



Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Hamburg-Nord
Bezirksversammlung

Anfrage nach § 27 BezVG öffentlich CDU-Bezirksfraktion	Drucksachen-Nr.: 20-3314
	Datum: 29.08.2016 Aktenzeichen:

Beratungsfolge	
	Datum
Gremium	

Unfalllage Nördliche Fuhlsbüttler Straße Anfrage gem. § 27 BezVG

Sachverhalt:

"Radfahrstreifen und Schutzstreifen" Sicher und komfortabel Rad fahren. Radfahrstreifen sind von der Fahrbahn durch eine dicke, durchgezogene Linie getrennt und mit Fahrrad- Piktogrammen gekennzeichnet. Zum Fahrbahnrand oder zu parkenden Autos können sie zusätzlich mit einem dünnen durchgezogenen Strich abgegrenzt sein. Autos dürfen auf Radfahrstreifen nicht fahren, halten oder parken."

Nach Fertigstellung der Fuhlsbütteler Str. lässt sich im Alltagsverkehr feststellen, dass Stadteinwärts an der Einmündung Redderplatz, Ilandkoppel sowie Schmuckshöhe bei einem Linksabbiegevorgang eines PKW's **nicht** hinter diesem gewartet wird, sondern mit **unverändert** gleicher Geschwindigkeit rechts, über die durchgezogene Radfahrstreifenmarkierung, vorbeigezogen wird. Einzig an der Einmündung zum Rübenkamp, hier wurde eine Linksabbiegespur eingerichtet, lässt sich dieses Verhalten nicht beobachten. Dieses Fehlverhalten ist u.a. eine Gefahr für Radfahrer.

In der **STVO § 43 Verkehrseinrichtungen** heißt es: Die durch Verkehrseinrichtungen gekennzeichneten Straßenflächen darf der Verkehrsteilnehmer nicht befahren. Wer dies trotzdem tut, begeht eine Ordnungswidrigkeit in Sinne von **§ 49 Ordnungswidrigkeiten**:
Ordnungswidrig im Sinne des Straßenverkehrsgesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig eine abgesperrte Straßenfläche befährt.

Weiterhin lässt sich hier auch die Benutzung des Radfahrstreifens durch Inlinefahrer, Skater und sogar Rollstuhlfahrer beobachten.

Der Regionalausschuss Langenhorn-Fuhlsbüttel-Alsterdorf-Groß Borstel hat sich in seiner

Sitzung am 16.03.2015 auf Grund eines Antrages der CDU-Fraktion mit dem Thema befasst und einstimmig eine Beschlussempfehlung verabschiedet, dass die zuständige Behörde u.a. prüfen möge ob und wie evtl. baulichen Maßnahmen dieses Fehlverhalten unterbunden werden kann. In einer Stellungnahme der Verkehrsdirektion 5 als Zentrale Straßenverkehrsbehörde und der örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörde des Polizeikommissariats 36 hieß es damals u.a.

"Das Polizeikommissariat 36 wird im Rahmen seiner personellen Ressourcen insbesondere die Einmündung Fuhlsbüttler Straße / Schmuckshöhe überwachen und die in der Drucksache beschriebenen Verkehrsordnungswidrigkeiten ahnden, um auch dadurch eine Verhaltensänderung zu erreichen."

Vor diesem Hintergrund frage ich die zuständige Behörde:

1. Wann und wie oft hat das Polizeikommissariat 36(o.a.) insbesondere an der Einmündung Fuhlsbüttler Straße / Schmuckshöhe die Lage seit dem 01.04.2015 überwacht/beobachtet? (Bitte Aufschlüsseln nach Datum und Uhrzeit)

Zur Historie:

Der Umbau der Fuhlsbüttler Straße mit der jetzigen Radfahrerführung wurde durch den Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) geplant und umgesetzt. Die Planungen wurden umfangreich durch den LSBG in dem Regionalausschuss Langenhorn-Fuhlsbüttel-Alsterdorf-Groß Borstel vorgestellt.

In der Ausschusssitzung sind sämtliche Linksabbiegevorgänge thematisiert worden. Aufgrund der früheren Unfallzahlen ist man zu dem Ergebnis gekommen, nur im Bereich der Einmündung Fuhlsbüttler Straße / Rübenkamp die Streckenführung mit dem separaten Linksabbiegerfahrstreifen umzusetzen. Diese Streckenführung hat sich aus Sicht der örtlichen Straßenverkehrsbehörde des PK 36 bewährt.

