Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Hamburg-Nord
Bezirksversammlung

Az.

Drucksachen-Nr. 1238/12
05.03.2012

Anfrage

gem. § 27 Bezirksverwaltungsgesetz

- öffentlich -

Beratungsfolge	am	Top

Zustand der Radwege an der Langenhorner Chaussee

Sachverhalt/Fragen

Nach Angaben des Bezirksamtes Hamburg-Nord sind ca. 80% der Radwegstrecke entlang der Langenhorner Chaussee in einem schlechten Zustand (kleine Anfrage Nr. 08/2012). Das entspricht einer Länge von ca. 4 km. Im Regionalausschuss Fuhlsbüttel-Langenhorn der Bezirksversammlung Hamburg-Nord teilte Herr Rüland vom Polizeikommissariat 34 mit, dass überlegt werden müsse, die Radwege auf Grund des schlechten Zustandes bald für den Radverkehr zu sperren. Auf eine kleine Anfrage hin antwortete das Bezirksamt Hamburg-Nord, dass der Radverkehr im Falle einer Sperrung der Radwege auf die Fahrbahn geleitet würde (Ausnahme: Kinder bis 10 Jahre).

Vor diesem Hintergrund fragen wir:

1.) Welches Amt / welche Stelle in welcher Behörde trifft die Entscheidung, einen Radweg zu sperren?

2.) Ist es zutreffend, dass eine Instandsetzung der Radwege am derzeitigen Ort auf Grund der begrenzenden Bäume zur linken und der Privatgrundstücke zur rechten Seite ausschließlich über Entfernung der Bäume oder Ankauf von Flächen der Privateigentümer möglich wäre, da ansonsten die nötige Mindestbreite für Radwege nicht erreicht werden kann?

3.) Zieht die Behörde eine dieser beiden Möglichkeiten in Betracht oder werden die Radwege an der Langenhorner Chaussee am derzeitigen Ort als nicht instandsetzbar angesehen?

In Drucksache 20/3158 antwortet der Senat auf eine kleine Anfrage hin, dass im Jahr 2010 die Anlage eines Radfahrstreifens auf der Langenhorner Chaussee geprüft worden sei. Dieser „funktioniere“ jedoch nur ohne die Verkehrssicherheit zu gefährden, wenn das Kfz-Aufkommen maximal 25.000 Fahrzeuge pro 24 Stunden beträgt. Dieser Wert werde auf der Langenhorner Chaussee überschritten.

4.) Inwiefern führt eine hohe Kfz-Belastung auf einer zweispurigen Straße mit Regelbreite und Radfahrstreifen zu einer Gefährdung der Verkehrssicherheit?

Welche Gefahrensituationen werden erwartet, die bei geringerer Kfz-Belastung oder nicht vorhandenem Radfahrstreifen nicht aufträten?

5.) Wie hoch ist die Verkehrsbelastung auf der Langenhorner Chaussee durch Kfz? Bitte in kleinstmöglichen Streckenabschnitten darstellen und wenn möglich Gesamtzahl sowie Zahl der Pkw und Lkw separat listen.

6.) Bitte nennen Sie die fünf zweispurigen Straßen mit Regelbreite und Radfahrstreifen in Hamburg, die das höchste Kfz-Aufkommen pro 24 Stunden haben (tabellarisch mit Anzahl der Kfz/24h).

7.) In oben genannter kleiner Anfrage an den Senat wurde die Frage gestellt, ab wann der Senat wieder in Grundinstandsetzungsmaßnahmen an Radwegen im Wahlkreis 10 investieren wird. Diese Frage blieb unbeantwortet, daher sei sie hier wiederholt.

Thorsten Schmidt
Martin Bill
Kai Elmendorf
René Gögge
Sabine Liebe
Michael Schilf
Ulrike Sparr
Michael Werner-Boelz
Carmen Wilckens
GAL-Fraktion

Die Stellungnahme der Behörde für Inneres und Sport ist in der Anlage beigefügt.

Stellungnahme der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation:

Zu 1.:
Ein Radweg wird vom Bezirksamt gesperrt, wenn die Wegeaufsicht oder die Polizei feststellt, dass die Verkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet ist.

Zu 2.:
Ja, dies trifft über weite Teile der betroffenen Radwegstrecken zu.

