



Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Hamburg-Nord
Bezirksversammlung

Anfrage nach § 27 BezVG öffentlich Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN	Drucksachen-Nr.: 20-4687
	Datum: 09.08.2017 Aktenzeichen:

Beratungsfolge	
Gremium	Datum

Nicht in Gegenrichtung für den Radverkehr freigegebene Einbahnstraßen in Hamburg-Nord Anfrage gem. § 27 BezVG

Sachverhalt:

In Drucksache 20-2953 (Große Anfrage der GRÜNEN Fraktion Nord) haben Bezirksamt und Polizei ausführlich zu nicht für den gegenläufigen Radverkehr freigegebenen Einbahnstraßen im Bezirk Hamburg-Nord Stellung genommen. In der Drucksache wurde die Öffnung von mehreren Einbahnstraßen zugesagt bzw., bestätigt, neun weitere wurden in den Monaten darauf darüber hinaus ebenfalls geöffnet. Knapp 50 Einbahnstraßen in Hamburg-Nord sind jedoch auch weiterhin nicht für den gegenläufigen Radverkehr freigegeben. Die Fragestellenden haben zu einigen davon noch weitere Nachfragen.

1. Sehr schmale Straßen

Bei ca. 20 Straßen im Bezirk Hamburg-Nord argumentieren Bezirksamt und Polizei in Drs. 20-2953, dass diese eine Restfahrbahnbreite von weniger als 3 Metern aufwiesen und somit bei Gegenverkehr keine Ausweichmöglichkeit zur Verfügung stehe.

- a. Aus Sicht der Fragestellenden wäre es denkbar, in regelmäßigen Abständen bauliche Ausweichmöglichkeiten zu schaffen (Ausweichbuchten für Radfahrende oder Kraftverkehr). Wäre eine solche Maßnahme geeignet, die Öffnung entsprechender Straßen für den gegenläufigen Radverkehr doch noch zu ermöglichen, wenn außer der zu geringen Restfahrbahnbreite keine weiteren Gründe dagegen sprechen?
- b. Inwiefern kommen bereits vorhandene Hofeinfahrten oder Einmündungen als Ausweichmöglichkeiten in Betracht?

- c. Wenn nein, welche Möglichkeiten sieht die Polizei – auch unter Einbeziehung denkbarer Maßnahmen von Seiten des Straßenbaulastträgers – in den betroffenen schmalen Straßen doch noch gegenläufigen Radverkehr zu ermöglichen?

Die Verkehrsdirektion 5 als Zentrale Straßenverkehrsbehörde nimmt im Einvernehmen mit den örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden der Polizeikommissariate 31, 33, 34 und 37 wie folgt Stellung:

Zu Frage 1a)

Grundsätzlich wären bauliche Ausweichmöglichkeiten denkbar, um Räume für den sich begegnenden Verkehr zu schaffen.

Zu Frage 1b)

Die Breite einer Grundstückszufahrt beträgt grundsätzlich etwa 3 Meter; für ein Fahrrad würde dies ausreichend sein, für einen Pkw jedoch nicht. Um tatsächlich Raum für Begegnungsverkehr zu schaffen, müssten Haltverbotstrecken eingerichtet werden, was einerseits zur Vernichtung von Parkraum führt, andererseits regelhaft durch polizeiliche Maßnahmen begleitet werden muss.

Zu Frage 1c)

Die Straßen in denen der Radverkehr in Gegenrichtung zugelassen werden soll, müssen immer individuell betrachtet werden.

2. Krüsisstraße / Pestalozzistraße

Im Umfeld finden zur Zeit umfangreiche Baumaßnahmen statt, die Straße selbst ist jedoch schon hergestellt. Die über die dort einmündende Massaquoi-Passage erschlossenen Geschäfte sowie die VBG stellen bereits jetzt einen Zielort für Radverkehr dar.

