



EINSTELLUNG INFORMATIONSSYSTEM	
Ausschuss:	SPU 20.01.2022
Datum:	19.01.2022
SVV-BÜRO:	OK

Hennigsdorf, den 18.01.2022

## HAUSMITTEILUNG

Von: Fachbereich Stadtentwicklung

Über: BM *G.*

An: Stadtverordnete, FBL I – IV, SBL, Pressesprecherin, Marketing

Zusätzlich: Presse (extern)

**Betr. BV0007/2022 - Beschluss über die fahrradfreundliche und barrierefreie Gestaltung der Trappenallee; Fraktion B90/Die Grünen**

Sehr geehrte Damen und Herren,  
zu oben benannten Beschlussvorlage wird seitens der Verwaltung wie folgt Stellung genommen:

### **A Bestandssituation**

#### **A.1 Straßengrundstück**

Die Trappenallee liegt im südwestlichen Bereich von Hennigsdorf und verläuft von der Clara-Schabbel-Straße bis zur Straße Am Neuen Kanal. Sie hat eine Länge von ca. 820 m.

Der ca. 20 m breite Straßenquerschnitt gliedert sich von Nord-West nach Süd-Ost in einen ca. 13 m breiten Grünstreifen mit einer Baumreihe (Großbäume), eine ca. 3,00 m breite Fahrspur, die teilweise mit Betonplatten und teilweise mit einer 3-fach Tränkdecke befestigt ist sowie einen ca. 4,00 m breiten Grünstreifen.

Entlang der Trappenallee stehen ca. alle 50 m Leuchten, somit insgesamt 16 Leuchten.

#### **A.2 Abwasserleitungen**

Im südöstlichen Bereich der Trappenallee verläuft die Abwasserdruckleitung (AWDL) parallel zu den Grundstücksgrenzen innerhalb eines aufgeschütteten Erdwalls. Durch sie wird das gesamte gesammelte Abwasser der Stadt Hennigsdorf zum Klärwerk Wansdorf geleitet. Die Abwasserdruckleitung ist seit mehr als 50 Jahren in Betrieb. Zu der Frage, wann diese erneuert werden muss, liegen seitens der OWA GmbH als Betriebsführer des Eigenbetriebes Abwasserbeseitigung der Stadt Hennigsdorf keine Aussagen vor. Davon auszugehen ist, dass die Leitung dann unterirdisch und nicht mehr in einem Erdwall verlegt wird.

Im nördöstlichen Abschnitt der Trappenallee zwischen Clara-Schabbel-Straße und de Grundstück Trappenallee Nr. 35 ist außerdem noch die Verlegung einer Abwasserleitung zur Erschließung der angrenzenden Grundstücke notwendig. Auch hier gibt es noch keine zeitliche Einordnung der Maßnahme.

#### **A.3 Unfallgeschehen**

Im 5-Jahreszeitraum von 2016 bis 2020 gab es in der Trappenallee nur 2 Unfälle (Lkw/Pkw, Pkw/Pkw, beide ohne Personenschaden). Unfälle mit Fußgänger- bzw. Radfahrereteiligung gab es nicht.

Hinweise oder Beschwerden von Bürgerinnen und Bürgern bezüglich der in der Beschlussvorlage beschriebenen notwendigen „Ausweichmanöver“ liegen der Verwaltung nicht vor.

#### **A.4 Städtebauliche Situation und Entwicklung**

Die Trappenallee ist auf der nordwestlichen Seite zwischen Am Neuen Kanal und Amselweg mit Einfamilienhäusern bebaut. Zwischen Amselweg und Clara-Schabbel-Straße ist die Nutzung durch Erholungsgärten geprägt.

Die südöstliche Straßenseite ist aufgrund der Abwasserdruckleitung nicht bebaut. Die vorhandenen Gärten werden über die Eschenallee erschlossen.

Die Fläche mit den Erholungsgärten im Bereich Amselweg ist gemäß Beschluss der Stadtverordnetenversammlung (BV0113/2019 vom 24.09.2019) als Potenzialfläche für den Wohnungsbau (Einfamilienhäuser) definiert. Mit Beschluss vom 07.09.2021 (BV0068/2021 in Verbindung mit den Änderungsanträgen 01, 02 und 07) wurde die Verwaltung beauftragt, u.a. auch für die Fläche Amselweg/Trappenallee einen Bebauungsplan zur Entwicklung der Fläche für den individuellen Wohnungsbau aufzustellen. Zu diesem Beschluss wurde ein kassatorisches Bürgerbegehren mit dem Ziel der Aufhebung der vorgenannten initiiert und durchgeführt, dass sich gegenwärtig in der Prüfung befindet. Hier bleibt das Prüfergebnis sowie das Ergebnis des sich ggf. anschließenden Bürgerentscheids abzuwarten.

