

## **Schriftliche Kleine Anfrage**

des Abgeordneten Dr. Martin Schmidt (GRÜNE/GAL) vom 16. 09. 92

### **und Antwort des Senats**

#### **Betr.: Radfahren in Hamburg (25)**

*Da der seit einiger Zeit wieder für Verkehr zuständige Senator nunmehr tandemfahrend eigene Erfahrungen sammelt, sich als Radfahrer ablichten läßt („Morgenpost“, 12. Juni 1992) und öffentlich eine Fahrradverkehrspolitik ankündigt, bei der ich Mühe haben würde. „Kontur zu bewahren“ („taz“, 27. Juni 1992), vermute ich, daß jetzt einige Antworten des Senats auf von mir früher gestellte Schriftliche Kleine Anfragen anders ausfallen werden, als sie bis zum Juni 1992 ausgefallen sind.*

*Ich frage deswegen den Senat:*

#### *1. „Radfahrer absteigen“*

*In seiner Antwort auf meine Anfrage Drucksache 14/55 räumt der Senat am 19. Juli 1991 ein, daß das Schild „Radfahrer absteigen“ im Verkehrszeichen-Regelplan für Baustellen nicht enthalten ist und daß der Radverkehr an Baustellen auch auf die Fahrbahn geführt werden kann, zumindest bei Tempo 30 und wenn der Sonderweg am Fahrbahnrand liegt.*

- 1.1. Hat der Senat mittlerweile dafür Sorge getragen, daß in Zukunft in solchen Fällen an Baustellen statt des genannten Schildes der Radverkehr in der Regel auf die Straße umgeleitet wird?*
- 1.2. Wenn ja, auf welche Weise und mit welchem Erfolg?*
- 1.3. Wenn nein, warum nicht?*

Es ist veranlaßt worden, daß die Straßenverkehrsbehörden bei der Führung des Radfahrverkehrs in Baustellenbereichen Lösungen anstreben, die es möglichst vermeiden, Radfahrer zum Absteigen aufzufordern. Eine Statistik wird nicht geführt.

- 1.4. In welchen Bezirken gibt es Beschlüsse der Bezirksversammlungen oder zuständiger Ausschüsse, die das Bezirksamt auffordern, das Aufstellen der fraglichen Schilder in Zukunft nicht mehr zu veranlassen?*

In den Bezirken Eimsbüttel, Hamburg-Nord und Wandsbek. Die Beschlüsse binden die Straßenverkehrsbehörden nicht, sie sind aber bestrebt, solchen Wünschen nach Möglichkeit zu entsprechen.

- 1.5. Trotz der Antworten des Senats auf meine Anfragen Drucksachen 14/209 und 14/1172 finde ich noch immer auf Radwanderwegen, die in der Karte der Umweltbehörde als solche gekennzeichnet sind, die alten Schilder „Radfahren verboten“ und nur selten eine Ausschilderung als Radwanderweg.*
  - 1.5.1. Können jetzt, anders als in der Antwort auf meine Anfrage Drucksache 14/209 vom 13. September 1991, Aussagen über den Zeitpunkt der Umsetzung des Programms des Senats, die Umschilderung betreffend, getroffen werden?*

Nein.

2. *Falsche Einmündungen*

2.1.1. *Wann wird die 1991 hergestellte falsche Einmündung des Radwegs in der Max-Brauer-Allee/Einmündung Lamp'lweg (gegenüber dem Toom-Markt) wieder umgebaut, wie es der Senat in seiner Antwort in Drucksache 14/1122 angekündigt hat?*

2.1.2. *Wie teuer wird dieser Umbau?*

2.1.3. *Wer trägt die Kosten dieses Umbaus?*

2.1.4. *Wer trug die Kosten der Beseitigung des seinerzeitigen Radwegs?*

Der Umbau wird voraussichtlich 30 000 DM kosten. Die Kosten trägt Hamburg. Die Kosten für die Verlegung der Radwegüberfahrt trug die Firma REWE/Leibbrandt (Toom-Markt). Im übrigen gilt der in der Antwort des Senats auf die Schriftliche Kleine Anfrage Drucksache 14/1122 geschilderte Sachverhalt (Antwort zu 6.) auch heute noch.