- a. Erfüllen die örtlichen Gegebenheiten die Voraussetzungen, um die Straße nach Abschluss der Bauarbeiten voraussichtlich für gegenläufigen Radverkehr öffnen zu können (z.B. bzgl. Restfahrbahnbreite, Übersichtlichkeit etc.)?
- b. Falls nein: Welche Bedingungen (ggf. auch baulicher Art) wären zu erfüllen, um eine Freigabe zu ermöglichen?

Zu Frage 2)

Der Bereich Krüsisstraße / Pestalozzistraße dient vorwiegend der Abwicklung des Linienbusverkehrs am Bahnhof Barmbek. Die Einfahrt ist deshalb für Fahrzeuge aller Art durch Verkehrszeichen 250 verboten. Durch Zusatzzeichen ist die Einfahrt für Fahrzeuge des HVV und Anliegern frei.

Die örtlichen Gegebenheiten erfüllen nicht die Voraussetzungen für gegenläufigen Radverkehr. Der Knoten Hufnerstraße / Krüsisstraße müsste umgebaut werden, um entgegenkommende Radfahrer zu schützen. (bauliche Trennung zwischen Radfahrern und Bussen).

Der an der nördlichen Fahrbahnseite der Krüsisstraße liegende Seitenstreifen dient als Wartebereich für Linienbusse. Gegenläufige Radfahrer würden sehr spät in das Sichtfeld ausfahrender Linienbusse kommen und dadurch besonders in Gefahr geraten.

3. Poppenhusenstraße

- a. Würde die Poppenhusenstraße für gegenläufigen Radverkehr freigegeben werden können, wenn die Kreuzung Hufnerstraße / Poppenhusenstraße entsprechend umgestaltet werden würde?
- b. Wenn nein, welche weiteren Maßnahmen wären erforderlich?
- c. Wird das Ziel der Freigabe der Poppenhusenstraße beim Ausbau der Hufnerstraße zur Veloroute 5 mit berücksichtigt werden?

Zu Frage 3a)

Eine Umgestaltung des Kreuzungsbereichs Poppenhusenstraße / Hufnerstraße wird als ausreichend für eine Freigabe erachtet.

Zu Frage 3b)

Keine Beantwortung, siehe Antwort zu 3a

Zu Frage 3c)

Der Ausbau des Veloroutennetzes wird durch den Landesbetrieb Straßen Brücken und Gewässer geplant.

4. Roggenkamp

Welche Voraussetzungen für eine Öffnung für gegenläufigen Radverkehr sind im Roggenkamp nicht erfüllt? Welche ggf. auch baulichen Maßnahmen sind notwendig, um eine Öffnung ermöglichen?

Zu Frage 4)

Die Voraussetzungen für eine Öffnung sind weiterhin nicht gegeben, weil sich seit früheren Anfragen in der Sache nichts geändert hat. Der gesamte Straßenverlauf in Form einer langgezogenen Kurve ist sehr unübersichtlich. Durch Schrägparken wird die schmale Wohnstraße zusätzlich eingeengt und es ist kein ausreichender Schutzraum für Radfahrer bei Begegnungsverkehr vorhanden. Für eine Freigabe wären wenigstens umfangreiche Haltverbote erforderlich.

5. Mozartstraße

Welche baulichen Maßnahmen sind notwendig, um eine Öffnung der Mozartstraße für gegenläufigen Radverkehr zu ermöglichen (z.B. Radfahrstreifen in Gegenrichtung)?

Zu Frage 5)

Der Knoten Mozartstraße / Herderstraße muss so hergestellt werden, dass Radfahrer geschützt in die Mozartstraße gegen die Fahrtrichtung einfahren können. Hierbei ist in der Mozartstraße eine bauliche Trennung mittels Verkehrsinsel o.ä. aus Sicherheitsgründen unbedingt erforderlich. Aufgrund der vorhandenen Fahrbahnbreite, müsste der abfließende Verkehr aus der Mozartstraße in alle Richtungen über einen Fahrstreifen und nicht wie zur Zeit über zwei Fahrstreifen, einen für Linksabbieger und einen für Geradeausfahrer und Rechtsabbieger erfolgen.

