



HANBRUCHER STRASSE 9
D-52064 AACHEN

TELEFON 0241-7 05 50-0

TELEFAX 0241-7 05 50-20

MAIL@BSV-PLANUNG.DE

WWW.BSV-PLANUNG.DE

UST-IDNR.DE 121 688 630

Dr.-Ing. Reinhold Baier

Verkehrsuntersuchung Frankfurter Straße

Informationsveranstaltung, Hennef, 28. Oktober 2009

1. Vorgeschichte

Die Frankfurter Straße in Hennef ist seit ihrer Fertigstellung vor rund 18 Jahren national wie international fachlich beachtet und in ihrer Grundidee vielfach „nachgebaut“ worden. Prominenteste Beispiele dazu finden sich im Schweizer Kanton Bern, wo unter der Bezeichnung „Berner Modell“ mehrere örtliche Geschäftsstraßen mit überfahrbaren Mittelstreifen ausgebaut wurden. Der in der Frankfurter Straße realisierte Querschnittstyp hat in der Zwischenzeit auch Eingang gefunden in die neuen Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Ausgabe 2006, der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.

In jüngster Zeit wird die Frankfurter Straße von der Fachwelt auch als ein Beispiel für das „neue“ Entwurfsprinzip „shared space“ angesehen, womit eine „selbsterklärende“ Straßenraumgestaltung mit möglichst weitgehendem Verzicht auf Markierung und Beschilderung gemeint ist, die auf eine maximale Koexistenz abzielt.

Die Frankfurter Straße war – neben den im Zuge der Planung durchgeführten Untersuchungen – bereits mehrfach Gegenstand wissenschaftlicher Untersuchungen.

2. Aufgabenstellung und Vorgehensweise

Die in der Aufgabenbeschreibung der Stadt Hennef genannten Fragestellungen

- zu den Überquerungsmöglichkeiten für Fußgänger,
- zu den Auswirkungen der im Zuge des Ausbaus der Ladestraße vorgesehenen baulichen Maßnahmen,
- zu der Querschnittsaufteilung insbesondere im Seitenraum,
- zum ruhenden Verkehr,
- zum Liefer-/Ladeverkehr und
- zum Erhalt von Gestaltungselementen

sollten besonders unter den Aspekten Verkehrssicherheit und Verkehrsablauf analysiert werden. Aus den näheren Erläuterungen dieser Fragestellungen in der Aufgabenbeschreibung wird deutlich, dass die aktuelle Diskussion um die Frankfurter Straße stark geprägt ist durch individuelle Wahrnehmungen und subjektive Einschätzungen verschiedener Betroffener und Akteure.

Vor diesem Hintergrund erschien es unumgänglich ein relativ umfangreiches Set an empirischen Untersuchungen zu konzipieren und durchzuführen. Im Einzelnen wurden als notwendig erachtet:

- Einarbeitung in die örtliche Situation und Festlegung des detaillierten Untersuchungsdesigns,
- detaillierte Unfallanalyse (Auswertung der Unfallanzeigen der Polizei) für die letzten 3 Jahre, besser 6 Jahre,
- ganztägige videogestützte Beobachtungen in ausgewählten Bereichen mit Analyse
 - des Überquerungsverhaltens der Fußgänger in Abhängigkeit der Interaktionen mit Kfz,

- des Fahrerverhaltens der Radfahrer nach Ort (Fahrbahn, Seitenraum) in Abhängigkeit der Interaktionen mit Kfz bzw. Fußgängern,
- der Störeinflüsse (Anzahl, Dauer) von Park- und Halte- bzw. Liefervorgängen,
- ergänzende Erfassung des Parkgeschehens (Anzahl und Dauer der Parkvorgänge) durch kontinuierliche Erhebung,
- lokale Geschwindigkeitsmessungen und Erfassung der Verkehrsstärke und -zusammensetzung in Abstimmung mit den Videobeobachtungen,
- Erfassung des Kfz-Verkehrsablaufs im Zuge der Frankfurter Straße durch Messfahrten im fließenden Verkehr (Erfassung von Geschwindigkeitsprofilen).

Eine zusätzlich vorab durchgeführte Bestandsanalyse sowie die Ergebnisse der empirischen Untersuchungen ergeben ein abgesichertes umfassendes Bild der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufs in der Frankfurter Straße. Die Notwendigkeit sowie Art und Umfang möglicher Veränderungen in der Querschnittsgestaltung, der Verkehrsregelungen und Bewirtschaftungsformen – auch unter Berücksichtigung ohnehin geplanter Maßnahmen wie dem Ausbau der Ladestraße – lassen sich so begründet ableiten.

3. Zusammenfassung der Ergebnisse

Aus der Bestandsanalyse wird deutlich, dass die Seitenräume fast durchgängig eine relativ geringe Breite aufweisen, die abschnittsweise oder punktuell durch die Unterscheidung Pflasterbelag und wassergebundene Decke sowie ungünstig angeordnete Laternenstandorte, sonstige Einbauten und Geschäftsauslagen noch eingeschränkt wird. Darüber hinaus ergaben sich einige Detailhinweise auf die Überprüfung von Überquerungsstellen.

