

Schriftliche Kleine Anfrage

der Abgeordneten Heike Sudmann (DIE LINKE) vom 14.11.16

und Antwort des Senats

Betr.: Umbau der Osterstraße – Auswirkungen auf den Radverkehr (II)

Die Antworten des Senats auf meine erste Schriftliche Kleine Anfrage zur Osterstraße (Drs. 21/5789) werfen weitere Fragen auf.

In Teilbereichen der Osterstraße wird es nach dem Umbau keine Schutzstreifen für Rad Fahrende geben. Erfahrungsgemäß ist die Führung des Radverkehrs vom Schutzstreifen in den Mischverkehr auf der Straße mit größeren Sicherheitsrisiken für die Rad Fahrenden behaftet. Auch in Anbetracht der mit 1.50 Meter schmalen Schutzstreifen drängt sich die Frage nach mehr Sicherheit für die Rad Fahrenden in der Osterstraße auf. Ein Weg zu mehr Sicherheit ist die Reduzierung der Verkehrsgeschwindigkeit.

Das Umweltbundesamt hat unter anderem dazu im November 2012 eine Fachtagung „Tempo 30 – Chancen, Hindernisse, Erfahrungen“ durchgeführt

(siehe <http://www.umweltbundesamt.de/service/termine/fachtagung-tempo-30-chancen-hindernisse-erfahrungen>). Dort wurden unter anderem auf der Grundlage einer aktuellen Evaluierung von Tempo 30 an 19 Hauptverkehrsstraßen in Berlin folgende Erfahrungen berichtet:

- *keine Verkehrsverlagerungen in andere Straßen und keine signifikanten Verschlechterungen des Verkehrsflusses,*
- *Anwohnerbefragungen zeigen überwiegend positive Reaktionen,*
- *neutrale bis positive Tendenz bei der Verkehrssicherheit*

(vergleiche <http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/377/dokumente/heinrichs-veroeffentlichung.pdf>).

Dieses vorausgeschickt frage ich den Senat:

1. *Aus welchen Gründen wurde in der Osterstraße keine Tempo-30-Regelung eingeführt?*

Die Voraussetzungen gemäß der Straßenverkehrsordnung für eine Tempo-30-Regelung liegen nicht vor.

2. *Wie sieht das Konzept zur Öffentlichkeitsarbeit aus, damit nach Einrichtung der Schutzstreifen diese eine hohe Akzeptanz und Berücksichtigung erfahren?*

Die richtige Benutzung von Radverkehrsanlagen, insbesondere auch von Radfahr- und Schutzstreifen, ist ständiges Thema der Verkehrssicherheitsarbeit im Rahmen der

Aktion „schon gecheckt“ des Forums Verkehrssicherheit. Die Aktion stand im Jahr 2016 unter dem Motto „Auf dem richtigen Weg“ mit den Zielgruppen Radfahrerinnen und Radfahrer sowie motorisierte Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer.

Darüber hinaus wird die Polizei die Bügerrinnen und Bürger über Umbaumaßnahmen und damit einhergehende neue Verkehrsführungen informieren. Hierfür werden die regionalen Printmedien sowie der Bereich „Social Media“ mit „Twitter“ und „Facebook“ genutzt.

Weiterhin hat die zuständige Behörde einen Flyer herausgegeben, der über die richtige Benutzung von Schutzstreifen aufklärt. Er wird zu verschiedenen Gelegenheiten öffentlich verteilt und steht im Internet unter der Adresse <http://www.hamburg.de/radverkehr/service/5981246/faqs-5/> zum Download zur Verfügung.

3. *Welche Maßnahmen sind vorgesehen, um Fehlverhalten wie zum Beispiel Falschparken auf den Schutzstreifen, zu enges Überholen von Rad Fahrenden mit und ohne Schutzstreifen zu erfassen und durch zeitnahe Maßnahmen zu unterbinden beziehungsweise zu sanktionieren?*

Die Beseitigung von Störungen des Fließverkehrs – ausdrücklich auch auf Sonderfahrstreifen für Radfahrerinnen und Radfahrer – stellt hamburgweit einen besonderen Schwerpunkt bei der Überwachung des ruhenden Verkehrs durch die Polizei dar. Dieses umfasst insbesondere ein konsequentes Einschreiten gegen sogenannte Zweite-Reihe-Parker und haltende beziehungsweise parkende Fahrzeuge auf Radfahr- oder Schutzstreifen. Darüber hinaus verfolgt die Fahrradstaffel der Polizei ordnungswidriges Überholen von Radfahrerinnen und Radfahrern durch Kraftfahrzeugführer.

Im Übrigen überwacht die Abteilung Parkraum-Management des Landesbetriebs Verkehr (LBV) regelmäßig den ruhenden Verkehr in bewirtschafteten Bereichen, unter anderem auch in der Osterstraße. Es werden nicht nur Verstöße gegen die Überschreitung der Höchstparkdauer zur Anzeige gebracht, sondern auch andere Verstöße im ruhenden Verkehr, wie beispielsweise das unerlaubte Parken auf Radverkehrsanlagen.

4. *Wird es einen erhöhten Einsatz von „Verkehrs“-Polizisten/-innen geben? Falls nein, weshalb wird darauf verzichtet?*

Erforderliche Kapazitäten werden nach derzeitiger Lageerkenntnis und unter Berücksichtigung erforderlicher Prioritätensetzungen sowie der personellen Ressourcen der Polizei und des Parkraum-Managements des LBV bereitgestellt.

5. *Eine Unterteilung der aufgewandten Haushaltsmittel nach den Verkehrsarten beziehungsweise unterschiedlichen Verwendungszwecken ist laut Senatsantwort auf die Drs. 21/5789 nicht möglich. Deshalb stellt sich die Fragen nach den veranschlagten Kosten:*
 - a. *Wie hoch sind die Kosten für die Straßenbaumaßnahmen in der Osterstraße pro laufenden Meter veranschlagt (falls es eine andere Bezugsgröße gibt, bitte diese angeben)?*

Eine Veranschlagung von Kosten pro laufendem Meter wird nicht vorgenommen.

- b. *Wie hoch sind die Kosten für die Anlage des Schutzstreifens für Rad Fahrende pro laufenden Meter veranschlagt (falls es eine andere Bezugsgröße gibt, bitte diese angeben)?*

Ein Schutzstreifen ist Bestandteil der Fahrbahn; der Kostenanteil wird nicht getrennt ausgewiesen.

- c. *Wie hoch sind die Kosten für die Fahrradbügel (Anschaffungskosten und Aufstellungskosten pro Bügel sowie die Gesamtkosten)?*

Bestehend aus den Anschaffungskosten in Höhe von 199 Euro/Stunde (netto) zuzüglich der Einbaukosten von 76 Euro/Stunde (netto) ergibt sich ein Gesamtpreis von 275 Euro/Stunde (netto). Es werden 397 Bügel eingebaut, die Gesamtkosten betragen 109.175 Euro (netto).