

GRÜNE Fraktion in der Bezirksversammlung Hamburg-Nord

Bussestraße 1, 22299 Hamburg | Tel. 040 5117919 | fraktion@gruene-nord.de

SPD-Fraktion in der Bezirksversammlung Hamburg-Nord

Martinistr. 31/33, 20251 Hamburg | Tel. 040 462326 | info@spd-fraktion-nord.d

8. April 2015

Gemeinsamer Antrag

an die Bezirksversammlung Hamburg-Nord

Langenhorner Chaussee: Pläne des LSBG stoppen – Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer sicherstellen!

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 Fuhlsbüttler 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