



Freie und Hansestadt Hamburg Bezirksversammlung Harburg

| | |
|--|---|
| Antwort/Stellungnahme gem. § 27 BezVG | Drucksachen-Nr.: 20-3384.01 Datum: 25.01.2018 |
|--|---|

| Beratungsfolge | | |
|----------------|----------------|-------|
| | Gremium | Datum |
| Öffentlich | Hauptausschuss | |

Antwort zur Anfrage AfD betr. Querung der B 73 zwischen NF66 und NF67

Sachverhalt:

Im Wortprotokoll der Sitzung des Stadtplanungsausschusses vom 26.6.2017 heißt es zum Bebauungsplanverfahren Neugraben-Fischbek 67 (Fischbeker Reethen) unter dem Punkt Erschließung lapidar: „Für die Querung der B 73 sind Lichtsignalanlagen an den Knotenpunkten vorgesehen. Keine Fußgänger- und Radfahrbrücke“. Das wurde von einem Vertreter der IBA auf der Sitzung des Quartiersbeirats Neugraben-Fischbek vom 7.11.2017 noch einmal bestätigt.

Aktuell besteht eine Verkehrsbelastung der B 73 von 40.000 Kfz/Tag. Die zusätzliche Belastung durch die neuen Wohngebiete (NF 65, NF 66 und NF 67) wird auf 10.000 Kfz/Tag geschätzt. Bis zur Fertigstellung der A 26 sind damit nach den vorliegenden Schätzungen rund 50.000 Kfz/Tag auf der B 73 zu erwarten. Durch die A26 wird eine Reduzierung um 10.000 Kfz/Tag auf der B 73 erwartet.

Es ist mit einer nicht unerheblichen Querung der B 73 von Fußgängern, Radfahrern und anderen nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer zu rechnen. Das gilt zum Beispiel für den Weg zu den Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel, den Besuch von Sportstätten, Kitas, Schulen, Spielplätzen, den Weg zu Naherholungsgebieten oder die Frequentierung von Nahversorgern und Ärzten.

Vor diesem Hintergrund fragen wir:

1. Wie viele Querungen der B73 von Fußgängern, Radfahrern und anderen nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern zwischen den Quartieren Fischbeker Heidbrook und Fischbeker Reethen werden erwartet?

1.1. Wie wird die Sicherheit der Fußgänger, Radfahrer und anderer nicht motorisierter Verkehrsteilnehmer bei der Querung der B73 an den Lichtsignalanlagen der Knotenpunkte bewertet, insbesondere die Sicherheit von Kindern und Personen mit körperlichen Einschränkungen?

1.2. Welche Erwartungen über die Häufigkeit von Verkehrsunfällen mit Fußgängern, Radfahrern und anderen nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern, die die B73 an den Lichtsignalanlagen an den Verkehrsknotenpunkten überqueren wollen, gibt es?

1.3. Wie viele Fußgänger, Radfahrer und andere nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer würden eine vorhandene Brückenquerung pro Tag voraussichtlich nutzen?

1.4. Ist der Einfluss geprüft worden, den eine Brücke für Fußgänger, Radfahrer und andere nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer über die B73 an dieser Stelle auf den Verkehrsfluss auf der B73 hätte?

1.4.1. Wenn nein, warum nicht?

1.4.2. Wenn ja, wie ist das Ergebnis?

2. Welche Entwicklung des Kfz-Verkehrs auf der B 73 wird in den nächsten Jahren durch den Einfluss anderer Faktoren, also mit Ausnahme des Einflusses der neuen Wohngebiete NF 65, NF66, NF67 und die A26, erwartet?

3. Wann (in welchem Jahr) wird der erwartete Effekt einer Entlastung der B 73 von 10.000 Kfz/Tag durch die A26 erwartet?

4. Warum ist der Bau einer Brücke für Fußgänger, Radfahrer und anderer nicht motorisierter Verkehrsteilnehmer zur Querung B73 nicht vorgesehen?

5. Was würde eine Brücke für Fußgänger, Radfahrer und anderer nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer zur Querung B73 kosten, die eine Nutzung gut bewältigen könnte, wie sie sich aus der Antwort auf die Frage 1.3. ergibt?

BEZIRKSVERSAMMLUNG HARBURG

Die Vorsitzende

25. Januar 2018

Die Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW) beantwortet die Anfrage der AfD-Fraktion (Drs. 20-3384) wie folgt:

Im Rahmen der Planungen des Wohngebiets Fischbeker Heidbrook (NF 66) wurde die Querung der B 73 in die Abwägung einbezogen.

Die zwei Signalanlagen zwischen den beiden Wohngebieten NF 66 und 67 werden so hergerichtet, dass sie eine verkehrssichere Querung für Fußgänger und Radfahrer ermöglichen. Zudem gibt es unmittelbar östlich von NF 66 eine weitere Fußgängerampel im Bereich der Sandbek-Siedlung bei der Straße An de Geest.

Die Buslinien im Bereich von NF 66 werden ergänzend eine gute und sichere Verbindung nach Norden zur S-Bahn, zur Schule Ohrsweg und den Kindertagesheimen sicherstellen.

Der Bau einer Brücke wurde frühzeitig zu Beginn der ersten Planungen von NF 66 geprüft. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten und planerischen Vorgaben hätte eine Brücke lediglich im östlichen Bereich des Wohngebiets im Anschluss an das zu erhaltende ehemalige Kasernengebäude und damit dezentral errichtet werden können. Damit wäre sie vermutlich für Fußgänger und Radfahrer wenig attraktiv gewesen. Ihr Bau wäre im Verhältnis zur erwarteten Frequenzierung unverhältnismäßig teuer geworden.

Erfahrungsgemäß präferieren Verkehrsteilnehmer zudem bei dem Bau einer Brücke parallel zur signalisierten Straßenquerung die ebenerdige Möglichkeit, da sie einen direkteren Zugang ohne großen Aufwand darstellt.

Zu den Fragen 1. bis 5. liegen der BSW darüber hinaus keine detaillierten Erhebungen bzw. Erkenntnisse vor.

gez. Rajski

f.d.R.

Hille