

## **Schriftliche Kleine Anfrage**

des Abgeordneten Rolf Polle (SPD) vom 22. 09. 92

### **und Antwort des Senats**

**Betr.: Fahrradfreundliches Hamburg (3)**

*In der Straße Lombardsbrücke wurden vor kurzem zwischen den Fahrbahnen und dem Bahndamm sowohl der Fußweg als auch der Radweg beseitigt zugunsten einer Ausbuchtung auf Fahrbahnniveau.*

*Meine Erkundigungen aufgrund von Beschwerden aus der Bevölkerung ergaben, daß dort die Instandsetzung eines „Dükers“ geplant ist. Während der etwa zweieinhalbjährigen Bauzeit sollen der nördlich gelegene Fußweg und der Radweg zwischen den Kreuzungen Neuer Jungfernstieg und Ferdinandstor blockiert werden. Damit ergeben sich nach meinen Ermittlungen über die sowieso sehr langen Wartezeiten an den Ampeln hinaus etwa zusätzliche zwei Minuten Verzögerungen für Fußgänger und Radfahrer.*

Ein Teil des sogenannten Geest-Stammsieles, das Schmutz- und Regenwasser nördlich der Elbe sammelt, führt als sogenannter Düker unter der Lombardsbrücke hindurch. Der Düker muß erneuert werden, aus Zweckmäßigkeitgründen in offener Bauweise. Dafür ist es nötig, die Fahrbahn der Lombardsbrücke zu öffnen.

Die Lombardsbrücke ist mit 64 000 Fahrzeugen je 24 Stunden erheblich belastet und für den innerstädtischen Verkehr, insbesondere auch für den Linienbusverkehr, unverzichtbar. Es ist deshalb im Interesse der auch aus ökologischer Sicht notwendigen Maßnahme für die Bauzeit festgelegt worden, daß

- die vorhandenen fünf Fahrstreifen zwar verschmälert werden, aber grundsätzlich zu belassen sind und nur in der verkehrsschwächeren Sommerzeit zusätzlich eingeengt werden dürfen,
- der geringe Fußgänger- und Fahrradverkehr von der Nordseite der Straße auf die Südseite und dann an dem Baufeld vorbei umgeleitet werden muß, da eine vierte Quermöglichkeit über die Kreuzung Lombardsbrücke / Neuer Jungfernstieg bzw. günstigere Ampelschaltungen in Anbetracht der hohen Verkehrsbelastung nicht möglich wären.

1. Welche Dienststelle(n) hat (haben) die Entscheidung über diese Verkehrsführung getroffen?

Die Verkehrsführung ist von der Umweltbehörde — Amt für Stadtentwässerung — im Einvernehmen mit der Koordinierungsstelle der Baubehörde und der Behörde für Inneres — Polizeidirektion — festgelegt worden.

2. Welche politischen Gremien wurden damit befaßt, mit welchem Ergebnis?

Keine.

3. Ist erwogen worden, eine Fahrspur an Stelle von Fußweg und Radweg zu sperren?

Wenn ja: Welche Gründe haben zu der gegenteiligen Entscheidung geführt?

Wenn nein: Warum nicht?

Ja, im übrigen siehe Vorbemerkung.

4. *Werden in Hamburg grundsätzlich bei Baustellen im Fahrbahnbereich der Fußweg und/oder der Radweg zugunsten eines reibungslosen Flusses des motorisierten Individualverkehrs geopfert?*

*Wenn ja: Wie wird dies begründet?*

*Wenn nein: Welche Kriterien führen zu der Entscheidung zugunsten des einen oder der anderen Verkehrsteilnehmer? Spielen Zahlenverhältnisse (z. B. Menge der Autos oder ihrer Insassen im Verhältnis zur Menge der Fußgänger und Radfahrer) eine Rolle, oder wird auch qualitativ gewichtet?*

Es ist gängige Praxis, bei Baumaßnahmen im Straßenraum die Belange von Fußgängern und Radfahrern zu berücksichtigen. Ob und ggf. welche Lenkungs- und Ersatzmaßnahmen getroffen werden können und müssen, richtet sich nach den Gegebenheiten des Einzelfalles. Der Entscheidung geht ein Abwägungsprozeß voraus, bei dem unter anderem folgende Kriterien bewertet werden:

- Verbleibende Geh- und Radwege,
- Stärke des Fußgänger- und Radfahrerverkehrs,
- Dauer der Beeinträchtigung,
- Möglichkeiten von Ersatzmaßnahmen,
- Kosten von Ersatzmaßnahmen,
- Zumutbarkeit und
- Verhältnismäßigkeit der Mittel.

Siehe im übrigen auch Vorbemerkung.

5. *Gab es Überlegungen, den Fußgängern und Radfahrern die Überquerung der Kreuzungen während der Bauphase zu erleichtern, etwa durch günstigere Ampelschaltungen oder die Installierung einer vierten Querungsmöglichkeit über die Kreuzung Esplanade/Lombardsbrücke, wie dies auch im bürgerschaftlichen Ersuchen, Drucksache 14/2344, beschlossen am 3. September 1992, generell gewünscht wird?*

*Wenn ja: Wann werden diese Überlegungen realisiert?*

*Wenn nein: Warum nicht?*

Siehe Antwort zu 3.

6. *Wird auf künftige ähnliche Entscheidungen über die Führung des Verkehrs anlässlich von Baumaßnahmen der mehrfach zum Ausdruck gebrachte Wille der Hamburgischen Bürgerschaft, den Umweltverbund zu fördern (Fuße, Fahrrad, ÖPNV), stärker vom Senat berücksichtigt als in diesem Fall?*

*Wenn ja: Nach welchen Kriterien wie? Auf welchen Wegen kann den Mitarbeitern in den zuständigen Dienststellen mehr Sensibilität für die Umwegeempfindlichkeit von Fußgängern und Radfahrern nahegebracht werden?*

*Wenn nein: Warum nicht?*

Siehe Antwort zu 4.