf-Grimme-Ring West kommenden Radverkehr ist der Handlungsbedarf gegeben, da in diesem Bereich bislang keine Möglichkeit besteht, direkt und auf sichere Art und Weise den Radweg in Richtung Hohe Kiefer zu erreichen. Aus diesem Grund wird im Masterplan Fahrrad zudem noch die Umsetzung einer alternativen Version angeregt. Auf Länge der Förster-Funke-Allee soll optional im südlichen Straßenraum der Radweg zu einem Zweirichtungsradweg ausgebaut werden⁷, um Überquerungen des Radverkehrs in Richtung Steinweg / Heidefeld zu verhindern [MP, S. 10].⁸

Auch in östliche Richtung in der Förster-Funke-Allee Ost ist die Führung des Radverkehrs nur ungenügend gelöst. Insbesondere an den Kreuzpunkten und Einmündungen entlang der Förster-Funke-Allee werden deshalb Maßnahmen gefordert. Die Erreichbarkeit des nördlichen Radwegs soll hierbei verbessert werden, indem der Bordstein abgesenkt wird [MP, S. 12].⁹ An der Einmündungen des Adolf-Grimme-Rings in die Förster-Funke-Allee sollen die Markierungen der Radverkehrsfurt erneuert werden [MP, S. 12].¹⁰ Im Bereich östlich der Karl-Marx-Straße wird sogar angeregt, das vorhandene Ausbaupotenzial zugunsten breiterer Seitenräume zu nutzen [MP, S. 9].¹¹

Um der unübersichtlichen Führung des Radverkehrs über die seitlichen Parkplätze zum Rathausmarkt entgegenzuwirken, sollen Piktogramme und Richtungspfeile eingesetzt werden [MP, S. 11].¹² Zur allgemeinen Verbesserung der Parkraumsituation am Rathausmarkt soll geprüft werden, ob die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung sowie die Erarbeitung eines Parkraumkonzeptes sinnvoll wäre [LAP, S. 162]. Außerdem wird angeregt, das Radfahren auf dem Marktplatz zu erlauben, da davon ausgegangen wird, dass die Nutzungsdichte ein Miteinander von Fußgängern und Radfahrern ermöglicht. Dementsprechend soll auch die Beschilderung angepasst werden [ebd.].¹³ Aufgrund des hohen Aufkommens besonders schutzbedürftigen Fußverkehrs (Schüler, Senioren) auf der Förster-Funke-Allee im Bereich des Rathausmarktes soll ein Fußgängerüberweg (FGÜ) oder eine Fußgänger-Lichtsignalanlage (LSA) über die vorhandene Mittelinsel geprüft werden [LAP, S. 162]. Aufgrund der zudem herausragenden Rolle für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sollen die Bushaltestellen im Bereich Rathausmarkt aufgewertet werden [LAP, S. 162].

Im Lärmaktionsplan (LAP) wird zudem empfohlen, weitere verkehrs- und schalltechnische

⁴ Legende: MP = Masterplan Fahrrad Kleinmachnow – Anlagenteil, LAP = Lärmaktionsplan 2013, Stufe II, VE = Verkehrserhebung 2014, EB = Eigene Beurteilung, VEP = Verkehrsentwicklungsplan 2001, MII = Maßnahmenkatalog II, EVE = Ergänzung der Verkehrserhebung im Bereich des Rathausmarktes

⁵ Dringlichkeitsstufe 1 (Hohe Priorität), Kostenschätzung 4.000 €

⁶ Dringlichkeitsstufe 1 (Hohe Priorität), Kostenschätzung 25.000 €

⁷ Mindestbreite 2 Meter

⁸ Dringlichkeitsstufe 2 (mittlere Priorität), Kostenschätzung 75.000 €

⁹ Dringlichkeitsstufe K (kurzfristige Maßnahme), Kostenschätzung 3.000 €

¹⁰ Dringlichkeitsstufe K (kurzfristige Maßnahme), Kostenschätzung 3.000 €

¹¹ Dringlichkeitsstufe 2 (mittlere Priorität), Kostenschätzung 150.000 €

¹² Dringlichkeitsstufe 1 (Hohe Priorität), Kostenschätzung 2.000 €

¹³ Dringlichkeitsstufe K (kurzfristige Maßnahme), Kostenschätzung, 1.000 €

Untersuchungen im Bereich Rathausmarkt durchführen zu lassen [LAP, S. 161]. Bei zukünftigen Planungen soll auch vermehrt auf die Belange des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV eingegangen werden [LAP, S. 162].

An der Einmündung der Schopfheimer Allee in die Karl-Marx-Straße wurde beobachtet, dass viele Radfahrer die alte Trasse der Schopfheimer Allee als Abkürzung benutzen. Es wird daher empfohlen, den dadurch entstandenen Schleichpfad baulich zu verbessern und das Verhalten vieler Fahrradfahrer somit zu „legalisieren“ [EVE, S. 10].

Aufgrund vermehrter Geschwindigkeitsüberschreitungen im Zuge der Förster-Funke-Allee wird als Maßnahme empfohlen, vom Ordnungsamt weitere Geschwindigkeitsmessungen durchführen und auswerten zu lassen. Weitere Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung beinhalten die Installation von Dialogdisplays oder die Aufstellung eines sogenannten TraffiTowers [LAP, S. 162].

