

Begründung zum Antrag auf Anordnung eines Fußgängerüberweges auf der Hauptstraße in Höhe S-Bahn-Brücke

Ausgangssituation

Gemäß den Festlegungen in der Verkehrsentwicklungsplanung der Stadt Hennigsdorf ist im Bereich der Einmündung Hafenstraße auf der Hauptstraße eine Querungssicherung vorzusehen. Da in der Hafenstraße voraussichtlich 2018 der südliche Gehweg ausgebaut wird, sollen in diesem Zusammenhang auch die Querungsmöglichkeiten verbessert werden.

Die L 172 Hauptstraße/ Neuendorfstraße gehört als Landesstraße zum höherrangigen Straßennetz. Nach RIN ist sie in die Kategorie HS II (innergemeindliche Hauptverkehrsstraße) einzuordnen und zählt damit zum Vorbehaltsnetz der Stadt Hennigsdorf. Hafenstraße, Ludwig-Lesser-Straße und Bötzowstraße haben eine deutlich nachgeordnete Bedeutung in der Straßenhierarchie (nach RIN ES V).

Die Hauptstraße ist im Fußwegenetz der VEP als Hauptfußweg 1. Ordnung eingestuft, die Ludwig-Lesser-Straße als Hauptfußweg 2. Ordnung und die Hafenstraße als Nebenfußweg für den Freizeitverkehr. Bötzowstraße und Ludwig-Lesser-Straße sind als direkte Erschließung des Bahnhofs von hoher Bedeutung.

Hauptstraße, Hafenstraße und Ludwig-Lesser-Straße gehören zum Radverkehrsnetz der Stadt Hennigsdorf, die Bötzowstraße nicht. Die Hauptstraße ist Teil der überörtlichen Fahrrad-Hauptroute zwischen Velten und Hennigsdorf. Die Achse Hafenstraße – Ludwig-Lesser-Straße ist ein stark frequentierter Zubringer zu den Havelauen und zum Radfernwanderweg Berlin – Kopenhagen sowie Teil der Historischen Stadtkernroute 1.

Übergänge über die stark befahrene Hauptstraße bestehen weder an der Hafenstraße/ Ludwig-Lesser-Straße noch in Höhe der Bötzowstraße, sondern befinden sich

- im Norden am Knotenpunkt Hauptstraße/ Ruppiner Straße in einer Entfernung von ca. 300 m vom Knoten Hauptstraße/ Hafenstraße und
- im Süden Höhe Parkstraße gleichfalls in einer Entfernung von ca. 300 m.

Der Abstand zwischen den Übergängen ist insbesondere für den Fußgängerverkehr zwischen Bahnhof und den arbeitsplatzintensiven Zielen an der Neuendorfstraße sowie über die Hauptstraße in den Grünzug an der Havel zu groß. Die L 172 wird deshalb zwischen Hafenstraße und der Erschließung des Gewerbegebiets häufig ungesichert überquert.

Für den Fahrradverkehr besteht auf der Achse Hafenstraße – Ludwig-Lesser-Straße und von der südlichen Hauptstraße in die Ludwig-Lesser-Straße keine gesonderte Führung. Folge ist, dass Radfahrer aufgrund der fehlenden Sicherung und des Versatzes zwischen den Einmündungen der Hafenstraße und Ludwig-Lesser-Straße die unterschiedlichsten Strategien entwickeln, um eine möglichst sichere Form der Querung zu finden.

Die Verkehrszählung vom April 2010 ergab folgende Verkehrsbelastungen:

- Hauptstraße – Neuendorfstraße 16.500 Kfz/24 Std. Sie ist damit eine der am stärksten belasteten Straßen in Hennigsdorf. Der Lkw-Anteil/24 Std. betrug absolut 726 Lkw bzw. 4,4 %.
- In der Prognose der VEP für 2020 sinkt das Verkehrsaufkommen leicht auf 16.300 Kfz/24 Std. Der Lkw-Anteil steigt auf 4,8 % bzw. ca. 790 Lkw/24 Std.

Es gibt keine Zähl Daten zur Hafenstraße, Ludwig-Lesser-Straße und Bötzowstraße. Das Verkehrsaufkommen ist jedoch gering.

Um den Querungsbedarf auf dem Streckenabschnitt der L 172 zwischen Hafenstraße und Zufahrt Gewerbegebiet detailliert zu ermitteln, wurde am Donnerstag, 17. November 2016, eine Zählung der querenden Fußgänger durchgeführt. Gezählt wurden zur Ermittlung der Spitzenstunde jeweils zwei Stunden vormittags zwischen 7:00 Uhr und 9:00 Uhr, sowie nachmittags zwischen 16:00 Uhr und 18:00 Uhr. Um Standorte zu finden, die von den querenden Fußgängern bevorzugt angenommen werden, wurde der Streckenabschnitt in Sektoren unterteilt.

