

Bürgerinitiative Schönes Falkensee e.V.

Vorschlag der BISF zum Umbau der Spandauer Straße (L 201)



**Darstellung der Einzelmaßnahmen,
neuralgische Punkte**





Einleitung

Die Bürgerinitiative Schönes Falkensee e.V. (BISF) bringt in die laufende Diskussion um den Ausbau der Spandauer Straße in Falkensee (Landesstraße L 201) einen Vorschlag zu einer zweckmäßigen, nachhaltigen und die aktuellen Verkehrsbedürfnisse entsprechenden Umgestaltung ein. Sie orientiert sich an den Vorgaben des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft, das erklärte, die Ausbauplanungen sollen "entsprechend dem bestehenden Bedarf unter Berücksichtigung der Durchführbarkeit und eines wirtschaftlichen Mitteleinsatzes erfolgen." Sie berücksichtigt dabei auch die Wünsche der Anwohner der Spandauer Straße und angrenzender Straßen und die Vorschläge der Verkehrsteilnehmer, die die Spandauer Straße als Durchgangsstraße nutzen.

Aus Sicht der BISF ist eine Umgestaltung der Spandauer Straße im Bestand ausreichend, d.h. die inmitten einer Allee geführte Trasse mit je einer Fahrbahn je Richtung kann grundsätzlich beibehalten werden, und nur an verschiedenen neuralgischen Punkten ist eine moderate Erweiterung erforderlich. Die BISF erkennt die heutigen Schwierigkeiten in der momentanen Ausbausituation, sie weist jedoch darauf hin, dass die stauähnlichen Erscheinungen nicht durch den Ausbaugrad der Spandauer Straße im Ganzen resultieren (z.B. durch die Breite der Straße oder die Anzahl der Spuren), sondern einzig und allein durch die Randpunkte der Strecke, also den Kreisverkehr am Spandauer Platz in Falkensee und die erste "große" Kreuzung in Berlin an der Stadtrandstraße, sowie einzelne Hindernisstellen wie Bushaltestellen und Abbiegekrenzungen entlang der Trasse zwischen den beiden Engstellen.

Demgemäß schlägt die BISF vor, die einzelnen neuralgischen Punkte einer detaillierten Untersuchung zu unterziehen und hierfür einen geeigneten Umbau an den folgenden Stellen vorzusehen:

- Kreisverkehr Spandauer Platz
- Falkenmarkt/Panzerstraße
- Einmündung Humboldtallee
- Kreuzung Leibnitzstraße
- Einmündung Berliner Straße (West)
- Einmündung Hamburger Straße
- Einmündung Berliner Straße (Ost)
- Einmündung Hegelallee
- Kreuzung Pestalozzistraße
- Kreuzung Stadtrandstraße (Berlin)

Mit einem Umbau dieser Stellen wird vielen Erfordernissen Rechnung getragen: Verkehrsverflüssigung auf der Spandauer Straße, Erhöhung der Verkehrssicherheit, Schaffung von Möglichkeiten zum gefahrlosen Überqueren der Strecke, ansprechendes optisches Erscheinungsbild (Alleecharakter), Beibehaltung von Parkmöglichkeiten in der Nähe der Geschäfte, kostengünstige Baumaßnahmen. Für den Fall, dass zu einem fernen Zeitpunkt ein vierspuriger Ausbau für erforderlich gehalten werden sollte, wird dieser durch die vorgeschlagenen Maßnahmen nicht behindert. In jedem Fall regt die BISF dringend an, Ausbaumaßnahmen mit dem Land Berlin bzw. dem Bezirk Spandau geeignet abzusprechen. Sie fordert von den Planungsträgern, die betroffenen Anwohner in die Planungen einzubeziehen.

Die BISF steht für eine Diskussion ihrer Ansätze gern zur Verfügung. Ihre Vorschläge sind nicht als Endausbauplanungen zu verstehen, sondern als Anregungen, die natürlich im Falle der Umsetzung genauer untersucht und konkretisiert werden müssten. Die folgenden Darstellungen zu den zehn neuralgischen Punkten sind maßstabsgetreu und geben die heutige Situation (im Satellitenfoto) mit den vorgeschlagenen Änderungen (farblich eingezeichnet) auf jeweils einem Bild wieder. Dazu finden Sie zu jeder der dargestellten Stellen eine textliche Erläuterung.

Legende (für die folgenden Seiten)

Die Straßen- und Verkehrssituation an den neuralgischen Punkten im Ist-Zustand wird jeweils durch ein Luftbild (Quelle: Google Maps) gezeigt. Straßen- und andere Begrenzungen, Objekte wie Bäume oder Ampeln im Status quo werden in *blauer Farbe* dargestellt. Neue Planungen der BISF, die im Folgenden textlich beschrieben werden, werden in *roter Farbe* darüber gelegt. Begrenzungen, die im Rahmen der Planung aufgehoben werden müssten, werden mit kleinen roten Kreuzchen durchgestrichen. Ergänzende Anmerkungen finden Sie in roter Schrift an den jeweiligen Objekten.

- Kreise mit einem mittigen vollen Punkt stellen Bäume im Bestand dar.
- Kreise mit einem mittigen Kreuz (in rot) stellen Bäume dar, die für eine Maßnahme gefällt werden müssten.
- Bäume, die im – einige Jahre alten – Satellitenbild sichtbar und in der Grafik nur mit einem (blauen) Kreuz markiert sind, sind schon heute nicht mehr vorhanden. Im Frühjahr 2010 wurden – nach Fertigstellung der hier vorliegenden Grafiken – weitere Bäume beseitigt.

Hinweis: Zur Umsetzung einer einzelnen Maßnahme wäre ggf. ergänzend zu prüfen, in welchem Zustand sich die betroffenen Bäume am Straßenrand befinden, welche ggf. entbehrlich sind, weil sie geschädigt sind, oder welche besonders erhaltenswert sind. An einzelnen Stellen wäre die Planung ggf. daraufhin anzupassen.

Anmerkung

Eine detaillierte Planung von optimierten **Fahrradwegen** konnte in der vorliegenden Ausarbeitung noch nicht vorgenommen werden. Dies hätte den Rahmen der hier erarbeiteten Konzepte gesprengt. In jedem Fall ist es ein Ansatz der BISF, pro Fahrtrichtung einen separaten Fahrradweg anzulegen und einzelne Fahrradwege, die gleichzeitig in zwei gegenläufige Richtungen zu befahren sind, zu vermeiden. Grundsätzlich sollten Fahrradwege getrennt vom Fußweg angelegt werden und vernünftig asphaltiert sein. Auch auf der nördlichen Seite der Spandauer Straße sollte ein durchgehender Fahrradweg vorgesehen werden – dies ist allerdings in den folgenden Grafiken noch nicht vollständig eingezeichnet. Zudem sollten an den Straßeneinmündungen Fuß- und Fahrradwege deutlich gekennzeichnet sein; für die Kraftfahrzeuge sollte sich die Haltelinie vor dem kreuzenden Fuß- bzw. Radweg befinden. Die Verkehrssicherheit auch der Radfahrer und Fußgänger ist zu beachten. Ein vollständiges Fahrradwegkonzept wäre in einem nächsten Planungsschritt zu ergänzen.

Nr. 1) Kreisverkehr Spandauer Platz

Maßnahme: Erweiterung des Kreisverkehrs am Spandauer Platz mit Ergänzung eines zusätzlichen Bypasses

Ziel: Erhöhung der Kapazität des Kreisverkehrs, Verflüssigung der Ein- und Ausfahrten in bzw. aus dem Kreisverkehr und dadurch Vermeidung von Rückstaus, Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Einbau Fahrbahnteiler und Anlage nördlicher Rad-/Fußweg

Beschreibung:

Der bestehende Kreisverkehr am Spandauer Platz soll in seinem Radius vergrößert werden, damit auch Schwerfahrzeuge (Lkw, Busse u.ä.) ihn leichter umrunden können. Der Kreismittelpunkt kann dabei bestehen bleiben.

Die Radien an den Ausfahrten aus dem Kreisverkehr sind abzuflachen, damit die Ausfahrten frühzeitiger, geradliniger und damit zügiger erfolgen können. Je früher ein Fahrzeug deutlich erkennbar aus dem Kreisverkehr herausfahren möchte (durch Blinken unterstützt), desto eher kann ein anderes Fahrzeug aus der Zufahrt in den Kreisverkehr einfahren.

An beiden Ein- und Ausfahrten der L 201 (östlich, westlich) sind dringend Fahrbahnteiler zu installieren, um die einfahrende und ausfahrende Spur besser zu trennen. Damit wird nicht nur die Verkehrssicherheit erhöht, auch der Verkehrsfluss wird beschleunigt. Die beiden Ein- und Ausfahrten sind zudem nach Norden zu verschieben, um einen größeren Abstand zur südlichen Ausfahrt zur L 20 zu erhalten.

