



Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Bergedorf
Bezirksversammlung

Az. 641.00-07

Drucksachen-Nr. XIX/0536
22.02.2012

Anfrage

gem. § 27 Bezirksverwaltungsgesetz

- öffentlich -

der BAbg. Fleige, Lühr und von Podlewski, GAL-Fraktion

Beratungsfolge	am	Top
Bezirksversammlung Bergedorf	23.02.2012	7.5
Bezirksversammlung Bergedorf	26.04.2012	5.2

PLAST 9 (mit Antwort)

Sachverhalt/Fragen

In der Drucksache XIX/0465 war auf der Grundlage der Kriterien der PLAST 9 um Informationen (Referent) über einen evtl. möglichen Schutzstreifen gebeten worden. Abgelehnt wurde dieser Wunsch in der Drucksache XIX/0504 mit Kriterien einer Projektgruppe „Radfahrstreifen und Schutzstreifen“. Da stellt sich natürlich die Frage, welche Kriterien aktuell gelten.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Verwaltung:

1. Gilt die Aussage der PLAST 9 (Abschnitt 4, Blatt 7) noch, dass bei Verkehrsbelastungen von 10.000 bis 18.000 der Schutzstreifen empfehlenswert ist?
 - 1.1 Wenn ja, warum werden dann in der Drucksache XIX/0504 davon abweichend neue Bedingungen für eine Verkehrsbelastung von 10.000 Kfz. zugrunde gelegt?
2. Ist ein einseitig angelegter Schutzstreifen (PLAST 9, Abschnitt 4, Blatt 8) weiterhin zulässig?
3. Wird die in der PLAST 9 (Abschnitt 4, Blatt 9) geforderte Fahrgassenbreite von 4,5m weiterhin als ausreichend angesehen?
 - 3.1 Wenn ja, warum wird in der Drucksache XIX/0504 eine Fahrstreifenbreite von 4,0 m zuzüglich eines Sicherheitsstreifens zu den Parkbuchten für die Anlage von Schutzstreifen gefordert?
4. Radfahren auf der Fahrbahn ist in der Wentorfer Straße erlaubt. Bringt die Anlage eines Schutzstreifens mehr Sicherheit für Radfahrer?
5. Sind weitere Teile der PLAST 9 durch die Arbeit der Projektgruppe inzwischen modifiziert worden?
 - 5.1 Wenn ja, welche Teile der PLAST 9 sind modifiziert worden?
 - 5.2 Wo findet man als Abgeordneter die Modifikationen der PLAST 9 in schriftlicher Form?

Die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation hat zu den Fragen 1 – 3 und 5 der vorgenannten Anfrage am 20.03.2012 folgende Stellungnahme übermittelt: ...

„Die Realisierbarkeit eines Schutzstreifens auf der Südseite der Wentorfer Straße ist in der Stellungnahme der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) zu Drucksache XIX/0465 nicht mit den Kriterien der Projektgruppe „Radfahrstreifen und Schutzstreifen“ abgelehnt worden, sondern mit den in der PLAST 9 aufgeführten geometrischen Anforderungen. Der möglicherweise entstandene Eindruck, ausschließlich die in der Projektgruppe für deren Auftragsprogramm entwickelten Grundsätze würden die Prüfung eines Schutzstreifens in der Wentorfer Straße ausschließen, ist nicht richtig.

Dies vorausgeschickt, nimmt die BWVI zur Anfrage XIX/0536 wie folgt Stellung:

Zu 1.:

Ja, grundsätzlich gilt die Aussage der PLAST 9 noch. Eine Modifikation ergibt sich dadurch, dass im bundesweiten Regelwerk, den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), bei der Vorauswahl geeigneter Führungsformen Schutzstreifen bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 Km/h nur dann in Betracht kommen, wenn Radfahrstreifen oder bauliche Radwege aus anderen Gründen nicht geeignet sind.

