

Bewertung und Positionierung der Verwaltung zur Vorplanung der Straßenbrücke Nieder Neuendorf im Zuge der L 172

1 Ausgangslage

Die Straßenbrücke Nieder Neuendorf stellt die einzige verkehrliche Verbindung zwischen Hennigsdorf und Nieder Neuendorf mit derzeit ca. 4.400 Einwohnern dar.

Der Straßenabschnitt Spandauer Allee - Dorfstraße einschließlich Brückenbereich ist in der Verkehrsentwicklungsplanung der Stadt Hennigsdorf als angebaute überregionale Hauptverkehrsstraße ausgewiesen. Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DfV) beträgt im Bereich der Brücke über 14.000 Kfz/24 h (Zählung 2010).

Im Radwegenetz der Stadt Hennigsdorf ist der Straßenzug als überörtliche Hauptroute dargestellt. 2010 wurden an der Brücke ca. 900 Radfahrer in 8 h gezählt. Die Tendenz ist steigend.

2 Infrastrukturelle Aufgaben der Brücke

Derzeit gibt es für die Verkehrsfläche auf der Brücke folgende Baulastträger:

- Kfz-Verkehr – Baulastträger Land Brandenburg (Landesbetrieb Straßenwesen)
- Radfahrer – Baulastträger für Radwege entlang von Landesstraßen ist das Land Brandenburg. Zurzeit existiert auf der Brücke eine alte Anordnung für einen untermaßigen gemeinsamer Geh- und Radweg (Z 240).
- Fußgänger – Gehweg Baulastträger Bund
- Radfernwanderweg Berlin – Kopenhagen (Baulast Stadt)
- Aufgrund der festgelegten Schulbezirke hat die Verkehrssicherheit für Grundschüler große Bedeutung.

Unter Berücksichtigung der o.g. Nutzungen muss festgestellt werden, dass das jetzige Brückenbauwerk die Verkehre und dabei insbesondere den Radverkehr nur ungenügend aufnimmt und nur zu Lasten der Fußgänger (Unsicherheit) eine verkehrsrechtliche Übergangssituation geschaffen werden konnte.

3 Trassenvarianten

Die Vorplanung (Stand 05/2013) enthielt noch 4 zu untersuchende Trassenvarianten.

- | | | |
|-----------------|---|---------------------------|
| ▪ Variante 4.1. | Überbau auf Bestandsunterbau mit Behelfsbrücke Ost | 2.258 Mio. € netto |
| ▪ Variante 4.2. | Ersatzneubau an gleicher Stelle mit Behelfsbrücke West | 4.100 Mio. € netto |
| ▪ Variante 5 | Ersatzneubau mit größerer Stützweite an gleicher Stelle mit Behelfsbrücke Ost | 3.900 Mio. € netto |
| ▪ Variante 6 | Ersatzneubau neben bestehendem Bauwerk | 3.783 Mio. € netto |

Von diesen grundsätzlichen Varianten favorisiert die Stadt Hennigsdorf die Variante 5.

Die Varianten 4.1 und 4.2 sind gemäß der Bewertung WSA aus der Vorplanung nicht zu empfehlen. Dieser Einschätzung schließt sich die Stadt an.

Die Nachteile der Variante 6 haben wir bereits in unseren Schreiben vom 24.06.2013 ausführlich erläutert und unsere Ablehnung zum Ausdruck gebracht. Der finanzielle Vorteil der Variante 6 von 117.000 € netto wiegt die Nachteile, wie

- Die Verschlechterung der Verkehrsführung durch Fahrbahnverziehnungen in den Rampenbereichen der Brücke,
- die dauerhafte Eingriffe in Natur und Landschaft sowie
- eine dauerhafte Beanspruchung von Flächen im Geltungsbereich rechtskräftiger Bebauungspläne,

