

Begründung zum Antrag auf Anordnung eines Fußgängerüberweges auf der Neuendorfstraße südlich der ehemaligen Feuerwache

Ausgangssituation

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.

Die Hauptstraße – Neuendorfstraße ist im Fußwegenetz der Verkehrsentwicklungsplanung als Hauptfußweg 1. Ordnung eingestuft, Bötzowstraße und Ludwig-Lesser-Straße sind als direkte Erschließung des Bahnhofs von hoher Bedeutung. Die Hauptstraße – Neuendorfstraße gehört zum Radverkehrsnetz der Stadt Hennigsdorf und ist Teil der überörtlichen Fahrrad-Hauptroute zwischen Velten und Hennigsdorf.

Es bestehen in im unmittelbaren Umfeld keine gesicherten Übergänge über die stark befahrene Achse Hauptstraße – Neuendorfstraße. Die nächstgelegenen Querungen befinden sich

- im Norden am Knotenpunkt Hauptstraße/ Ruppiner Straße in einer Entfernung von ca. 400 m und
- im Süden Höhe Parkstraße in einer Entfernung von ca. 200 m.

Der Abstand zwischen den Übergängen ist insbesondere für den Fußgängerverkehr zwischen Bahnhof und den arbeitsplatzintensiven Zielen an der Neuendorfstraße zu groß und zu umwegig. Die L 172 wird deshalb zwischen Hafenstraße und der Erschließung des Gewerbegebiets häufig ungesichert überquert.

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.

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.

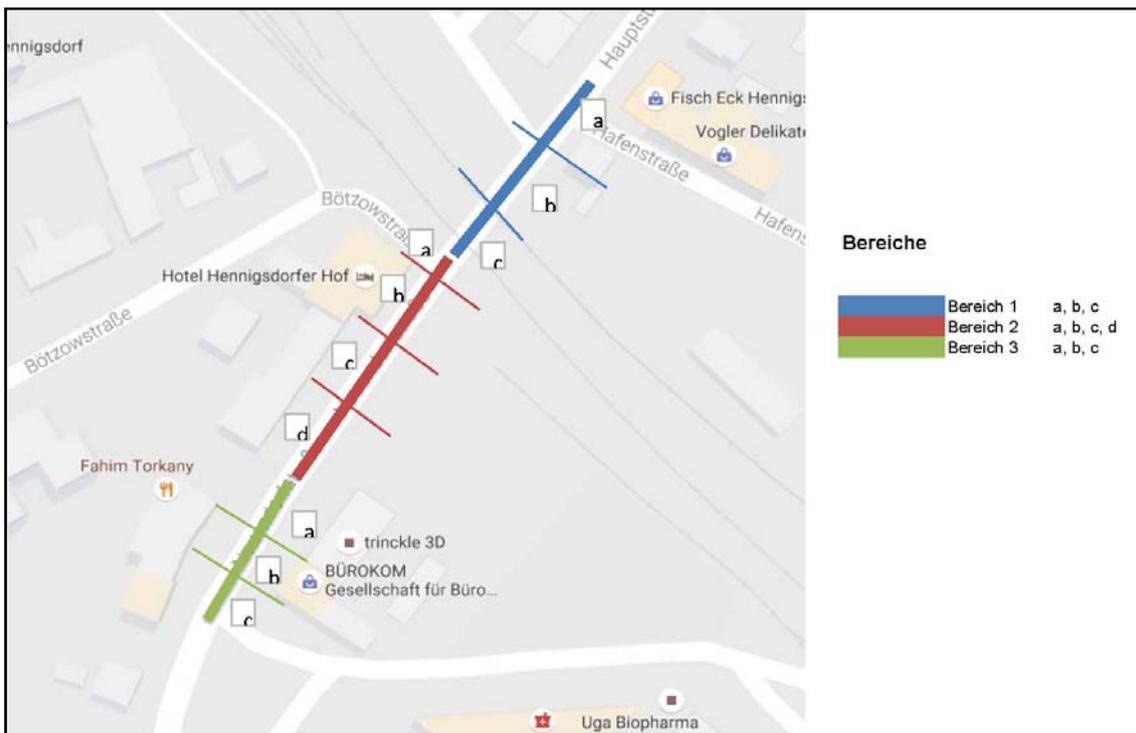


Abb. 1: Sektoren der Fußgängerzählung

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.

