

GRÜNE Fraktion in der Bezirksversammlung Hamburg-Nord
Bussestraße 1, 22299 Hamburg | Tel. 040 5117919 | fraktion@gruene-nord.de

16. Januar 2014

Antrag

An den Regionalausschuss Fuhlsbüttel-Langenhorn-Alsterdorf
der Bezirksversammlung Hamburg-Nord

Fuhlsbüttler Straße in Ohlsdorf – Sicherheit geht vor Schnelligkeit!

Der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) überplant zur Zeit den Ohlsdorfer Abschnitt der Fuhlsbüttler Straße zwischen der Beisserstraße im Süden und der Bushaltestelle am U/S-Bahnhof Ohlsdorf im Norden. Die entsprechenden -bisher nur groben- Planungen wurden dem Regionalausschuss im Dezember vorgestellt. Überwiegend ist eine zweispurige Kfz-Verkehrsführung mit Radfahrstreifen auf beiden Straßenseiten vorgesehen. Nördlich der Straße Redderplatz allerdings sollen die Radfahrstreifen in einen Hochbordradweg überführt werden, der durch Parkplätze und eine Reihe Bäume von der Fahrbahn getrennt sein soll. Nur im Bereich der Friedhofszufahrt auf der östlichen Seite ist wieder auf einem kurzen Abschnitt ein Radfahrstreifen vorgesehen

Die Fuhlsbüttler Straße nördlich des U/S Bahnhofs bis zur Wellingsbüttler Landstraße gehört nicht zum überplanten Bereich, weil dort nach Aussage des LSBG keine Veränderungen möglich seien. Die dortigen nicht normgerechten Bürgersteige und Hochbordradwege sollen belassen werden, wie sie sind.

Leider werden an der Fuhlsbüttler Straße an vielen Stellen mehr als zwei Fahrbahnen geplant, jedoch keine sicheren Radfahrstreifen und normgerechten Gehwege. Dabei sollte doch gelten:

Sicherheit geht vor Schnelligkeit!

Mehr als zwei Kfz-Fahrstreifen darf es daher erst dann geben, wenn für andere Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer die zum Beispiel zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sind, wenigstens eine sichere Verkehrsfläche pro Richtung geschaffen wurde. Die bisherige Planung ist nicht sicher. So besteht z.B. die Gefahr, dass ein Radler auf der Fuhlsbüttler Straße in Fahrtrichtung Süden an der Einmündung der Alsterdorfer Straße von einem Kfz erfasst wird, das parallel fahrend nach rechts in die Alsterdorfer Straße einbiegen möchte. Die Sicht des Kfz-Fahrenden auf den Radler ist hier durch Bäume und parkende Kfz eingeschränkt. Ähnlich stellt sich die Situation am Sommerkamp da. Statistisch belegt ist, dass zwei Drittel aller Unfälle zwischen Radfahrenden und Kfz beim Rechtsabbiegen des Kfz geschehen.

Ein weiteres Argument für durchgehende Radfahrstreifen ist die mangelnde Attraktivität des Radverkehrs für die Bürgerinnen und Bürger in Hamburg. Auch heute noch entscheiden sich viele Menschen jeden Morgen, den Weg zur Arbeit lieber mit dem Kfz über die vierspurig ausgebaute Straße zurückzulegen als mit dem Fahrrad über den 80 cm Radweg, der oft von zahlreichen Baumwurzeln durchbrochen ist und auf dem bisweilen auch noch ein Auto parkt, zu fahren. Genau diese Situation liegt an der Fuhlsbüttler Straße nördlich des U/S Bahnhofs vor. Um den Anteil des Radverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen im Hamburg zu erhöhen, ist eine durchgängig attraktive und sichere Radverkehrsführung erforderlich. Alle Fraktionen haben in der Bürgerschaft der Radverkehrsstrategie zugestimmt. Die Fuhlsbüttler Straße bietet nun eine Chance sie lokal umzusetzen.

Beschlussvorschlag:

Die vorgestellte Planung für die nördliche Fuhlsbüttler Straße berücksichtigt die Sicherheit des Rad- und Fußverkehrs nicht hinreichend. Daher sollten alle Möglichkeiten überprüft werden, normgerechte und sichere Gehwege und Radverkehrsanlagen zu planen.

Das vorsitzende Mitglied der Bezirksversammlung setzt sich daher beim LSBG für Folgendes ein:

1. Der nördliche Abschnitt der Fuhlsbüttler Straße zwischen dem bisher geplanten Gebiet und der Wellingsbüttler Landstraße wird in die Planung mit einbezogen. Hier werden Radfahrstreifen geplant, der bisherige Radweg wird zurückgebaut. Die vorhandenen Straßenbäume werden erhalten. Wenn erforderlich, wird in Kauf genommen, dass nur noch eine zwei- oder dreispurige Fahrbahn möglich ist.
2. Im schon bislang überplanten Bereich werden ebenfalls beidseitig Radfahrstreifen auf ganzer Länge geplant. Die vorhandenen Straßenbäume werden erhalten. Wenn erforderlich, wird in Kauf genommen, dass nur noch eine zwei- oder dreispurige Fahrbahn möglich ist. Wo bislang schon eine nur zweispurige Fahrbahn ohne Radfahrstreifen geplant ist werden vorhandene Platzreserven untersucht. Fahrbahnen und Radfahrstreifen werden ggf. nur in Mindestbreite ausgewiesen. Sollte auch das nicht ausreichen, so wird nur ein Schutzstreifen statt eines Radfahrstreifens geplant.
3. In der bislang nur groben Planung sind noch keine Linksabbiegemöglichkeiten für den Radverkehr dargestellt. Überall, wo nur eine zweispurige Fahrbahn geplant ist, sollte ein direktes Linksabbiegen des Radverkehrs möglich sein.
4. Durch den auf die Fahrbahn verlegten Radverkehr entsteht mehr Freiraum in den Nebenflächen. Dieser wird genutzt, um normgerechte Bürgersteige nach PLAST herzustellen oder wo erforderlich den Bäumen mehr Platz einzuräumen.

Carmen Wilckens
Thorsten Schmidt
und GRÜNE Fraktion