2.2.1. *Wird jetzt die Planung wieder aufgenommen für eine Änderung der Einmündung des für Radfahrer gefährlichen Radwegs in der Max-Brauer-Allee an der Eggerstedtstraße?*

Der Sachstand hat sich gegenüber der Antwort des Senats zu 2. der Schriftlichen Kleinen Anfrage Drucksache 14/64 nicht geändert.

2.2.2. *Wenn ja, wann?*

Entfällt.

2.2.3. *Wenn nein, warum nicht?*

Siehe Antwort zu 2.2.1

2.3.1. *Ist der Senat noch immer, wie in der Antwort auf meine Frage Drucksache 14/166 am 30. August 1991, der Meinung, daß bei der Ausgestaltung der Kreuzung Rentzelstraße/Grindelallee/Grindelhof die Belange der Radfahrer und Fußgänger, soweit möglich, berücksichtigt worden sind?*

Ja.

2.3.2. *Oder ist er nunmehr wenigstens bereit, durch eine entsprechende Markierung das Fahrradfahren vom Radweg Rentzelstraße (Südseite) direkt in die Straße Grindelhof möglich zu machen (vgl. eine Anfrage Drucksache 14/64 zu 3.)?*

Nein.

Siehe Antwort des Senats zu 3. der Schriftlichen Kleinen Anfrage Drucksache 14/64.

2.3.3. *Verzichtet der Senat, wie in der Antwort auf meine Anfragen Drucksachen 14/64 und 14/166 mitgeteilt, auch weiterhin auf die Ermittlung der Zahl der Radfahrer und Fußgängerinnen an der Grindelallee, weil er weiß, wie viele es sind und auch, daß ihnen viel zu wenig Platz zur Verfügung steht?*

Die in den Antworten des Senats auf die Schriftlichen Kleinen Anfragen Drucksachen 14/64 und 14/166 aufgeführten Gründe, warum eine „Ermittlung der Zahl der Radfahrer und Fußgängerinnen“ nicht vorgenommen wird, gelten unverändert.

2.4. *Wie viele solcher und welche dieser falschen Einmündungen vom Typus der drei in 2.1., 2.2. und 2.3. genannten werden vom Senat in einem Sonderprogramm umgebaut?*

Ein Sonderprogramm ist derzeit nicht vorgesehen.

3. *Radwandern am Elbufer*

3.1. *Wann und wie sollen die im wesentlichen wegen des Holperpflasters fürs Fahrradfahren derzeit nicht oder fast nicht geeigneten Strecken zwischen Neumühlen und dem östlichen Ende der Großen Elbstraße fahrradtauglich hergerichtet werden?*

Darüber liegt keine Planung vor.

3.2.1. *Sind seit dem 2. August 1991, dem Datum der Antwort des Senats auf meine Anfrage Drucksache 14/87, bei der Planung für den Radwanderweg in Övelgönne „im Behördenabstimmungsverfahren“ Fortschritte erzielt worden?*

3.2.2. *Wenn ja, wann kann mit dem Bau eines Radwanderwegs dort gerechnet werden und wie soll er geführt werden?*

3.2.3. *Wenn nein, warum nicht?*

Der Planungsfortschritt ist abhängig von dem Fortgang des Bebauungsplan-Entwurfes Ottensen 2.

3.3 *Nach meiner Anfrage Drucksache 14/87 vom 23. Juli 1991 ist erfreulicherweise der Weg parallel und unterhalb zum Fußweg Strandweg von der Einmündung des Mühlenberger Wegs nach Blankenese fürs Fahrradfahren geeignet hergerichtet worden. Geblieben ist jedoch die tägliche, häufige und keineswegs nur durch sieben Anlieger oder für die Anlieferung von Gastronomie des BSC sowie An- und Abtransport von Segelbooten übliche Verwendung dieses Wegs durch fahrende und parkende Autos.*

3.3.1. *Wie oft ist innerhalb der letzten zwölf Monate rechtswidriges Parken auf diesem Weg geahndet worden?*

Eine Statistik wird nicht geführt.

3.3.2. *Ist dem Senat bekannt, daß die Absperrschranke am Mühlenberger Weg oft lange für jedermann geöffnet ist?*

3.3.2. *Wie gedenkt der Senat diesen Weg in Zukunft von der derzeit üblichen Nutzung als Autostraße für fast jedermann freizuhalten?*

Ja.

Vgl. auch Antwort des Senats auf die Schriftliche Kleine Anfrage Drucksache 14/87.