Am Kreuzpunkt Förster-Funke-Allee / Karl-Marx-Straße wird des Weiteren eine Überprüfung der Umlaufzeiten der Lichtsignalanlage empfohlen [LAP, S. 162].

Bearbeitungsstand 2017:

Während die von den Gutachten aufgezeigten Missstände größtenteils noch bestehen, konnte dennoch ein Teil der empfohlenen Maßnahmen umgesetzt oder eine anderweitige Lösung gefunden werden.

Aus Gründen der Sicherheit und Ordnung wurde am 04.10.2012 ein Fußgängerüberweg (= FGÜ = „Zebrastrifen“) auf Höhe des Rathausmarktes mit dem entsprechenden Verkehrszeichen 293 angeordnet. Mit verkehrsrechtlicher Anordnung vom 02.05.2013 ist die Förster-Funke-Allee auf ihrer kompletten Länge mit Tempo 30 (Verkehrszeichen 274-53 StVO) ausgewiesen worden.

Die geforderten Untersuchungen im Bereich Rathausmarkt konnten mittlerweile (Stand: Dezember 2016) vom beauftragten Büro StadtPlan Ingenieur GmbH abgeschlossen werden. Insbesondere die durch die Umgestaltung und den Ausbau des Adolf-Grimme-Rings und der Schopfheimer Allee veränderten Verkehrswege wurden hierbei untersucht und den Zahlen aus dem Jahr 2014 gegenüber gestellt. Simultan wurde eine Untersuchung bezüglich eines Konzepts zur Parkraumbewirtschaftung vom selben Ingenieurbüro durchgeführt. Eine finale Entscheidung über das weitere Vorgehen bezüglich einer Parkraumbewirtschaftung steht noch aus.

Der Marktplatz bleibt zwar weiterhin für den Radverkehr gesperrt, dennoch wurde die Beschilderung vereinfacht und damit klarer. Anstatt auf verschiedene unzulässige Nutzungsarten hinzuweisen, wurden die Einschränkungen im Jahr 2016 auf zwei Verbote beschränkt. Nunmehr wird nur noch auf das Verbot des Fahrradfahrens und die Anleinplicht von Hunden hingewiesen.

Planungsgrundlage:

Der Problembereich „Förster-Funke-Allee“ umfasst ein breites Gebiet, welches in Teilbereichen teils sehr unterschiedliche Probleme und Bedürfnisse aufweist. Aus diesem Grund wurde das Planungsgebiet in drei gesonderte Teilbereiche gegliedert, welche in der Vorplanung aus organisatorischen Gründen zuerst isoliert betrachtet werden sollen, um sie dann anschließend als gesamtes, integriertes Konzept zusammenzuführen. Bei diesen drei Teilbereichen handelt es sich um die Förster-Funke-Allee West, die Förster-Funke-Allee Ost und um die Förster-Funke-Allee auf Höhe des Rathausmarktes.

Für die Förster-Funke-Allee im Bereich des Rathausmarktes hat das von der Gemeinde beauftragte Ingenieurbüro bereits verschiedene Gestaltungsvarianten entworfen. Im Folgenden sollen diese nochmals vorgestellt und zusammen mit einer weiteren möglichen Umgestaltungsvariante analysiert werden. Basierend darauf und unter Berücksichtigung der zugrundeliegenden Analyse der vorhandenen Gutachten und Verkehrserhebungen soll anschließend im abschließenden Unterpunkt „Schlussfolgerung und Handlungsempfehlungen“ die Ergebnisse ausgewertet und entsprechende Rückschlüsse für das weitere Vorgehen gezogen werden.

Die Entwürfe und Gestaltungsvorschläge des Ingenieurbüros beinhalten folgende Varianten:

- Variante 1: Optimierung des Bestandes mit Fußgängerschutzanlagen
- Variante 2: Optimierung des Bestandes – Mini Kreisverkehr
- Variante 3: Dreistreifiger Ausbau mit Fußgängerschutzanlagen
- Variante 4: Dreistreifiger Ausbau mit zwei Minikreisverkehren

Außerdem soll eine weitere Variante diskutiert werden, welche sich mit dem „Shared Space“ Gedanken auseinandersetzen.

- Variante 5: Mischvariante gestaltet nach dem Gedanken des *Shared Space*

Förster-Funke-Allee auf Höhe des Rathausmarktes – Optimierung und Ausbau

Variante 1 (siehe Anlage) beschäftigt sich mit der Optimierung des Bestandes mit Fußgängerschutzanlagen. Hierbei soll der bisherige Fußgängerbereich flächenmäßig vergrößert und als Mischfläche mit dem bisher getrennt verlaufenden Radverkehr zusammengeführt werden. Außerdem sieht dieser Entwurf eine Bedarfsampel auf Höhe der Einmündung Adolf-Grimme-Ring Ost vor. Für den Kfz-Verkehr sollen an beiden Einmündungen des Adolf-Grimme-Rings zudem Abbiegespuren für die entsprechende Fahrtrichtung angebracht werden.

In Variante 2 (siehe Anlage) werden die Gestaltungsansätze aus Variante 1 aufgegriffen und an der Einmündung des Adolf-Grimme-Ring Ost durch einen Minikreisverkehr ergänzt. An dessen südlichen und östlichen Ein- und Ausfahrt befinden sich die entsprechenden Fußgängerüberwege, um auch dem nicht-motorisierten Verkehr eine Möglichkeit zur Straßenquerung zu ermöglichen.

