GAL-Fraktion in der Bezirksversammlung Hamburg-Nord
Bussestraße 1, 22299 Hamburg | Tel. 040 5117919 | fraktion@galnord.de

3. September 2012

An das vorsitzende Mitglied des Hauptausschusses

Antrag

Busbeschleunigung in der Dorotheenstraße

Mit E-Mail vom 31. August 2012 informierte das Bezirksamt den Regionalausschuss Eppendorf-Winterhude von einer geplanten Tiefbaumaßnahme in der Dorotheenstraße. Ziel der Maßnahme ist der PLAST-gerechte Ausbau der Bushaltestelle „Dorotheenstraße" und die Verbesserung der Radverkehrssituation durch Anlage von beidseitigen Schutzstreifen.

Die Maßnahme wurde bereits in der Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Verkehr und Verbraucherschutz am 22. November 2011 angekündigt. Diese Ankündigung wurde von allen Fraktionen begrüßt. Die SPD und die GAL-Fraktion verwiesen gleichzeitig darauf, dass bei der Planung auch die Kreuzungsbereiche mit einzuschließen seien, da eine Auf- und Ableitung in den Knotenpunkten kontraproduktiv sei.

Es wurde ebenfalls damals angekündigt, die konkreten Planungen im Regionalausschuss vorzustellen. In der entsprechenden Drucksache vom 22. November 2011 (0869/11) heißt es:

> *„Die Einzelheiten der Planung der PLAST-gerechten Verbesserung der Radverkehrsanlagen in der Dorotheenstraße werden dem Regionalausschuss Eppendorf-Winterhude (RegA EWi) vorgestellt."*

Diese Vorstellung wurde augenscheinlich versäumt. Eine Vorstellung ist nun für den 24. September 2012 vorgesehen. Bis dahin soll die Baumaßnahme allerdings schon in Umsetzung sein.

Begrüßt wird, dass die Bushaltestelle in beiden Richtungen neu ausgebaut wird und so endlich bedarfsgerecht und barrierefrei ist.

Begrüßt wird ebenfalls, dass mit dem Umbau zusammen auch weitere Verbesserungen für den Radverkehr erzielt werden sollen und eine Radverkehrsführung auf der Fahrbahn vorgesehen ist.

Der Umbau der Radverkehrsanlagen ist in der vorgesehenen Planungsausführung jedoch zu überarbeiten, da die neuen Radverkehrsanlagen zum einen nicht PLAST-gerecht hergestellt werden, zum anderen da sich aufgrund der Aussparung der Knotenpunkte eine „Schein-Benutzungspflicht" der Radwege ergibt, die unkomfortabel und gefährlich ist.

Kritikpunkte sind im Einzelnen:

I. Die Breite der Schutzstreifen ist zu klein.
   Bis auf wenige Ausnahmen sind lediglich 1,25 m Breite vorgesehen. Gem. Abschnitt 4,

Blatt 9, Abbildung 4.1 der PLAST 9 sollen Schutzstreifen ab einer Fahrbahnbreite von 7,50 m eine Breite von 1,50 m aufweisen. Die vorliegende Fahrbahn hat eine Breite von bis zu 9,90 m. Die Schutzstreifen sind daher auf mind. 1,50 m zu erweitern; die Mittelstreifenmarkierung ist ggf. zu entfernen.

Auch die Vorabinformationen zur Fortschreibung der PLAST 9, eingeführt mit Rundschreiben vom 02. Februar 2011, sieht unter 4. vor, dass eine Unterschreitung der Regelmaße (1,50 m) bei Schutzstreifen nur ausnahmsweise zu erfolgen hat. Wenn nur Mindestmaß zu realisieren ist, sind immer parallel andere Führungsformen zu berücksichtigen. Diese Abwägung ist zu dokumentieren. Aus dem vorgelegten Erläuterungsbericht wird eine derartige Auseinandersetzung mit der Breite der Schutzstreifen nicht erkennbar.

Wird auf einer Fahrstreifenbreite von 3 m je Richtung (also insgesamt 6 m) bestanden, gibt es auch bei der bisherigen Planung noch Optimierungsmöglichkeiten. An einzelnen Abschnitten beträgt die Restfahrbahnbreite über 6 m (bspw. in Höhe Hausnummern 112 und 118). Die dortigen über 6 m hinausschießenden 40 cm können dem Radverkehr zugeschlagen werden. Ggf. könnten auch Kantsteine entsprechend versetzt werden, um mehr Raum zu schaffen. Das dürfte in Anbetracht der umfangreichen Gesamtbaumaßnahme hinsichtlich der Kosten nicht ins Gewicht fallen.

II. Die Auf- und Ableitungen nach den Kreuzungspunkten sind unkomfortabel und gefährlich.
Wer von Süden kommend mit dem Rad Richtung Barmbeker Straße unterwegs ist, wird wahrscheinlich vor der Kreuzung Krohnskamp auf den baulichen Radweg fahren, nach der Kreuzung auf dem neuen Schutzstreifen, nach dem Schutzstreifen dann wieder auf dem alten Radweg, welcher dann nach dem Knoten Maria-Louisen-Straße wieder auf die Fahrbahn geleitet wird. In Gegenrichtung sind diese Auf- und Ableitungen ebenfalls vorhanden. Die alte Radwegeführung im Kreuzungsbereich birgt aber Gefahren durch abbiegende Kraftfahrzeuge, die eigentlich durch Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn gelöst werden sollen.

Die deutlich hervorgehobenen Aufleitungen könnten außerdem zur Folge haben, dass Kraftfahrzeugführer kein Verständnis dafür haben, dass Radler –völlig regelkonform– und weitaus sicherer auf der Fahrbahn verbleiben. Dies kann zu Beleidigungen oder sogar Nötigungen führen.

<u>Der Hauptausschuss möge daher beschließen:</u>

1. Es wird begrüßt, dass die Bushaltestelle Dorotheenstraße in beiden Richtungen erneuert wird.
2. Es wird ausdrücklich begrüßt, dass dabei auch die Radverkehrsführung verbessert werden soll, insbesondere die Einführung von Schutzstreifen auf der Fahrbahn ist positiv.
3. Die Verwaltung wird aufgefordert, so neu zu planen, dass die Schutzstreifen entsprechend dem Regelmaß eine Breite von 1,50 m haben.
4. Die Auf und Ableitungen sind dem Ziel der Radverkehrsförderung nicht dienlich. Die Verwaltung wird daher aufgefordert, unverzüglich eine Anschlussplanung in Auftrag zu geben, die die Radverkehrsstreifen über den Knotenpunkt Dorotheenstraße/Maria-Louisen-Straße bis zu der im Umbau befindlichen Bushaltestelle „U Sierichstraße“ hinaus fortsetzt.

5. Auch die Radverkehrsführung im Knoten Krohnskamp/Dorotheenstraße ist so zu überarbeiten, dass eine Radwegeführung auf der Fahrbahn möglich ist.

Michael Werner-Boelz
Martin Bill