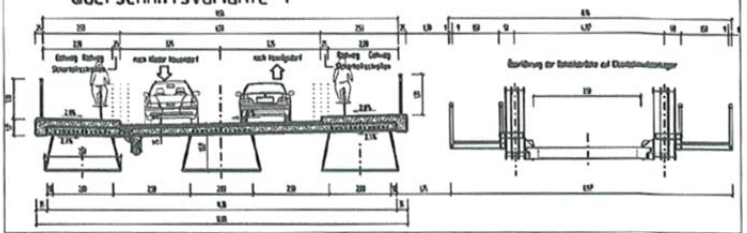
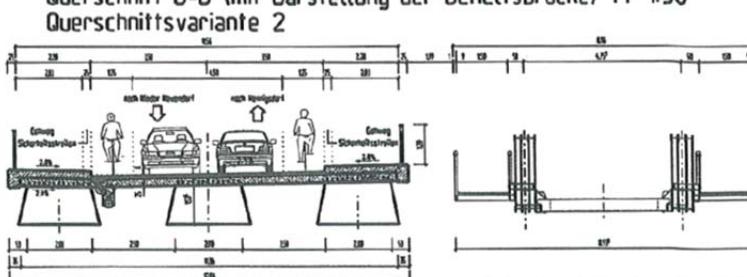
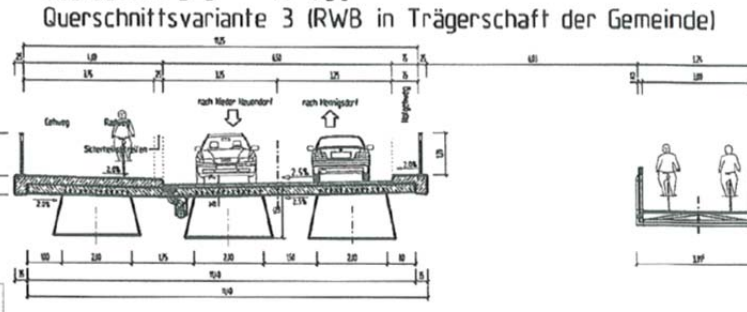
um nur die Wesentlichen zu nennen, nicht auf.

4 Querschnittsvarianten

Auf Basis der Trassenvariante 5 wurden durch das WSA nunmehr verschiedene Querschnittsvarianten entwickelt. Allen Varianten liegt zu Grunde, dass das WSA immer von einer maximalen Brückenbreite / effektiven Nutzbreite von 11,55 m ausgeht. Diese entspricht der aktuellen Nutzbereite der Brücke.

Varianten mit einer breiteren Brücke wurden durch das WSA bislang nicht untersucht. Sollte durch Dritte Brückenbreiten gefordert werden, die das aktuelle Maß von 11,55 m überschreiten, so wären die damit verbunden Kosten durch den Antragsteller bzw. Baulastträger zu tragen

Folgende 3 Querschnittsvarianten wurden untersucht:

Q1 <table border="1"> <tr> <td>Geh-Radweg</td> <td>2,525 m</td> </tr> <tr> <td>Fahrbahn</td> <td>6,500 m</td> </tr> <tr> <td>Geh-Radweg</td> <td>2,525 m</td> </tr> <tr> <td>Gesamt</td> <td>11.550 m</td> </tr> </table>	Geh-Radweg	2,525 m	Fahrbahn	6,500 m	Geh-Radweg	2,525 m	Gesamt	11.550 m	Querschnitt B-B (mit Darstellung der Behelfsbrücke) M 1:50 Querschnittsvariante 1  Bild 7.3: Querschnittsvariante 1 – Fahrbahnbreite 6,50 m mit kombinierten Geh-/Radwegen				
Geh-Radweg	2,525 m												
Fahrbahn	6,500 m												
Geh-Radweg	2,525 m												
Gesamt	11.550 m												
Q2 <table border="1"> <tr> <td>Gehweg</td> <td>2,275 m</td> </tr> <tr> <td>Schutzstreifen</td> <td>1,250 m</td> </tr> <tr> <td>Fahrbahn</td> <td>4,500 m</td> </tr> <tr> <td>Schutzstreifen</td> <td>1,250 m</td> </tr> <tr> <td>Gehweg</td> <td>2,275 m</td> </tr> <tr> <td>Gesamt</td> <td>11.550 m</td> </tr> </table>	Gehweg	2,275 m	Schutzstreifen	1,250 m	Fahrbahn	4,500 m	Schutzstreifen	1,250 m	Gehweg	2,275 m	Gesamt	11.550 m	Querschnitt B-B (mit Darstellung der Behelfsbrücke) M 1:50 Querschnittsvariante 2  Bild 7.4: Querschnittsvariante 2 – Fahrbahn mit beidseitigen Schutzstreifen für Radverkehr
Gehweg	2,275 m												
Schutzstreifen	1,250 m												
Fahrbahn	4,500 m												
Schutzstreifen	1,250 m												
Gehweg	2,275 m												
Gesamt	11.550 m												
Q3 <table border="1"> <tr> <td>Geh-Radweg</td> <td>4,000 m</td> </tr> <tr> <td>Fahrbahn</td> <td>6,500 m</td> </tr> <tr> <td>Notgehweg</td> <td>0,750 m</td> </tr> <tr> <td>Gesamt</td> <td>11.250 m</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Radfahrerbrücke 3,000 m 250.000 € (Stadt)</td></tr> </table>	Geh-Radweg	4,000 m	Fahrbahn	6,500 m	Notgehweg	0,750 m	Gesamt	11.250 m	Radfahrerbrücke 3,000 m 250.000 € (Stadt)		Querschnitt B-B M 1:50 Querschnittsvariante 3 (RWB in Trägerschaft der Gemeinde)  Bild 7.5: Querschnittsvariante 3 – Fahrbahnbreite 6,50 m mit einem kombinierten Geh- / Radweg und Überführung des Fernradwanderweges über eine getrennte Brücke in Rechtsträgerschaft der Stadt Hennigsdorf		
Geh-Radweg	4,000 m												
Fahrbahn	6,500 m												
Notgehweg	0,750 m												
Gesamt	11.250 m												
Radfahrerbrücke 3,000 m 250.000 € (Stadt)													