Zu 1.1, 3. und 3.1:

Die Projektlenkungsgruppe „Radfahrstreifen und Schutzstreifen“, die aus Vertretern der Behörde für Inneres und Sport sowie der BWVI besteht, hat sich auf Basis der Straßenverkehrsordnung (StVO) und der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) im Rahmen ihres Auftrages für ein systematisches Vorgehen auf folgende Prüfungsgrundsätze bei der Anlage von Schutzstreifen mit einer Regelbreite von 1,50 m in Hamburg verständigt:

Für Straßenabschnitte, bei denen Kernfahrbahnbreiten zwischen 4,50 und 5,50 m zu erwarten sind, ist eine genauere Prüfung und Begründung erforderlich. Diese Maße werden nicht generell ausgeschlossen. Es besteht aber die Tendenz, dass mit zunehmender Kraftfahrzeug- (Kfz) und Schwerverkehrsbelastung die Realisierungschancen geringer werden. Für engere Fahrbahnen ist ein wesentliches Kriterium, wie häufig die Schutzstreifen durch den Kfz-Verkehr mitbenutzt werden müssen. Eine Festlegung auf Kfz-Zahlen wurde nicht getroffen. Straßen mit zu erwartender Kernfahrbahnbreite zwischen 4,50 und 5,50 m zwischen den Schutzstreifen können bis 10.000 Kfz/24 h in die Einzelfallprüfung gehen, darüber hinaus werden derzeit nur geringe Realisierungschancen gesehen.

Zu 2.:

Ja. Dadurch ergibt sich eine asymmetrische Fahrbahnaufteilung.

Zu 5. und 5.1:

Die PLAST 9 wird fortgeschrieben. Neben geänderten rechtlichen Rahmenbedingungen sollen auch technische Neuerungen aufgenommen werden, die eine umfangreiche Abstimmung mit den Trägern öffentlicher Belange erfordern. Da das Verfahren noch nicht abgeschlossen ist, können zum jetzigen Zeitpunkt keine inhaltlichen Aussagen gemacht werden.

Zu 5.2:

Die gültige PLAST ist im Internet unter der Adresse www.hamburg.de/plast allgemein zugänglich. In der Rubrik „Fachthemen der PLAST“ wurde dort auch eine „Vorabinformation zur Fortschreibung der PLAST 9“ veröffentlicht, in der die wichtigsten Anpassungen an verschiedene geänderte Regelwerke vorgestellt werden. Diese Vorabinformation soll von den Planungs- und Baudienststellen bereits angewendet werden, bis die überarbeitete PLAST 9 vorliegt. Das Auswahlverfahren zur Führungsform der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, das dort angesprochen und zitiert wird, ist aus urheberrechtlichen Gründen nicht in der Internetversion der Vorabinformation verfügbar. Es ist in der ERA 2010 enthalten, die im Fachhandel erhältlich ist.“

Zu 4.:

Die Behörde für Inneres und Sport hat zur Frage vier am 12.04.2012 folgende Antwort übermittelt:

„Bei der Anordnung von Verkehrszeichen jeder Art – einschließlich der Markierung von ...

Schutzstreifen – stützen sich Straßenverkehrsbehörden auf allgemeinverbindliches Bundesrecht, insbesondere die Straßenverkehrsordnung (StVO) sowie die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO). Die von der in Hamburg jeweils zuständigen Fachbehörde als oberste Straßenbaubehörde erstellten „Planungshinweise für Stadtstraßen“ (PLAST) sind dagegen ein verkehrstechnisches Regelwerk zur Steuerung der gesamten Straßenplanung in Hamburg. Sie richten sich damit an einen anderen Adressatenkreis und dienen einem anderen Zweck als das geltende Bundesrecht, an das die planungsumsetzenden Straßenverkehrsbehörden im Rahmen ihrer Zuständigkeit unmittelbar gebunden sind.

Dies voraus geschickt , wird die Frage vier wie folgt beantwortet:

Die Behörde für Inneres und Sport beantwortet hypothetische Fragen grundsätzlich nicht.“

Anlage/n:

ohne Anlagen