Zu 3.:
Nein, die zuständige Behörde zieht keine dieser Möglichkeiten in Betracht. Eine Entfernung der Bäume erscheint nicht verhältnismäßig, und der Ankauf beziehungsweise die Enteignung von Flächen der Privateigentümer über die ca. 5,5 km lange Strecke (zudem auf beiden Straßenseiten) ist mit Blick auf eine Abwägung zwischen öffentlichen und privaten Interessen unrealistisch. Somit werden die vorhandenen baulichen Radwege als planerisch nicht instandsetzbar angesehen; eine bauliche Instandsetzung wäre aber zumindest außerhalb der Baumwurzelbereiche grundsätzlich möglich. Da der Radweg auf einem Großteil der Radwege durch parkende Fahrzeuge praktisch nicht nutzbar ist, ist allerdings der Sinn einer baulichen Instandsetzung kritisch zu hinterfragen.

Zu 4.:
Die Frage fällt in die Zuständigkeit der Behörde für Inneres und Sport und wird von dort beantwortet.

Zu 5..
Die Verkehrsstärken in der Langenhorner Chaussee sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen (alle Zahlen sind Tageswerte an den Querschnitten und können aufgrund tagesspezifischer Ereignisse vom Durchschnitt abweichen; Werte sind auf Hunderter gerundet):

Zählstelle	Datum	Kfz/24Std.	SV-Anteil*
Langenhorner Chaussee nördlichErdkampsweg	21.04.2009	37.200	4,2 %
Langenhorner Chaussee südlich Flughafenstraße	10.07.2001	40.000	3,9 %
Langenhorner Chaussee nördlich Flughafenstraße	10.07.2001	44.300	3,5 %
Langenhorner Chaussee nördlich Beim Schäferhof	10.07.2001	43.700	3,6 %
Langenhorner Chaussee südlich Wischhöfen	10.07.2001	44.100	4,0 %
Langenhorner Chaussee nördlich Wischhöfen	10.07.2001	42.500	4,0 %
Langenhorner Chaussee nördlich Tangstedter Landstraße	10.07.2001	40.300	3,9 %
Langenhorner Chaussee südlich Krohnstieg	26.05.2009	36.000	4,0 %
Langenhorner Chaussee nördlich Krohnstieg	26.05.2009	29.900	4,8 %
Langenhorner Chaussee südöstlich Wördenmoorweg	03.07.2001	30.200	4,1 %
Langenhorner Chaussee nordwestlich Wördenmoorweg	03.07.2001	31.600	4,0 %
Langenhorner Chaussee südöstlich Foorthkamp	03.07.2001	30.700	4,0 %
Langenhorner Chaussee nordwestlich Foorthkamp	03.07.2001	34.400	3,8 %
Langenhorner Chaussee südlich Tarpen	03.07.2001	33.000	4,2 %
Langenhorner Chaussee nördlich Tarpen	03.07.2001	30.200	3,8 %
Langenhorner Chaussee nördlich Neubergerweg	03.07.2001	26.600	4,0 %
Langenhorner Chaussee südlich Stockfleetweg	26.05.2009	23.700	4,9 %
Langenhorner Chaussee nördlich Stockfleetweg	26.05.2009	23.300	4,9 %
Langenhorner Chaussee nördlich Schmuggelstieg	26.05.2009	23.200	4,9 %

*SV-Anteil = Schwerverkehrsanteil: Eine Aufteilung nach Pkw und Lkw erfolgt nicht.

Zu 6.:
Die fünf zweistreifigen Straßen mit Fahrstreifen in Regelbreite und Radfahrstreifen mit dem höchsten Kfz-Aufkommen pro 24 Stunden sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen. Bei der Zusammenstellung wurden keine Radfahrstreifen berücksichtigt, die nur in Knotenbereichen markiert sind (z.B. Bei den St. Pauli Landungsbrücken). Bei der Kfz-Belastung wurde nur der Wert des Fahrstreifens in Richtung des Radfahrstreifens angegeben, bei beidseitigen Radfahrstreifen nur der Wert der jeweils stärker belasteten Fahrtrichung.

Straße	Abschnitt	Kfz/24 Std. in Fahrtrichtung
Grindelallee	Edmund-Siemers-Allee bis Grindelhof (einseitig)	11.000
Wagnerstraße	Holsteinischer Kamp bis Eilenau (beidseitig)	8.900
Hochallee	Hallerstraße bis Eppendorfer Baum (beidseitig)	8.500
Stadthausbrücke	Neuer Wall bis Große Bleichen (einseitig)	8.500
Hammer Steindamm	Sievekingsallee bis Caspar.Voght-Straße (beidseitig)	8.400

Zu 7.:
Grundinstandsetzungsmaßnahmen an Radwegen werden durchgeführt, wenn die finanziellen und personellen Ressourcen dies in Abhängigkeit von den sonstigen Prioritäten bei Radverkehrsmaßnahmen zulassen. Ein konkreter Zeitpunkt kann nicht genannt werden.

Anlage/n:

Stellungnahme der Behörde für IInneres und Sport