Eine feste Absperrung des Weges ist nicht möglich, da er als Feuerwehrezufahrt dient und für die Anlieger befahrbar bleiben muß.

3.4 *Ist mittlerweile eine Planung erstellt, die den Gehweg am westlichen Strandweg in Blankenese gegen Befahren und Zuparken sichert?*

*Wenn nein, warum nicht?*

*Wenn ja, wie sieht sie aus?*

Hierfür werden noch verschiedene Varianten untersucht.

#### 4. Überquerung der Stresemannstraße

4.1 *Sieht der Senat mittlerweile, anders als noch in seiner Antwort auf meine Anfrage Drucksache 14/121 vom 20. August 1991, an der Sternbrücke in Altona, einem Ort besonders vieler Unfälle mit Radfahrer- und Fußgängerbeteiligung, die Möglichkeit, den Fahrradverkehr in der Max-Brauer-Allee nach Nordosten mit Hilfe einer Fadspur „zu Lasten anderer Verkehrsteilnehmer“ unter der Brücke hindurchzuführen?*

4.2 *Wenn nein, ist der Senat jetzt bereit, wenigstens eine Fahrradspur in der Max-Brauer-Allee bis zur Stresemannstraße zwischen der Geradeausspur und der Rechtsabbiegespur für Autofahrer anzuordnen?*

*Wenn nein, warum nicht?*

Nein.

Mit der von dem Fragesteller vorgeschlagenen Führung des Radverkehrs an diesem hochbelasteten Knoten wäre ein nicht vertretbares Unfallrisiko für Radfahrer verbunden

#### 5. Fahrradunfälle

5.1 *Welche Folgerungen für die Lenkung des Fahrradverkehrs zieht der Senat jetzt aus den in der Antwort auf meine Anfrage Drucksache 14/104 dargelegten Daten über Unfälle mit Personenschaden und Radfahrerbeteiligung?*

5.2 *Verfügt der Senat mittlerweile über Analysen und Daten von Fahrradunfällen in Hamburg, in denen unterschieden wird nach Unfällen auf Radwegen und Unfällen außerhalb von Radwegen?*

5.3 *Wenn nein, warum nicht?*

5.4 *Liegen die in der Antwort zur Anfrage Drucksache 14/245 noch für 1991 angekündigten Veröffentlichungen über neuere Erkenntnisse der Unfallforschung bei Radfahrern vor?*

5.5 *Wenn ja, welche Konsequenzen sind aus diesen Untersuchungen zu ziehen?*

Die seinerzeit mitgeteilten statistischen Angaben bieten unmittelbar noch keine Ansatzpunkte für Erkenntnisse und vor allem Maßnahmen. Die Polizei hat jedoch ausgewählte Daten weiter aufbereitet und differenziert. Daraus hat sich ergeben, daß für die Masse der untersuchten Unfälle nicht die Radwegführung, sondern Verhaltensfehler maßgebend waren. Das ist im täglichen Einsatz der Polizei berücksichtigt worden.

Die in der Bürgerschaftsdrucksache 14/245 zitierten Veröffentlichungen sind angefordert.

6. *Fahrradhäuschen*

*Wie viele öffentlich bezuschußte Fahrradhäuschen welchen Bautyps sind seit dem 1. Oktober 1991 in welchen Bezirken aufgestellt worden, und wie viele werden im Jahr 1992 entsprechend den Beschlüssen der Bezirksversammlungen noch aufgestellt?*

Anzahl der Fahrradhäuschen

Bezirk	seit dem 1. Oktober 1991	voraussichtlich noch in 1992
Hamburg-Mitte		6 (Typ „Lupp“)
Altona	6 (Typ Rundhaus)	10
Eimsbüttel	5 (Typ Rundhaus)	15
Hamburg-Nord	2 (Typ Rundhaus)	Zuschuß ist für 10 weitere Anlagen in Aussicht gestellt worden

7. *Radwegbeseitigung*

*In der Antwort auf meine Anfrage Drucksache 14/616 hat der Senat zu 3. geantwortet, der ursprünglich neben der südlichen Fahrbahn der Ludwig-Erhard-Straße verlaufende bauliche Radweg sei aus Sicherheitsgründen aufgehoben und durch einen abmarkierten Radweg auf dem Gehweg ersetzt worden.*

7.1. *Welche Dienststelle hat wann diese Entscheidung getroffen?*

Das Bezirksamt Hamburg-Mitte im Sommer 1988.

