

# Schriftliche Kleine Anfrage

der Abgeordneten Heike Sudmann (Die Linke) vom 01.09.2016

## und Antwort des Senats

- Drucksache 21/5789 -

### Betr.: Umbau der Osterstraße - Auswirkungen auf den Radverkehr

*Immer Der Umbau der Osterstraße hat im Herbst 2015 begonnen, mittlerweile ist der erste Bauabschnitt fertig. Mehr Platz für Fußgänger\_innen sowie die Verlagerung des Radverkehrs auf die Straße sollen dazu beitragen, eine "Flaniermeile" zu schaffen und das Quartierszentrum aufzuwerten.*

*Für einen attraktiven und sicheren Radverkehr auf der Straße bedarf es ausreichend breiter Radschutzstreifen. Inwieweit beim Umbau der Osterstraße dieses Kriterium erfüllt werden kann, ist umstritten.*

*Für die Umbaukosten wurden 7,5 Mio. € veranschlagt. Mit dem Antrag 20/13961 vom 05.12.1014 sollten für die Finanzierung der Gesamtmaßnahme Gelder der BWVI dem Bezirk zur Verfügung gestellt werden: 4 Mio. € in 2015 sowie 2,5 Mio. € in 2016 sowie eine investive Verpflichtungsermächtigung von 2,5 Mio. €.*

*Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:*

#### A. **Kosten und Finanzierung**

1. *Wie hoch sind nach dem derzeitigen Stand die geplanten Kosten für den Umbau der Osterstraße?*

Zum derzeitigen Zeitpunkt betragen die Kosten für dem Umbau der Osterstraße 7,5 Mio. €.

2. *In welcher Höhe sind bisher Kosten angefallen (bitte auflisten nach Verwendungszweck)?*

Für den Umbau der Osterstraße sind bisher Planungskosten in Höhe von ca. 1,0 Mio. € und Baukosten von ca. 1,2 Mio. € angefallen.

3. *Aus welchen Aufgabenbereichen und aus welchen jeweiligen Produktgruppen der BWVI wurden Gelder für den Umbau der Osterstraße auf den Bezirk übertragen?*

Die Mittel wurden aus dem Aufgabenbereich 269 – Verkehr und Straßenwesen übertragen.

- a. *Wie hoch war der Anteil der Gelder, die explizit für den Radverkehr vorgesehen waren? Bitte detailliert den jeweiligen Betrag sowie den ursprünglichen Verwendungszweck auflisten.*
- b. *Für welchen Zweck waren die restlichen Gelder vorgesehen? Bitte detailliert den jeweiligen Betrag sowie den ursprünglichen Verwendungszweck auflisten.*

2

Die bereitgestellten Mittel wurden nicht anteilig für verschiedene Verwendungszwecke übertragen, so dass ein Radverkehrsanteil nicht getrennt darstellbar ist.

4. *Wurden und/oder werden aus anderen Aufgabenbereichen/Produktgruppen Gelder für die Umbaumaßnahmen bereitgestellt? Falls ja: bitte den jeweiligen Betrag sowie den Aufgabenbereich/Produktgruppe aufführen.*

Es werden keine Mittel aus anderen Aufgabenbereichen und Produktgruppen bereitgestellt.

5. *Aus welchen Aufgabenbereichen und Produktgruppen können prinzipiell Mittel für die Aufwertung von Quartierszentren in Anspruch genommen worden?*

Für die Aufwertung von Quartierszentren können ggf. Mittel aus dem Rahmenprogramm für integrierte Stadtteilentwicklung (RISE) in Anspruch genommen werden. Diese Mittel sind im Aufgabenbereich 261 und der zugehörigen Produktgruppe 03 veranschlagt.

6. *Wurden für die Aufwertung des Quartierszentrums Osterstraße unter Nr. 5 aufgeführte Mittel in Anspruch genommen? Falls ja: in welcher Höhe und aus welchen Aufgabenbereichen/Produktgruppen? Falls nein: weshalb nicht?*

Nein, die Osterstraße liegt nicht in einem Fördergebiet für integrierte Stadtteilentwicklung. Somit ist der Einsatz von RISE-Mitteln nicht möglich.