Bei den Straßen Ilandkoppel und Redderplatz handelt es sich jeweils um Sackgassen mit einem sehr geringen Verkehrsaufkommen und daraus resultierend einer noch geringeren Anzahl an Linksabbiegevorgängen. Es sind deshalb keine baulichen Maßnahmen ergriffen worden, den Rad- und Kraftfahrzeugverkehr baulich voneinander zu trennen. Es wurden auch im Planungsprozess diesbezüglich keine Forderungen an den LSBG herangetragen.

Für die Straße Schmuckshöhe wurde während der Vorstellung der Planung im Regionalausschuss ein separater Linksabbiegefahrestreifen diskutiert, jedoch nicht als Ausschussforderung weiter verfolgt. Die Entscheidung, auf den separaten Linksabbiegefahrestreifen zu verzichten, basierte darauf, dass ansonsten große ältere Bäume in der Fuhlsbüttler Straße hätten gefällt werden müssen und man ein erhöhtes Verkehrsaufkommen durch das Wohngebiet Schmuckshöhe (Tempo-30-Zone) begünstigen würde. Weiterhin erhoffte man sich durch die neu aufgespielte und effektivere Schaltung an der Lichtsignalanlage Fuhlsbüttler Straße / Nordheimstraße eine weitere Entlastung für das Wohngebiet Schmuckshöhe. Nach verschiedenen Verkehrsschauen durch den LSBG und der örtlichen Straßenverkehrsbehörde des PK 36 scheint sich auch tatsächlich der Verkehr mit einer Entlastung der Schmuckshöhe verlagert zu haben.

Das Polizeikommissariat 36 nimmt zu den einzelnen Fragen der Drucksache 1871 wie folgt Stellung:

Sowohl der LSBG als auch die Mitarbeiter der örtlichen Straßenverkehrsbehörde des PK 36 haben umfangreiche Verkehrsschauen nach der Fertigstellung der Fuhlsbüttler Straße zwischen der Nordheimstraße und dem S-Bahnhof Ohlsdorf durchgeführt, bei der auch die Abwicklung des Kraftfahrzeug- und Radfahrerverkehrs im Zusammenhang mit den Linksabbiegevorgängen beobachtet wurde. Bei diesen Verkehrsschauen konnte festgestellt werden, dass eine große Anzahl an Kraftfahrzeugen nicht hinter den haltenden, links abbiegenden Kraftfahrzeugen gewartet hat, sondern verbotswidrig über die durchgezogene Linie des Radfahrstreifens

fuhr. Aufgrund der stetigen Führung des Radverkehrs auf der Fuhlsbüttler Straße und der guten Übersichtlichkeit des Straßenquerschnittes konnten wir jedoch keine Situation beobachten, bei der ein Radfahrer gefährdet wurde oder es zu anderen konkreten Konflikten mit dem Radverkehr kam.

Die LSBG-Planung der gesamten Radverkehrsanlagen auf der Fuhlsbüttler Straße wurden durch den ADFC und sonstigen Radfahrern begleitet, begutachtet, kritisiert und gelobt. Es wurden sehr klein detailliert mögliche Gefahrenstellen benannt und punktuelle Verbesserungen an den LSBG herangetragen. Bis heute hat sich noch kein Nutzer dieser Radfahrstreifen in der Fuhlsbüttler Straße oder ein Interessenvertreter eines Radfahrerverbandes an den LSBG bzw. das PK 36 gewandt, der diese Gefahren darstellte, wie sie in der Drucksache beschrieben sind. Es lässt sich sogar beobachten, dass diese Radfahrstreifen auch von unsicheren und teilweise ungeübten Radfahrern regelmäßig genutzt werden.

Die beschriebene Situation des Rechtsvorbeifahrens von Kraftfahrzeugen an haltenden, links abbiegenden Kraftfahrzeugen sind auch an diversen anderen Örtlichkeiten im Bereich der Fuhlsbüttler Straße zu beobachten. An diesen Stellen ist das Rechtsvorbeifahren jedoch gestattet, weil der Radfahrstreifen mit seiner durchgezogenen Linie unterbrochen ist und zum Schutzstreifen wird. Hier sind die Bushaltestellen auf der Fuhlsbüttler Straße, sonstige Kreuzungen oder Einmündungen, Überfahrten zu Grundstücken oder der auslaufende Radfahrstreifen, der in einen Schutzstreifen übergeht, genannt. Diese Abschnitte stellen die gleiche Situation wie an den Einmündungen Fuhlsbüttler Straße / Redderplatz, Fuhlsbüttler Straße / Ilandkoppel und Fuhlsbüttler Straße / Schmuckshöhe dar, nur ist es dem Kraftfahrzeugführer dort aufgrund des Schutzstreifens erlaubt, an dem haltenden, links abbiegenden Kraftfahrzeug, rechts vorbeizufahren.