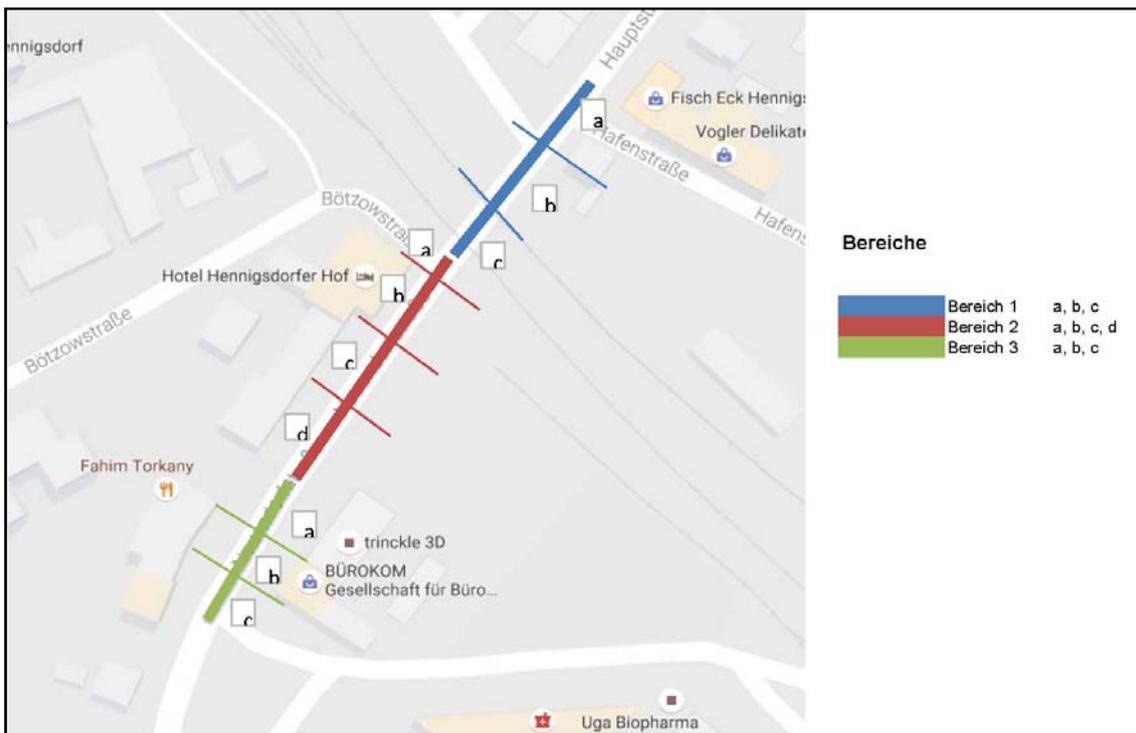


Abb. 1: Sektoren der Fußgängerzählung

Tab. 1: Zählergebnisse

Richtungsgetreunt			Spitzenstunde Früh			Spitzenstunde spät		
Bereich	Abschnitt	Richtung	Fußgänger	Radfahrer	FG+Rad gesamt	Fußgänger	Radfahrer	FG+Rad gesamt
1 a	R		5	1	6	1	2	3
1 a	L		8	2	10	6	0	6
1 b	R		5	0	5	4	8	12
1 b	L		24	2	26	1	0	1
1 c	R		0	0	0	8	4	12
1 c	L		4	0	4	0	0	0
2 a	R		0	2	2	9	0	9
2 a	L		17	6	23	6	0	6
2 b	R		0	0	0	12	1	13
2 b	L		23	1	24	3	0	3
2 c	R		0	0	0	5	0	5
2 c	L		26	3	29	11	0	11
2 d	R		0	0	0	11	0	11
2 d	L		6	0	6	6	1	7
3 a	R		0	1	1	13	2	15
3 a	L		11	2	13	1	0	1
3 b	R		2	0	2	22	1	23
3 b	L		15	0	15	2	0	2
3 c	R		1	0	1	9	0	9
3 c	L		25	0	25	3	0	3
	Summe		172	20	192	133	19	152
Querschnitt								
1 a	QS		13	3	16	7	2	9
1 b	QS		29	2	31	5	8	13
1 c	QS		4	0	4	8	4	12
2 a	QS		17	8	25	15	0	15
2 b	QS		23	1	24	15	1	16
2 c	QS		26	3	29	16	0	16
2 d	QS		6	0	6	17	1	18
3 a	QS		11	3	14	14	2	16
3 b	QS		17	0	17	24	1	25
3 c	QS		26	0	26	12	0	12
	Summe		172	20	192	133	19	152

In der morgendlichen Spitzenstunde wird der Straßenabschnitt mit 172 querenden Fußgängern wesentlich stärker frequentiert als in der Nachmittagsspitzenstunde (133 Fg.). Nachmittags entzerrt sich der Fußgängerverkehr vermutlich durch variierende Arbeitszeiten. Der Fußverkehr zur Hafenstraße wird sich zukünftig durch die weitere bauliche Entwicklung (Gewerbe und Wohnen) erhöhen. Dazu gehören der Betrieb einer Gaststätte ab 2017, der Bau von 16 Wohneinheiten (8 Reihenhausscheiben und 8 Doppelhaushälften) sowie die perspektivische Hafennutzung.