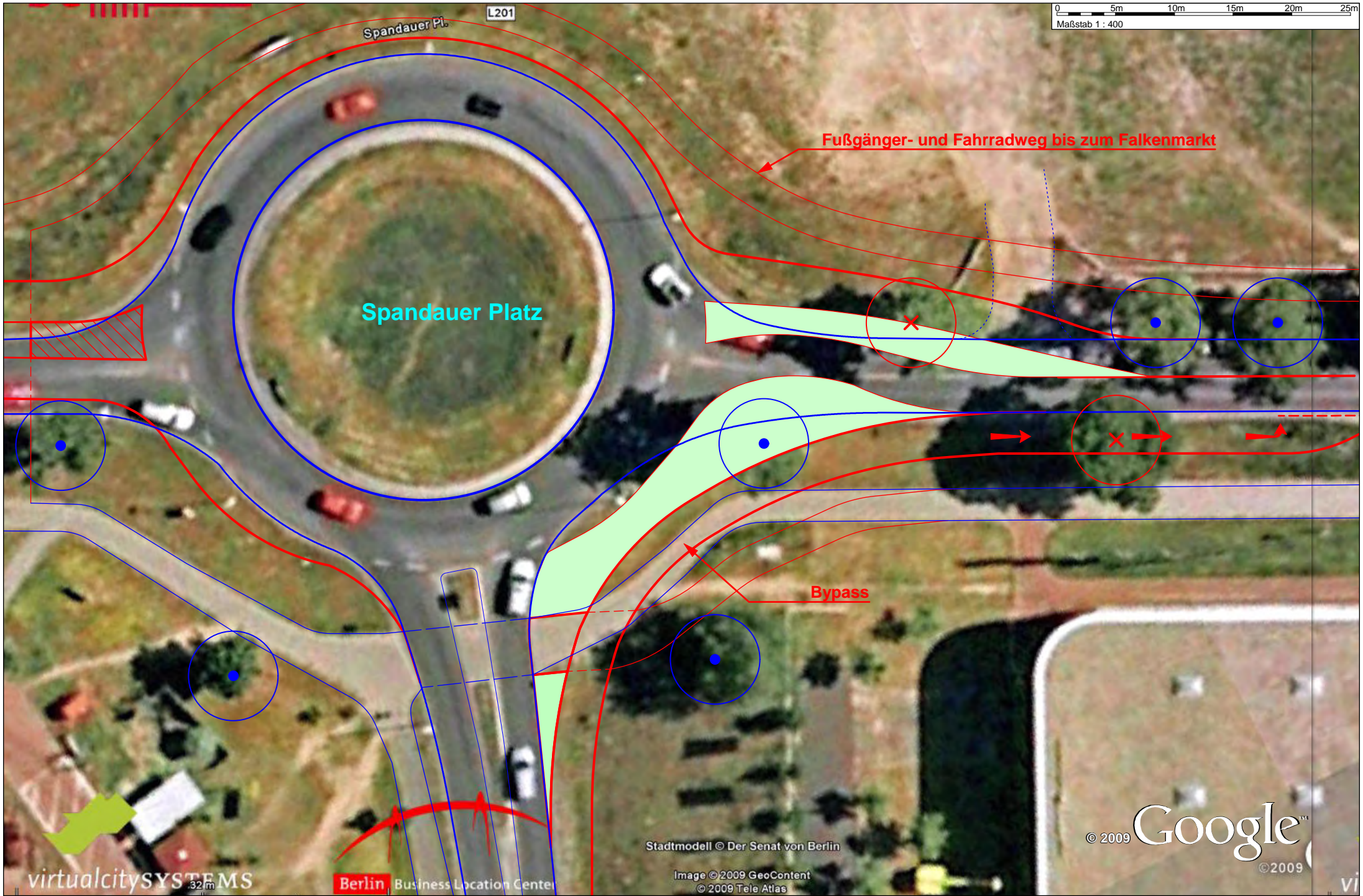
Um die Kapazität weiter zu erhöhen, wird zusätzlich ein so genannter "Bypass" (separate parallele Spur) von der südlichen L 20 zur östlichen L 201 Richtung Berlin vorgeschlagen. Fahrzeuge auf dieser separaten, aus südlicher Richtung ausgefädelten Abbiegespur tangieren nicht mehr den eigentlichen Kreisverkehr und sorgen dort für einen höheren verkehrlichen Durchfluss.

Ein neuer Rad- und Fußweg in Richtung Falkensee-Zentrum wird nördlich des Kreisverkehrs vorgeschlagen. Dieser kann ohne Kreuzen einer in Nord-Süd-Richtung führenden Straße angelegt werden (im Gegensatz zum heutigen südlich gelegenen Fuß- und Radweg, der die L 20 überquert). Der Fahrbahnteiler an der westlichen Zufahrt zum Kreisverkehr sollte als deutlich sichtbare Überquerungshilfe ausgebaut werden. Der Fahrbahnteiler an der südlichen Zufahrt muss erweitert werden, da zusätzlich der neue Bypass zu überqueren ist. Zur Sicherung der Verkehrssicherheit sollte jeweils deutlich gemacht werden, dass Fahrzeuge, die in den Kreisverkehr hinein- oder aus ihm herausfahren, Vorrang haben vor den die Zufahrten kreuzenden Fußgänger und Fahrradfahrer. Durch den neuen Fuß- und Radweg im Norden wird der südliche Weg geringer und verstärkt in Hauptfahrtrichtung genutzt werden.

Die Planungen berücksichtigen die gültigen Normen zur Anlage von Kreisverkehren, wie sie etwa im „Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) festgehalten sind. Die Erweiterung ist kostengünstig möglich, ohne die Gesamtlage des Kreisverkehrs zu verändern. Für die heutigen und künftig erwarteten Verkehrsmengen in der dreiarmligen Variante sind diese Veränderungen ausreichend. Bei Bedarf ist ein späterer Umbau zu einem komplett Richtung Norden verschobenen "großen" Kreisverkehr (für den Fall, dass die Ortsumgehung Falkensees jemals gebaut werden sollte) zur gegebenen Zeit immer noch möglich.

Der beliebte Veranstaltungsplatz auf der nördlich des Kreisverkehrs gelegenen Fläche könnte bei dieser Variante zumindest vorübergehend beibehalten werden.

Zur Umsetzung der Gesamtmaßnahme müssten zwei heutige Alleebäume beseitigt werden. Nachpflanzungen an nahegelegenen geeigneten Stellen sind hierfür vorzusehen.



Nr. 1) Kreisverkehr Spandauer Platz





Nr. 2) Einkaufszentrum Falkenmarkt und Panzerstraße

Maßnahme: Umgestaltung Spandauer Straße / Einmündung Panzerstraße / Einkaufszentrum Falkenmarkt

Ziel: Verbesserung und Sicherung des Verkehrsflusses auf der Spandauer Straße, Erhöhung der Verkehrssicherheit und Reduzierung der Wartezeiten für Abbiegevorgänge in die Spandauer Straße, Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für Fußgänger

Beschreibung:

Die Spandauer Straße in Höhe des Einkaufszentrums Falkenmarkt ist heute vor allem durch die Ein- und Ausfahrten in die bzw. aus der Panzerstraße und in das bzw. aus dem Einkaufszentrum stark tangiert. Fußgänger kreuzen hier häufig die Hauptverkehrsstraße, zudem werden Radfahrer durch die Führung des Radwegs gezwungen, hier die Spandauer Straße zu überqueren.

Die Planungen der BISF berücksichtigen, dass auf der rückwärtigen, südlichen Seite der Panzerstraße diese über eine neue Stichstraße an die südliche Ortsumfahrung L 20 (Seeburger Straße) angeschlossen werden soll. Zur Lösung der heutigen Konfliktsituation an der Spandauer Straße bietet die BISF drei Varianten an:

Variante 1

Die Spandauer Straße wird in Höhe des Falkenmarkts verbreitert, die Ausfahrt aus der Panzerstraße wird leicht verschwenkt, um eine typische plus-förmige Kreuzung mit gegenüberliegenden Straßen zu erhalten, und die so erhaltene vierarmige Kreuzung soll mit einer allseitigen Ampelanlage geregelt werden. Die heutige bedarfsorientierte Ampelanlage für Fußgänger und Radfahrer kann entfallen.

Im Einzelnen: Die Spandauer Straße in Fahrtrichtung Falkensee-Zentrum wird um eine neue Spur nach rechts aufgeweitet – Ergebnis sind eine freie Geradeausspur und eine verlängerte Linksabbiegerspur in Richtung Panzerstraße. Die Ampelanlage wird direkt vor der Ausfahrt aus dem Falkenmarkt eingerichtet. Im Falle eines Rückstaus vor der Ampel soll gewährleistet werden, dass von der Spandauer Straße in Richtung Berlin in den Falkenmarkt abgelenkt werden kann (unterbrochene Halte- linie in Richtung Kreisverkehr).

Neu ist eine Ampel an der zweispurigen Ausfahrt aus dem Falkenmarkt. Diese soll durch Induktion gesteuert werden, so dass verhindert wird, dass im Zuge der Spandauer Straße auf Rot geschaltet wird, wenn gar kein Querverkehr zu erwarten ist. Induktions-gesteuerte Ampelanlagen sind heutzutage allgemein gebräuchlich und keine Besonderheit. Aus dem Falkenmarkt kann geradeaus direkt in die Panzerstraße gefahren, nach links und rechts abgelenkt werden.

Die Panzerstraße im Süden soll Richtung Spandauer Straße leicht nach rechts verschwenkt werden, wobei vermutlich ein kleiner Teil des Grundstücks der Fliedner-Werkstätten benötigt wird. Ziel ist hier das Erlangen einer typischen Kreuzungssituation mit gegenüberliegenden Ausfahrten (Plus-Struktur), die die Verkehrssicherheit erhöhen, da der Gegenverkehr immer im Blick ist. Auch die Ampel am Ende der Panzerstraße soll durch Induktion gesteuert werden. Rechts- und Linksabbiegen ist möglich. Die frei gewordene Fläche links der neuen Panzerstraße bei "Möbel Boss" kann attraktiv gestaltet werden.

An der Spandauer Straße in Fahrtrichtung Berlin würde die heutige bedarfsgesteuerte Ampel um einige Meter nach Osten (weg vom Kreisverkehr) verschoben werden, da die Ausfahrt aus der Panzerstraße verlegt ist. Ein Linksabbiegen in den Falkenmarkt auf einer separaten Abbiegespur ist weiterhin möglich.

Diese Variante lässt Abbiegevorgänge in jede Richtung zu und führt durch die Ampelregelung zu einer hohen Verkehrssicherheit. Alle Bäume können erhalten bleiben.

Variante 2

Kern der zweiten Variante ist das "Umdrehen" der Fahrtrichtung auf dem Gelände (Parkplatz) des Einkaufszentrums Falkenmarkt, das ohne größere Probleme möglich sein sollte. Die neu entstehende dreiarmige Kreuzung soll wie in Variante 1 mit einer Ampel geregelt werden, eine Verbreiterung der Fahrbahn der Spandauer Straße ist hier nicht erforderlich.

Im Einzelnen: Die Ausfahrt aus der südlichen Panzerstraße soll wie in Variante 1 mit Hilfe einer Verschwenkung erfolgen, die Ampel hier soll wiederum induktions-gesteuert sein und nur auf Grün geschaltet werden, wenn ein Fahrzeug sich dem Haltestreifen nähert. Aus der Panzerstraße kann nun nicht nur nach links und rechts abgelenkt, sondern auch geradeaus auf das Gelände vom Falkenmarkt gefahren werden.

An der Spandauer Straße in Fahrtrichtung Berlin soll für einen zügigen Verkehrsfluss eine neue Abbiegespur zum Abzweigen in den Falkenmarkt eingerichtet werden; die heutige Fahrbahnverschwenkung nach rechts müsste einige Meter früher erfolgen als heute. Hierfür ist das Beseitigen eines Straßenbaumes erforderlich. Die einige Meter weiter nach Osten verlegte Fußgängerampel soll weiterhin nur auf Anforderung reagieren, aber mit möglichst kurzen Wartezeiten. Durch den neu geplanten Radweg im Norden des Kreisverkehrs am Spandauer Platz (siehe Punkt Nr. 1) dürfte ein Überqueren der Straße durch Radfahrer hier nur noch selten erforderlich sein, was seltener zu Rotphasen für den Hauptstraßenverkehr führen sollte.