Im vorletzten Entwurf Variante 3 (siehe Anlage) wird die Förster-Funke-Allee dreistreifig ausgebaut. Der nun hinzugewonnenen Mittelstreifen dient verschiedenen Zwecken. Punktuell an Einmündungen kann dieser als Abbiegespur für den Kfz-Verkehr fungieren. Streckenweise, zum Beispiel auf Höhe des Rathausmarktes, kann dieser zur Befriedigung des stark vorhandenen Querungsbedarfs dienen.

Wieder an Variante 2 angelehnt sieht Variante 4 (siehe Anlage) einen dreistreifigen Ausbau mit zwei Kreisverkehren vor. Nach diesem Entwurf soll neben der Minikreisverkehrsvariante an der Einmündung des Adolf-Grimme-Ring Ost ein zusätzlicher, ovaler Kreisverkehr zwischen dem Adolf-Grimme-Ring West und Ring am Feld installiert werden. Aufgrund der räumlich leicht versetzten Lage des Adolf-Grimme-Ring West und der Einmündung Ring am Feld ist dieses leicht unkonventionelle Design notwendig.

Neben den hier aufgeführten Gestaltungsvorschlägen, beinhalten die Varianten 1 bis 3 noch alternative Abweichungen. Diese sehen vereinzelt weitere optionale Ergänzungen vor. Für alle Varianten wird zum Beispiel der Alternativvorschlag aufgebracht, im nördlichen Straßenraum zwischen den Einmündungen „Ring am Feld“ und „Drachensteig“ die Streckenführung des Radverkehrs anstatt auf einem Radweg entlang der Fahrbahn des Kfz-Verkehrs die Streckenführung hinter die bestehenden Pkw-Parkplätze zu verlegen. Dieses Vorgehen würde die Beanspruchung privater Grundstücke notwendig machen, weshalb es nur als alternative Lösung aufgeführt wurde. Die weiteren Ausführungen können der Anlage entnommen werden.

Förster-Funke-Allee auf Höhe des Rathausmarktes als Shared Space

Shared Space bezeichnet eine Planungsphilosophie, die einen städtebaulich-soziologischen Ansatz beim Gestalten von Straßenräumen verfolgt. Dabei soll der Straßenraum so umgestaltet werden, dass die soziale Interaktion der Verkehrsteilnehmer weitere Verkehrsregeln überflüssig macht (Ausnahme: Rechtsfahrgebot, Rechts-vor-Links-Regel) (Winkler, 2009). Erreicht werden soll dieses Ziel, indem Straßenräume geschaffen werden, die intuitiv und selbsterklärend das richtige Verhalten der Verkehrsteilnehmer hervorrufen, ohne dass zusätzlich Schilder oder andere Verkehrszeichen angebracht werden müssen. Außerdem sollen hierbei auch andere Aspekte des öffentlichen Lebens (Einkaufen, Aufenthalt, Wohnen, etc.) aufgewertet werden, die über die reine Verkehrsfunktion der Straße hinausgehen.

In Deutschland ist das Konzept des *Shared Space* als solches nicht direkt verkehrsrechtlich verankert. Aus der Straßenverkehrsordnung lassen sich allerdings einige Instrumente entnehmen, die *Shared Space*-typische Inhalte zulassen. Verkehrsberuhigte Bereiche mit dem Verkehrszeichen 325.1 StVO und verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche gemäß § 45 Absatz 1d weisen einige dieser Charakteristika auf.

Ein *verkehrsberuhigter Bereich* wird in Deutschland nach dem Verkehrszeichen 325.1 StVO geregelt. Innerhalb dieses Bereichs darf nur mit Schrittgeschwindigkeit gefahren werden und der Fußverkehr darf zu keiner Zeit behindert oder gefährdet werden. Es darf des Weiteren nur in den dafür gekennzeichneten Flächen geparkt werden. Ein verkehrsberuhigter Bereich entspricht insofern der Philosophie eines *Shared Space*, da er den sozialen Ansatz der gegenseitigen Rücksichtnahme der verschiedenen Verkehrsteilnehmer in den Vordergrund stellt. Insbesondere das Miteinander des MIV (= motorisierter Individualverkehr) und des NMIV (= nicht-motorisierter Individualverkehr) sind hier hervorzuheben. Im Falle Kleinmachnows eignet sich dieses Konzept

aufgrund des hohen Kfz-Aufkommens im Bereich des Rathausmarktes allerdings nicht. Diese Verkehrsregelung wäre verkehrsrechtlich nicht durchsetzbar.

Ein *verkehrsberuhigter Geschäftsbereich* hat, trotz seiner Namensähnlichkeit, nur oberflächlich mit einem verkehrsberuhigten Bereich zu tun. In einem als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesenem Straßenraum kann zum Beispiel kein Tempo 20 angeordnet werden, in einem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich hingegen schon. Gemäß StVO § 45 (1d) wird dieser folgendermaßen beschrieben:

„In zentralen städtischen Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion (verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche) können auch Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen von weniger als 30 km/h angeordnet werden.“

Zentraler Aspekt eines solchen Straßenraumes ist somit die Anwendung in zentralen städtischen Gebieten mit hoher Aufenthaltsfunktion und hohem Fußgängeraufkommen sowie die Anordnung einer zugelassenen Höchstgeschwindigkeit, welche weniger als 30 km/h betragen darf und zumeist als Tempo 20 ausgewiesen wird. Im Gegensatz zum verkehrsberuhigten Bereich wird der Straßenraum nach dem Trennprinzip gestaltet, d.h. es gibt separate Flächen für Fuß- und Fahrverkehr. Auch andere Aspekte, wie der besondere Schutzbedarf von nicht-motorisierten Teilnehmern, sind hier weniger stark ausgeprägt.

