



Beschlussvorlage

BV0006/2015

Für die öffentliche Sitzung

Beratungsfolge	Abstimmungsergebnis	Datum
Bau-, Planungs- und Umweltausschuss		29.01.2015
Hauptausschuss		04.02.2015

Einreicher: Bürgermeister
vorgelegt von: Fachdienst II/1 Stadtplanung

Betreff: Gestaltungsbeschluss zur Umgestaltung des Knotenpunktes Spandauer Allee/Edisonstraße

Beschlussvorschlag:
Der Hauptausschuss beschließt

1. die Umgestaltung/ Einengung des Knotenpunktes Spandauer Allee/ Edisonstraße zur Verbesserung der Verkehrssituation für Fußgänger- und Radfahrer gemäß Anlage 2
2. die Umverlegung und die barrierefreie Gestaltung der Bushaltestelle „Stadtklubhaus“ stadtauswärts gemäß Anlage 2 sowie die barrierefreie Gestaltung der Bushaltestelle „Stadtklubhaus“ stadteinwärts
3. die Errichtung einer Querungsanlage zwischen den Bushaltestellen gemäß Anlage 2
4. die Errichtung einer Querungsanlage im Bereich der Einmündung der Rathenaustraße in die Spandauer Allee gemäß Anlage 3
5. die Führung des Radfahrers stadteinwärts zwischen der Philipp-Pfarr-Straße und dem Platz „Am Rathenaupark“ mittels eines Schutzstreifens auf der Straße gemäß Anlage 4

Begründung:

I. Sachverhalt

1. Ausgangssituation

Der Knotenpunkt Spandauer Allee/ Edisonstraße ist in der Verkehrsentwicklungsplanung als konfliktträchtiger Knoten identifiziert worden. Insbesondere die Führung der Fußgänger und Fahrradfahrer ist nicht gelöst. Der Knoten ist unübersichtlich und es fehlen sichere Querungsstellen. Daraus resultiert auch die Unfallhäufigkeit, insbesondere mit Radfahrerbeteiligung. Aber auch durch die zahlreichen Zufahrten zu Bombardier, die den

gemeinsamen Geh- und Radweg in der Spandauer Allee queren, werden Konflikte begünstigt. Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Lärmaktionsplanung 2013 (2.Stufe) wurde wiederholt auf die Probleme an diesen Knoten aufmerksam gemacht. Auch für die Nutzer der Kita, der Musikschule und des Stadtklubhauses, insbesondere die Kinder, ist eine sichere Quermöglichkeit an der Bushaltestelle erforderlich. Die Fa. Bombardier hat ebenfalls die fehlenden Quermöglichkeiten an den Bushaltestellen bemängelt und Abhilfe gefordert. Ziel ist es, eine Gesamtlösung für die Gestaltung des Knotenpunktes zu finden, die zur Verstetigung des Verkehrsflusses, zu einer besseren Übersichtlichkeit und zu einer höheren Sicherheit, insbesondere für Fußgänger und Radfahrer, an diesem Knoten führt.

Mit einem Änderungsantrag (AN/BV0056/2008/01) wurde im Rahmen der Lärmaktionsplanung Teil I, 2008 durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossen, anstelle des von der Verwaltung vorgeschlagenen Linksabbiegeverbotes von der Spandauer Allee in die Edisonstraße an diesem Knotenpunkt, welches der Lärmreduzierung in der Edisonstraße dienen sollte, die Errichtung eines Kreisverkehrs zu prüfen. In der Machbarkeitsstudie zum Knotenpunkt Spandauer Allee/ Edisonstraße ist deshalb auch die Variante eines Kreisverkehrs (Anlage 5) untersucht worden. Im Ergebnis der Untersuchung wurde aber der Kreisverkehr zur Lösung der Probleme an diesem Knoten ausgeschlossen.

