



Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Hamburg-Nord
Bezirksversammlung

Mitteilungsvorlage vorsitzendes Mitglied öffentlich	Drucksachen-Nr.: 20-1406
	Datum: 13.05.2015
	Aktenzeichen: 123.30-04/0004

Beratungsfolge		
	Gremium	Datum
Öffentlich	Bezirksversammlung	21.05.2015

**Langenhorner Chaussee: Pläne des LSBG stoppen -
Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer
sicherstellen!
Stellungnahme der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation**

Sachverhalt:

In der Sitzung des Umwelt- und Verkehrsausschusses der Bezirksversammlung Hamburg-Nord am 24. März 2015 überraschte der anwesende Vertreter des Seniorenbeirates die Abgeordneten mit Informationen über die Schlussverschickung des Landesbetriebs Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) über die geplanten Baumaßnahmen an der Langenhorner Chaussee. Hier sollen die Nebenflächen zwischen Erdkampsweg und U-Bahn Ochsenzoll erneuert werden.

Auf Grund des schlechten Zustandes der Radwege sind diese entlang der Langenhorner Chaussee nicht benutzbar. Vor dem Verwaltungsgericht ist deshalb eine Klage anhängig, die zum Ziel hat, die Radwegebenutzungspflicht auf der Langenhorner Chaussee aufzuheben. Wegen der hohen Verkehrsbelastung dort will die Straßenverkehrsbehörde dies aber verhindern. Anstatt nun aber eine Planung aus einem Guss zu präsentieren, die die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer garantiert, plant der LSBG ein zweistufiges Verfahren. Als dessen erster Schritt soll der Umbau der Nebenflächen zu einem gemeinsamen Geh- und Radweg als Zwischenlösung stehen. In einem späteren Schritt soll dann eine Grundinstandsetzung des gesamten Straßenraumes inklusive Neuordnung der Entwässerung erfolgen.

Die vom LSBG geplante Errichtung gemeinsamer Geh- und Radwege soll gemäß den *Planungshinweisen für Stadtstraßen* (PLAST Teil 9, Anlagen des Radverkehrs, Blatt 4/22) „nur noch in besonderen Ausnahmefällen zur Anwendung kommen“ und im Regelfall eine Breite von

3 Metern ausweisen. Fußgängerinnen und Fußgänger haben eindeutig Vorrang gegenüber dem Radverkehr. Durch diese Vorgabe wird schon deutlich, dass eine gemeinsame Verkehrsfläche für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie für Radfahrerinnen und Radfahrer eine verkehrspolitisch schlechte Lösung ist:

- Sie führt zu vielen vermeidbaren und gefährlichen Konflikten zwischen den Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern.
- Die vorgelegte Planung weist außerdem an vielen Stellen eine deutliche Unterschreitung der genannten Regelbreite aus.
- Es ist absehbar, dass auch dieses Zwischenstadium beklagt werden würde, da nicht gemäß PLAST gebaut werden soll. Die mit dem Umbau beabsichtigte Rechtssicherheit würde also ebenfalls nicht erzielt.

Die Kritik des Seniorenbeirates an der vorgelegten Planung des LSBG ist daher sachlich mehr als gerechtfertigt. Dieser befürchtet, dass Fußgängerinnen und Fußgänger gleichsam „unter die Räder“ kämen, wenn sie sich den Gehweg mit den oft zügig verkehrenden Radfahrenden teilen müssten. Er fordert, dass die Planung unbedingt zum Nutzen der in besonderem Maße betroffenen Fußgänger verändert werden müsse, denn es scheint klar, dass bei einer Umsetzung des Vorhabens die Fußgängerinnen und Fußgänger am Ende die Unterlegenen bei dieser Fehlplanung sein werden. Insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen käme es zu einer echten Gefährdung.

Die Langenhorner Chaussee gehört auf Grund ihrer unechten Zweispurigkeit zu den unfallträchtigsten Straßen Hamburgs. Die Verkehrssicherheit auf dieser Straße sowie der schlechte Zustand der Radwege sind schon lange Gegenstand öffentlicher Berichterstattung. Der Zustand der Langenhorner Chaussee muss also auch den politisch Verantwortlichen seit langem bekannt sein – ebenso wie den Planerinnen und Planern des LSBG. Es erschließt sich nicht, wieso vor diesem Hintergrund ein langwieriges, zweistufiges Verfahren mit einer Zwischenlösung, die eindeutig nicht für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer eine Verbesserung der Sicherheit gewährleistet, gewählt werden soll.