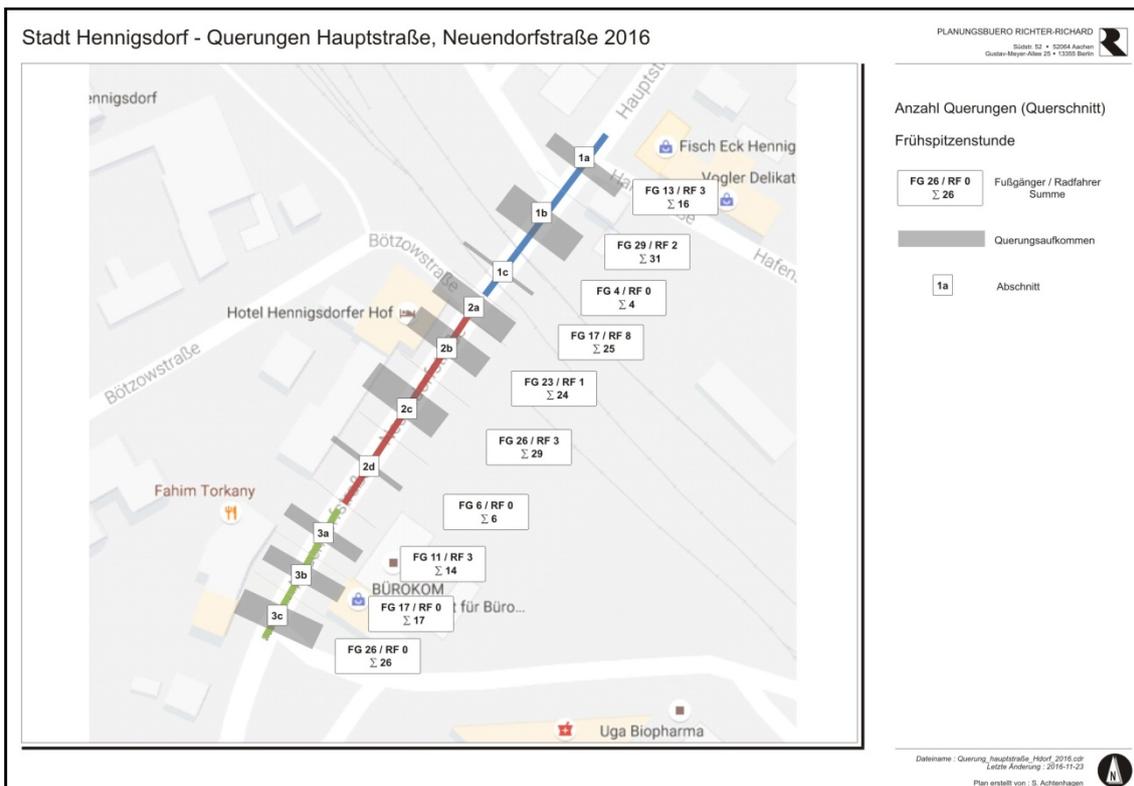


Abb. 2: Fußgängerquerung L 172, Hafenstraße bis Erschließung Gewerbegebiet, Frühspitze

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 zwischen Bötzowstraße und Feuerwache (sowie unmittelbar südlich der Ludwig-Lesser-Straße) ablesen. Der unmittelbare Zugang zu den Arbeitsplätzen (und damit die zwingende Notwendigkeit, die L 172 zu überqueren) trägt hier zu gehäuftem Fußgängerquerungen bei, so dass von einer hohen Akzeptanz einer Querungsanlage an diesem Standort auszugehen ist.

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 (Einmündung Bötzowstraße) und Fußgängerbeteiligung (südlich Einmündung Ludwig-Lesser-Straße).

Fußgängerüberweg zur Sicherung des Querungsbedarfs

Als optimaler Standort für eine Querungsanlage bietet sich deshalb eine Querungssicherung südlich der ehemaligen Feuerwache bzw. nördlich der Erschließung des Gewerbegebiets an.

Räumlich umsetzbar sind sowohl

- eine lichtsignalgeregelte Querungsstelle,
- ein Fußgängerüberweg und
- eine Mittelinsel (vorzugsweise mit einem FGÜ).

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.
- Da der erreichbare Bündelungseffekt derzeit nicht abschließend beurteilt werden kann, sind die Baukosten für das Auslenken der Fahrbahn im Bereich der Mittelinsel kaum zu rechtfertigen.

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.

Alternativ zum Standort südlich der ehemaligen Feuerwache wurde eine Querungssicherung unmittelbar südlich der Einmündung Bötzowstraße und der zukünftigen Zufahrt zum Grundstück auf der Ostseite der Bahntrasse (geplantes Bauvorhaben mit Parkplatz) untersucht, aber verworfen, weil

- sich die Querungsstelle nur 40-50 m entfernt von dem gesondert beantragten Übergang südlich der Ludwig-Lesser-Straße befindet,
- ein geringerer Bündelungseffekt der Fußgängerquerungen zu erwarten ist als am Standort südlich der Feuerwache.