Wesentliche Gründe dafür sind:

- die ungleichmäßige Verkehrsbelastung der einzelnen Arme des Kreisverkehrs
- der große Flächenbedarf, der sowohl Bombardierflächen als auch Flächen des Denkmalbereiches „Rathenauviertel“ beanspruchen würde
- Belange des Denkmalschutzes (Straßenperspektiven werden verändert)
- die Gefahr, noch mehr Verkehre (derzeit 25%) in die Edisonstraße zu ziehen, was im Widerspruch zum Lärmaktionsplan Teil I steht, der eine Lärmentlastung der Edisonstraße fordert
- keine wesentliche Verbesserung des Verkehrsflusses im Vergleich mit der derzeitigen Situation
- hohe Baukosten

2. Verfahren

Seit Beginn des Jahres 2014 gibt es die AG Verkehr, die aus Vertretern der Fa. Bombardier und der Stadt Hennigsdorf besteht. Im Rahmen dieser Arbeitsgruppe hat die Stadt Hennigsdorf gemeinsam mit der Fa. Bombardier im März 2014 eine Machbarkeitsstudie zur Lösung der Verkehrsproblematik am Knoten Spandauer Allee/ Edisonstraße beauftragt und finanziert. Insgesamt wurde der Bereich der Spandauer Allee vom Waldweg bis zum Platz „Am Rathenaupark“ betrachtet.

In der Machbarkeitsstudie sind folgende alternative Varianten unter Einbeziehung der Zufahrten zu Bombardier, der Lage der Bushaltestellen und der Führung des Fußgänger und Fahrradverkehrs einschließlich Querungen untersucht worden.

- Untersuchung eines ampelgeregelten Knotens
- Untersuchung eines Kreisverkehrs
- Errichtung von Abbiegespuren
- Verbot des Linksabbiegens in die Edisonstraße

Dabei sollte der Verkehrsfluss auf der Spandauer Allee verstetigt werden, ohne das Linksabbiegen in die Edisonstraße zusätzlich zu befördern, aber auch nicht zu verhindern.

3. Ergebnis

Unter Beachtung der vorliegenden Beschlüsse zur Verkehrsentwicklungsplanung einschließlich Querkonzept für Fußgänger und Radfahrer und der Lärmaktionsplanung wurde die Umgestaltung gemäß den Anlagen 2 bis 4 favorisiert, welche aus folgenden Bausteinen besteht:

- Verlegung der Bushaltestelle stadtauswärts nach Süden
- Schaffung einer Querungsinsel zwischen den Bushaltestellen

- Verengung des Einmündungsbereiches durch rechtwinkliges Einmünden der Edisonstraße in die Spandauer Allee und damit Verbesserung der Übersichtlichkeit der Einmündung
- Errichtung einer Querungsinsel zur Querung der Spandauer Allee in Verlängerung des Gehweges auf der Westseite der Rathenaustraße und Rückbau der Querungsstelle östlich der Rathenaustraße
- Das Linksabbiegen von der Spandauer Allee in die Edisonstraße bleibt weiterhin möglich, wird jedoch nicht durch einen Linksabbiegestreifen befördert (Lärmschutz).
- Markierung eines Schutzstreifens für Radfahrer auf der östlichen Seite der Spandauer Allee von der Philipp-Pforr-Straße bis einschließlich Platz am Rathenaupark (1,50 m breit)

Die Markierung des Schutzstreifens für Radfahrer ist aus folgenden Gründen vorgesehen:

Der stadteinwärts führende gemeinsame Geh- und Radweg ist sehr schmal und führt im Bereich der Fa. Bombardier über 5 Zufahrten zu den Stellplätzen der Firma. Diese stellen für den Radfahrer Gefahrenpunkte dar. Da die Zufahrten nicht reduziert werden können, wird vorgeschlagen, den Radfahrer ab dem Einmündungsbereich der Philipp-Pforr-Straße auf einem Schutzstreifen auf die Straße zu führen. Der Vorteil ist, dass der Radfahrer besser gesehen wird, sowohl auf der Straße als auch im Bereich der Einmündungen. Außerdem verbessert sich das Platzangebot für Fußgänger und Radfahrer. Der Schutzstreifen hat eine Breite von 1,50 m und darf von den Fahrzeugen überfahren werden. Schutzstreifen sind ein Angebot, aber keine Pflichtradwege. Deshalb soll der derzeitige Geh- und Radweg in einen Gehweg „Radfahrer frei“ umbeschildert werden. Das ermöglicht dem unsicheren Radfahrer den Gehweg weiterhin zu benutzen.

