



Hennigsdorf, den 25.04.2016

HAUSMITTEILUNG

Von : Fachbereich Stadtentwicklung
Über : BM
An: Stadtverordnete, FBL I – IV, BC/BL, Pressesprecherin, Marketingbeauftragter
Zusätzlich: Presse (extern)

Betr. **BPU 14.04.2016**
BV0030/2016 Gestaltungsbeschluss zur Ertüchtigung der Poststraße für den öffentlichen Personennahverkehr

Sehr geehrte Damen und Herren,
in der Diskussion im BPU vom 14.04.2016 zum oben benannten Gestaltungsbeschluss wurden folgende Prüfaufträge erteilt:

1. Verzicht auf den westlichen Fußweg zu Gunsten einer Mischverkehrsfläche (Einbahnstraße, Mitbenutzung Radfahrer im Gegenverkehr)
2. Wann steht der Erwerb der Flächen von der Bahn in Aussicht?
3. Verlegung der Haltestelle für den Schienenersatzverkehr (SEV) zur Vermeidung der Baumfällungen vor das Bahnhofsgebäude
4. Ist die Doppelnutzung der SEV-Haltestelle als reguläre Haltestelle möglich?
5. Möglichkeit, die Anzahl der Fahrradstände zu erhöhen

Zu den gestellten Fragen nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

1 Mischverkehrsfläche statt westlicher Gehweg

1.1 Bestand, Planung und Ermöglichung der Freigabe der Poststraße für Radfahrer im Gegenverkehr

Die Poststraße ist Bestandteil der Tempo-30-Zone zwischen Feldstraße, Fontanestraße, Parkstraße und Bahndamm und im betreffenden Abschnitt, aktuell wie folgt gegliedert:

- ein östlicher Gehweg, ca. 1,50 m in Gehwegplatten befestigt (Baujahr 2008);
- ein östlicher ca. 2,00 m breiter Grünstreifen mit vitalen Straßenbäumen;
- eine 5,50 m breite Fahrbahn (Baujahr 2008);
- ein westlicher ca. 2,75 m breiter Gehweg,
- ein ca. 0,50 m breiter Oberstreifen (Grün) zum Parkhaus.

Dieser Bestandsquerschnitt nimmt somit den derzeitigen Fahrzeugverkehr (PKW/Bus bzw. PKW/LKW) auf. Die beidseitigen Gehwege werden beide genutzt. Radfahrer benutzen die Fahrbahn (Tempo-30-Zone). Eine Benutzung der Einbahnstraße durch Radfahrer im Gegenverkehr ist derzeit nicht gestattet.

Zukünftig soll die Fahrbahn der Poststraße für die Aufnahme von Bushaltestellen (am südlichen Ende für den SEV und am nördlichen Ende für den Linienverkehr) ertüchtigt werden. Gleichzeitig sollten die baulichen Voraussetzungen für eine Anordnung Radfahrer im Gegenverkehr geschaffen werden. Dabei ist die Verwaltung davon ausgegangen, dass der östliche (2008 grund-

haft erneuerte) Gehweg erhalten bleibt und u.a. der barrierefreien Erschließung der Bushaltestellen dient.

Mit der im Gestaltungsbeschluss vorgeschlagenen Ausbaubreite von 6,50 m für die Fahrbahn einschließlich Pflasterrinnen entspricht diese den Regelmaßen für das Vorbeifahren von Bussen an Bussen. Gleichzeitig ermöglicht die vorgeschlagene Straßenbreite eine regelkonforme Nutzung für Radfahrer im Gegenverkehr. Voraussetzung dafür ist allerdings die verkehrsrechtliche Anordnung durch das zuständige Straßenverkehrsamt; eine entsprechende Anfrage wurde bereits an das SVA gestellt, wurde allerdings urlaubsbedingt noch nicht beantwortet.

Eine weitere Verbreiterung der Fahrbahn ist somit für die Aufnahme dieser Verkehre nicht erforderlich (3,50 m Restfahrbahnbreite bei Bus- und LKW-Verkehr).