## **B. Ausgestaltung des Radverkehrs**

7. *In Hamburg werden auf der Fahrbahn entweder Radfahrstreifen oder Schutzstreifen angelegt (vgl. auch <http://www.hamburg.de/contentblob/2746298/data/flyer-radfahrstreifen-schutzstreifen.pdf>).*

- a. *Mit welcher Begründung sollen welche Streifen in der Osterstraße errichtet werden?*

Für die Osterstraße wurde ein 1,5 m breiter, dem Regellaß entsprechender Schutzstreifen geplant. Insbesondere aufgrund des zwingend zu haltenden Baumbestands sowie weiterer straßenplanerischer Elemente (wie z.B. Mittelinseln und überbreite Längsparkplätze als Lieferzone) stellt die Ausführung eines 1,5 m breiten Schutzstreifens die am besten geeignete Lösung dar.

- b. *Wird es durchgängig auf beiden Straßenseiten Radfahrstreifen oder Schutzstreifen geben? Falls nein: wo nicht und mit welcher Begründung?*

Nein, im Bereich Schwenkestraße bis Methfesselstraße wird der 1,5 m breite Schutzstreifen abwechselnd nur auf einer Seite geführt. Auf der jeweiligen Straßenseite ohne Schutzstreifen wird durch Piktogramme auf die Führung der Radfahrerinnen und Radfahrer auf der Fahrbahn im Mischverkehr hingewiesen. Bei einer Kernfahrbahnbreite von 4,5 m werden keine beidseitigen Schutzstreifen angeordnet.

8. *Welche Breite sollen die Streifen für den Radverkehr in der Osterstraße haben?*

Siehe Antwort zu 7. und 7.a).

- a. *Nach welchen Kriterien wurde die notwendige Breite ermittelt?*

Gemäß den Anforderungen der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), der Planungshinweise für Stadtstraßen in Hamburg (PLAST) 9, den Anlagen des Radverkehrs sowie den vorhandenen örtlichen Randbedingungen und Platzverhältnissen wurde eine Schutzstreifenbreite von 1,5 m gewählt, welche dem

Regelmaß der benannten Regelwerke entspricht.

- b. *Welche Breite wurde für eine radfahrende Person inklusiv Pendelbewegung nach links und rechts zugrundegelegt?*

Für Radfahrerinnen und Radfahrer wurde pro Person entsprechend den geltenden Regelwerken ein Verkehrsraum von 1 m zugrunde gelegt, der Raum für Pendelbewegungen beinhaltet.

- c. *Wie wurden mögliche Überholvorgänge zwischen Radfahrer\_innen berücksichtigt? Falls keine Berücksichtigung erfolgte: weshalb nicht?*

Soweit die Verkehrssituation es zulässt, kann ein schnellerer Radfahrer einen langsameren Radfahrer linksseitig überholen.

- d. *Welcher notwendige Sicherheitsabstand zwischen dem fließenden MIV und den Radfahrer\_innen auf dem Radfahr- resp. Schutzstreifen wurde zugrundegelegt? Bitte darlegen, was die jeweiligen Bezugspunkte waren (Radlenker, Senkrechte durch die Körpermitte der/des Radfahrer\_in, ein\_e Radfahrer\_in oder zwei Radfahrer\_innen nebeneinander; Außenspiegel Pkw/LKW, ...)*

Kraftfahrzeuge haben bei der Vorbeifahrt an Radfahrerinnen und Radfahrern auf Schutzstreifen wie bei der Führung von Radfahrerinnen und Radfahrern im Mischverkehr ausreichenden Abstand einzuhalten. In der auf der Grundlage der geltenden Regelwerke gewählten Breite der Schutzstreifen ist zudem bereits ein Sicherheitsraum von beidseitig 0,25 m enthalten.

- e. *Wie groß ist der Abstand der Streifen zu dem ruhenden Verkehr?*

Die Breite des Sicherheitstrennstreifens zwischen dem Schutzstreifen und dem Parkstreifen beträgt 0,62 m.

9. *Wie wurde die notwendige Mindestbreite der Fahrbahn für den MIV und den Busverkehr ermittelt?*

Die Mindestbreite wurde auf Grundlage der geltenden Regelwerke in Abstimmung mit den am Planungsprozess Beteiligten (wie z.B. Polizei, Hamburger Hochbahn AG) ermittelt.

10. *Ist bei einer Reduzierung der Verkehrsgeschwindigkeit auf Tempo 30 eine geringere Mindestbreite für den MIV und den Busverkehr möglich? Falls nein, bitte begründen.*

Nein. Auf Grund der Befahrung durch die Metrobuslinie M 4 und den Nachtbus ist eine Reduzierung der Mindestbreite nicht möglich.