Die Spandauer Straße in Richtung Falkensee-Zentrum erfährt keine große Änderung. Die Linksabbiegespur in Richtung Panzerstraße wird um einige Meter versetzt. Die Ampelanlage ist vor der neuen Zufahrt zum Falkenmarkt vorgesehen.

Über die neue Ausfahrt aus dem Falkenmarkt kann das Einkaufszentrum nur noch nach rechts verlassen werden, ein Erreichen der Linksabbiegerspur auf der Spandauer Straße und das sofortige Abbiegen in die Panzerstraße ist aber noch möglich. Um vom Falkenmarkt in Richtung Berlin-Spandau zu gelangen, müsste allerdings der Kreisverkehr einmal umrundet werden.

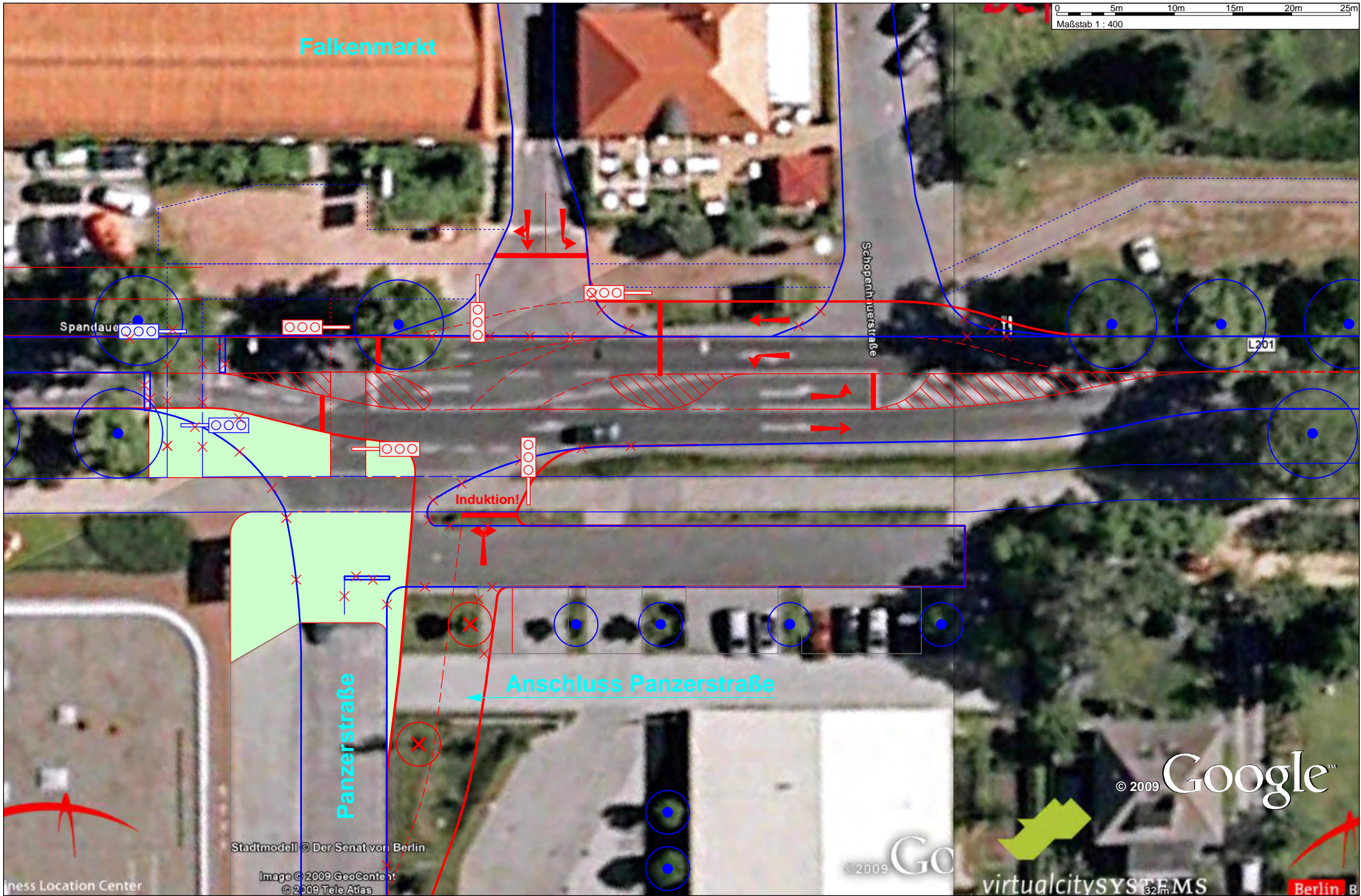
Vorteile gegenüber Variante 1 sind die geringere Flächeninanspruchnahme entlang der Spandauer Straße, eine nur dreiarmige Ampelanlage mit einer Haupteinmündung (Panzerstraße) und dadurch ein erwarteter höherer Verkehrsfluss auf der Spandauer Straße. Nachteile gegenüber Variante 1 sind der längere Weg aus dem Falkenmarkt in Richtung Berlin (Weg durch den Kreisverkehr) und das nötige "Opfern" eines Straßenbaumes.

Variante 3 (Minimallösung)

Die Situation samt Spurführung bleibt im Wesentlichen wie bisher: Aus dem Falkenmarkt darf gemäß der heutigen Beschilderung nur nach rechts abgelenkt werden, von der Spandauer Straße darf nach links in die Panzerstraße eingelenkt werden, die bedarfsorientierte Fußgängerampel bleibt bestehen, einzig das Linksabbiegen aus der Panzerstraße in die Spandauer Straße Richtung Kreisverkehr wird untersagt. Für diese Verkehrsbeziehung soll die neue Verbindungsstraße im Süden der Panzerstraße zur Landesstraße L 20 (Seeburger Straße) genutzt werden, über die dann der Kreisverkehr erreicht werden kann. Aus der Panzerstraße darf in die Spandauer Straße nur nach rechts abgelenkt werden.

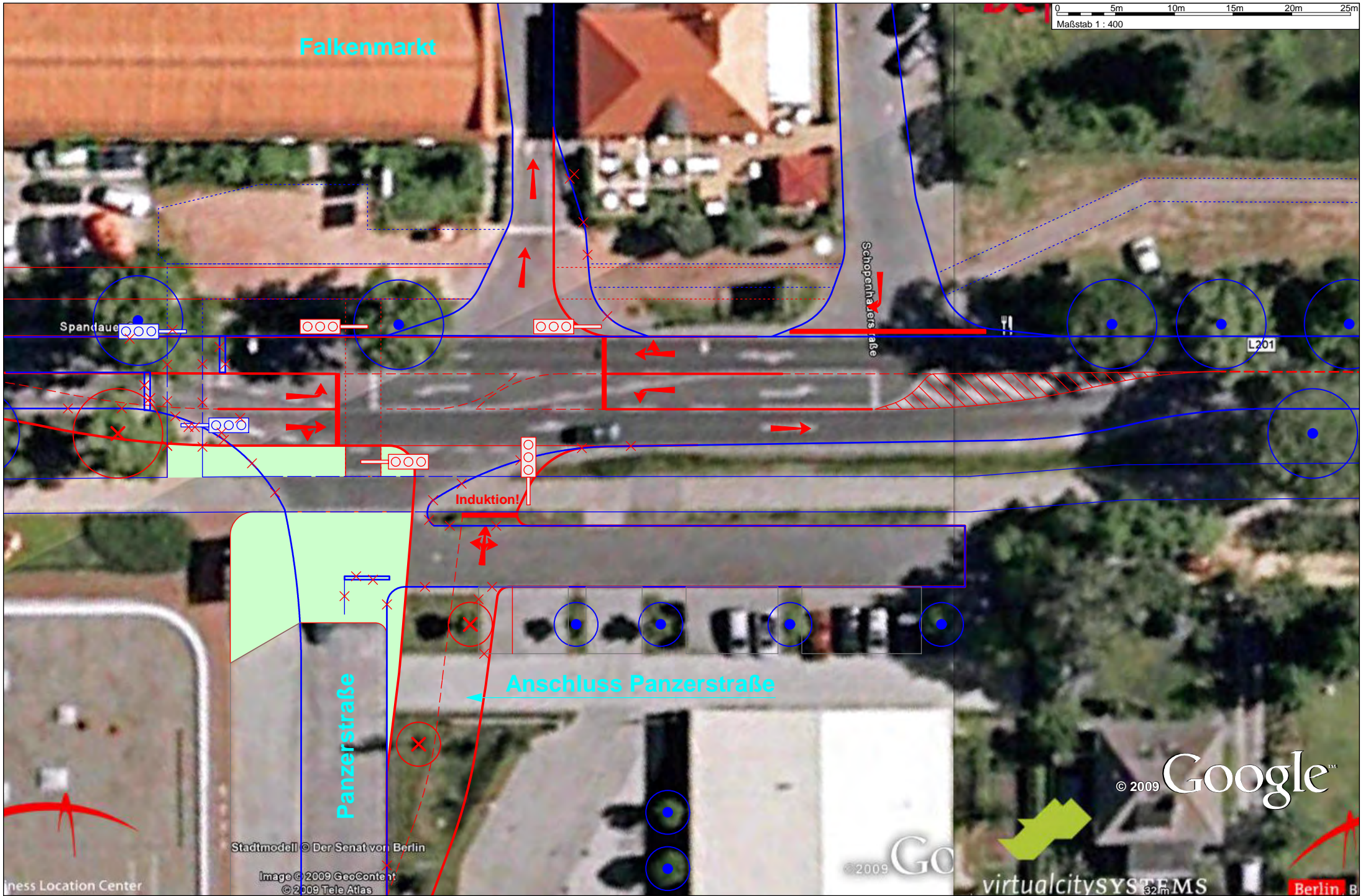
Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sollte das neue Abbiegekonzept durch einen schmalen erhöhten (ggf. begrüntem) Mittelstreifen mit rot-weißer Längssperre unterstützt werden, so dass nur noch das Linksabbiegen von der Spandauer Straße in die Panzerstraße zugelassen ist.

Nachteil ist auch hier die lange Fahrt durch den Kreisverkehr, um vom Falkenmarkt in Richtung Berlin zu gelangen. Als nachteilig werden zudem die begrenzten Ausfahrtmöglichkeiten aus der Panzerstraße angesehen. Als Vorteil ist festzustellen, dass diese Lösung kostengünstiger ist, da sie ohne neue Ampelanlage auskommt. Es darf jedoch nicht übersehen werden, dass es durch die heutige Bedarfsampel auch zu Stockungen kommen kann.



