



Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Wandsbek
Bezirksversammlung

Antrag SPD Bezirksfraktion Wandsbek BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Bezirksfraktion Wandsbek	Drucksachen-Nr.: 21-5263 Datum: 12.05.2022 Status: öffentlich
---	--

Beratungsfolge		
	Gremium	Datum
Öffentlich	Ausschuss für Mobilität und Wirtschaft	19.05.2022

Verbesserung für den Alten Zollweg in die Wege leiten
Interfraktioneller Antrag der Fraktionen SPD und Die Grünen

Sachverhalt:

Der Alte Zollweg in Oldenfelde ist insgesamt rund 2,2 km lang. Das Radfahren ist dort grundsätzlich nur auf der Fahrbahn im Mischverkehr gestattet, mit Ausnahme eines Teilstückes von ca. 900m, auf dem das Befahren eines auf beiden Seiten in den 1980er Jahren hergestellten Radweges auch zulässig ist. Wegen der nur schmalen Gehwege ist ein Befahren der Gehwege im Alten Zollweg nicht zulässig.

Der Bürgerverein Oldenfelde hat die unbefriedigenden Bedingungen für Radfahrende im Alten Zollweg wiederholt zu Recht kritisiert und drängt darauf hier für Abhilfe zu sorgen.

Mit der vom Bezirksamt vorgelegten Machbarkeitsstudie zur Verbesserung der Radverkehrsführung Alter Zollweg (Drucksache 21-4550) wurde aufgezeigt, wie dies gelingen kann. Die Herstellung von Radverkehrsanlagen würde allerdings vielerorts einen breiteren Straßenquerschnitt erfordern und damit auch mit einem Verlust an Bäumen und Parkständen einhergehen und in unterschiedlichem Maße auch zusätzlichen Grunderwerb erfordern.

Ein besonders großer Handlungsbedarf besteht auf dem Abschnitt A (Zw. Rahlstedter Weg und Timmendorfer Straße). Hier sind die Bedingungen für Radfahrer wegen des hohen Verkehrsaufkommens und der schmalen Fahrbahnbreiten besonders unbefriedigend. Die antragstellenden Fraktionen favorisieren nach intensiver Abwägung hier daher den Bau von angemessenen Schutzstreifen für Radfahrende. Dabei soll größtmögliche Rücksicht auf den dort vorhandenen Baumbestand genommen werden. Dort, wo Baumverluste unvermeidlich sind, sind Nachpflanzungen im Verhältnis 1:1,5 anzustreben, und zwar nach Möglichkeit direkt im Alten Zollweg und nur ausnahmsweise im näheren Umfeld.

In dem Abschnitt B (zw. Timmendorfer Str. und Wolliner Str.) würde die Verbreiterung der Straßenquerschnitts allerdings zu erheblichen Baumverlusten und auch Parkstandverlusten führen. Daher soll dort auf eine Verbreiterung des Straßenquerschnitts verzichtet werden. Zur besseren Erschließung der dichten Wohngebiete zwischen den weit auseinander liegenden Bushaltestellen Alter Zollweg und Timmendorfer Straße soll aber eine zusätzliche Bushaltestelle eingerichtet werden.

Auch im Abschnitt C (zw. Wolliner Straße und Treptower Str.) würde die Verbreiterung der Straßenquerschnitts ebenfalls zu erheblichen Baumverlusten und auch Parkstandverlusten führen. Daher soll auch dort auf eine Verbreiterung des Straßenquerschnitts verzichtet werden.

Die im Abschnitt C vorhandenen baulichen Radwege, sollten, auch wenn die Radwege dort heute in dieser Form nicht wieder gebaut werden würden, wieder instandgesetzt werden und in diesem Zuge auch die dortigen Gehwege.

