

Fraktion DIE LINKE
In der
Gemeindevertretung
Hoppegarten

Gemeinde Hoppegarten
Herrn Klaus Otto
Vorsitzender der Gemeindevertretung
Lindenallee 14
15366 Hoppegarten

Hoppegarten, 06.08.2014

Sehr geehrter Herr Otto,

wir bitten auf die Tagesordnung der Gemeindevertreterversammlung, am 08.09.2014 folgenden Antrag zur Beschlussfassung aufzunehmen.

Antrag

Die Gemeindevertretung Hoppegarten beschließt, der Gemeindeverwaltung den Auftrag zu erteilen, bauliche Veränderungen durch die Landesregierung zur Entschärfung des Unfallschwerpunktes der L336 Ecke Köpenicker Allee in 15366 Hoppegarten zu erwirken sowie bis dahin Sofortmaßnahmen zu veranlassen.

Begründung / Sachverhalt

An der Kreuzung Köpenicker Allee (Ortsverbindungsstraße) Ecke Friedrichshagener Chaussee (Landesstraße 336) kommt es seit vielen Jahren zu Verkehrsunfällen.

Die Vorfahrtssituation führt oft zu Fehleinschätzungen der Verkehrsteilnehmer. Besonders problematisch stellen sich die Zeiten des Berufsverkehrs morgens und am späten Nachmittag mit angestautem Verkehr dar. Für diesen Kreuzungspunkt zu hohe Geschwindigkeiten sowie schlechte Sicht für Fußgänger und Radfahrer, als auch zu späte Wahrnehmung von Fußgängern und Radfahrern von Autofahrern führen oft zu Gefahrensituationen. Fußgänger und Radfahrer müssen die stark befahrene Friedrichshagener Chaussee (L336) am dort unterbrochenen Fuß-/Radweg queren (siehe Abb. 65, ARGUS Verkehrskonzept von Februar 2012).

Die vom Straßenverkehrsamt getroffene Aussage, wonach o.g. Knotenpunkt nicht zu den Unfallschwerpunkten gehört, ist unzutreffend. Vermutlich wurden diese Unfälle versehentlich der Position „Kurvenbereich Friedrichshagener Chaussee“ zugeordnet. Aktueller Beleg für diese Einschätzung ist ein Verkehrsunfall am 21. Mai 2014, bei dem ein 12-jähriges Mädchen (Radfahrerin) von einem PKW erfasst und schwer verletzt wurde.

Als innerörtlicher Schulweg stellt dieser Kreuzungspunkt ein schwerwiegendes Problem für die Schüler aus Waldesruh dar, die die allgemeinbildenden und weiterführenden Schulen in Hoppegarten und Neuenhagen besuchen.

Ein sicheres Queren auch bei hohem Verkehrsaufkommen muss für alle Verkehrsteilnehmer ermöglicht werden.

An Maßnahmen zur Entschärfung der Situation sind denkbar:

- **Sofortmaßnahme** - Senken der Geschwindigkeit auf 30km/h im Kreuzungsbereich verbunden mit Warnhinweisen „Achtung Fußgänger“

Bauliche Veränderungen aufgrund des ARGUS Verkehrskonzeptes (Stand Februar 2012):

- Bau einer Bedarfsampel für Fußgänger und Radfahrer (Fußgängerlichtsignalanlage) ODER
- Einrichtung eines Kreisverkehrs ODER
- Änderung der Vorfahrt (abbiegende Hauptstraßen sind anerkannte Unfallschwerpunkte).