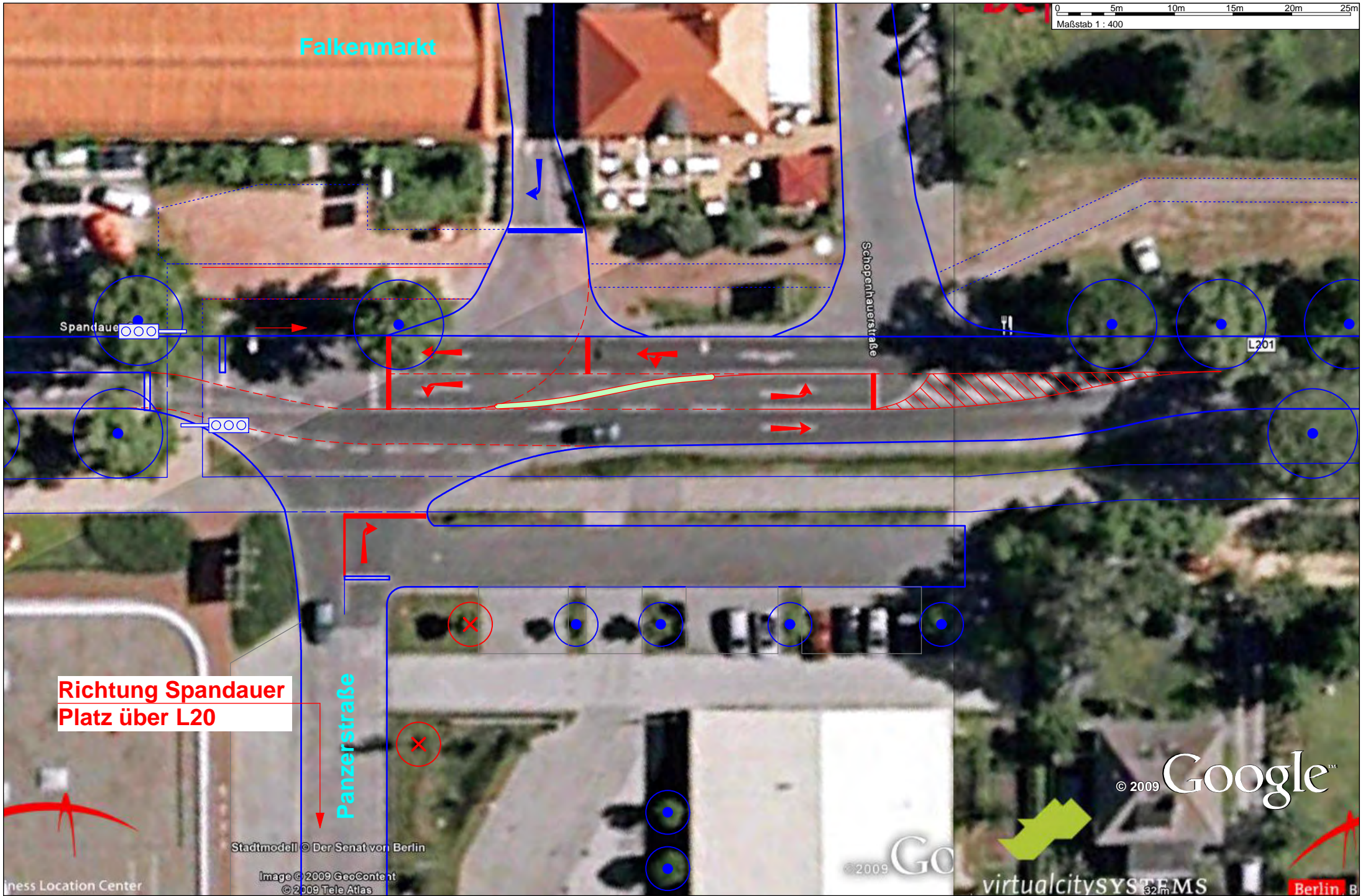
Nr. 2) Einkaufszentrum Falkenmarkt und Panzerstraße, Variante 1





Nr. 2) Einkaufszentrum Falkenmarkt und Panzerstraße, Variante 2





Nr. 2) Einkaufszentrum Falkenmarkt und Panzerstraße, Variante 3

Nr. 3) Einmündung Humboldtallee

Maßnahme: Umgestaltung Kreuzung Spandauer Straße / Humboldtallee
inkl. Bushaltestellen

Ziel: Verbesserung des Verkehrsflusses auf der Spandauer Straße, Verbesserung der
Querungsmöglichkeiten für Fußgänger

Beschreibung:

Die Fahrbahn in Richtung Berlin wird auf den freien Grünstreifen nach rechts verschwenkt. An die Stelle der bestehenden Fahrspur tritt eine separate Linksabbiegerspur, auf der die Fahrzeuge, die in die Humboldtallee abbiegen, den geradeaus fließenden Verkehr nicht behindern.

An das Ende der verschwenkten Fahrspur Richtung Berlin wird eine deutlich gekennzeichnete, auf der Straße markierte Bushaltestelle gesetzt. Eine separate Bushaltebucht ist nicht erforderlich, da sie einfach die Fortführung der verschwenkten Spur nutzt. Die Fahrspur schwenkt auf die ursprüngliche Lage zurück.

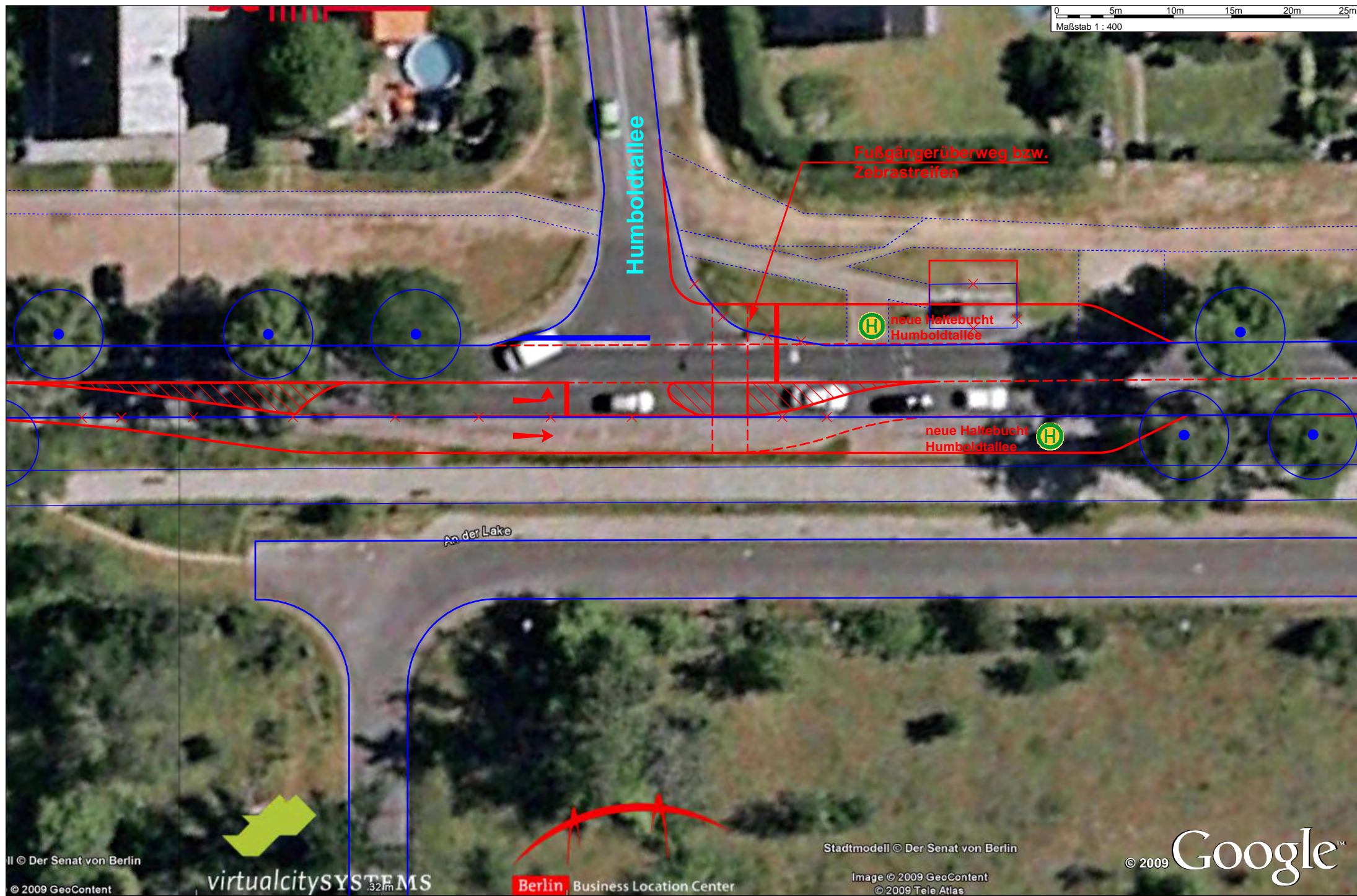
In Fahrtrichtung Kreisverkehr wird gegenüberliegend, vor der Einmündung der Humboldtallee, eine zurückversetzte Bushaltebucht außerhalb der Hauptfahrspur eingerichtet. Sie kann gleichzeitig als Abbiegespur für die Fahrzeuge genutzt werden, die nach rechts in die Humboldtallee abbiegen.

Beide Bushaltebuchten sogar dafür, dass Fahrzeuge auf der Spandauer Straße nicht hinter einem haltenden Bus warten müssen oder evtl. gefährliche Überholmanöver durchführen. Beide Busbuchten sind so ausgelegt, dass auch längere Gelenkbusse (ca. 18 m Länge) geeignet halten können.

In Fahrtrichtung Kreisverkehr vor der Humboldtallee wird ein Fußgängerüberweg eingerichtet, der über eine ausgeprägte Mittelinsel geführt wird. Dadurch wird hier ein gefahrloseres Überqueren der Spandauer Straße gewährleistet. Ggf. kann dieser Überweg durch einen Zebrastreifen unterstützend markiert werden.

Das Stoppzeichen an der Ausfahrt aus der Humboldtallee sollte aus Gründen der Verkehrssicherheit beibehalten werden. Bei Bedarf ist an dieser Einmündung eine Ampelanlage zusätzlich einzurichten.