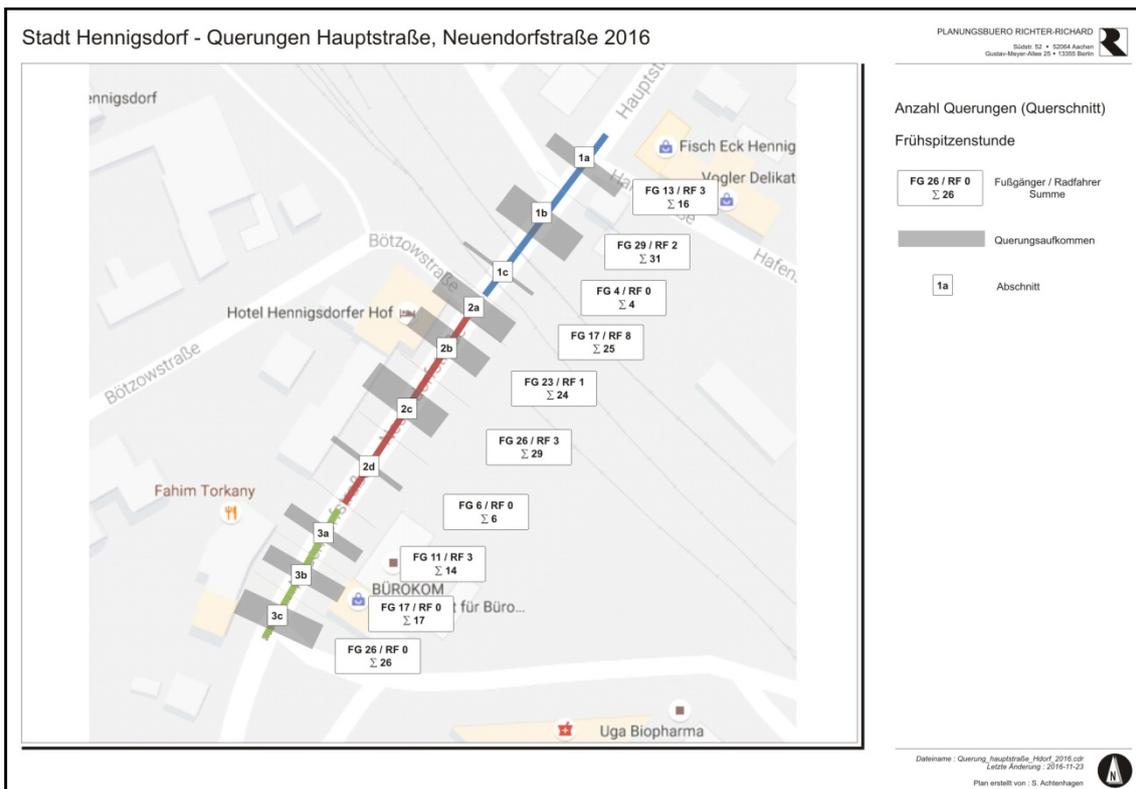


Abb. 2: Fußgängerquerung L 172, Hafenstraße bis Erschließung Gewerbegebiet, Frühspitze

Die Erhebung des Querungsverhaltens ergibt, dass die Passanten solange auf dem Gehweg in Richtung Ziel weitergehen, bis sich eine Lücke im fließenden Verkehr ergibt. Dann wird die Fahrbahn der L 172 "wild" gequert, unabhängig von Parkstreifen oder Grünstreifen. Das führt zu einer mehr oder weniger durchgängigen Querung der L 172, wie auch die Vielzahl der Trampelpfade im Grünstreifen zeigt. Eine eindeutig favorisierte Querungsstelle ist nicht auszumachen. Eine Verdichtung lässt sich vor allem vormittags unmittelbar südlich der Ludwig-Lesser-Straße (sowie zwischen Bötzowstraße und Feuerwache) ablesen.



Der betrachtete Abschnitt ist trotz der Vielzahl wilder Querungen bisher nicht unfallauffällig: Im Dreijahreszeitraum von 2013 bis 2015 gab es je einen Unfall mit Radfahrereteiligung (Einschmiegung Bötzowstraße) und Fußgängerbeteiligung (südlich Einschmiegung Ludwig-Lesser-Straße).