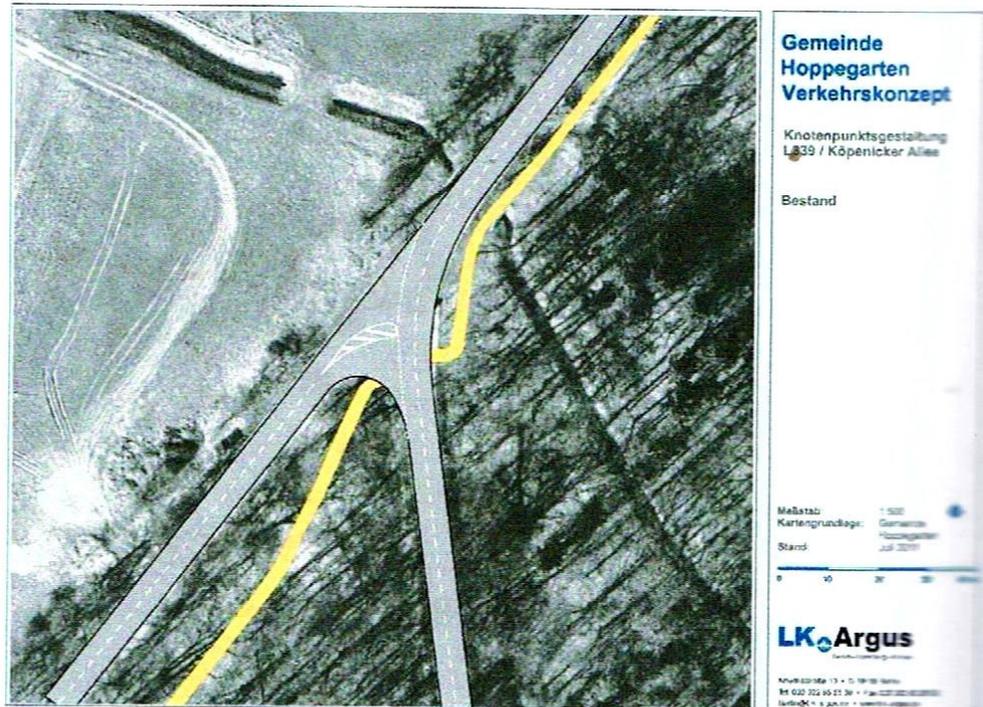


Helga Hummel
Fraktionsvors. DIE LINKE

3.7 Detailplanung für den Knotenpunkt Köpenicker Allee / Friedrichshagener Chaussee

Der Knotenpunkt befindet sich südlich der B 1/5. Über ihn verläuft die Landesstraße L 339 Friedrichshagener Chaussee und verbindet Hoppegarten mit Friedrichshagen. Die Köpenicker Allee verbindet Waldesruh mit Dahlwitz-Hoppegarten. Parallel zur Köpenicker Allee verläuft auf östlicher Seite ein gemeinsamer Geh- und Radweg. Bei dem Knotenpunkt handelt es sich um eine Einmündung mit abknickender Vorfahrt zugunsten der L 339. Die Verkehrsteilnehmer auf dem Geh- und Radweg müssen die L 339 am Knotenpunkt queren. Aufgrund schlechter Einsehbarkeit dieses Querbereichs für den Kfz-Verkehr, vor allem aus Richtung Norden, besteht erhöhte Unfallgefahr.

Abbildung 65: Knotenpunkt L 339 / Köpenicker Chaussee – Bestand



**Gemeinde
Hoppegarten
Verkehrskonzept**

Knotenpunktgestaltung
L 339 / Köpenicker Allee

Bestand

Maßstab: 1:500
Kartengrundlage: Gemeinde
Hoppegarten
Stand: Juli 2011

LK Argus

Multiplexstraße 13 • D-18188 Sarnow
Tel. 032 322 95 25 30 • Fax: 032 322 95 25 31
Internet: www.lk-argus.de

Das Ziel ist nun, in einer Variantenuntersuchung vor allem die Sicherheit der Fußgänger und Radfahrer zu erhöhen. Dazu wurden drei Varianten mit folgender straßenbaulicher Gestaltung gewählt.

- Variante 1: Fußgängerlichtsignalanlage
- Variante 2: Lichtsignalanlage (gesamter Knotenpunkt)
- Variante 3: Kreisverkehr

Variante 1: Fußgängerlichtsignalanlage

In einer ersten Maßnahme wird der südliche Zufahrtbereich der Köpenicker Allee am Knotenpunkt abgekröpft. Dadurch erhält diese Zufahrt einen unterge-

ordneten Charakter, die Vorfahrtregelung am Knoten für den Kfz-Verkehr wird begreifbarer. Zudem wird am Querungsbereich des Fuß- und Radverkehrs südöstlich des Knotenpunkts eine Fußgängerlichtsignalanlage installiert. Deren Freigabezeiten wären mit denen des nördlich gelegenen Knotenpunktes abzustimmen. Gegebenenfalls kann eine zweite Haltlinie bzw. eine Wartelinie in der nördlichen Zufahrt markiert werden, damit der Knotenpunktbereich bei Rot für den Kfz-Verkehr nicht zugestaut wird.

Gemeinde
Hoppegarten
Verkehrskonzept
Bericht
Februar 2012

Abbildung 66: Variante 1 - Fußgängerlichtsignalanlage



Variante 2: Lichtsignalanlage (gesamter Knotenpunkt)

Die Maßnahmen der baulichen Gestaltung der Variante 2 entsprechen denen der Variante 1. Der Knotenpunkt wird zudem in dieser Variante vollsignalisiert, d.h. alle Zufahrten und Querungen sind signalisiert. Dadurch werden das Einbiegen aus der Nebenrichtung auf die L339 und die Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer verbessert. Auch hier müssten die Freigabezeiten der Signalisierung des nördlich gelegenen Knotenpunktes angepasst werden.

Abbildung 67: Variante 2 – Lichtsignalanlage (gesamter Knotenpunkt)



Variante 3: Kreisverkehr

In der dritten Variante wird der Knotenpunkt zu einem kleinen Kreisverkehrsplatz außerhalb bebauter Gebiete umgebaut. Die Zufahrten werden senkrecht an die Kreisfahrbahn herangeführt. Durch die Kreisinsel wird der Kfz-Verkehr deutlich umgelenkt. Die Geschwindigkeit verringert sich und die Sicherheit wird erhöht. Der Fuß- und Radverkehr ist gegenüber dem Kfz-Verkehr wartepflichtig. Dies entspricht dem Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren⁴¹.

⁴¹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren. Ausgabe 2006.

Abbildung 68: Variante 3 - Kreisverkehr



Gemeinde
Hoppegarten
Verkehrskonzept
Bericht
Februar 2012

Bewertung

In einer ersten Bewertung werden der Bestand und die Varianten qualitativ miteinander verglichen. Die einzelnen Kriterien werden untereinander als gleichwertig angesehen und gewichtet. Im Resultat schneiden die Varianten 2 (Lichtsignalisierung des gesamten Knotenpunktes) und 3 (Kreisverkehr) am besten ab. Der Umbau zu einem Kreisverkehr ist zwar teurer als der Aufbau einer Lichtsignalanlage, kann sich allerdings aufgrund der niedrigeren Unterhaltskosten in den Folgejahren rentieren. Aus diesem Grund wird Variante 3 (Kreisverkehr) als Vorzugslösung gesehen.

	Bestand	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Kfz-Verkehrsablauf	o	o	o	+
Übersichtlichkeit / Orientierung für den Fuß- und Radverkehr (Sicherheit)	-	+	+	o
Übersichtlichkeit / Orientierung für den Kfz-Verkehr (Sicherheit)	-	o	+	+

Variantenbewertung: + gut, o mittel, - schlecht