Die Anlage eines Linksabbiegestreifens aus der südlichen Spandauer Allee zur Verstetigung des Verkehrsflusses wurde ebenfalls geprüft. Ergebnis der Untersuchung ist, dass sich durch einen Linksabbiegestreifen die Verstetigung des Verkehrsflusses nur minimal verbessert. Nachteilig ist jedoch, dass sich die Verkehrsbelastung und daraus resultierend die Lärmbelastung in der Edisonstraße weiter erhöht. Es entstehen nicht unerhebliche Baukosten und die Verbreiterung der Verkehrsfläche ist mit einem Eingriff in die Nebenanlagen vor dem Stadtklubhaus sowie mit zusätzlicher Versiegelung verbunden.

Das nun vorliegende Planungsergebnis wird von der Fa. Bombardier mitgetragen und die Erwartung einer baldmöglichen Umsetzung ist groß.

4. Umsetzung

Die Maßnahme soll zunächst 2015 mit dem Umbau/das Versetzen der Bushaltestellen sowie dem Bau der Querungsinsel Spandauer Allee begonnen werden.

Hierfür wurde bereits im September 2014 für 2015 ein Förderantrag im Rahmen des ÖPNV-Förderprogrammes des Landkreises gestellt. Am 16.12.2014 wurde der Stadt mitgeteilt, dass eine Bewilligung von Fördermitteln nur für die Bushaltestellen, nicht aber für die Querungsinsel in Aussicht gestellt wird. Die Förderung von Querungsinseln ist nicht Gegenstand der Förderrichtlinie. Daraufhin wurde Bombardier um Prüfung der finanziellen Beteiligung gebeten. Das Ergebnis wird zeitnah erwartet. Ggf. dann noch von der Stadt erforderliche Mittel können aus dem Haushaltsrest Produkt „Gemeindestraßen“ 2014 finanziert werden.

Die konzeptionelle Gesamtlösung ist mit dem Landesbetrieb vorabgestimmt. Die Finanzierungsmöglichkeit des Umbaus des Knotenpunktes einschließlich der Deckschichterneuerung der Landesstraße von der Philipp-Pforr-Straße bis zur Rathenaustraße (ca. 500 m) im Jahr 2015 oder 2016 wird derzeit vom Landesbetrieb geprüft. Ein Ergebnis wird erst im März 2015 vorliegen. In Abhängigkeit des Ergebnisses erfolgen die weiteren Aktivitäten der Stadt zur Planung und Umsetzung.

Die Kosten für die o.g. Maßnahmen werden auf insgesamt **264.500,00 €** geschätzt.

Bushaltestellen	insgesamt	60.500,00 €
	davon Fördermittel LKO:	26.250,00 € (Antrag beim LKO gestellt)
	Eigenanteil Stadt:	34.250,00 € (Bestandteil des Haushalts 2015)

Querungsinsel BHS	insgesamt	89.000,00 €
	davon Eigenanteil Stadt:	51.500,00 € (Bestandteil des Haushalts 2015)
		37.500,00 € (Finanzierung BT/Stadt HH 2014)

2. Querungsinsel, Kreuzungsumbau, Schutzstreifen	insgesamt	115.000,00 €
	davon Anteil LS:	115.000,00 € (Finanzierungsvereinbarung)

II. bereits dazu vorliegende Entscheidungen

- Beschluss über den Lärmaktionsplan (Teil I) 2008, BV0144/2008 vom 19.11.2008
- Beschluss über den strategischen Verkehrsentwicklungsplan 2010 der Stadt Hennigsdorf BV0091/2010 vom 10.11.2010
- Beschluss über das Handlungs- und Maßnahmenkonzept zur Verbesserung der Querungen für Fußgänger und Radfahrer, BV0011/2011 vom 15.02.2012

III. Finanzielle Auswirkungen ☐ ja ☒ nein

Anlagen:

- | | |
|-----------------|---|
| Anlage 1 | Übersichtsplan 1:5000 |
| Anlage 2 | Lösung der Verkehrsproblematik am Knoten Spandauer Allee/Edisonstraße Blatt 1 |
| Anlage 3 | Lösung der Verkehrsproblematik am Knoten Spandauer Allee/Edisonstraße Blatt 2 |
| Anlage 4 | Führung des Radfahrers auf einem Schutzstreifen |
| Anlage 5 | Variante Kreisverkehrsplatz |

Hennigsdorf, 14.01.2015

Bürgermeister