Weiter wurde die Verwaltung mit der BV0100/2021 vom 07.09.2021 beauftragt, ein Kleingartenentwicklungskonzept zu erstellen, dessen Ergebnisse ggf. auch Auswirkungen auf die angrenzenden Kleingartennutzungen und damit auf die bauliche Nutzung des Gebietes haben.

Alle vorgenannten Maßnahmen sind bei der Festlegung des Ausbaustandards der Trappenallee zu berücksichtigen

#### **A.5 Bedeutung der Trappenallee im Straßennetz der Stadt**

Die Trappenallee ist gemäß Verkehrsentwicklungsplanung als Anliegerstraße eingestuft und liegt in einer Tempo-30-Zone. Die Straße hat über die Funktion als Anliegerstraße hinaus keine Netzfunktion. Für die Trappenallee liegen deshalb auch keine Verkehrszahlen vor.

Da im Vergleich dazu auf der Clara-Schabbel-Straße als ausgewiesene Sammelstraße 2019 ein DTV von 1300 Kfz/24h (54 Kfz/Stunde) gezählt wurde, ist davon auszugehen, dass sich die Verkehrszahlen auf der Trappenallee deutlich unterhalb der auf der Clara-Schabbel-Straße festgestellten Zahlen liegen.

#### **A.6 Knotenpunkt Walter-Kleinow-Ring / Spandauer Allee / Trappenallee**

Eine Besonderheit stellt der Knotenpunkt Walter-Kleinow-Ring / Spandauer Allee / Trappenallee dar. Im Zusammenhang mit der Fortschreitung der gewerblichen Ansiedlungen auf den Flächen nördlich des Walter-Kleinow-Rings könnte sich perspektivisch die Notwendigkeit ergeben, den Knotenpunkt umzugestalten. Notwendige Flächen östlich der Spandauer Allee sind entsprechend planungsrechtlich gesichert und befinden sich im Eigentum der Stadt.

In diesem Zusammenhang wäre dann auch zu prüfen, ob die Kreuzungssituation Trappenallee, Clara-Schabbel-Straße, Spandauer Allee und Walter-Kleinow-Ring zu optimieren ist.

#### **A.7 Bedeutung der Straße im Radverkehrsnetz**

In der Trappenallee sind derzeit keine gesonderten Radverkehrsanlagen vorhanden. Ebenso liegen auch keine Zählungen zur Anzahl der Radfahrenden vor. Die Trappenallee ist im Radverkehrskonzept als innerörtliche Nebenroute (Alltagsroute) ausgewiesen.

Für den Bereich ist festzustellen, dass in Richtung Stadt in erster Linie Anwohner und Kleingärtner unter Benutzung der verschiedensten Routen fahren. Die Radfahrenden auf dem Havel-Glien-Radweg nutzen in beide Richtungen in erster Linie die direkte Verbindung über den Erlengweg.

Eine hohe Frequentierung durch Radfahrende konnte jedoch auf der Grundlage eigener Beobachtungen im Bereich Trappenallee nicht festgestellt werden.

## **B Zulässigkeit von Radverkehrsanlagen**

Vorbehaltlich einer vertieften Prüfung können folgende erste Einschätzungen zur Zulässigkeit von Radverkehrsanlagen im Bereich der Trappenallee getroffen werden.

### **B.1 Rechtliche Rahmenbedingungen (allgemein)**

Die Trappenallee ist Bestandteil einer Tempo-30-Zone. Dies hat zur Folge, dass benutzungspflichtige Radwege gemäß § 45 Abs. 1c StVO nicht zulässig sind und folglich auch nicht errichtet und angeordnet werden können.

Zu den benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen zählen Radwege, gemeinsame Geh- und Radwege, getrennte Geh- und Radwege und beschilderte Radfahrstreifen.

In der Trappenallee muss der Radfahrer demnach die Straße benutzen. Das ist auch zumutbar, da bei einer zulässigen Geschwindigkeit von 30 km/h für den Radfahrer keine besondere Gefahrenlage besteht.

### **B.2 Fahrradstraße**

Der Ausbau als Fahrradstraße wäre zwar rechtlich grundsätzlich möglich, es müssen jedoch bestimmte Voraussetzungen erfüllt werden.