Mit der Aufnahme des Linienbusverkehrs auch im östlichen Abschnitt des Alten Zollwegs wurden Ende 2020 insgesamt sieben Bushaltestellen zunächst nur provisorisch hergestellt. Den Anforderungen an Barrierefreiheit genügen sie nicht, auch fehlt es häufig an barrierefreien Quermöglichkeiten, um zur gegenüberliegenden Bushaltestelle zu gelangen. Dies gilt es zu verbessern. Der vielerorts gewünschte Aufbau von Fahrgastunterständen ist davon abhängig, dass die Bushaltestellen endgültig hergestellt werden. Um eine bessere Querung des Alten Zollwegs für Fußgänger zu ermöglichen sollte im Bereich der Kreuzung Alter Zollweg / Bublitzer Straße eine Quermöglichkeit geschaffen werden, entweder in Form eines Fußgängerüberwegs oder in Form einer Querungshilfe.

Als besonders kritisch ist die Situation im Abschnitt D zwischen Berner Straße und Arnswalder Straße zu bezeichnen. Die Fahrbahn ist hier aktuell nur etwas mehr als 5 Meter breit, der Gehweg sehr schmal und schlecht befestigt. Heruntergefahrne Bordsteine zeugen davon, dass Kraftfahrzeuge hier im Begegnungsfall auf den Gehweg ausweichen. Nach Schilderung der Polizei kommt es hier häufig zu Unfällen, bei denen Außenspiegel beschädigt werden; nicht alle davon werden allerdings auch in der EUSKa (Elektronische Unfalltypensteckkarte) erfasst. Darum macht es Sinn hier neben der baulichen Einrichtung von Schutzstreifen auch durch straßenbehördliche Anordnungen die Situation für die Radfahrenden zu verbessern, indem die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt wird und der Durchgangsverkehr reduziert wird. Schon einmal hat die Bezirksversammlung für diesen kurzen Abschnitt des Alten Zollwegs die Anordnung einer Tempo-30-Strecke gefordert, bis ein regelkonformer Ausbau dieses Abschnittes wieder Tempo 50 zulässt. Die Polizei hat dies allerdings bislang abgelehnt (vgl. Drucksache 21-3608).

Eine behutsame Straßenbauplanung, wie hier skizziert, wird mehrere Jahre in Anspruch nehmen. Dort, wo in einem Bebauungsplan festgesetzte Straßenverkehrsflächen fehlen, und dort, wo Grunderwerb zu tätigen ist, kommen weitere Hürden hinzu. Umso wichtiger ist es aber, den Beginn der Straßenbauplanung jetzt anzustoßen. Zu begrüßen ist angesichts des zeitlichen Vorlaufs etwaiger Umbaumaßnahmen, dass das Bezirksamt die Abschnitte Rahlstedter Weg bis Altenhagener Weg und Bublitzer Straße bis Berner Straße in sein diesjähriges Fahrbahndeckungsprogramm aufgenommen hat. Nachdem der dazwischen liegende Abschnitt bereits 2020 erneuert worden war, wird die Fahrbahn des gesamten Alten Zollwegs für die nächsten Jahr in seinem sehr guten Zustand sein, wovon auch die im Mischverkehr auf der Fahrbahn fahrenden Radfahrenden profitieren werden.

Vor diesem Hintergrund möge die Bezirksversammlung Wandsbek beschließen:

Petition/Beschluss:

1. Das Bezirksamt wird gebeten

a) für den Abschnitt A auf der Grundlage der Variante 2a der Machbarkeitsstudie zur Verbesserung der Radverkehrsführung Alter Zollweg eine behutsame Straßenbauplanung mit folgenden Maßgaben zu erarbeiten:

1. Baumverluste werden so gering wie möglich gehalten, etwa durch Erhalt der Baumstandorte als kurze Engstellen in den Gehwegen oder durch Verschwenkung der Fahrbahn;
2. im Falle unvermeidbarer Baumverluste werden Nachpflanzungen im Verhältnis 1:1,5 direkt im Alten Zollweg vorgesehen; sofern dies nicht möglich sein sollte, sind Alternativstandorte im nahen Umfeld aufzuzeigen.
3. Der Verlust an Parkständen wird so gering wie möglich gehalten

b) für den Abschnitt B lediglich eine zusätzliche Bushaltestelle zwischen den vorhandenen Bushaltestellen Timmendorfer Straße und Alter Zollweg einzurichten, sowie barrierefreie Querungsmöglichkeiten für Fußgängerinnen und Fußgänger (ggf. in Form von Fußgängerüberwegen) in Höhe der bisherigen und der neu zu schaffenden Bushaltestellen.