7.2. *Welche Unfälle haben in welchem Zeitraum vor dieser Entscheidung stattgefunden, die die Klassifizierung „aus Sicherheitsgründen“ begründet haben?*

Im Zeitraum vor der Verlegung des Radweges kam es zu mehreren Verkehrsunfällen zwischen Radfahrern auf dem Radweg und den Radweg kreuzenden Pkws, die ordnungswidrig auf dem dahinterliegenden Gehweg parken wollten. Die statistischen Unterlagen sind nur noch unvollständig vorhanden.

7.3. *Inwiefern ist das jetzt notwendigerweise praktizierte Aussteigen aus auf dem früheren Radweg parkenden Autos zur Straße hin sicherer als das frühere Radfahren auf diesem Weg?*

Der Radfahrer fährt jetzt abgesetzt und damit geschützter vom fließenden Kraftfahrzeugverkehr. Ein Kreuzen des Radweges durch Kraftfahrzeuge ist nicht mehr nötig. Das Aussteigen des Kraftfahrers zur Fahrbahnseite hin ist — bedingt durch Linkssteuerung — die Regel (z. B. bei Parkbuchten mit Längsaufstellung und bei Fahrbahnrandparken) und hier nicht anders zu bewerten als anderswo.

8. *Schieberillen*

*Wann werden die Treppen welcher Hamburger U- oder S-Bahnhöfe mit Schieberillen versehen werden, wie in der Antwort des Senats auf meine Anfrage Drucksache 14/1359 angekündigt?*

Es werden bei Neu- und größeren Umbauten Fahrradschienen an Treppen vorgesehen werden, wenn nicht Personenaufzüge eingebaut werden. Ein Programm für eine Nachrüstung mit Fahrradschienen besteht nicht.

9. *Scherben*

*Hält der Senat noch immer, wie in der Antwort auf meine Anfrage Drucksache 14/1606 vom 12. Mai 1992, eine Radwegführung direkt neben einem Altglascontainer neben dem sich üblicherweise zahlreiche Glasscherben finden, für eine richtige Entscheidung?*

Siehe Antwort des Senats zu 2. der Schriftlichen Kleinen Anfrage Drucksache 14/1606.

10. *Kostengünstiger Umbau*

10.1. *Hält der Senat es in Zukunft, anders als noch in seiner Antwort auf meine Anfrage Drucksache 14/2088 vom 19. Juni 1992, für möglich, daß auch im Zuge des Abschlusses von Leitungsarbeiten und damit vermutlich kostengünstig Straßen und Wege im Sinne einer Verkehrsberuhigung und einer Einräumung von mehr Platz für Radfahrer und Fußgängerinnen umgebaut werden, statt jeweils noch länger zu warten?*

Der Senat will das für geeignete Einzelfälle nicht ausschließen.

10.2. *Wenn ja, wird der Senat solche kombinierten Maßnahmen den Bezirksversammlungen empfehlen?*

Entfällt.

10.3. *Wenn nein, warum nicht?*

Siehe Antwort zu 10.1.

11. Radwegparken

*Wie der in der Anfrage Drucksache 14/2135 erwähnte Radweg auf der Südseite der Von-Sauer-Straße wird auch der Radweg in der Von-Sauer-Straße, Nordseite, zwischen Haydnstraße und Silcherstraße regelmäßig von Autos als Parkplatz benützt.*

11.1. *Wie oft in den letzten sechs Monaten ist dort rechtswidriges Parken geahndet worden?*

11.2. *Wie oft haben in diesem Zeitraum Bürgerinnen und Bürger Bahrenfelds im Polizeirevier Silcherstraße deswegen um Hilfe gebeten oder haben Anzeige erstattet?*

Eine Statistik wird nicht geführt.

11.3. *Ist der Senat gewillt, diesen Radweg in Zukunft besser als in der Vergangenheit autofrei zu halten?*

Eine polizeiliche Überwachung erfolgt wie bisher unter Berücksichtigung der personellen Lage und der Einsatzsituation.

12. Alles wird gut

*Wird das von der Bürgerschaft mit Beschluß vom 31. Oktober 1991 bis Ende März 1992 gewünschte Konzept zur Förderung des Fahrradverkehrs voraussichtlich vor Ende März 1993 vom Senat vorgelegt werden?*

Der Senat wird das Konzept so bald wie möglich vorlegen.