

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Dennis Thering (CDU) vom 04.07.2017

und Antwort des Senats

- Drucksache 21/9713 -

Betr.: Fahrradstraßen an der Außenalster – wie ist der aktuelle Stand? (II)

Die Straßen Bellevue, Schöne Aussicht und Fernsicht/Krugkoppel sind Bestandteil des Alster-Fahrradachsen-Konzepts. Die zuständige Planungs- und Baudienststelle ist der Landesbetrieb Straßen, Brücken, Gewässer (LSBG). Die Verantwortung liegt beim rot-grünen Senat.

Im März 2016 hatte ich schon einmal nach dem damals aktuellen Stand der Planungen gefragt (Drs. 21/3563). Der Senat konnte oder wollte die entsprechenden Fragen seinerzeit allerdings nicht beantworten und verwies auf noch nicht vorliegende bzw. abgeschlossene Planungen. Diese sind mittlerweile deutlich vorangeschritten.

Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:

1. *Wie ist der aktuelle Stand der Planungen für die Umgestaltung der oben aufgeführten Straßen? (Bitte jeweils einzeln nach Straße/Straßenzug auflisten.)*

Bellevue:

Die Straße Bellevue soll eine Fahrradstraße werden. Dabei wird auch die Fahrbahn saniert. Für die Umgestaltung wurden mehrere Varianten insbesondere bezüglich der Anordnung der Parkplätze erarbeitet.

Schöne Aussicht:

Die Straße Schöne Aussicht soll zur Fahrradstraße umgestaltet werden. Der Radverkehr fährt heute schon auf der Fahrbahn, daher geht es vorrangig um eine Sanierung der Fahrbahn und der Nebenflächen. Das Parken wird geordnet.

Fernsicht/Krugkoppel:

Für den Straßenzug Fernsicht/Krugkoppel werden zwei Varianten geprüft. Eine Variante ist ein Zweirichtungsradweg auf der Alsterseite, eine zweite Variante sind Radfahrstreifen.

Für alle drei Straßenzüge gibt es Planungen, die noch nicht für die Schlussverschiebung finalisiert worden.

2. *Wenn es bereits eine Entscheidung hinsichtlich der Umgestaltung gegeben hat:*
 - a) *Welche verschiedenen Varianten wurden mit Blick auf die Umsetzung geprüft, welche Inhalte/Maßnahmen waren damit jeweils verbunden und welche Kostenschätzungen lagen den verschiedenen Varianten jeweils zugrunde?*

Der aktuelle Stand der Planungen wird am 13. Juli 2017 um 19:00 Uhr im Rahmen einer Ergebnispräsentation vorgestellt. Die untersuchten Varianten wurden am 6. Februar 2017 bzw. am 1. März 2017 den bezirklichen Gremien und am 2. März 2017 der Öffentlichkeit präsentiert (hierzu siehe <http://www.hamburg.de/alster-fahrradachsen/>).

Eine Kostenberechnung liegt zum derzeitigen Planungsstand noch nicht vor.

- b) *Welche Variante wurde als Vorzugsvariante ausgewählt und aus welchen Gründen genau?*

Bellevue:

In der Straße Bellevue wurde die Variante Fahrradstraße mit beidseitigem Parken zwischen den Bestandsbäumen gewählt. Diese Variante bedeutet eine Verbesserung für den Fuß- und Radverkehr und erhält die meisten Parkplätze aller Varianten.

Schöne Aussicht:

In der Straße Schöne Aussicht wurde die Variante Fahrradstraße gewählt. Das Parken bleibt wie im Bestand nur auf der Häuserseite, wird aber geordnet, insbesondere um die Verkehrssicherheit zu erhöhen und Bestandsbäume vor Anfahrschäden zu schützen.

Krugkoppel/Fernsicht:

Im Straßenzug Krugkoppel/Schöne Aussicht wurde die Variante mit Radfahrstreifen gewählt. Mit den Radfahrstreifen kann die Verbindung zwischen Leinpfad und Harvestehuder Weg am besten geschlossen werden.

- c) *Inwiefern ist im Rahmen der Vorzugsvariante geplant, die Befahrung der oben genannten Straßen nur noch dem Anliegerverkehr zu gewähren?*

Bellevue (von Fernsicht bis Scheffelstraße):

Die Fahrradstraße soll mit dem Zusatz „Kfz-frei“ beschildert werden.

Bellevue (von Scheffelstraße bis Herbert-Weichmann-Straße):

Die Fahrradstraße soll mit dem Zusatz „Anlieger frei“ und „Linienverkehr frei“ beschildert werden.

Schöne Aussicht:

Die Fahrradstraße soll mit dem Zusatz „Anlieger frei“ und „Linienverkehr frei“ beschildert werden.

Fernsicht/Krugkoppel:

Keine Einschränkungen für den Kfz-Verkehr.

- d) *Aus welchen Gründen wurden die übrigen Varianten jeweils nicht ausgewählt?*

Bellevue:

In allen anderen Varianten wäre der Parkplatzverlust größer gewesen.

Schöne Aussicht:

Die Varianten haben sich lediglich in der Art und Weise der Anordnung der Parkplätze unterschieden. Bei der Abwägung wurde entschieden, die Variante zu wählen, die auch für die Nebenflächen und Bestandsbäume eine Verbesserung bedeutet.