Das analysierte Unfallgeschehen aus 6 Jahren ergibt insgesamt keine besonderen Auffälligkeiten. Für eine Einordnung des Unfallgeschehens auf der Frankfurter Straße in Vergleichsdaten ähnlich strukturierter Geschäftsstraßen gibt es keine wissenschaftlich abgesicherte Basis. Der einzig wissenschaftlich vertretbare Vergleich wäre der mit der Vorher-Situation, d. h. mit dem Unfallgeschehen vor dem Umbau. Aber auch dabei ergäbe sich die methodische Schwierigkeit der Berücksichtigung der allgemeinen Entwicklungstendenzen im Unfallgeschehen der letzten 20 Jahre durch Fahrzeugtechnik, Rettungswesen und andere Einflussfaktoren.

Mit dieser Untersuchung sollte jedoch vor allem der Beitrag der Infrastruktur analysiert werden: Bei der genaueren Betrachtung der Unfallanzeigen aus den Jahren 2005 bis 2007 der Unfälle mit Personenschaden U(P) und Fußgängerbeteiligung lässt sich feststellen, dass es keine Hinweise auf die Mitwirkung der spezifischen Gestaltung und Verkehrsregelung der Frankfurter Straße gibt. Anders bei den Unfällen mit Radfahrerbeteiligung. Hier sind insbesondere auf dem Gehweg gegen die freigegebene Richtung fahrende Radfahrer an Einmündungen gefährdet.

Die hochgerechneten Verkehrsstärken ergeben für die Frankfurter Straße einen DTV von ca. 15.000 Kfz/24 h im Bereich der Post.

Die Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr sind seit vielen Jahren stabil: Im zentralen Bereich liegt das Geschwindigkeitsniveau (V_{85}) bei 32 bis 35 km/h, die Werte aus den Messungen von 1989 (kurz nach Fertigstellung) lagen in derselben Größenordnung. Diese Konstanz gilt auch für die Qualität des Verkehrsablaufs im Kfz-Verkehr.

Die Auswirkungen von Parkvorgängen sowie Halte- und Liefervorgängen auf den Verkehrsablauf sind insgesamt als gering zu bezeichnen. Lediglich in einzelnen wenigen Fällen wirken sich Parkvorgängen sowie Halte- und Liefervorgänge aus, wenn während der Fahrt mehrere Störungen auftreten.

Das diagnostizierte Parkgeschehen zeigt die für eine Geschäftsstraße typischen Ausprägungen. Die Dominanz kurzer Parkdauern ist nutzungsbedingt, die Parkraumbewirtschaftung mit Parkscheinautomaten beeinflusst dies nach aller Erfahrung nicht. Eine Erfassung regelgerechter und regelwidriger Parkvorgänge war im Rahmen dieser Untersuchung nicht zu leisten.

Die Qualität der Überquerbarkeit für Fußgänger kann bezogen auf den zentralen Abschnitt als gut bis sehr gut bezeichnet werden, da äußerst geringe Wartezeiten auftreten und im Falle von Interaktionen mit dem Kfz-Verkehr in den überwiegenden Fällen entweder die Kraftfahrer den Fußgängern den Vortritt lassen oder sich Fußgänger und Kraftfahrer „abstimmen“.

4. Handlungsempfehlungen

Während sich die grundlegende Entwurfsphilosophie der Frankfurter Straße, durch Straßenraumgestaltung eine größt mögliche Koexistenz der Verkehrsteilnehmer bei niedrigen Geschwindigkeiten zu erzielen, nach den durchgeführten Untersuchungen eindeutig bewährt hat, besteht Überprüfungsbedarf hinsichtlich der Verhaltensweisen im Radverkehr. Die ursprünglich geplante Radverkehrsführung in der Frankfurter Straße basiert auf der so genannten „fakultativen Lösung“, d. h. neben der Fahrbahnbenutzung soll den unsichereren und auch den einkaufenden Radfahrern die Möglichkeit eröffnet werden, den Gehweg – bei entsprechender Rücksichtnahme auf die Fußgänger – mit zu benutzen. Zwar konnten fast keine Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern beobachtet werden und in drei Jahren sind nur zwei Unfälle im Seitenraum zwischen Fußgängern und Radfahrern geschehen, die Benutzung der Gehwege durch Radfahrer und zwar – jeweils in beiden Richtungen ist – entgegen der Entwurfsidee – jedoch die Regel geworden. Gerade durch das Auftreten von Radfahrern entgegen der freigegebenen Richtung im Seitenraum kommt es zu Gefährdungen im Bereich von Einmündungen, was sich auch im Unfallgeschehen niedergeschlagen hat.

Im Einzelnen werden vorgeschlagen:

- Anlage von Schutzstreifen für Radfahrer in den „Zulaufstrecken“ zum zentralen Bereich mit Begleitkampagne (Fahrbahnbenutzung, Rotlichtbeachtung etc.), Beobachtung der Effekte,
- ggf. Aufpflasterung der Einmündungsbereiche,
- Aufwertung der Seitenräume im zentralen Bereich einschließlich Leitsystem für Mobilitätsbeeinträchtigte,
- Verbreiterung der Pflasterflächen im westlichen Abschnitt,
- Prüfung einer Signalisierung der Einmündung Bachstraße, Querschnittsgestaltung Ladestraße in Abhängigkeit der Nutzungen,
- Behebung von Einzeldefiziten bezüglich Überquerungen, Sichtbehinderungen, Oberflächen etc.