Allerdings werden andere Charakteristika eines *Shared Space* Konzeptes aufgegriffen.

„In verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen (§ 45 Absatz 1d) können Fahrbahnbegrenzungen auch mit anderen Mitteln, insbesondere durch Pflasterlinien, ausgeführt sein.“ (§ 39 Abs. 5 Satz 6)

Somit können vom restlichen Straßenraum sich gestalterisch klar abgrenzende Akzente gesetzt werden, die den Verkehr intuitiv auf ein soziales und rücksichtsvolles Miteinander einstimmen sollen. Durch Vermeidung einer starren und alleinig auf den Verkehrsfluss ausgerichteten Gestaltung kann zudem der Aufenthaltsfunktion von zentralen städtischen Bereichen nachgekommen werden.

Abschließend ist jedoch festzuhalten, dass bei einer Anwendung des *Shared Space* Prinzips auf einen Straßenraum die baulichen Aspekte wichtiger sind, um das Verhalten der Verkehrsteilnehmer zu verändern, als dass nur die rein verkehrsrechtliche Anordnung zum Beispiel eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches erfolgt. Der Fokus sollte schlussendlich auf der gestalterischen Ausarbeitung und den damit verbundenen Vorteilen und Möglichkeiten liegen. Ein großer Vorteil dieses Prinzips liegt genau darin, dass im Gegensatz zu vielen anderen Gestaltungsansätzen stets der Mensch und nicht das Fahrzeug im Mittelpunkt steht, und zwar unabhängig von verkehrstechnischen Rahmenbedingungen wie der Verkehrsbelastung und der Netzfunktion. Ausländische Beispiele zeigen, dass nach dem *Shared Space* Prinzip entworfene Straßenräume auch oberhalb der empfohlenen Kfz-Höchstmengen gemäß der RAS 06 funktionieren können. So wird in dem genannten Regelwerk unverbindlich ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich bis zu einer Verkehrsstärke von in etwa 400 [Kfz/h] empfohlen, was in etwa 4.000 [Kfz/Tag] entspricht. Beispiele aus der Praxis zeigen jedoch, dass ein Einsatz auch bei einer weitaus höheren Verkehrsstärke sinnvoll sein kann.

Gerade an einem so prominenten Ort wie dem Bereich um den Rathausmarkt, wo kulturelle und soziale Gesichtspunkte und somit die Aufenthaltsqualität eine große Rolle spielen, ist die Humanisierung des Straßenraumes von zentraler Bedeutung. Die FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) betont, dass kombiniert mit einer eindeutig ausgearbeiteten Gestaltung eine relevante Anzahl an Fußgängern und Radfahrern im betrachteten Straßenraum vertreten sein müssen. Nur so verstehen Kraftfahrer den Sinn und passen sich entsprechend dem Prinzip der gegenseitigen Rücksichtnahme an, was wiederum zur gewollten Steigerung der Verkehrssicherheit beiträgt (FGSV, 2011).

Im Falle des Rathausmarktes ist zudem zu berücksichtigen, dass durch die abseits des FGÜ platzierten Bushaltestellen ein hoher Querungsbedarf seitens der mit Bussen ankommenden Fußgänger besteht. Diese queren die Straße nach dem Prinzip des kürzesten Weges oftmals ordnungswidrig außerhalb der dafür vorgesehenen Flächen. Innerhalb eines nach dem *Shared Space* Prinzip entworfenen Bereiches könnte dieses Verhalten nun legalisiert und gleichzeitig für eine sichere Straßenquerung gesorgt werden.

Inwiefern solch ein *Shared Space* entlang der Förster-Funke-Allee ausgearbeitet werden könnte und welche Aspekte dafür zu berücksichtigen sind, soll im Folgenden analysiert werden.

Aufgrund des hohen Bedarfs an Überquerung der Fahrbahn seitens Fußgängern und Fahrradfahrern sollte dieser Aspekt eine hohe Priorität genießen. Hierfür soll unter anderem ein bereits bewährtes Beispiel aus Köniz / Schweiz herangezogen werden (siehe Abbildung 1 & 2).

In dem Berner Vorort wurden verschiedene Gestaltungsansätze eines *Shared Space* aufgegriffen und auf eine Hauptverkehrsstraße - die Schwarzenburgstraße - übertragen. Zwar wurden in der Schwarzenburgstraße kein verkehrsberuhigter Bereich oder eine Begegnungszone (nach Schweizer Recht) eingerichtet, aber dafür eine Geschwindigkeitsbegrenzung von Tempo 30 angeordnet. Ein barrierefreier Mittelstreifen sorgt ferner dafür, dass Fußgängern ein flächendeckendes Überqueren der Fahrbahn ermöglicht wird. Punktuell wurden Fußgängerüberwege eingesetzt, um auch schwächeren Verkehrsteilnehmern das Überqueren der Straße zu erleichtern.

Seit dem Umbau konnte die Verkehrssicherheit maßgeblich gesteigert und eine Aufwertung dieses urbanen Raumes erreicht werden (Ortlepp, 2011).