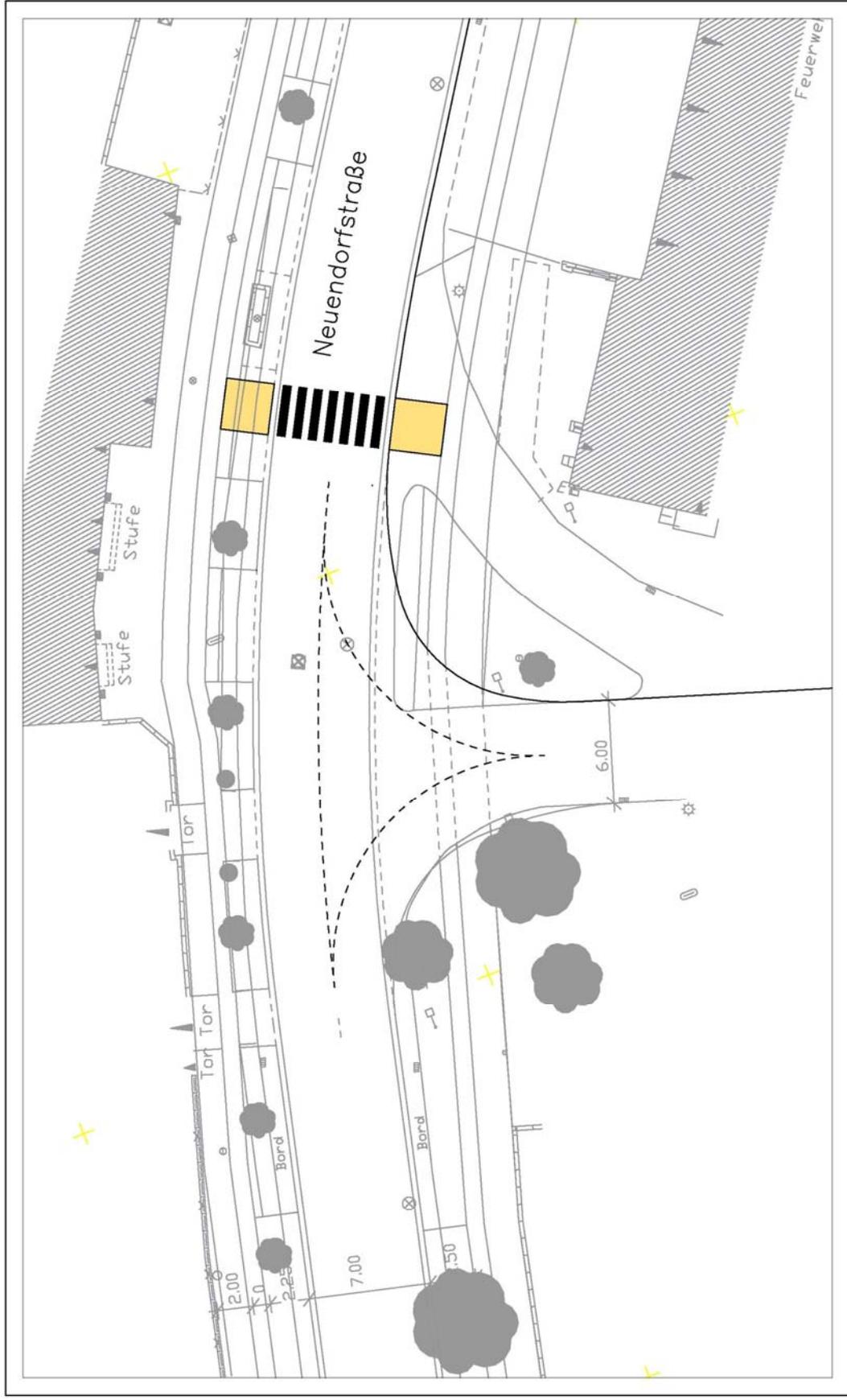
Der Antrag ist im Zusammenhang mit dem zweiten Antrag auf Anordnung eines Fußgängerüberweges auf der Hauptstraße südlich der Ludwig-Lesser-Straße zu sehen. Beide Maßnahmen können im Zusammenspiel an den Köpfen der streuenden Querungen zu den Arbeitsplatzschwerpunkten einen Beitrag dazu leisten, Querungen stärker zu bündeln und zu sichern.

Die Stadt Hennigsdorf beantragt deshalb für den Standort südlich der ehemaligen Feuerwache die Anordnung eines Fußgängerüberweges (ggf. auch testweise für zwei Jahre).

Hennigsdorf

Querungsstelle, Fußgängerüberweg, Neuendorfstraße - südlich der ehem. Feuerwache

PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD
Südstr. 52 • 52064 Aachen
Gustav-Mayer-Allee 25 • 13355 Berlin



Datenshema: Neuendorfstraße_FG0_2017_05.dwg
Letzte Änderung: 2017-01-25
Plan erstellt von: R. Braun

Abb. 3: Fußgängerüberweg Neuendorfstraße, südlich ehemalige Feuerwache