6. Kattowitzer Weg und Mühlhäuser Straße

Zum Kattowitzer Weg und zur Mühlhäuser Straße wurde in Drs. 20-2953 geantwortet, dass eine Öffnung für gegenläufigen Radverkehr möglich sei, wenn bauliche Ausweichmöglichkeiten vorhanden wären.

- a. Müssen diese Ausweichmöglichkeiten nur für Radelnde oder auch für Kfz dimensioniert sein? Wie breit und wie lang (aus Fahrtrichtung gesehen) sollte eine solche Ausweichmöglichkeit sein (Mindestmaß / Regelmaß)?
- b. Wie groß sollte der Abstand zwischen solchen Ausweichmöglichkeiten sein (Mindestmaß / Regelmaß)?
- c. Darf eine solche Ausweichmöglichkeit für Radelnde auch auf der linken Fahrbahnseite angeordnet sein (bei gegenläufiger Fahrt des Radelnden)?

Zu Frage 6)

Beide Straßenzüge wurden am 10.01.2013 an N/MR 220 zur Überplanung übersandt.

Die Fragen a - c. können seitens der örtlichen Straßenverkehrsbehörde des PK 37 nicht beantwortet werden, da zum einen Erfahrungs- und Richtwerte fehlen und es sich zum anderen um rein planerische Ausführungsmöglichkeiten handelt, die im Zuständigkeitsbereich des Bez. Amtes liegen.

Hinweis: Siehe auch Antwort zu Frage 1b

Gegebenenfalls sind Schutzräume für den Radverkehr durch bauliche Änderungen, wo es orts- und verkehrsbezogen erforderlich ist, über den Straßenbaulastträger nach PLAST 9 Abschnitt 6.2 ff. zu schaffen.

7. Straßburger Stieg

Welche baulichen Maßnahmen sind notwendig, um eine Öffnung des Straßburger Stiegs für gegenläufigen Radverkehr zu ermöglichen (z.B. Radfahrstreifen in Gegenrichtung, Umgestaltung Einmündung Eulenkamp)?

Zu Frage 7)

Das PK 37 könnte sich eine Umgestaltung der Einmündung, einschließlich des lichtsignalisierten Bereiches, sowie des Kurvenverlaufes vorstellen. Der zuständige Straßenbaulastträger müsste hierzu eine Planung erstellen.

8. Armgartstraße (zw. Mundsburger Damm und Kuhmühle)

Die bestehende Freigabe des in Fahrtrichtung rechtsseitigen Radwegs für gegenläufigen Radverkehr wurde im Jahr 2012 aufgehoben, weil der Radweg eine zu geringe Breite aufweist.

Welche baulichen Maßnahmen sind notwendig, um eine Öffnung der Fahrbahn für gegenläufigen Radverkehr zu ermöglichen?

Zu Frage 8)

Grundvoraussetzung für die Öffnung von Einbahnstraßen für gegenläufigen Radverkehr ist eine maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h.

Die Armgartstraße ist in dem besagten Abschnitt 7 Meter breit und gliedert sich in 2 Fahrstreifen plus einen schmalen Streifen für halbachtiges Parken auf. Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Jede bauliche Maßnahme, ob Schutzstreifen oder Radfahrstreifen, die die Öffnung der Fahrbahn

für den gegenläufigen Radverkehr ermöglicht, würde zwangsläufig nur noch eine einstreifige Verkehrsführung in der Armgartstraße zur Folge haben. Andere Alternativen für eine Öffnung werden gegenwärtig nicht gesehen.

9. Gellertstraße (Einfahrtmöglichkeit von der Sierichstraße)

Derzeit ist zwischen 12 Uhr mittags und 4 Uhr morgens die Einfahrt für alle Fahrzeuge, auch für Radfahrende, verboten. An anderen unsignalisierten Knotenpunkten existieren solche Einfahrtbeschränkungen nicht.

- a. Was ist der Grund für die genannte Einfahrtbeschränkung?
- b. Welche ggf. baulichen Maßnahmen wären notwendig, um zumindest für Radfahrende die Einfahrt zu ermöglichen?