Abbildung 1 Schwarzenburgstraße / Köniz - Beispiel Bushaltestelle (Quelle: Google Maps)

Dieses Konzept lässt sich insofern gut auf Kleinmachnow übertragen, da es unter sehr ähnlichen Voraussetzungen entstanden ist. Die Straße weist eine zur Förster-Funke-Allee vergleichsweise hohe Verkehrsbelastung auf (Schwarzenburgstraße: ca. 16.000 [Kfz/Tag], Förster-Funke-Allee: ca. 8.000 [Kfz/Tag]) und nimmt auch funktionell einen ähnlich hohen Stellenwert ein. Außerdem führt sie wie die Förster-Funke-Allee durch das Ortszentrum eines Vorortes.



Abbildung 2 Schwarzenburgstraße / Köniz - Beispiel FGÜ (Quelle: Google Maps)

Im Fall der Förster-Funke-Allee könnte somit der momentane Standort des Fußgängerüberweges beibehalten werden und der Bereich zwischen den Einmündungen des Adolf-Grimme-Rings mit einem barrierefreien Mittelstreifen ergänzt werden. Durch eine punktuelle Bepflanzung dieses Mittelstreifens mit Bäumen könnte zum einen sichergestellt werden, dass dieser nicht von Kraftfahrzeugen überfahren wird und zum anderen die Aufenthaltsqualität und Attraktivität dieses Bereiches weiter unterstrichen werden.

Auf Mischverkehr würde verzichtet werden, da in diesem Bereich vermehrt Kinder, ältere Verkehrsteilnehmer oder mobilitätseingeschränkte Menschen unterwegs sind. Diese können die Verkehrsabläufe noch nicht oder nicht mehr richtig einschätzen und brauchen daher sichere Querungsmöglichkeiten. Außerdem sind sehbehinderte Menschen auf eine taktil fassbare und kontrastreiche Verkehrsraumgestaltung angewiesen. Diesem Problem könnte beispielsweise in Form von sanften Bodenabsenkungen im Seitenbereich, Leitstreifen, Aufmerksamkeitsfeldern und mit anderen Formen weicher Separation entgegen gewirkt werden.

Im westlichen Bereich der Förster-Funke-Allee auf Höhe des Rathausmarktes besteht das Problem, dass durch den Versatz der Einmündung „Adolf-Grimme-Ring West“ und der Einmündung „Ring am Feld“ die Platzverhältnisse nicht ausreichen, um eine Querungshilfe zu schaffen. Durch das Entfernen der östlich im Seitenbereich des Adolf-Grimme-Ring West angebrachten Parkbuchten wäre ein Versatz der Straße nach Osten möglich. Die dadurch neu geschaffenen Platzverhältnisse erlauben es sowohl eine Querungshilfe zu installieren als auch die Sichtverhältnisse für einbiegende Fahrzeuge zu verbessern.

Im westlichen Bereich der Förster-Funke-Allee auf Höhe des Rathausmarktes besteht das Problem, dass durch den Versatz der Einmündung „Adolf-Grimme-Ring West“ und der Einmündung „Ring am Feld“ die Platzverhältnisse nicht ausreichen, um eine Querungshilfe zu schaffen. Durch die Wegnahme der östlich im Seitenbereich des Adolf-Grimme-Ring West angebrachten Parkbuchten wäre ein Versatz der Straße nach Osten möglich. Die dadurch neu geschaffenen Platzverhältnisse erlauben es sowohl eine Querungshilfe zu installieren als auch die Sichtverhältnisse für einbiegende Fahrzeuge zu verbessern.

Um die Aufenthaltsqualität weiter steigern zu können, ist es zudem notwendig, dem Fußverkehr genügend Raum zur Verfügung zu stellen. Die im status quo zentral angelegte Mittelinsel sowie auch die im Seitenbereich angelegten Bushaldebuchten weisen einen hohen Flächenverbrauch auf, der wiederum an anderer Stelle fehlt. Wie oben bereits beschrieben, könnte der mittlere Bereich der Fahrbahn durch einen für den Fußverkehr zugänglichen Mittelstreifen ergänzt und dadurch die Mittelinsel ersetzt werden. Weitere Einsparungen sind möglich, indem die als Bushaltestellen genutzten Seitenbuchten auf die Fahrbahn verlegt werden. Folglich muss sich der

fließende Verkehr hinter den haltenden Bussen einordnen und kann nicht wie bisher an diesen vorbei fahren.

Im brandenburgischen Templin (siehe Abbildung 3) wurden entlang des Marktplatzes ein Mittelstreifen für den Fußverkehr und zwei Bushaltestellen so angelegt, dass ein Vorbeifahren des Kfz-Verkehrs an haltenden Bussen verhindert wird. Die Verkehrsstärke in Templin beträgt am Marktplatz rund 10.300 [Kfz/Tag] und überschreitet somit die Verkehrsbelastung der Förster-Funke-Allee um ca. 2.000 [Kfz/Tag]. Durch die Bepflasterung des Mittelstreifens konnten außerdem weitere gestalterische Akzente aufgegriffen und der Straßenraum besser in die Umgebung integriert werden.