Alle untersuchten Querschnittsvarianten (Q1-Q3) gehen von einer maximalen Nutzbreite von 11,55 m aus und weisen für den Fußgänger oder Radfahrer Defizite auf.

Bewertung Querschnitt 1

Bei der Variante Q1 ist gemäß der Bewertung in der Vorplanung keine regelkonforme Beschilderung eines gemeinsamen Geh- und Radweges möglich, da ein gemeinsamer Geh- und Radweg eine Mindestbreite von 2,50 m zuzüglich der Sicherheitsstreifen haben muss. Damit scheidet die Variante aus.

Bewertung Querschnitt 2

Da Schutzstreifen überfahrbar sind, hat der Radfahrer keinen eigenen Fahrstreifen. Das führt bei vielen Radfahrern dazu, dass sie sich auf dem Schutzstreifen nicht sicher fühlen und dann auf dem Gehweg fahren. Außerdem müssen die von Norden auf dem Radfernweg kommenden Radfahrer vor und hinter der Brücke die Straße queren. Die Praxis zeigt jedoch, dass das nicht erfolgt, sondern auf der falschen Seite in Gegenrichtung gefahren wird. Bei Variante Q2 wäre dies dann der Gehweg.

Über die vorgenannten Probleme hinaus weist die Querschnittsvariante noch das Problem auf, dass der Schutzstreifen mit einer Breite von 1,25 m bei Variante Q2 für den Radfahrer bei den vorhandenen Verkehrsmengen keine ausreichende Lösung darstellt.

Gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA sollen Schutzstreifen in der Regel 1,50 m breit sein. Der zwischen den Schutzstreifen verbleibende Teil der Fahrbahn soll mind. 4,50 m und bei hohen Verkehrsstärken besser 5,0 m betragen, so dass gemäß VwV StVO ein gefahrloses Begegnen von zwei Pkw möglich ist.

Zudem werden bei einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 Km/h und einer Verkehrsstärke von 14.000 Kfz/24h Schutzstreifen lt. ERA nicht mehr empfohlen.

Bewertung Querschnitt 3

Die Variante Q3 setzt zwingend voraus, dass eine Radfahrerbrücke von der Stadt gebaut und unterhalten wird, da Richtung Norden kein Radweg auf der Brücke vorgesehen ist. Die Stadt müsste die Kosten für die Radfahrerbrücke in Höhe von 250.000 € zuzüglich laufender Unterhaltungskosten tragen und es müsste die Übernahme der Brücke in die Rechtsträgerschaft der Stadt erfolgen. Bei den für die Radfahrerbrücke benannten Kosten von 250.000 € ist aus den Planunterlagen nicht ersichtlich, ob es sich um Brutto- oder Nettokosten handelt und ob die Anbindung an das vorhandene Radwegenetz Bestandteil der Kosten ist.

Unabhängig von der kritisch zu bewertenden Frage der Kostentragung sieht die Variante für die Fußgänger in Richtung Norden nur einen Notgehweg an der Fahrbahn vor. Da die Radfahrerbrücke mit einer Breite von 3,00 m nicht für die Nutzung von Fußgängern ausgelegt ist, müssten Fußgänger auf dem Weg nach Norden sowohl vor der Brücke (Höhe Yachthafen – hier Querungsinsel vorhanden) als auch nördlich der Brücke (hier fehlende Querungsinsel) jeweils die Straße queren, um den Gehweg nutzen zu können.