1.2 Prüfung der Aufgabe des westlichen Gehweges zugunsten einer Fahrbahnverbreiterung

Unabhängig davon, dass aus entsprechend der obigen Ausführungen nach jetzigem Kenntnisstand keine weitere, über die vorliegende Planung hinausgehende, Verbreiterung der Fahrbahn erforderlich ist, wurde seitens der Verwaltung auch der Verzicht auf den westlichen Gehweg und dessen Integration in die Fahrbahn geprüft.

Diesbezüglich sei vorangestellt, dass auch mit der Integration des westlichen Gehweges in die Fahrbahn verkehrsrechtlich aufgrund des weiterhin bestehenden östlichen Gehweges nicht von einer „Mischverkehrsverkehrsfläche“ gesprochen werden kann, die als „verkehrsberuhigter Bereich“ verkehrsrechtlich angeordnet werden könnte.

Eine Absenkung des Gehweges bzw. die Integration in die Fahrbahn könnte ggf. unter den nachfolgend beschriebenen Rahmenbedingungen und den damit verbunden Folgen realisiert werden:

- Ein komplettes Absenken des westlichen Gehweges auf Fahrbahnniveau ist aufgrund von Leitungsbeständen (u.a. Entwässerungsleitung Parkhaus parallel zur Poststraße ca. 1,00 m im Gehweg) nicht möglich. Eine Verbreiterung der Fahrbahn bei Wegfall des Gehweges wäre somit nur bis zu einer maximalen Fahrbahnbreite von 7,50 m möglich. Entlang des Parkhauses würde dann eine Restfläche mit einer Breite von ca. 1,0 m verbleiben, die als Grünfläche anzulegen wäre.
- Zu erwarten bzw. zu befürchten ist, dass auch in Zukunft Fußgänger weiter die vorgenannte Restfläche als Lauffläche nutzen werden und somit eine unattraktive und unbefestigte Fläche entstehen würde, die einen hohen Unterhaltungsaufwand nach sich ziehen würde.
- Bei einer 7,50 m breiten Fahrbahn ist zu befürchten, dass PKW-Fahrer auf der östlichen Fahrbahnseite (ggf. unter illegaler Nutzung der Restfläche) halten und parken. Dies müsste dann durch eine entsprechende Beschilderung unterbunden werden, um eine ungehinderte Nutzung durch den ÖPNV sicherzustellen.

Insgesamt wird daher seitens der Verwaltung empfohlen, den jetzt vorgeschlagenen Straßenquerschnitt mit einer Fahrbahnbreite von 6,50 m und einem westlichen Gehweg von 1,50 m (zzgl. 0,50 m Sicherheitsstreifen) beizubehalten.

2 Flächenerwerb von der Bahn

Für den Grunderwerb wurde ein entsprechender Antrag bei der Bahn gestellt. Dieser Antrag beinhaltet einerseits die Bauzustimmung für die Wartebereiche an den Bushaltestellen und andererseits den Erwerb aller nicht betriebsnotwendigen Flächen entlang des Bahndamms von der Bahn.

Während eine Bauzustimmung in der Regel schnell erteilt wird, dauert das Verfahren der Bahn zur Veräußerung eher länger, da seitens der Bahn zunächst die Prüfung der Betriebsnotwendigkeit von Flächen erfolgen muss und dann – im Regelfall – eine Ausschreibung der Flächen erfolgen muss. Die Prüfung der Betriebsnotwendigkeit ist positiv abgeschlossen, allerdings besteht die Bahn (obwohl die Flächen aufgrund des Zuschnitts eigentlich nur sinnvoll durch die Stadt genutzt werden können) bislang auf einer Ausschreibung der Flächen.

Seitens der Verwaltung wird gegenwärtig davon ausgegangen, dass zumindest die Bauzustimmung im 3. Quartal 2016 vorliegt. Sollte dies nicht der Fall sein, könnten die Wartehallen ein-

schl. Fahrradständer erst zu einem späteren Zeitpunkt errichtet werden. Die Förderung sieht für 2016 einen Förderbetrag von 225.000 € (bei Gesamtbaukosten von mind. 337.500 € in 2016) vor, eine Abforderung für Teilleistungen im Rahmen des Fördermittelbescheides „Aktive Stadtzentren“ ist auch noch bis 2019 möglich.