Abbildung 3 Straßenraum um den Marktplatz in Templin mit Mittelstreifen und Bushaltestellen auf der Fahrbahn

Die Bushaltestellen sollten zudem so versetzt angeordnet werden, dass die Fußgänger intuitiv immer hinter dem stehenden Bus die Fahrbahn überqueren. Nur so kann der Fußgänger von den aus derselben Fahrtrichtung kommenden Fahrern rechtzeitig wahrgenommen werden.

Darüber hinaus sollte aus gestalterischer Sicht darauf geachtet werden, dass die Besonderheit und Abgrenzung dieses Straßenraumes im Vergleich zum Rest des Gemeindegebietes klar herausgestellt werden. Dies könnte durch farbliche Akzente und die Materialwahl beeinflusst werden. Auch durch eine Fahrbahnanhebung mit Anrampungen kann eine gestalterische Abgrenzung zum „Außenbereich“ gelingen, die des Weiteren den Nebeneffekt der Geschwindigkeitsreduzierung mit sich bringt und so für mehr Sicherheit der Verkehrsteilnehmer sorgt.¹⁴

Schlussfolgerung und Handlungsempfehlung:

Die größten Probleme der Förster-Funk-Allee bestehen im Bereich des Rathausmarktes. Eine der für den Kfz-Verkehr wichtigsten Ost-West-Verbindungen trifft hier auf das kommerzielle und kulturelle Zentrum der Gemeinde. Aufgrund der sich teilweise sehr stark widersprechenden Bedürfnisse der einzelnen Verkehrsteilnehmer kommt es in diesem Bereich vermehrt zu Interessenskonflikten. Es müssen sowohl die Belange des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs als auch die Belange des hier besonders stark vertretenen Fuß- und Radverkehrs berücksichtigt werden. Zudem fungiert der Bereich vor dem Rathausmarkt als wichtiger Umsteigepunkt für verschiedene Linien des ÖPNV. Er ist von großer Bedeutung für den Einzelhandel und weist beispielsweise wegen der umliegenden Bildungsstandorte einen hohen Anteil schutzbedürftiger Verkehrsteilnehmer auf. Angesichts des durch die dichte Bebauung nur sehr begrenzt verfügbaren Gestaltungsraumes wird die Gemeinde nunmehr vor eine große Herausforderung

¹⁴ Aktuelle Unfallzahlen lagen zum Redaktionsschluss noch nicht vor und werden nachgereicht.

gestellt.

Um zielführend eine Lösung erarbeiten zu können, bedarf es der Formulierung konkreter Planungsziele. Vorab müssen demnach folgende Fragen beantwortet werden:

- Welche Defizite gibt es in diesem Bereich?
- Welche Absicht verfolgt die Gemeinde mit etwaigen Umbaumaßnahmen in diesem Bereich?
- Inwieweit ist der geplante Umbau mit anderen Zielen der Gemeinde vereinbar?

Es ist wichtig darauf hinzuweisen, dass sich die zugrundeliegenden Bedürfnisse der einzelnen Abschnitte der Förster-Funke-Allee und der umliegenden Straßenräume teilweise stark unterscheiden und dementsprechend unterschiedliche Maßnahmen erfordern. Übergeordnet lässt sich jedoch ein Großteil der Defizite, auch unter Berücksichtigung der durchgeführten Problemanalyse, als Folge der hohen Kfz-Belastung werten. Allerdings muss betont werden, dass sich die Verkehrsbelastungen durch den MIV nicht allein durch bauliche und verkehrsordnerische Maßnahmen entlang der Förster-Funke-Allee beheben lassen. Aufgrund der nur sehr beengten Platzverhältnisse sind großräumige Umbaumaßnahmen des Straßenraumes nicht möglich. Außerdem haben Ausbauten von Verkehrsinfrastruktur paradoxerweise oftmals den Effekt, dass sie zu mehr und nicht zu weniger Verkehrsbelastung im MIV führen. Dieses sogenannte Downs-Thomson-Paradoxon besagt, dass sich durch die herbeigefügte Attraktivitätssteigerung für den Autogebrauch mehr Menschen für dieses Fortbewegungsmittel entscheiden und es somit zu mehr Staus kommt (Duranton & Turner, 2011). Der Handlungsspielraum der Gemeinde liegt nunmehr darin, das Miteinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmer möglichst sicher zu gestalten sowie die Aufenthaltsqualität zu verbessern, um der Bedeutung des Ortes gerecht zu werden. Diese Maßnahmen sollten sich darüber hinaus in ein langfristiges Konzept der Gemeinde einfügen, welches versucht, den *Modal Split* zugunsten des NMIV positiv zu beeinflussen, indem Teile des Kfz-Verkehrs auf andere Verkehrsmittel verlagert werden.

Resultierend daraus können nun die Planungsziele zur Umgestaltung des Problembereichs Förster-Funke-Allee formuliert werden. Im Bereich der Förster-Funke-Allee auf Höhe des Rathausmarktes treten vor allen Dingen Konflikte zwischen dem MIV und NMIV auf. Hier ist es also nötig, zu Gunsten schwächerer Verkehrsteilnehmer die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Außerdem ist aufgrund der Funktion dieses Bereiches als Gemeindezentrum und der damit verbundenen Bedeutung für Kultur und Einzelhandel die Aufenthaltsqualität und Attraktivität zu sichern. Aus diesen Gründen empfiehlt es sich, folgende Planungsziele zu verfolgen:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Attraktivität des Stadtraumes
- Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer
- Reduzierung der Geschwindigkeitsüberschreitungen

Alle Maßnahmen, die fortan in diesem Bereich unternommen werden, sollten diesen Planungszielen unterliegen und unter keinen Umständen in Kontrast dazu stehen. Es muss außerdem die Frage gestellt werden, inwieweit in den bestehenden Straßenraum eingegriffen werden kann. Hierbei zu berücksichtigen ist zum Beispiel, inwieweit bauliche Strukturen, Anlagen des ruhenden Verkehrs oder Baumbestände verändert und angepasst werden dürfen.