Zu Frage 9)

Durch die Einfahrtbeschränkung sollte ein Abkürzen des motorisierten Individualverkehrs durch die Gellertstraße verhindert werden.

Die örtlich zuständige Straßenverkehrsbehörde des PK 33 hat nach erneuter Prüfung den Radverkehr durch eine straßenverkehrsbehördliche Anordnung (ZZ 1022-10, „Radverkehr frei“) frei gegeben.

10. Krohnskamp (zw. Sierichstraße und Dorotheenstraße)

Zur Freigabe wäre hier eine Einbindung des gegenläufigen Radverkehrs in die LSA an der Dorotheenstraße erforderlich.

- a. Ist diese Maßnahme ein Planungsziel beim Ausbau der Dorotheenstraße zur Veloroute 13?
- b. Ist es richtig, dass alle weiteren Voraussetzungen für eine Öffnung des Krohnskamps für gegenläufigen Radverkehr bereits erfüllt sind?

Zu Frage 10a)

Der Ausbau des Veloroutennetzes wird durch den Landesbetrieb Straßen Brücken und Gewässer geplant.

Zu Frage 10b)

Nein, es ist weiterhin eine bauliche Anpassung erforderlich.

11. Ratsmühlendamm

Laut Drucksache 20-2953 ist der Ratsmühlendamm nur deshalb nicht für den gegenläufigen Radverkehr geöffnet, weil es durch die getrennten Richtungsfahrbahnen keinerlei Umwege durch die Nicht-Öffnung gäbe. Für Linksabbieger aus Ipernweg, Eibenweg und Am Blumenacker entstehen aber durchaus Umwege, da diese zunächst rechts abbiegen müssen und erst bei der nächsten Möglichkeit wenden können. Das gilt ebenso für die Anwohner des Ratsmühlendamms und deren Besucher.

- a. Erfüllt die Straße Ratsmühlendamm alle Voraussetzungen für eine Öffnung für gegenläufigen Radverkehr?
- b. Wenn nein, welche Voraussetzungen müssten erfüllt werden?

Zu Frage 11a)

Der Ratsmühlendamm mündet im Westen in die Alsterkrugchaussee. Die Einmündung ist durch eine Lichtsignalanlage geregelt. Ein die gegenläufige Fahrbahn befahrender Radfahrer würde unsignalisiert in die Alsterkrugchaussee einfahren.

Zu Frage 11b)

Umbau der Kreuzung Alsterkrugchaussee / Ratsmühlendamm erforderlich.

12. Ermlandweg, Johannes-Böse-Weg, Neukoppel

Sollten sich zu den drei Straßen unterschiedliche Antworten auf die folgende Fragen ergeben, bitte bei jeder Antwort klarstellen, auf welche Straße(n) sie sich jeweils bezieht!

- a. Erfüllen die Straßen alle Voraussetzungen für eine Öffnung für gegenläufigen Radverkehr (Mindestbreite, Übersichtlichkeit etc.)
- b. Wenn ja, warum werden diese trotzdem nicht freigegeben?
- c. Wenn nein, welche Voraussetzungen sind nicht erfüllt?
- d. Was war der genaue Inhalt der Beschwerden, die laut Drs. 20-2953 zur erneuten Schließung der Straßen geführt haben?
- e. Welche -ggf. baulichen- Maßnahmen sind aus Sicht der Polizei erforderlich, um die Straßen erneut für gegenläufigen Radverkehr öffnen zu können?

Zu Frage 12a)

Nein

Zu Frage 12b)

Entfällt

Zu Frage 12c)

Restfahrbahnbreite neben parkenden Fahrzeugen weniger als 3 Meter; bei Gegenverkehr keine Ausweichmöglichkeiten.

Bezirksabgeordneten Thorsten Schmidt, Ingo Hemesath, Sina Imhof, Dr. Anil Kaputanoğlu, Timo B. Kranz, Carmen Möller, Christoph Reiffert, Michael Schilf, Tanja Schmedt auf der Günne, Michael Werner-Boelz, Carmen Wilckens

Anlage/n:

Keine