3 Verlegung der Haltestelle für den Schienenersatzverkehr (SEV) zur Vermeidung der Baumfällungen vor das Bahnhofsgebäude

Eine Verlegung der BHS für den SEV **vor** das Bahnhofsgebäude mit seinen Nutzungen (Gastronomie) entspricht nicht dem Gestaltungskonzept eines barrierefreien (ohne Hindernisse) optimal nutzbaren Postplatzes zwischen Bahnhofsgebäude und Rathenaustraße. Solche Hindernisse entstehen aber, wenn für die barrierefreie Errichtung der SEV-Haltestelle Borde mit einem Auftritt von 18 cm in den Postplatz integriert werden müssten. Weiterhin widerspricht sie auch dem planerischen Ziel der Attraktivitätssteigerung des Postplatzes.

Ziel der Verortung der SEV-Haltestelle war es somit, unter Berücksichtigung der mit dem Postplatz verbundenen Zielstellungen sowie der sich aus den Fahrkurven ergebenden Anforderungen, die Haltestelle so nah wie möglich am Postplatz vorzusehen. Der dafür jetzt ausgewählte Standort erfüllt diese Anforderungen, bedingt aber die Fällung eines Baumes.

4 Doppelnutzung der SEV-Haltestelle als reguläre Haltestelle

Eine Doppelnutzung der BHS sowohl für den SEV als auch als reguläre Bushaltestelle ist aus Sicht der OVG nicht möglich und wird abgelehnt.

Aus Sicht der OVG ist die Bündelung der Abfahrtshaltestellen (wie bislang) erforderlich, um gegenüber den Fahrgästen eine klare und verlässliche Orientierung hinsichtlich der Lage der Haltestellen zu gewährleisten. Dies ist nicht mehr gegeben, wenn einzelne Abfahrtshaltestellen links und die anderen Abfahrtshaltestellen rechts vom Tunnelausgang angeordnet werden.

Ergänzend hat die OVG mitgeteilt, dass alle im Zusammenhang mit der Baumaßnahme geschaffenen Bushaltestellen nach Fertigstellung auch von der OVG bedient werden. Seitens der OVG wird damit gerechnet, dass die nördlichen BHS in der Poststraße insbesondere auch von den Schülern des OSZ genutzt werden.

5 Anzahl der Fahrradständer

Prinzipiell ist die Anordnung/Errichtung von mehr Fahrradständern möglich. Aufgrund der zunehmenden Entfernung vom vorhandenen Bahnhofszugang bestehen seitens der Verwaltung jedoch Zweifel an der Attraktivität entsprechender Angebote.

Durch die Verwaltung ist deshalb beabsichtigt, eine Angebotserweiterung erst im Zusammenhang mit der Realisierung des nördlichen Tunnelabgangs mit Tunneldurchstich für ca. 150 Fahrräder vorzunehmen (dann mit kurzem Bahnsteigzugang).

In Abhängigkeit der weiteren Gespräche mit der Bahn zum Flächenerwerb wird seitens der Verwaltung im Weiteren darüber nachgedacht, zu einem späteren Zeitpunkt zwischen Bahndamm und östlichem Gehweg zusätzliche überdachte Fahrradabstellmöglichkeiten zu errichten. Eine Ergänzung der Anzahl der Anlehnbügel an den Bushaltestellen ist prinzipiell bei Bedarf und Klärung der Eigentumsfrage mit der Bahn auch später jederzeit im Rahmen des städtischen Haushalts möglich. Die Kosten für **einen** Fahrrad-Anlehnbügel betragen (einschl. Lieferung und Einbau) ca. 165 € brutto.

Im Rahmen der hier vorgestellten Baumaßnahme sind vorerst nur insgesamt 6 Fahrrad-Anlehnbügel vorgesehen.

Mit freundlichen Grüßen



D. Stenger
Fachbereichsleiter Stadtentwicklung