In Anbetracht der nun formulierten Planungsziele sollen die vorgestellten Gestaltungsvarianten der einzelnen Teilbereiche entlang und im Umfeld der Förster-Funke-Allee evaluiert werden.

Vergleich und Bewertung der verschiedenen Varianten der Straßenraumgestaltung im Bereich Rathausmarkt

Es wurden verschiedene Varianten zur Straßenraumgestaltung entwickelt, die jeweils unterschiedliche Auswirkungen auf diesen Bereich entfalten. Diese sich unterscheidenden Varianten wurden nun hinsichtlich verschiedener Kriterien verglichen und bewertet. Tabelle 1 enthält die Bewertungsmatrix mit den betrachteten Bewertungskriterien und deren Auswirkungen. Folgende Bewertungskriterien wurden hierfür verwendet:

- Übersichtlichkeit des Raumes und Verkehrssicherheit

Hierbei wurde bewertet, wie potentielle Konfliktpunkte zwischen den Verkehrsteilnehmer minimiert werden und somit die Verkehrssicherheit erhöht werden kann. Außerdem wurde betrachtet, wie die Umgestaltung zur allgemeinen Übersichtlichkeit des Straßenraumes beiträgt.

- Soziale Nutzbarkeit und Aufenthaltsqualität

Hierbei wurde bewertet, inwieweit die durch die veränderte Aufteilung gewonnene Fläche zu einer Nutzungssteigerung für die angrenzenden Strukturen beitragen und inwiefern diese einer potentiellen Steigerung der Aufenthaltsqualität und Attraktivität des Raumes bewirken.

- Berücksichtigung der Belange mobilitätsbehinderter Verkehrsteilnehmer

Hierunter ist die Bewertung der Aufnahme und Umsetzbarkeit von Gestaltungselementen zu verstehen, welche die Nutzbarkeit des Straßenraumes durch mobilitätsbehinderte Verkehrsteilnehmer positiv beeinflussen.

- Umsetzbarkeit

Unter Umsetzbarkeit wird bewertet, inwiefern die vorgeschlagene Variante realisierbar ist. Hierbei wurden Fragen berücksichtigt, die sich vor allen Dingen mit den gegebenen Grundstücks- und Platzverhältnissen beschäftigen.

- Umbaukosten

Hier wurde beurteilt, ob sich eine Variante mit nur vergleichsweise geringen finanziellen Mitteln realisieren ließe.

Die Bewertung erfolgt qualitativ unter den folgenden drei Bewertungsmaßstäben:

1. „+“ = positive Auswirkung
2. „-“ = negative Auswirkung
3. „0“ = neutrale Auswirkung

Zur Bewertung wurden fünf mögliche Varianten der Straßenraumgestaltung einander gegenüber gestellt. Diese wurden zu Gunsten der Lesbarkeit folgendermaßen abgekürzt:

- Optimierung und Ausbau der Förster-Funke-Allee – Verschieden Optionen
 1. Variante 1 – Optimierung des Bestandes mit Fußgängerschutzanlage
 2. Variante 2 – Optimierung des Bestandes mit Minikreisverkehr
 3. Variante 3 – Dreistreifiger Ausbau mit Fußgängerschutzanlage
 4. Variante 4 – Dreistreifiger Ausbau mit zwei Minikreisverkehren
- Umgestaltung der Förster-Funke-Allee zum verkehrsberuhigter Geschäftsbereich / *Shared Space*
 5. Variante 5 – Mischvariante gestaltet nach dem Gedanken des Shared Space

Tabelle 1 Bewertungsmatrix der betrachteten Varianten für die Umgestaltung der Förster-Funke-Allee auf Höhe des Rathausmarktes

(„+“ = positive Auswirkung, „-“, = negative Auswirkung, „0“ = neutrale Auswirkung)

Betrachtetes Kriterium	1	2	3	4	5
------------------------	---	---	---	---	---

Übersichtlichkeit des Raumes und Verkehrssicherheit	0	0	+	+ -	+
Soziale Nutzbarkeit und Aufenthaltsqualität	+	0	+	0	++
Berücksichtigung der Belange mobilitätsbehinderter Verkehrsteilnehmer	+	+	++	+	++
Umsetzbarkeit	+	-	+	-	+
Umbaukosten	+	-	+	-	-
FAZIT	+++	+ - -	+++++++	++ - - -	+++++++ -

Diese Tabelle dient nur zur Übersicht und soll die Ergebnisse nicht durch einen quantitativen, sondern durch einen qualitativen Blickwinkel miteinander vergleichen, da nicht jedes der Kriterien gleich stark gewichtet werden sollte. Zum besseren Verständnis sollen im Folgenden die einzelnen Gesichtspunkte im Detail betrachtet und analysiert werden, um anschließend ein Fazit daraus zu ziehen.