Eine in einem zweiten Schritt eventuell erfolgende Verlagerung der Verkehrsführung für Radfahrerinnen und Radfahrer auf die Fahrbahn (Radfahrstreifen) führte bei diesem Vorgehen zu erheblichen Mehrkosten gegenüber einer Baumaßnahme, die in einem Guss erfolgen würde. Ähnlich wie beim Beispiel der Shanghai-Allee in der HafenCity würde zu Recht die Verschwendung von Steuergeldern kritisiert.

Ein Rückbau zu einer Straße mit einer Spur je Fahrtrichtung, wie seit Jahren immer wieder gefordert, würde nicht nur zu mehr Sicherheit für den motorisierten Individualverkehr führen, er böte auch die Chance, endlich den Verkehrsraum insgesamt gerechter aufzuteilen und somit die Sicherheit *aller* Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer zu erhöhen. Die Erhöhung des Anteils des Radverkehrs am Verkehrsaufkommen auf 25 Prozent, wie vom designierten Senat vorgesehen, wird auch nur umsetzbar sein, wenn für den Radverkehr endlich attraktive und sichere Verkehrswege gestaltet werden.

Vor diesem Hintergrund möge die Bezirksversammlung beschließen:

1. Die Bezirksversammlung Hamburg-Nord lehnt die Pläne des LSBG ab, entlang der Langenhorner Chaussee im Zuge der Erneuerung der Nebenflächen einen gemeinsamen Geh- und Radweg zu errichten und fordert die zuständige Fachbehörde auf, diese Pläne umgehend zurückzuziehen.
2. Das Vorsitzende Mitglied wird aufgefordert, sich bei der zuständigen Fachbehörde stattdessen für eine Überplanung der Langenhorner Chaussee einzusetzen, die dem Ziel einer größeren Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer gerecht wird.
3. Für den nördlichen Bereich der Langenhorner Chaussee vom Krohnstieg bis zur Landesgrenze soll die im Fuhsbüttler Abschnitt der Alsterkrugchaussee gefundene Lösung des Rückbaus einer unecht zweispurigen Straße auf nur eine Spur je Fahrtrichtung mit beidseitig separaten Radfahrstreifen auf der Fahrbahn Vorbild sein.

4. In anderen Abschnitten der Langenhorner Chaussee sollte alternativ geprüft werden, ob anstelle der vier „unechten“ Kfz-Spuren zukünftig drei „echte“ Kfz-Spuren eingerichtet werden können, wobei die mittlere Kfz-Spur bedarfsgerecht sowohl in Richtung Norden als auch in Richtung Süden befahrbar ist.
Bei einer solchen Variante müssen ebenfalls Verbesserungen für die Sicherheit von Rad- und Fußverkehr erzielt werden. Aus diesem Grund kommt auch hier ein gemeinsamer Geh- und Radweg nicht in Frage.

Für die SPD-Fraktion

Thomas Domres
Jörg W. Lewin

Für die GRÜNE Fraktion

Michael Werner-Boelz
Thorsten Schmidt

Die Bezirksversammlung beschließt den Antrag mehrheitlich.

Hierzu nimmt die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation wie folgt Stellung:

Zu 1.:

Die bisherigen Pläne, in einer ersten Baustufe die mit baulichen Mängeln behafteten Nebenflächen der Langenhorner Chaussee so zu ertüchtigen und auszubauen, dass sie von Fußgängern und Radfahrenden gleichermaßen benutzt werden können, waren ausgelöst worden durch das am 19. September 2014 ergangene Urteil des Verwaltungsgerichts. Das Gericht hat, neben anderen Abwägungstatbeständen, bei Grundsanierung und Neuaufteilung der Nebenflächen in 2015/2016 einen zumindest zeitweiligen Fortbestand der Radwegebenutzungspflicht an der Langenhorner Chaussee aus Gründen der Verkehrssicherheit im Radverkehr als notwendig erachtet. Im Zuge der geplanten Umgestaltung der Langenhorner Chaussee (siehe Anmerkungen zu 2 bis 4) ist ohnehin eine Verbreiterung der bisherigen Gehwegflächen vorgesehen. Bei der jetzt beabsichtigten Vorwegnahme dieses Teilschritts entsteht die im ersten Satz beschriebene Option. Nach Vorlage der Erkenntnisse aus der unter Ziffer 4 beschriebenen verkehrstechnischen Simulation wird entschieden, ob bzw. in welchen Streckenabschnitten die temporär weiterhin notwendige Führung des Radverkehrs auf den Nebenflächen im Zuge der Grundinstandsetzung der Fahrbahn z.B. mittels Radfahrstreifen auf die Fahrbahn verlagert werden kann.

Zu 2.:

Die zuständige Behörde hat den Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) auch mit der Überplanung der Fahrbahn beauftragt. Anlass hierfür war u.a. das regelmäßige Auftreten von Unfällen im Längsverkehr bzw. mit dem ruhenden Verkehr, die auf die unechte Vierstreifigkeit zurückgeführt werden können. Zum Unfallrisiko trägt auch der nicht ordnungsgemäße Zustand der Trummen am Fahrbahnrand bei, die regelmäßig überfahren werden und zu unerwarteten Brems- und Lenkmanövern führen können.

Eine Überprüfung der Trummen hat ergeben, dass sie überwiegend entlang der gesamten Strecke von 4.950 m erneuert werden müssen und insofern eine Grundinstandsetzung der Straße erforderlich wird. Wie auch bei anderen Straßensanierungen wird an der Langenhorner Chaussee bei anstehenden Maßnahmen auf Grundlage des Radwegechecks das Ziel verfolgt, nach der Sanierung einen Zustand zu erreichen, der auch den Belangen des Radverkehrs gleichberechtigt mit anderen Verkehrsarten gerecht wird. Hierbei soll besonders beachtet werden, dass mit einer Steigerung der Radverkehrszahlen zu rechnen ist.

Zu 3. und 4:

In diesem Zusammenhang wird geprüft, ob entlang der gesamten Strecke oder zumindest auf Teilstrecken Radfahrstreifen auf die Fahrbahn angeordnet werden können.

Da die Verkehrsmenge auf der Langenhorner Chaussee entlang der gesamten Strecke unterschiedlich hoch ist, wird nach den Abschnitten nördlich und südlich der Kreuzung Krohnstieg/Langenhorner Chaussee unterschieden. Ziel ist es, eine für alle Verkehrsarten gleichermaßen sichere und bedarfsgerechte Lösung zu finden.

Mithilfe einer verkehrstechnischen Simulation wird die Leistungsfähigkeit der Straße und ihrer Knotenpunkte sowie eventuell zu erwartende Ausweichverkehre bei unterschiedlichen Führungen des Kfz.- und Radverkehrs bzw. Aufteilungen des Straßenraums ermittelt. Bei der Prüfung werden die seitens des Bezirkes vorgeschlagenen Varianten berücksichtigt werden. Die Ergebnisse liegen voraussichtlich bis Ende September 2015 vor und können den bezirklichen Gremien vorgestellt werden. Vor dem Hintergrund der Ergebnisse wird entschieden, wie und in welchen Abschnitten gegebenenfalls prioritär die Planungen zur Umgestaltung der Langenhorner Chaussee weiter durchgeführt werden.

Ob die Maßnahme einzeln im Haushalt veranschlagt werden muss, ist vom Umbauaufwand und den damit verbundenen Kosten abhängig. Als Einzelmaßnahme, d.h. bei Kosten von mehr als 6 Mio. Euro und mit einer Bauausführung in 2017/18 und gegebenenfalls 2019 muss eine Kostenunterlage zum Februar 2016 vorliegen, um Eingang in den nächsten Landeshaushalt 2017/18 zu finden. Ob die Maßnahme als Einzelprojekt zu führen ist, wird nach Vorliegen der Variantenprüfung (s.o.) entschieden werden.

Petition/Beschluss:

Um Kenntnisnahme wird gebeten.

Dagmar Wiedemann

Anlage/n:

Keine