Der vorgeschlagene Umbau ist ohne Beseitigen von Straßenbäumen möglich.



Nr. 3) Einmündung Humboldtallee



Nr. 4) Kreuzung Leibnitzstraße

Maßnahme: Umgestaltung Kreuzung Spandauer Straße / Leibnitzstraße

Ziel: Verbesserung des Verkehrsflusses auf der Spandauer Straße

Beschreibung:

Der wesentliche Schwachpunkt an dieser ampelgeregelten Kreuzung wird heutzutage deutlich, wenn ein Fahrzeug Richtung Berlin in die Leibnitzstraße nach links einbiegen will und in der Gegenrichtung starker Verkehr anzutreffen ist. Wegen der geringen Breite der Fahrbahn droht ein Rückstau, wenn geradeaus fahrende Fahrzeuge einen oder mehrere Linksabbieger nicht passieren können.

Auf Grund der Situation vor Ort ist es möglich, mit einer leichten Verbreiterung der Fahrbahn nach rechts eine separate Linksabbiegespur einzurichten. Sämtliche Bäume können hierfür erhalten bleiben. Auch wenn diese separate Spur nur kurz ist, dürfte es im Normalfall völlig ausreichen, dass andere Fahrzeuge passieren können. Zur Sicherheit ist ggf. der Rad- und Fußweg leicht zu verschwenken.

In Fahrtrichtung Falkensee-Zentrum wird auf eine separate Linksabbiegespur verzichtet, da ein Abbiegen aus der Spandauer nach links Richtung An der Lake sehr selten geschieht und für eine separate Abbiegespur Alleebäume weichen müssten.



Nr. 4) Kreuzung Leibnitzstraße



Nr. 5) Einmündung Berliner Straße (West)

Maßnahme: Umgestaltung der Einmündung Berliner Straße in die Spandauer Straße (westlich der Rotunde)

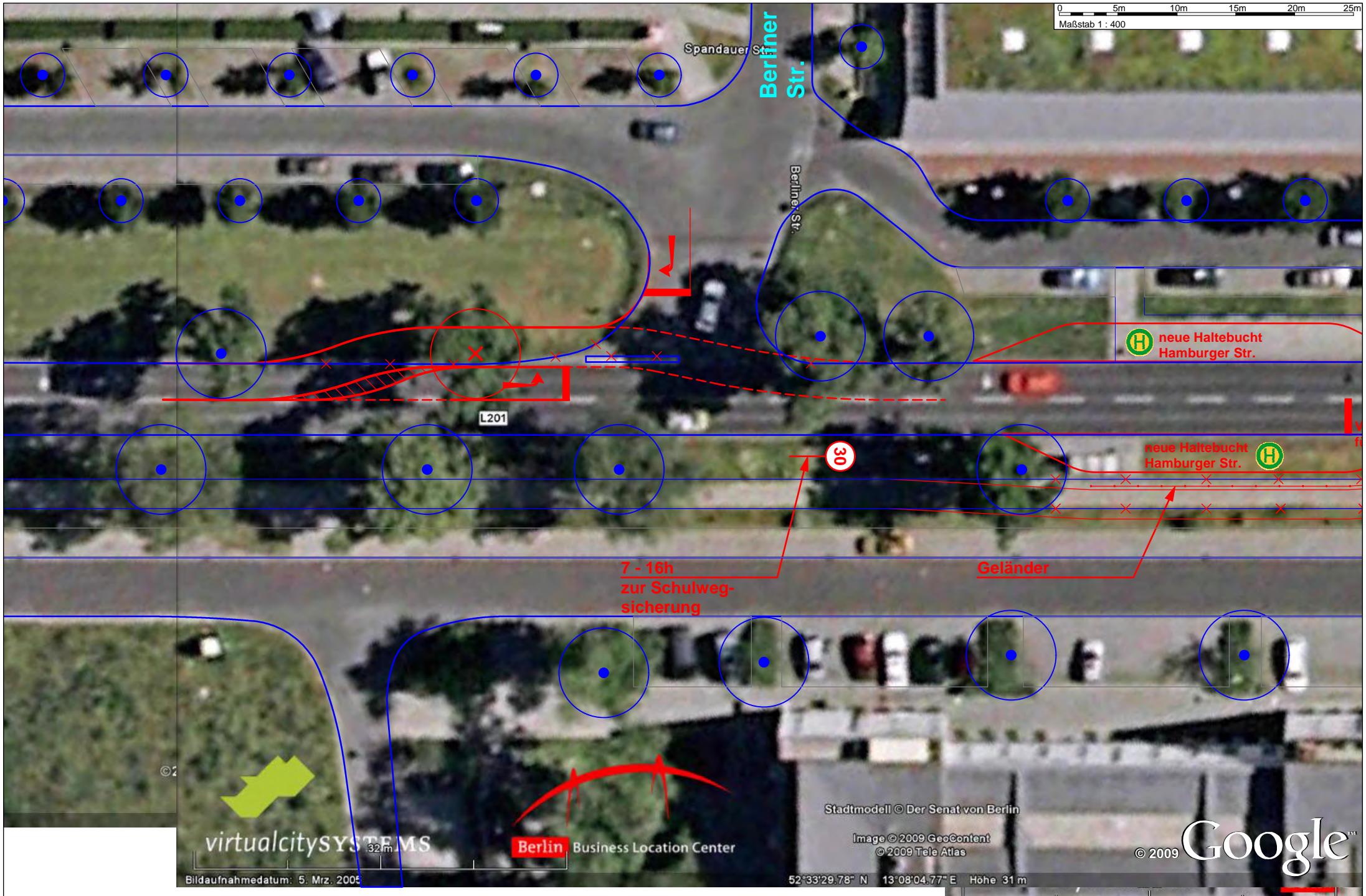
Ziel: Verbesserung des Verkehrsflusses auf der Spandauer Straße

Beschreibung:

Vergleichbar der Situation an der Kreuzung Leibnitzstraße wird auch hier die Einrichtung einer separaten Linksabbiegerspur in Fahrtrichtung Berlin vorgeschlagen. Dies dient der Verflüssigung des Verkehrs auf der L 201.

Für diese Maßnahme muss ein Straßenbaum auf der nördlichen Seite der Spandauer Straße weichen. Denn die Fahrspur Richtung Kreisverkehr ist hier leicht nach rechts zu verschwenken. Für den Ersatz des Alleebaums sind zur Auffüllung der Lücken in unmittelbarer Nähe Ersatzpflanzungen zu leisten.

Zur Sicherung der Ausfahrten aus der Berliner Straße in die Spandauer Straße sollte das Gebot des Rechtsabbiegens hier beibehalten werden. Fahrzeugführer, die aus der Berliner Straße in Richtung Berlin nach links abbiegen möchten, sollten zunächst die parallele Fahrspur an Kaiser's vorbei wählen, um an der nächsten Einmündung nach links abbiegen zu können (siehe Nr. 7, Berliner Straße (Ost)).



Nr. 5) Einmündung Berliner Straße (West)





Nr. 6) Einmündung Hamburger Straße

Maßnahme: Umgestaltung Einmündung Hamburger Straße / Spandauer Straße
inkl. Bushaltestellen

Ziel: Verbesserung des Verkehrsflusses auf der Spandauer Straße, Sicherung des Schulweges von der Bushaltestelle zur Straße An der Lake

Beschreibung:

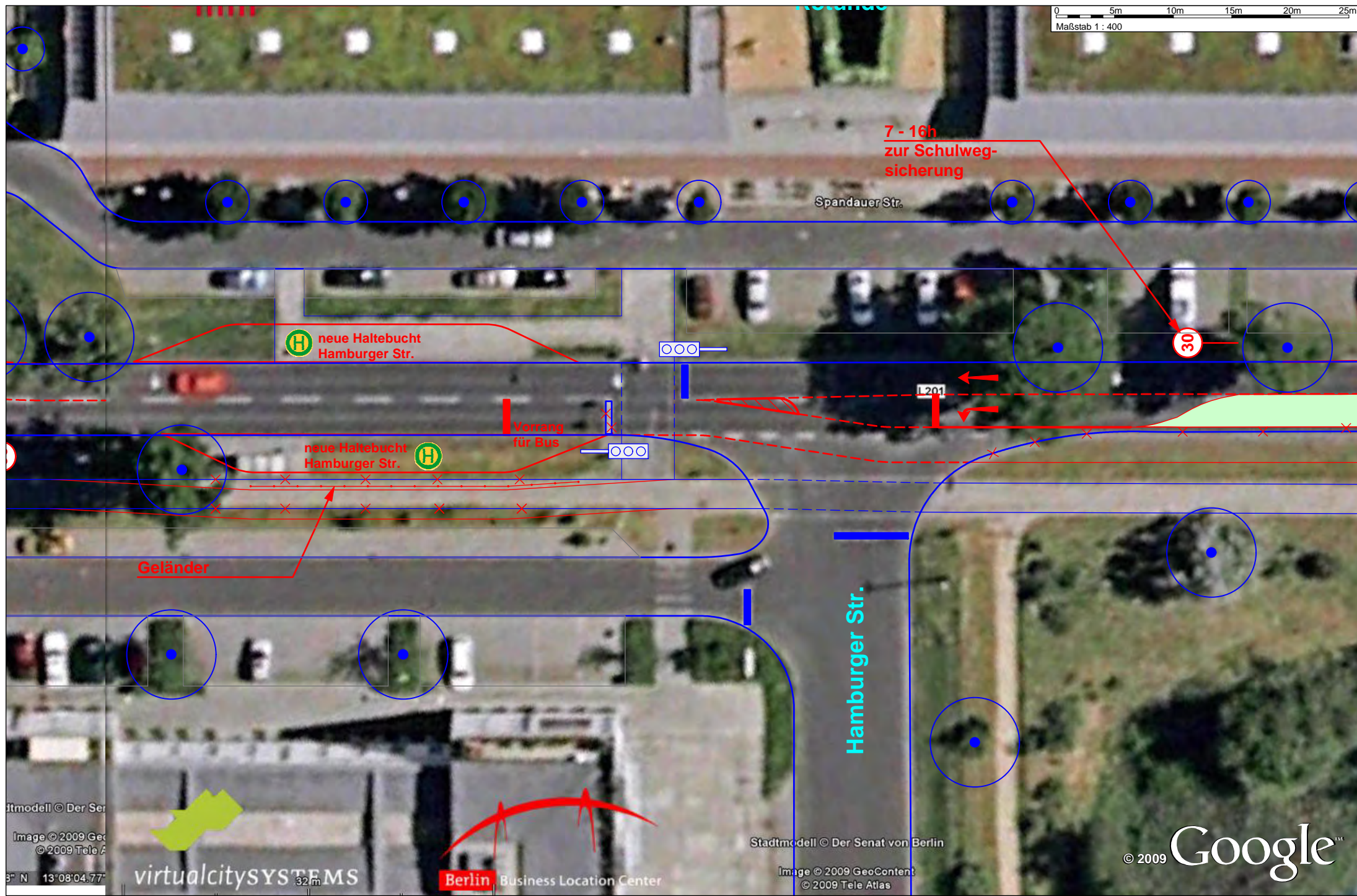
Die Fahrbahn in Richtung Berlin wird ab der Hamburger Straße nach rechts auf den freien Grünstreifen verschwenkt (bis zur Einmündung Berliner Straße/Ost – siehe auch dort). In der Gegenrichtung wird an dieser Stelle eine separate Linksabbiegerspur eingerichtet, auf der die Fahrzeuge, die in die Hamburger Straße (Richtung Schule) abbiegen, den geradeaus fließenden Verkehr nicht behindern.