In Variante 1 und 2 werden durch das Beibehalten der Mittelinsel der Fuß- und Radverkehr kanalisiert. In der Theorie entspricht dies einer sicheren Lösung, da gebündelt an einem Ort jegliche Straßenquerungen seitens der Fußgänger stattfinden würden. In der Praxis hingegen entsprechen diese Varianten nicht dem natürlichen Verhaltensmuster der Fußgänger in diesem Bereich, was dazu führt, dass es vermehrt zu ordnungswidrigen Überquerungen der Straße an Orten kommt, die baulich nicht dafür vorgesehen sind. In Variante 2 und 4 werden zwar an den Minikreisverkehren Querungsmöglichkeiten geschaffen, allerdings leidet die Übersichtlichkeit unter einer solchen Anlage. In Variante 3 und 5 hingegen entstehen durch den Mittelstreifen weitere Möglichkeiten, die Straße auf voller Länge sicher zu überqueren. Ein Fußgängerüberweg könnte zusätzlich am jetzigen Standort erhalten bleiben, um auch schwächere Verkehrsteilnehmer nicht zu benachteiligen. Variante 5 bietet indes den Vorteil, dass die besondere Verkehrssituation durch die Andersartigkeit im Design nochmals deutlicher herausarbeitet wird. Durch Anrampungen wird der Verkehr zudem abgebremst und gleichzeitig auf das Niveau der angrenzenden Gehwege angehoben, was die Aufmerksamkeit auf den vorausliegenden Straßenraum lenkt.

In allen Varianten wird der Bestand der Fußgängerschutzanlagen optimiert, doch nur in Variante 5 würde radikal zu Gunsten der Fußgänger in den Bestand eingegriffen werden. Durch die Aufwertung des Raumes durch eine Neuordnung des Platzes und eine gezielte Materialwahl kann dem Platz eine neue Wirkung gegeben werden. Nutzbarer Raum zum Verweilen und zur Kommunikation entsteht am Rande und kann gut durch die anliegenden Einrichtungen genutzt werden. Allgemein würde der Straßenraum eine Offenheit erhalten, welche das Gemeindezentrum aufwertet. Die Varianten 2 und 4 (Minikreisverkehre) hingegen benötigen einen großen Flächenanteil für den Kfz-Verkehr selbst und somit werden die Flächen zum Aufenthalt minimiert.

Rein aus Kostengründen vorzuziehen wären Varianten, die möglichst wenig und nur punktuell in den Bestand eingreifen. Variante 1 und 3 schneiden hinsichtlich dieses Kriteriums am besten ab, während Variante 2 und 4 (Minikreisverkehre) die wohl kostspieligsten Varianten darstellen. Auch auf die Umsetzbarkeit bezogen stellen diese Varianten die aufwendigste Lösung dar, da komplizierte Eingriffe in den Bestand vonnöten wären. Es sollte allerdings bei der Abwägung der verschiedenen Varianten berücksichtigt werden, dass die kostengünstigste Variante nicht zugleich die funktional am besten geeignete Variante sein muss. Obwohl die Kosten natürlich berücksichtigt werden müssen, sollte bei einer Beurteilung der langfristige Nutzen von vorrangiger Bedeutung sein.

Nach genauerer Analyse des Ergebnisses des Vergleichs zeigt sich, dass vor allen Dingen die Variante 5 oder in einer „abgeschwächten“ Form die Variante 3 einen hohen funktionalen Nutzen mit sich bringen und gleichzeitig eine Aufwertung des Stadtraumes ermöglichen. Für die finale Gestaltung könnten Aspekte aus beiden Varianten herausgenommen und eine „Mischvariante“ vorangetrieben werden. Die hohe Bedeutung und das Potenzial des Shared Space Gedankens zur verkehrlichen und gestalterischen Lösung dieser besonderen

städtebaulichen Situation könnte jedoch verdeutlicht werden.

Variante 2 und 4 hingegen schneiden bei einer Gegenüberstellung der Kosten und Nutzen weniger gut ab. Hohe Investitionskosten und ein für diesen Bereich massiver Platzverbrauch würden nur bedingt den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit fördern, aber gleichzeitig keine Verbesserungen für den Fußverkehr und die Aufenthaltsqualität bringen. Letzteres wäre durch den hohen Platzverbrauch sogar negativ beeinflusst.

Aufgrund der Bedeutung dieses Ortes als kulturelles und soziales Zentrum der Gemeinde Kleinmachnow sowie durch seine Funktion als wichtiger Einzelhandels- und Bildungsstandort sollte der Planungsprozess nicht isoliert von den Bürgern, Anwohnern und betroffenen Geschäftstreibenden stattfinden. Es wäre denkbar mit einem Bürgerbeteiligungsprozess eine Diskussion über die Gestaltung dieses städtischen Raumes zu starten. Insbesondere die in den Planungszielen formulierten Ansprüche schwächerer und im Allgemeinen nicht motorisierter Verkehrsteilnehmer verdeutlichen, dass ein partizipativer Ansatz notwendig ist, welcher über den üblichen Planungsprozess hinausgeht. In Zusammenarbeit mit der Verwaltung, den politischen Vertretern und den beteiligten Fachplanern könnte so ein tragfähiges Konzept erarbeitet werden, welches die Ansprüche aller Verkehrsteilnehmer in sich vereint und die Gemeinde als Ganzes aufwertet. Außerdem könnte so zu einer Stärkung der Identifikation der Bürger Kleinmachnows mit ihrem Ortszentrum beitragen werden.