Mit der BV-Anfrage vom März 2015 erhielten die Kräfte des Polizeikommissariats 36 den Auftrag sowohl Verkehrsschauen als auch repressive Maßnahmen hinsichtlich des verbotswidrigen Überfahrens durchzuführen. Diese Maßnahmen und einzelne gebührenpflichtige Verwarnungen werden statistisch nicht erfasst.

2. Wie oft konnte diese Fehlverhalten in Sinne des § 49 Ordnungswidrigkeiten beobachtet werden?
Wie viele dieser Ordnungswidrigkeiten konnten geahndet werden?

Eine statistische Erhebung und Auswertung hinsichtlich der geahndeten Ordnungswidrigkeiten erfolgt nicht.

3. Kam es durch diese Fehlverhalten zu Unfällen?
Wenn ja, wie viele Personen bzw. Sachschäden sind hierdurch entstanden?

Am 01.12.2014 war der Umbau der Fuhlsbüttler Straße bis auf die Nebenanlagen weitestgehend abgeschlossen und die eingerichtete Einbahnstraßenführung wurde aufgehoben. Aufgrund der in der Drucksache geschilderten Problemstellung wurde von der örtlichen Straßenverkehrsbehörde des PK 36 von diesem Zeitpunkt bis zum 31.08.2016 eine Verkehrsunfallauswertung an den Knoten

- Fuhlsbüttler Straße / Redderplatz
- Fuhlsbüttler Straße / Ilandkoppel
- Fuhlsbüttler Straße / Schmuckshöhe

durchgeführt. Während des gesamten Zeitraumes sind **keine** Verkehrsunfälle in den 3 Knotenbereichen mit einer Radfahrerbeteiligung polizeilich registriert worden.

Es haben sich lediglich 2 Verkehrsunfälle im Einmündungsbereich Fuhlsbüttler Straße / Schmuckshöhe zwischen zwei Kraftfahrzeugen (ohne Radfahrerbeteiligung) ereignet.

Unfallort	Unfallzeit	Ursache	Gesamtschadenshöhe
Fuhlsbüttler Straße / Schmuckshöhe	03.11.2015, 15.45 h	Auffahren infolge Unachtsamkeit	Keine Verletzte 800,00 Euro
Fuhlsbüttler Straße / Schmuckshöhe	12.01.2016, 07.10 h	Fehler beim Abbiegen von der Fuhlsbüttler Straße in die Schmuckshöhe	Keine Verletzte 2.500,00 Euro

Die Verkehrsunfallauswertung korreliert mit den Erkenntnissen des PK 36, dass der Radfahrstreifen an diesen 3 Einmündungen zwar häufig verbotswidrig überfahren wird, aber die Stetigkeit der Führung des Radverkehrs auf der Fuhlsbüttler Straße und die gute Übersichtlichkeit des Straßenquerschnittes nicht zu Gefährdungen oder sonstigen Konflikten mit dem Radverkehr führt.

Weiterhin ist zu erwähnen, dass der LSBG in Absprache mit dem PK 36 veranlasst hat, dass im März 2015 auf den Radfahrstreifen in Höhe der Einmündungen und gegenüber den Einmündungen weitere Fahrradpiktogramme aufgebracht wurden, um die Aufmerksamkeit des Kraftfahrers abermals zu erhöhen und ihn zu sensibilisieren, die durchgezogene Linie des Radfahrstreifens in diesem Bereich nicht zu überfahren. An anderen Stellen in Hamburg mit ähnlichen Verkehrsverhältnissen lässt sich dieses Verhalten auch nicht regelhaft durch zusätzliche Maßnahmen verhindern. Im Rahmen der gesamtpolizeilichen Aufgaben stellt die Überwachung dieser Örtlichkeit und Ahndung der dortigen Verkehrsordnungswidrigkeiten keinen Schwerpunkt der polizeilichen Aufgaben dar.

Martina Lütjens, Christoph Ploß und Ekkehart Wersich.
CDU-Fraktion

:

Anlage/n:

Keine