Der entstehende Fahrbahnteiler zwischen den beiden Richtungsfahrbahnen der Spandauer Straße soll durch eine attraktive kleine Grünfläche aufgelockert werden.

In Fahrtrichtung Berlin wird vor der Einmündung Hamburger Straße eine zurückversetzte Bushaltestelle außerhalb der Hauptfahrspur eingerichtet. Genau gegenüber ist in die andere Fahrtrichtung ebenso eine Busbucht geplant. Hierfür ist jeweils ausreichend Platz vorhanden, so dass auch ein Gelenkbus in voller Länge in diesem Abschnitt halten kann; je nach verfügbarem Platz an den Enden der Buchten (abhängig z.B. vom genauen Standort der Bäume) müssen ggf. die Ein- und Ausfahrten mehr oder weniger steil eingerichtet werden. Die Haltestellenflächen an den Busbuchten sorgen durch ihren Abstand zur Fahrbahn für eine erhöhte Sicherheit für die ein- und aussteigenden Fahrgäste (insbesondere Schüler). Die Fahrzeuge auf der Spandauer Straße brauchen nicht anzuhalten, wenn ein Bus stoppt. Evtl. ist an der Haltestelle in Richtung Berlin eine Vorrangschaltung für Busse an der Ampel einzurichten.

Der Lichtzeichen-geregelte Überweg (bedarfsorientierte Anforderung) bleibt bestehen. Die Reaktionszeiten bei Betätigung der Bedarfsampel sollten reduziert werden.

Zur weiteren Erhöhung der Verkehrssicherheit schlagen wir vor, zwischen der Einmündung Berliner Straße (in Richtung Westen) und dem geplanten kurzen Grünstreifen hinter der Hamburger Straße Tempo 30 während der Schulzeiten einzurichten (etwa 7-16 Uhr). Dies verbessert auch die Ausfahrten aus der Hamburger Straße insbesondere bei einem Abbiegevorgang nach links in die Spandauer Straße.



Stadtmodell © Der Senat von Berlin
Image © 2009 GeoContent
© 2009 Tele Atlas
3° N 13° 08' 04.77"

virtualcitySYSTEMS 32m

Berlin Business Location Center

Stadtmodell © Der Senat von Berlin
Image © 2009 GeoContent
© 2009 Tele Atlas

© 2009 Google™

Nr. 6) Einmündung Hamburger Straße



Nr. 7) Einmündung Berliner Straße (Ost)

Maßnahme: Umgestaltung Einmündung Berliner Straße in die Spandauer Straße (östliche Richtung)

Ziel: Verbesserung des Verkehrsflusses auf der Spandauer Straße, Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Sicherung der Ausfahrten aus der Berliner Straße

Beschreibung:

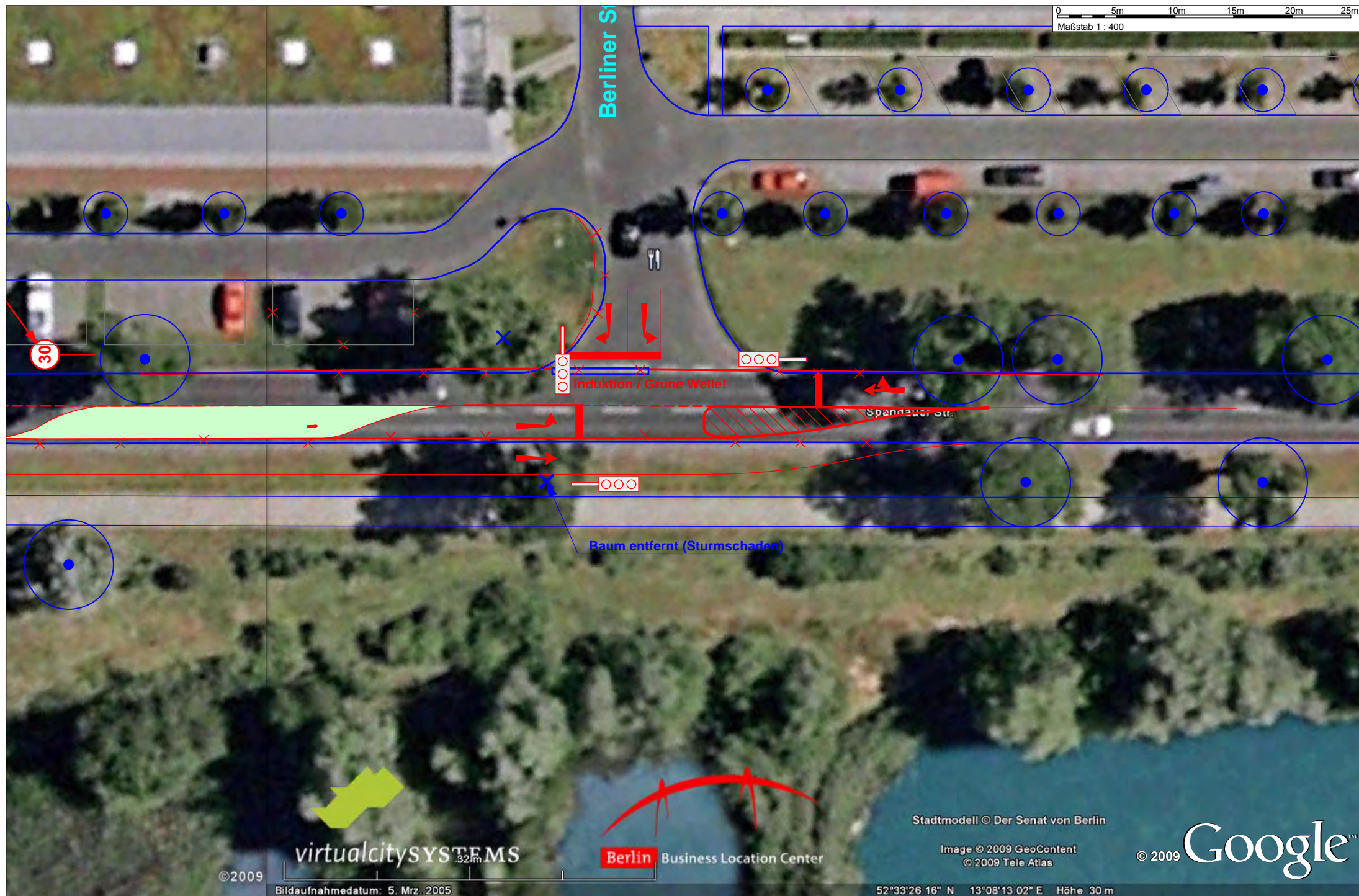
Die von der Hamburger Straße aus verschwenkte Fahrbahn der Spandauer Straße Richtung Berlin (siehe Nr. 6) lässt hinter dem kurzen konzipierten Grünstreifen eine separate Linksabbiegerspur zu für die Fahrzeuge, die nach links in die Berliner Straße abbiegen wollen. Hinter der Einmündung wird die Fahrbahn Richtung Berlin wieder auf die ursprüngliche Spur zurückverschwenkt.

Ziel ist die Verhinderung von Stausituationen durch nach links abbiegende Fahrzeuge.

Um den Fahrzeugführern bei Ausfahrt aus der Berliner Straße das Abbiegen in beide Richtungen zu vereinfachen, schlagen wir an dieser Einmündung eine neu zu installierende Ampelanlage vor. Diese sollte Induktions-gesteuert sein, was bedeutet, dass sie im Zuge der L 201 nur dann auf Rot schaltet, wenn tatsächlich Fahrzeuge aus der Berliner Straße die Ausfahrt begehren. Die Schaltung sollte so erfolgen, dass auf der Spandauer Straße in der jeweiligen Hauptfahrtrichtung (morgens Richtung Berlin, nachmittags Richtung Falkensee-Zentrum) eine Grüne Welle eingehalten wird.

Ein Fußgängerüberweg wurde hier nicht geplant, da an dieser Stelle kein erhöhter Bedarf gesehen wird und ein solcher Überweg bereits in der Nähe an der Hamburger Straße bereits existiert. Grundsätzlich kann diese Ampel-geregelte Einmündung aber auch mit einem Überweg ausgeführt werden.

Die Maßnahme wird so geplant, dass der Straßenbaum gegenüber der Berliner Straße vermutlich erhalten werden kann. Dies ist ggf. bei einer Feinplanung zu überprüfen.