Krugkoppel/Fernsicht:

Die Anbindung des Leinpfades an den Zweirichtungsradweg ist technisch schwierig und weniger verkehrssicher als die Variante mit Radfahrstreifen.

3. *Welche konkreten Umbauarbeiten sind nach jetzigem Stand mit der Umwandlung der oben aufgeführten Straßen geplant? (Bitte detailliert schildern und einzeln nach Straße/Straßenzug aufschlüsseln.)*
4. *Wie lauten die jeweiligen Umbaukosten für die oben aufgeführten Straßen? (Bitte einzeln nach Straße/Straßenzug und möglichst detailliert auflisten sowie angeben, zu welchen Anteilen diese Kosten von dem getragen werden sollen.)*

In den unter den Antworten zu 1. und 2. aufgeführten Straßen ist eine Instandsetzung der Fahrbahn und der Nebenflächen erforderlich. Teilweise ist eine Grundinstandsetzung des Fahrbahnaufbaus erforderlich, teils wird die Decke saniert, so dass Schlaglöcher und Flickstellen verschwinden. Dabei werden lärmindernde Asphalte eingesetzt. Wo nötig, werden Trummen saniert. Die Nebenflächen werden ebenfalls saniert, insbesondere in der Straße Bellevue und Schöne Aussicht werden die Geh-

wege erneuert und Unebenheiten ausgeglichen. Die Querungen werden barrierefrei ausgestaltet. Die Straßenausstattung wird erneuert, insbesondere werden neue Fahrradabstellmöglichkeiten geschaffen.

Die Straße Krugkoppel wird zeitgleich mit der Grundinstandsetzung der Krugkoppelbrücke umgebaut, um so Synergieeffekte aus dem Bau der beiden Projekte zu nutzen.

Es liegen noch keine Kostenberechnungen vor. Sämtliche Baukosten werden von der Freien und Hansestadt Hamburg getragen werden.

5. *Wie viele Pkw-Park- und Stellplätze gibt es in den oben aufgeführten Straßen aktuell? (Bitte einzeln nach Straße/Straßenzug aufschlüsseln.)*
6. *Wie viele Pkw-Park- und Stellplätze werden nach jetzigem Stand durch die Umwandlung der oben aufgeführten Straßen wegfallen? (Bitte einzeln nach Straße/Straßenzug aufschlüsseln.)*

Krugkoppel/Fernsicht:

35 Parkplätze – zukünftig 15 Parkplätze

Bellevue:

185 Parkplätze – zukünftig 120 Parkplätze

Schöne Aussicht:

116 Parkplätze – zukünftig 93 Parkplätze

7. *Welche Folgen sind aus Sicht des Bezirksamtes im Falle der Umwandlung der oben aufgeführten Straßen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) zu erwarten? (Bitte einzeln nach Straße/Straßenzug und möglichst detailliert auflisten.)*

Die folgenden Aussagen beziehen sich auf den Planungsstand der 1. Verschickung.

Bellevue und Schöne Aussicht:

Radfahrerinnen und Radfahrern ist es ausdrücklich erlaubt, nebeneinander zu fahren. Im Übrigen siehe Antworten zu 2.c) und 8.

Fernsicht/Krugkoppel:

Durch die beidseitige Anordnung von Radfahrstreifen werden die Verkehre insgesamt entzerrt und es ergeben sich deutliche Verbesserungen für den Fußgänger-, Rad- und Kfz-Verkehr.

8. *Welche Folgen sind aus Sicht des Senats bzw. der zuständigen Behörden im Falle der Umwandlung der oben aufgeführten Straßen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) zu erwarten? (Bitte einzeln nach Straße/Straßenzug und möglichst detailliert auflisten.)*
9. *Erwarten der Senat bzw. die zuständige Behörden, dass sich im Falle der Umwandlung der oben aufgeführten Straßen Verkehre in andere Straßen verlagern? Wenn ja, in welche Straßen wird sich wie viel Kfz-Verkehr welcher Art verlagern und wer hat die entsprechende Verlagerungsprognose erstellt? Wenn nein, warum nicht?*
10. *Kann der Senat bzw. die zuständige Behörde ausschließen, dass der Umbau der oben genannten Straßen dazu führt, dass etwaige Verkehrsverlagerungen insbesondere den MIV und vor allem den ÖPNV am Mühlenkamp entschleunigen?*

Eine Umwandlung des Straßenzuges Krugkoppel – Fernsicht zu einer Fahrradstraße ist, wie bereits in Drs. 21/3563 dargestellt, nicht geplant.

Die Bedeutung der Straßen Bellevue und Schöne Aussicht für den Durchgangsverkehr ist aufgrund ihrer Lage im Straßennetz, ihres Ausbauzustands und ihrer Geschwindigkeitsbegrenzung (30 km/h) sehr gering. Die zuständige Fachbehörde rechnet daher nicht mit spürbaren Verkehrsverlagerungen in das übrige Straßennetz. Dies gilt auch für den Mühlenkamp. Verkehrsuntersuchungen zu Verlagerungseffekten waren daher nicht erforderlich.