- Die Ausweisung einer Fahrradstraße muss erforderlich sein, d. h. in einer Einzelfallprüfung muss die konkrete Situation (z.B. Gefahrenlage, Unfallgeschehen, Verkehrsabläufe, Verkehrsverhalten u.ä.) vor Ort analysiert werden.
- Gemäß § 41 Zeichen 244 VwV StVo muss eine hohe Radverkehrsdichte vorhanden oder zu erwarten sein, aus der sich eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr ableiten lässt.
- Es sind nur Radfahrer und E-Scooter erlaubt (echte Fahrradstraße). Kfz-Verkehr kann zugelassen werden (unechte Fahrradstraße); dieser sollte jedoch auf den Anliegerverkehr beschränkt werden.
- Es gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h für alle Fahrzeuge.
- Parkflächenmarkierungen, Engstellen oder Aufpflasterungen sollen verhindern, dass schneller als 30 km/h gefahren wird.
- Wenn bei Fahrradstraßen eine bestimmte Verkehrsart dauerhaft oder weitestgehend von der Nutzung einer Straße ausgeschlossen wird, muss dies bei der Widmung berücksichtigt werden. Ggf. ist eine Teileinziehung erforderlich.
- Die Mindestbreite einer Fahrradstraße muss 4,00 m betragen
- Fußgänger müssen den (zu errichtenden) Gehweg benutzen.

Aufgrund der o.g. Voraussetzungen ist zu prüfen, ob eine Fahrradstraße in der Trappenallee die geeignete bzw. insbesondere auch rechtlich zulässige Führungsform für den Radverkehr ist.

## **C Straßenplanung**

Entsprechend den vorgenannten Punkten sind bei einer Straßenplanung für die Trappenallee insbesondere die nachfolgenden Aspekte zu berücksichtigen:

- die zukünftige Lage der Abwasserdruckleitung,
- die städtebauliche Entwicklung des Bereiches südlich der Clara-Schabbel-Straße und der an die Trappenallee angrenzenden Flächen (Wohnbaupotentialfläche Amselweg und ggf. Südostseite der Trappenallee),
- eventuelle Ausbaurforderlichkeiten des Knotenpunktes Walter-Kleinow-Ring / Spandauer Allee / Trappenallee,
- die Prüfung der Führung des Radverkehrs auf der Basis einer Gesamtbetrachtung des Gebietes, insbesondere auch im Hinblick auf noch offene Entscheidungen zur städtebaulichen Entwicklungen,
- der Ausbaustandard der einmündenden Straßen (Amselweg, Birkenstraße, Schwalbenweg, Graureiherweg), um die Einmündungen im Rahmen des Ausbaus der Trappenallee richtig auszugestalten,
- der vorhandene Baumbestand.

Für diese Planung sind u.a. folgende Unterlagen als Grundlage erforderlich:

- Vermessungsplan
- Baugrundgutachten
- Verkehrszählungen für den Kfz- und Rad- und Fußgängerverkehr zur Entscheidung über den Regelquerschnitt und der Radverkehrsführung (ggf. Fahrradstraße)
- Vorplanung in Varianten

Daraus resultieren Honorarkosten für die zu beauftragenden Planungsbüros, für die im Haushalt 2022 keine finanziellen Ansätze geplant sind.

## **D Fazit**

Obige Ausführungen machen deutlich, dass der Ausbau der Trappenallee in Abhängigkeit von Entwicklungen anderer Vorhaben steht, für die vorlaufend Entscheidungen getroffen werden müssen. Berücksichtigt man diese Entwicklungen nicht besteht das erhebliche Risiko einer Fehlplanung.

Ebenso lässt sich aus den Unfallzahlen bzw. den Hinweisen aus der Bürgerschaft keine dringende Handlungsnotwendigkeit ableiten.

Ergänzend zu den fachlichen Aspekten ist darauf hinzuweisen, dass ein solches Projekt nicht Bestandteil der Arbeitsplanung ist und aufgrund der Größenordnung und wegen fehlender personeller Ressourcen nur dann bearbeitet werden könnte, wenn andere (bereits beschlossene) Maßnahmen nicht umgesetzt werden.

Auf die fehlenden finanziellen Ressourcen wurde bereits verwiesen.

Sofern dem Projekt Trappenallee seitens der Stadtverordnetenversammlung eine erhöhte Dringlichkeit zuerkannt wird, könnte eine entsprechende Bearbeitung der Planung sowohl finanziell als auch personell für das Jahr 2023 geplant werden.

Mit freundlichen Grüßen



D. Stenger  
Fachbereichsleiter  
Stadtentwicklung