Nr. 7) Einmündung Berliner Straße (Ost)



Nr. 8) Einmündung Hegelallee

Maßnahme: Umgestaltung Einmündung Hegelallee in Spandauer Straße

Ziel: Verbesserung des Verkehrsflusses auf der Spandauer Straße

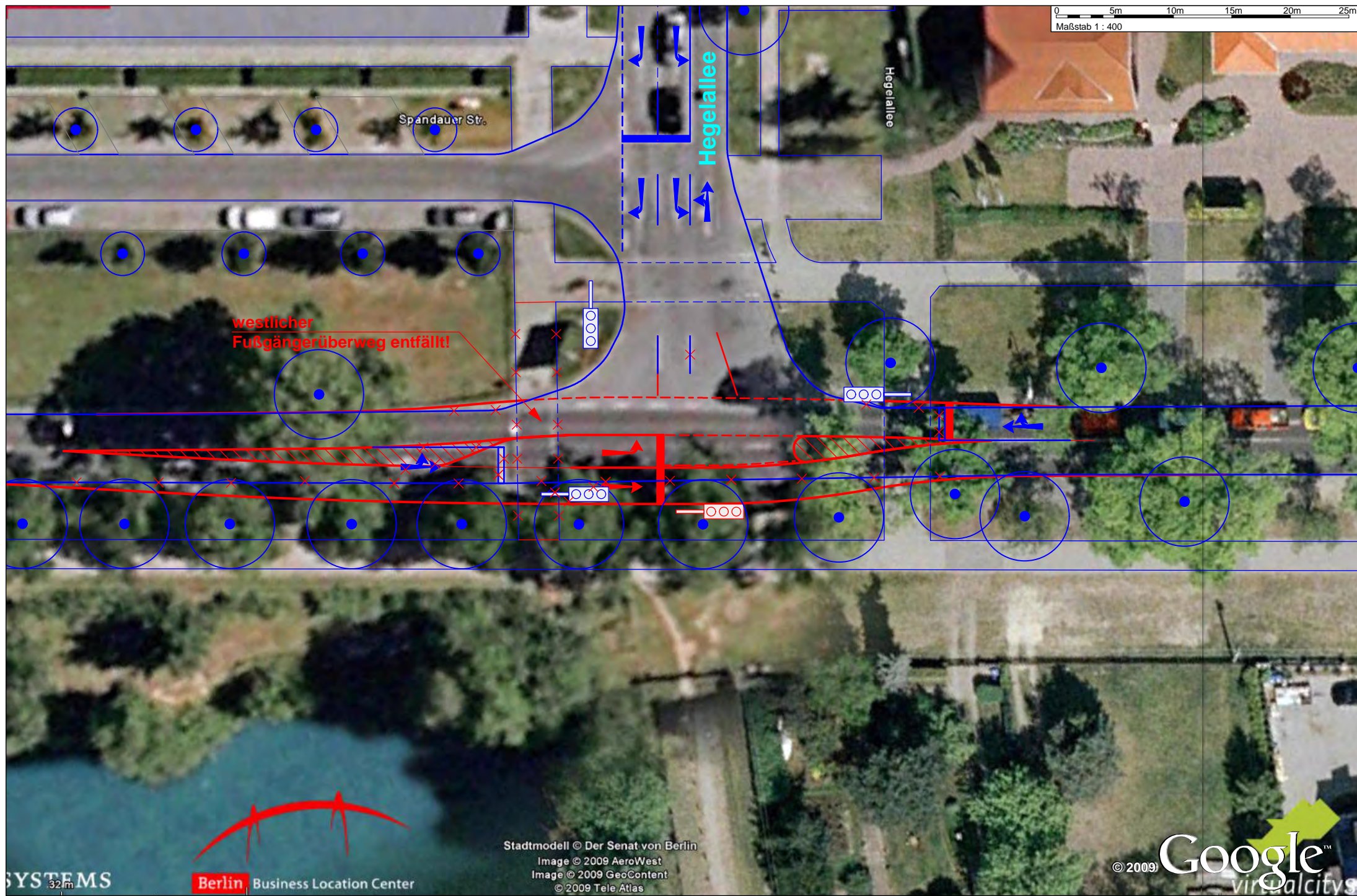
Beschreibung:

Die Spandauer Straße sollte an der Ampel-geregelten Einmündung der Hegelallee aufgeweitet (also verbreitert) werden, um die Geradeaus-Fahrten auf der Spandauer Straße zu verflüssigen. Auf Grund der offensichtlichen Vitalität und Schönheit der Straßenbäume an dieser Stelle sollen Fällungen ausgeschlossen werden. Einzig der Baum nördlich der Spandauer Straße direkt östlich der Einmündung wäre ggf. entbehrlich.

Unter diesen Prämissen bestehen zwei Möglichkeiten für die Aufweitung. In jedem Fall soll die Spandauer Straße in nördliche Richtung um einige Meter verbreitert und die Fahrspur Richtung Falkensee-Zentrum leicht nach rechts verschwenkt werden. Die leichte Verschwenkung sollte durch entsprechende Fahrbahnmarkierungen unterstützt werden.

Entweder es wird auf eine separate Abbiegespur für die Linksabbieger auf der Spandauer Straße (in Fahrtrichtung Berlin geschaut) verzichtet, aber es besteht die Möglichkeit, dass sich links in die Hegelallee abbiegende Fahrzeuge so einordnen, dass die geradeaus fahrenden Fahrzeuge diese Fahrzeuge passieren können und nicht anzuhalten brauchen.

Oder es kann eine kurze Linksabbiegerspur eingerichtet werden, wenn auf den westlich gelegenen Fußgängerüberweg verzichtet und die Ampel einige Meter Richtung Berlin verlegt wird. Der östlich gelegene Überweg kann weiter genutzt werden.



westlicher
Fußgängerüberweg entfällt!

Stadtmodell © Der Senat von Berlin
Image © 2009 AeroWest
Image © 2009 GeoContent
© 2009 Tele Atlas

SYSTEMS
32m

Berlin Business Location Center

© 2009 Google™
virtualcity

Karte: © Google Maps

Nr. 8) Einmündung Hegelallee



Nr. 9) Kreuzung Pestalozzistraße

Maßnahme: Umgestaltung Kreuzung Spandauer Straße / Pestalozzistraße / Staakener Heuweg inkl. Bushaltestelle

Ziel: Verbesserung der Verkehrssicherheit an der relativ stark frequentierten Kreuzung, Verbesserung des Verkehrsflusses auf der Spandauer Straße

Beschreibung:

Die Kreuzung Spandauer Straße / Pestalozzistraße / Staakener Heuweg soll künftig durch eine Ampelanlage (für alle vier zuführenden Straßen) geregelt werden – Grund ist die relativ hohe Frequenz der Abbieger insbesondere von der Spandauer Straße in die Pestalozzistraße und umgekehrt sowie die heutige Gefahr für Fußgänger und Fahrradfahrer beim Überqueren der Straße.

Ergänzend sollen auf der Spandauer Straße für das Abbiegen separate Linksabbiegerspuren eingerichtet werden. In Richtung Berlin soll die Fahrspur leicht nach rechts auf den schon heute freien Grünstreifen verschwenkt werden, um Platz für eine separate Linksabbiegerspur zu schaffen; auch hinter der Kreuzung kann noch ein Teil des Seitenstreifens für die verschwenkte Fahrbahn genutzt werden.

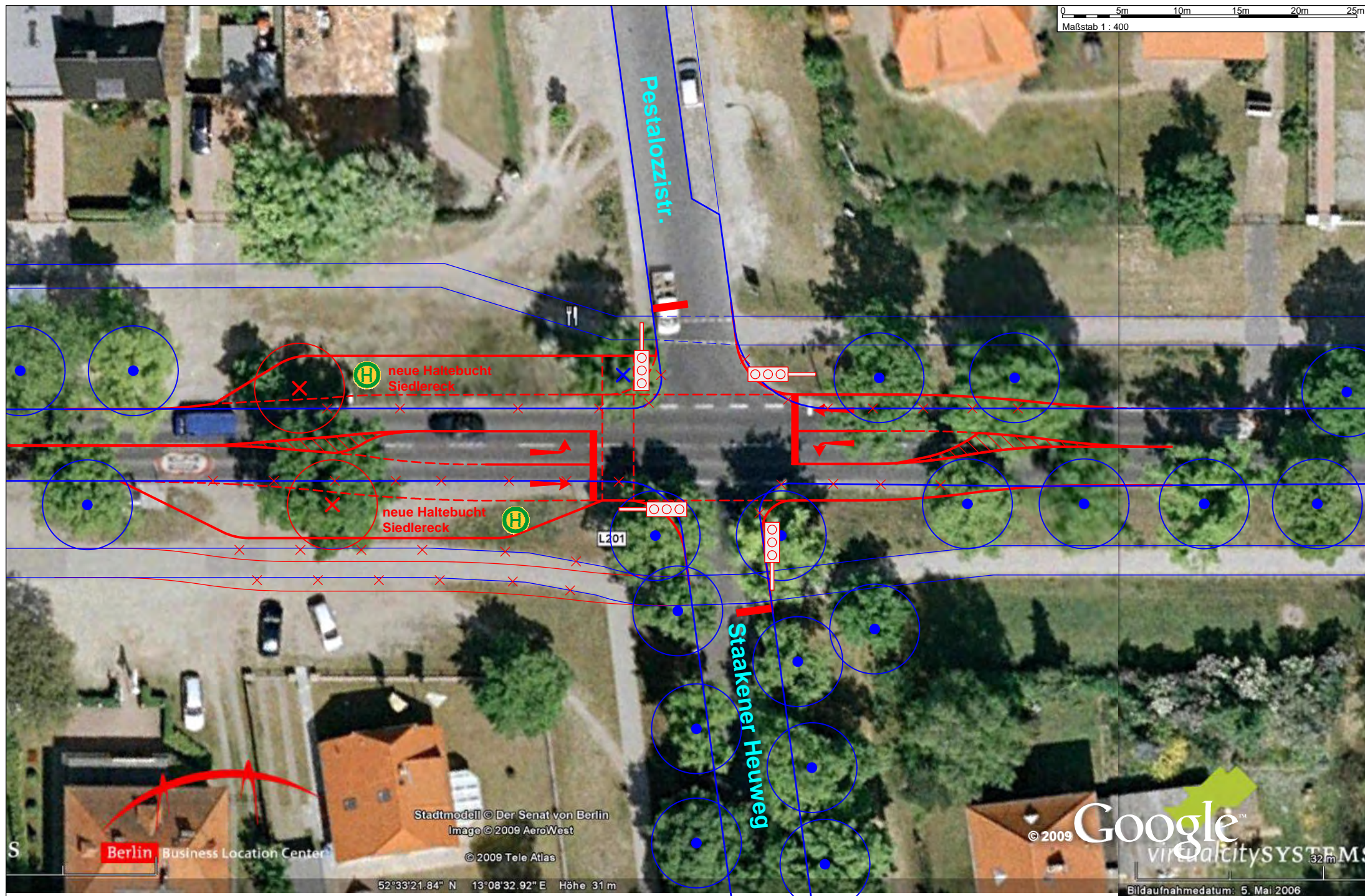
In Richtung Falkensee-Zentrum soll die Fahrbahn vor der Kreuzung leicht nach rechts verbreitert werden, so dass eine kurze Linksabbiegerspur zusätzlich eingerichtet werden kann. Evtl. ist hierzu das Beseitigen von ein bis zwei Straßenbäumen auf der nördlichen Seite erforderlich – dies wäre noch zu prüfen. Hinter der Kreuzung mit der Pestalozzistraße ist die Spur noch leicht verschwenkt und wird dann auf die heutige Fahrbahn zurückgeführt.