Fußgängerüberweg zur Sicherung des Querungsbedarfs

Im Vorfeld des Antrags hat die Stadt Hennigsdorf verschiedene Lösungen und Standorte für eine Querungsanlage untersuchen lassen. Die hier beantragte favorisierte Lösung wird jedoch alleine nicht als zielführend gesehen, was auch die vorstehenden Untersuchungen belegen.

Aufgrund der Ausgangssituation kommt als Querungsanlage vorrangig ein

- lichtsignal geregelter Überweg (Bedarfs-LSA),
- Fußgängerüberweg (FGÜ) oder
- eine Mittelinsel (vorzugsweise mit einem FGÜ)

in Frage.

Die Analyse zeigt den hohen Querungsbedarf und weist damit die Notwendigkeit nach, querende Fußgänger besser zu sichern. Die Streuung der Querungen schränkt allerdings die Wahl geeigneter Anlage ein.

Das betrifft vor allem den Einsatz einer (Bedarfs-)Signalanlagen, da die in der Regel auftretenden Wartezeiten die Akzeptanz verringern und „Grün“ nur als Mitnahmeeffekt genutzt wird. Die gewünschte Bündelung der Querungen ist deshalb nicht zu erreichen. Der Einsatz einer signalisierten Querungssicherung ist deshalb nicht zielführend.

Der Bau einer Mittelinsel könnte eine Lösung bieten, hat aber angesichts der besonderen Situation auf dem Streckenabschnitt verschiedene Nachteile:

- Eine Mittelinsel ohne Fußgängerüberweg löst nicht das Problem der Wartezeiten bis zu einer Lücke im Kfz-Verkehr. Es ist deshalb nur eine eingeschränkte Akzeptanz zu erwarten.
- Der benötigte Raum für das Auslenken der Fahrstreifen im Bereich der Mittelinsel ist zudem nicht vorhanden.

Nur ein Fußgängerüberweg ist in der Lage, den gewünschten Effekt – Bündelung der Querungen an einer gesicherten Querungsstelle ohne Wartezeiten – zu erreichen. Er ist aufgrund seines relativ geringen Umsetzungsaufwandes auch geeignet, die Bündelungswirkung der Querung zu beobachten, um ggf. in einem weiteren Schritt die Querungsanlage zu optimieren.

Im Knotenpunkt wurden verschiedene Standorte für Querungsstellen untersucht:

- Ein Standort nördlich der Hafestraße ist nicht in der Lage, Querungen in Richtung Arbeitsplatzschwerpunkt aufzunehmen und ist selbst für das Ziel Hafestraße umwegig.
- Eine Querungsstelle im Versatz zwischen Ludwig-Lesser-Straße und Hafestraße wäre ein geeigneter Kompromiss, doch auch nach Erweiterung des südlichen Gehwegs der Hafestraße reicht die Breite des Versatzes zur Aufnahme einer Querungsanlage nicht aus.

Es kommt somit nur der Standort unmittelbar südlich der Ludwig-Lesser-Straße in Frage, um den Hauptfußgängerströmen gerecht zu werden, aber auch die Fußgänger in Richtung Hafestraße einzubinden.

Dieser Standort befindet sich allerdings unmittelbar vor dem Brückenbauwerk, was die Sichtverhältnisse wie auch die Ausschilderung erschwert. Durch flankierende Maßnahmen kann jedoch diesen Nachteilen entgegengewirkt werden (beispielsweise Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf dem Abschnitt nördlich der Einmündung Hafestraße bis südlich der Einmündung Bötzowstraße, gute Ausleuchtung der Querungsstelle, flankierend ggf. weitere Verkehrszeichen, die auf die Querungsstelle hinweisen und zur Vorsicht mahnen).

Die Stadt Hennigsdorf ist sich der Problematik eines Übergangs an diesem Standort bewusst, hält aber aufgrund der häufigen freien Querungen Maßnahmen für erforderlich. Der Antrag ist im Zusammenhang mit dem zweiten Antrag auf Anordnung eines Fußgängerüberweges auf der Neuendorfstraße südlich der Feuerwache zu sehen. Mit der hier beantragten Maßnahme kann die Wegebeziehung zur Hafestraße gesichert werden, während beide Maßnahmen im Zusammenspiel an den Köpfen der streuenden Querungen gesicherte Querungen zur den Arbeitsplatzschwerpunkten bieten und damit einen Beitrag leisten können, Querungen stärker zu bündeln und zu sichern.

Unter Abwägung der zuvor aufgeführten Bewertungskriterien beantragt die Stadt Hennigsdorf für den Standort südlich der Ludwig-Lesser-Straße die Anordnung eines Fußgängerüberwegs.



Abb. 3: Variante Fußgängerüberweg südlich Ludwig-Lesser-Straße