c) im Abschnitt C einstweilen, wo erforderlich, lediglich die vorhandenen Geh- und Radwege instand zu setzen und die bislang nur provisorisch hergerichteten Bushaltestellen regelkonform barrierefrei auszubauen und hier ebenfalls barrierefreie Querungsmöglichkeiten für Fußgängerinnen und Fußgänger (ggf. in Form von Fußgängerüberwegen) in Höhe der Bushaltestellen vorzusehen, sowie eine neue Querungsmöglichkeit im Bereich der Kreuzung Alter Zollweg / Bublitzer Straße (ggf. in Form von Fußgängerüberwegen) zu schaffen.

d) für den Abschnitt D

aa) auf der Grundlage der Variante 2a der Machbarkeitsstudie zur Verbesserung der Radverkehrsführung Alter Zollweg eine behutsame Straßenbauplanung mit folgenden Maßgaben zu erarbeiten:

1. Baumverluste werden so gering wie möglich gehalten, etwa durch Erhalt der Baumstandorte als kurze Engstellen in den Gehwegen oder durch Verschwenkung der Fahrbahn;
2. im Falle unvermeidbarer Baumverluste werden Nachpflanzungen im Verhältnis 1:1,5 direkt im Alten Zollweg vorgesehen; sofern dies nicht möglich sein sollte, sind Alternativstandorte im nahen Umfeld aufzuzeigen.
3. Der Verlust an Parkständen wird so gering wie möglich gehalten;
4. die auf diesem Abschnitt vorhandene, der Geschwindigkeitsreduzierung dienende, Fahrbahnverschwenkung soll nach Möglichkeit erhalten bleiben; sollte dies nicht möglich sein, wären anderweitige Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung vorzusehen.

bb) ein Bebauungsplanverfahren einzuleiten, mit dem nur die für den wie oben beschriebenen behutsamen Straßenausbau erforderlichen Straßenverkehrsflächen festgesetzt werden;

e) die Straßenbauplanung mit einer intensiven Bürgerbeteiligung und -information zu begleiten.

2. Die Fachbehörde wird gebeten,

a) im Einvernehmen mit der zuständigen Straßenbaubehörde für den Alten Zollweg im Abschnitt zwischen Berner Straße und Arnswalder Straße aufgrund der dort sehr schmalen Fahrbahn von teils nur 5,05 m und der für eine solche geringe Fahrbahnbreite hohen Verkehrsbelastung mit Spitzenstundenwerten im Querschnitt von ca. 860 Kfz/h bis 1.000 Kfz/h einstweilen eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h anzuordnen, da eine Führung des Radverkehrs im

Mischverkehr bei einer zweistreifigen Straße gemäß ERA bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h nur bei einer Verkehrsbelastung von bis zu 700 Kfz/h als geeignet anzusehen ist. Die Bezirksversammlung bekräftigt insofern ihren Beschluss vom 17. Juni 2021 (Drucksache 21-3436.1).

b) aufgrund der sehr schmalen Fahrbahn von teils nur 5,05m (zwischen Berner Straße und Arnswalder Straße) und der hohen Verkehrsbelastung auf dem Alten Zollweg, mit Spitzenstundenwerten im Querschnitt von ca. 860 Kfz/h bis 1.000 Kfz/h, für den Alten Zollweg auf Höhe der Hausnummer 8 ein Einfahrtsverbot in den Alten Zollweg in Richtung Arnswalder Straße zu prüfen, unter Freigabe der Fahrzeuge des HVV und des Radverkehr, um so eine Reduzierung des Kfz Aufkommens zu erreichen, da eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr bei einer zweistreifigen Straße gemäß ERA bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h nur bei einer Verkehrsbelastung von bis zu 700 Kfz/h als geeignet anzusehen ist und selbst bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h die Verkehrsbelastung nicht mehr als 800 Kfz/h betragen sollte.

Anlage/n:

keine Anlage/n