Auf der westlichen Seite der Kreuzung soll ein Fußgängerüberweg über die Spandauer Straße eingerichtet werden, mit dazugehöriger Fußgängerampel. Parallel zur Spandauer Straße werden die bestehenden Überwege auch durch eine Fußgängerampel abgesichert. Die Grünphase auf der Spandauer Straße ist für den Geradeausverkehr möglich lang zu gestalten. Die Ampel kann in den Nachtstunden abgeschaltet werden.

In Fahrtrichtung Spandauer Platz soll hinter der Kreuzung eine zurückversetzte Bushaltestelle (mit Wartehäuschen) auf der heutigen freien Fläche angeordnet werden. Sie dient einem sicheren Ein- und Aussteigen für die Fahrgäste sowie einem flüssigen Vorbeifahren für die Fahrzeuge auf der Spandauer Straße. Für diese Maßnahme ist ein (kleinerer) Straßenbaum zu fällen. Die heutige Bushaltestelle einige Meter weiter hinten (wo Busse auf der Fahrbahn halten) kann aufgehoben werden.

Auch in Fahrtrichtung Berlin soll – genau gegenüber – eine Bushaltestelle mit einer Haltebucht eingerichtet werden. Die Grundstückszufahrt in Höhe der Ausfädelung zur Busbucht dürfte dabei keine Probleme machen; sie ist entsprechend zu berücksichtigen. Ggf. kann auch ein anderer Standort in der Nähe auf der südlichen Seite der Spandauer Straße gesucht werden. An der Haltestelle direkt vor der neuen Ampel kann ein Vorrang für den ausfahrenden Bus vorgesehen werden. Berücksichtigt ist, dass auch Gelenkbusse in voller Länge im Haltestellenbereich halten können; je nach verfügbarem Platz an den Enden der beiden Busbuchten (abhängig z.B. vom genauen Standort der Bäume) müssen ggf. die Ein- und Ausfahrten mehr oder weniger steil eingerichtet werden.

Das heute bestehende räumlich und zeitlich begrenzte Tempo-30-Gebot auf der Spandauer Straße kann aufgehoben werden. Für zu fallende Alleebäume sollen Ersatzpflanzungen an lückenhaften Stellen entlang der Spandauer Straße geleistet werden.



Nr. 9) Kreuzung Pestalozzistraße

Nr. 10) Kreuzung Stadtrandstraße (Berlin-Spandau)

Maßnahme: Optimierung der Situation an der Kreuzung Falkenseer Chaussee / Stadtrandstraße in Berlin-Spandau

Ziel: Verbesserung des Verkehrsflusses in Ost-West-Richtung

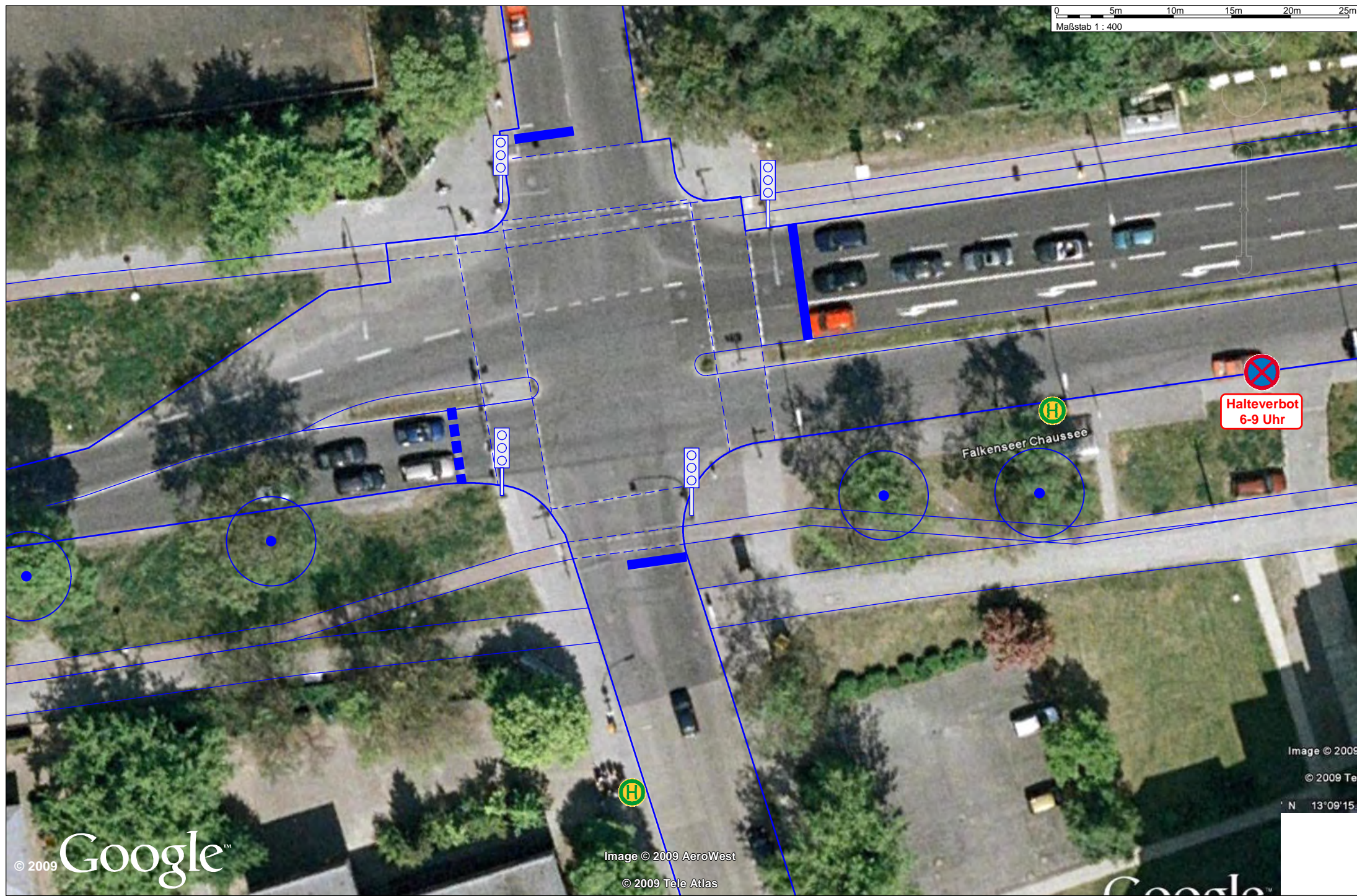
Beschreibung:

Die genannte Kreuzung ist heute als ein hauptsächlichlicher Engpass für einen zügigen Abfluss des Verkehrs aus Falkensee nach Berlin zu sehen. Veränderungen sind selbstverständlich mit dem Bezirk Spandau bzw. der Stadt Berlin abzusprechen.

Zur Verflüssigung des Verkehrs wäre die Grünphase auf der Falkenseer Chaussee in Ost-West-Richtung zu verlängern. Zur Unterstützung wäre es hilfreich, auf dem Streckenabschnitt hinter der Kreuzung zwischen Stadtrandstraße und Hauskavelweg zumindest zur Hauptverkehrszeit in Richtung Berlin-Zentrum ein (zeitlich begrenztes) Halteverbot einzurichten (etwa 6-9 Uhr). Dies dient zum schnelleren zweispurigen Überqueren der Kreuzung mit der Möglichkeit eines späteren Einfädels.

Zu überdenken wäre zudem, auf der Falkenseer Chaussee Richtung Osten die bereits vorhandene kurze zweite Fahrspur, die auch als Linksabbiegerspur in die Stadtrandstraße genutzt wird, vor der Ampelkreuzung zu verlängern. Dies dürfte platztechnisch leicht machbar sein.

In westlicher Richtung sind an dieser Kreuzung keine weiteren Maßnahmen erforderlich.



© 2009 Google™

Image © 2009 AeroWest
© 2009 Tele Atlas

Image © 2009
© 2009 Te
N 13°09'15"

Nr. 10) Kreuzung Stadtrandstraße



Zusammenfassung

Die von der BISF erarbeiteten und hier vorgestellten Umbaumaßnahmen haben in Summe zum Ziel, die Verkehrsverhältnisse entlang der Spandauer Straße zu verbessern. Einerseits soll der Verkehrsfluss auf der Landesstraße L 201 optimiert werden. Außerdem soll die Verkehrssicherheit sowohl für die Fahrzeugführer auf der Spandauer Straße, aber auch für die abbiegenden bzw. querenden Fahrzeuge, für Fahrradfahrer und Fußgänger erhöht werden. Auch das Überqueren der Spandauer Straße soll – insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen – möglichst gefahrfrei erfolgen können. Hierfür sind einige neuralgische Punkte entlang der Straße maßvoll umzugestalten. Es war zudem ein Anliegen der BISF, die Eingriffe in den Straßenraum so gering wie möglich zu halten, Anwohner und Gewerbetreibende nicht negativ zu beeinträchtigen und den bestehenden Alleecharakter auf der Spandauer Straße weitgehend zu erhalten. Schließlich wurde das Ziel verfolgt, die erforderlichen Umbaumaßnahmen auf das Notwendigste zu begrenzen und somit öffentliche Finanzmittel zu schonen, die letztlich aus Steuergeldern resultieren.

Vorstellungen von Anwohnern und Nutzern der Spandauer Straße wurden, soweit es ging, bei den Überlegungen berücksichtigt. Detailprüfungen, die an einzelnen Stellen vor Ort noch erforderlich sind, konnten von der BISF, die nur ehrenamtlich agiert und nicht über das komplette Datenmaterial verfügt, im Zuge der Planungen nicht durchgeführt werden. Sie dürften das Gesamtergebnis aber nicht wesentlich verändern. Teilweise wurden Lösungen als Kompromiss erarbeitet, die nicht alle Zielstellungen erfüllen können (z.B. ist der Vorschlag der Radwegführung auf der südlichen Seite des Kreisverkehrs am Spandauer Platz aus Sicht der Radfahrer mit Sicherheit nicht optimal). Eine detaillierte Planung von optimierten Fahrradwegen sollte noch ergänzend durchgeführt werden, war aber in dem hier vorliegenden Rahmen nicht möglich.

Die BISF ist überzeugt, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen völlig ausreichend sind, um die Verkehrssituation auf der Spandauer Straße dauerhaft zu verbessern und die genannten Ziele zu erfüllen. Sie steht für eine Diskussion der vorgeschlagenen Konzepte gern zur Verfügung.

Falkensee, im April 2010