



Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Bergedorf
Bezirksversammlung

642.00-02

Drucksachen-Nr. XIX/1138
20.03.2013

Große Anfrage

gem. § 24 Bezirksverwaltungsgesetz

- öffentlich -

der BAbg. Fleige und GRÜNE-Fraktion

Beratungsfolge	am	TOP
Bezirksversammlung Bergedorf	28.03.2013	3.4
Bezirksversammlung Bergedorf	25.04.2013	

Bahnunterführung „Oberer Landweg“ - mit Antwort

Sachverhalt/Fragen

Beim Ausbau des „Oberen Landwegs“ unter der Eisenbahnbrücke wurde eine Optimierung für den Autoverkehr umgesetzt. Die Interessen der Radfahrer und Fußgänger wurden nicht berücksichtigt. So gibt es keine akzeptable Möglichkeit für Radfahrer, um von Bergedorf-West nach Nettelnburg oder Neu-Allermöhe-Ost zu fahren. Unter der Eisenbahnbrücke wird nur ein gemeinsamer Geh- und Radweg mit einer lichten Weite von 1,3m angeboten. Ein Fußgänger, und schon ist der Weg blockiert.

Das Bezirksamt beantwortet die Große Anfrage am 18. April 2013 wie folgt:
Der Gehweg am Oberen Landweg in Höhe Bahnbrücke Richtung Süden weist lediglich eine Breite von 1,30 m auf und dort ist – abweichend von der Empfehlung der Plast - durch die vorhandene Beschilderung VZ 240 zwingend eine gemeinsamen Benutzung durch Fußgänger und Fahrradfahrer vorgeschrieben.

Die PK 43 beabsichtigt in Kürze mit einer entsprechenden straßenverkehrsbehördlichen Anordnung die Beschilderungssituation anzupassen. Vorgesehen ist jetzt die Benutzung des Gehweges für Fahrradfahrer lediglich als Servicelösung freizugeben. Dadurch wäre die Benutzung der Fahrbahn für Fahrradfahrer freigestellt.

Dies vorangestellt beantwortet das Bezirksamt die Große Anfrage wie folgt:

1. *Gehört der Obere Landweg zu den Bezirksstraßen oder zu den Hauptverkehrsstraßen?*

Der Obere Landweg gehört zum Bezirksstraßennetz.

2. *Wie breit muss die lichte Weite bei einem gemeinsamen Geh- und Radweg entsprechend der PLAST sein?*

Die Plast empfiehlt Gehwege mit zugelassener Radfahrrnutzung Breiten von 3,0 m aber mindestens 2,5 m.

3. *Der Nettelnburger Landweg hat eine Verkehrsbelastung von ca. 13500 Kfz. Welche Verkehrsbelastung hat der „Obere Landweg“ unter der Eisenbahnbrücke?*

Es liegt lediglich eine Zählung aus dem Jahr 2005 am Oberen Landweg in Höhe der Anschlussstelle BAB A 25 vor: DTVw (durchschnittlicher täglicher Verkehr werktags) von 15.000 Kfz/24 h.

Eine Zählung unter der DB – Brücke liegt nicht vor. Das Bezirksamt schätzt den DTVw dort auf 17.000 Kfz/24 h mit einem Schwerlastverkehrsanteil unter 5 %.

4. *Ist es richtig, dass in der Wentorfer Straße eine Verkehrsbelastung von ca. 17000 Kfz. auf einer zweispurigen Straße abgewickelt wird?*

Der DTVw in der Wentorfer Straße liegt bei 22.000 Kfz/24 h. Die Wentorfer Straße ist bekanntlich 2 – spurig ausgebaut.

5. *Bei welchen Verkehrsbelastungen ist eine vierspurige Fahrbahn notwendig?*

Vierspurige Sammelstraßen erscheinen nach der einschlägigen Literatur notwendig bei einer Querschnittsbelastung von mehr als 1000 bis 1400 Kfz/h bzw. 800 Kfz/h in eine Richtung. Diese Zahl wird nach Schätzung des Bezirksamtes in den nachmittäglichen Spitzenstunden erreicht.

6. *Erlaubt es die Fahrbahnbreite und die Verkehrsbelastung, im „Oberen Landweg“ zwischen der Einmündung „Ladenbeker Furtweg“ und der Tankstelle Fahrradstreifen zu markieren?*

Bei Verkehrsstärken von 10.000 bis 18.000 Kfz/24h sind Schutzstreifen empfehlenswert, wenn der Anteil des Schwerlastverkehrs nicht über 5% bzw. 500 Lkw/24h liegt - siehe Plast 9.

Bei einer vierstreifigen Fahrbahn ist das Hamburg weit bisher nicht üblich und in den in Hamburg gültigen Planungsinstrumenten hier Plast 9 auch nicht beschrieben; in anderen Bundesländern jedoch schon Praxis und z.B. Bestandteil der ERA 2010 (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen).

7. *Welche anderen Möglichkeiten sieht die Verwaltung, um es den Radfahrern zu ermöglichen, von Bergedorf-West nach Nettelnburg/Neuallermöhe-Ost zu fahren?*

Eine Lösung könnte ein zusätzlicher Fußgängertunnel sein; dieser wurde jedoch bereits früher als zu teuer verworfen. Künftig soll dem Fahrradfahrer unter der Überführung – auch ohne Schutzstreifen – gestattet sein, die Fahrbahn in Richtung Süden zu nutzen. Die Beschilderung des Gehweges ist damit lediglich als eine Servicelösung vorgesehen ohne Benutzungspflicht für Radfahrer.

Anlage/n:

ohne Anlagen