Dieses stellt aufgrund der vorhandenen Fußgängerbeziehungen keine zukunftssträchtige Lösung dar.

5 Fazit und Empfehlung

Alle vorgeschlagenen Querschnittsvarianten stellen aufgrund der zuvor benannten Mängel keine zukunftssträchtigen und langfristigen Lösungsvarianten dar. Nicht zuletzt aufgrund der langen Lebensdauer der Brücke kann nur eine Variante zum Tragen kommen, die langfristig den Anforderungen aller Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer, Kfz) ausreichend Rechnung trägt.

Eine gemäß ERA optimale Gestaltung der Brücke inklusive der Nebenanlagen unter Berücksichtigung der Anforderungen aller Nutzer müsste folgende Merkmale aufweisen:

- Nebenanlagen Ostseite: Gehweg und Zweirichtungsradweg > erforderliche Breite einschließlich aller Sicherheitsabstände: 5,30 m
- Fahrbahn: Fahrbahnbreite 6,50 m
- Nebenanlagen Westseite: Gehweg und Einrichtungsradweg > erforderliche Breite einschließlich aller Sicherheitsabstände: 4,80 m
- Gesamtbrückenbreite: 16,60 m

Ebenso wie die vorbenannte Optimalvariante würden auch Varianten mit beidseitigem Einrichtungsradweg oder Radfahrstreifen zu einer Brückenverbreiterung führen.

Eine Brückenverbreiterung wird seitens des WSA ausgeschlossen und müsste vom Veranlasser/ Forderer in Angriff genommen und umgesetzt werden. Das WSA würde sich an den Kosten nur beteiligen. Wie hoch hier die Kostenanteile der Stadt wären, kann wegen nicht vorliegender Varianten und Kostenverteilungen nicht eingeschätzt werden. Aufgrund der zu erwartenden Mehraufwendungen für die Stadt und der bestehenden Unwägbarkeiten kann eine solche Variante nicht empfohlen werden.

Hinsichtlich der Errichtung und Übernahme einer separaten Brücke für den Radfernweg ist folgendes festzustellen: Bereits jetzt kann die Stadt Hennigsdorf den notwendigen Werterhaltungsaufwand an den öffentlichen Verkehrsanlagen nicht decken. In dieser finanziell ungünstigen Situation kann man die Errichtung einer separaten Brücke für den Radfernwanderweg in eigener Baulast und zu Lasten des städtischen Haushalts zurzeit nicht empfehlen.

Empfehlung

Ausgehend von den zuvor beschriebenen Risiken und Einschränkungen sollte es Ziel der Stadt sein, auf eine Variante hinzuwirken, die unter Berücksichtigung der maximalen Nutzbreite von 11,55 m zumindest die zwingend notwendigen Verkehre (auch ohne Berücksichtigung des ggf. größeren Aufkommens an Radfahrern durch den Radfernwanderweg) in beide Richtungen aufnimmt.

Von den untersuchten Varianten kommt für eine Umsetzung am ehesten die **Variante 5 mit dem Querschnitt 2** unter folgenden Voraussetzungen in Frage;

- Verbreiterung der Schutzstreifen auf 1,50 m zu Lasten der Gehwege (Reduzierung auf 2,00 m = 0,25 m Sicherheitsstreifen + 1,50 m Gehweg + 0,25 m Sicherheitsstreifen als Mindestmaße).
- Sicherstellung der Anordnung der Schutzstreifen durch die Straßenverkehrsbehörde bei der vorhandenen Verkehrsmenge von 14.000 Kfz/24 h und einer Restfahrbahnbreite von 4,50 m.
- Errichtung bzw. Ausbau von Querungsanlagen für Fußgänger und Radfahrer vor und hinter der Brücke.
- Sicherstellung einer sicheren Anbindung des Radfahrers an das bestehende Radwegenetz vor und hinter der Brücke durch bauliche Maßnahmen.
- Erweiterung des Untersuchungsbereiches entlang der L172 vom Walter-Kleinow-Ring/ Erlenweg bis zur Einmündung am Yachthafen. Dabei muss die bestehende Radwegebenutzungspflicht hinsichtlich der aktuellen Rechtsprechung geprüft werden.

Außerdem sollte an die Straßenbrücke statisch eine einseitige Anbaumöglichkeit einer Radfahrerbrücke auf der östlichen Seite als Option offen gehalten werden.