

## **Schriftliche Kleine Anfrage**

des Abgeordneten Gunnar Eisold (SPD) vom 25.3.2008

### **und Antwort des Senats**

**Betr.: Verkehrsführung des Nedderfeld als Vorbild für den Erdkampsweg in Fuhlsbüttel?**

*Wie aus Gesprächen vor Ort zu erfahren ist, soll eine dreispurige Führung des Erdkampswegs auf dem Abschnitt zwischen der Hummelsbütteler Landstraße und der Etzestraße nach dem Vorbild der Straße Nedderfeld konkret in der Vorbereitung sein und möglicherweise zeitnah umgesetzt werden.*

*Ich frage den Senat:*

1. *Wie haben sich die Verkehrsunfallzahlen am Erdkampsweg seit 2004 entwickelt (bitte nach Jahr und Unfallart angeben)?*

In der nachfolgenden Tabelle ist die jährliche Unfallbelastung im Erdkampsweg seit 2004 für den Abschnitt zwischen Hummelsbütteler Landstraße und Etzestraße (einschließlich der Kreuzungen) dargestellt.

<b>Verkehrsunfälle mit:</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>
Getöteten	0	0	0	0
Schwerverletzten	1	0	0	1
Leichtverletzten	8	4	8	5
schwerem Sachschaden	1	1	1	0
leichtem Sachschaden	37	39	40	44
<b>Gesamt</b>	<b>47</b>	<b>44</b>	<b>49</b>	<b>50</b>

2. *Warum wird gegebenenfalls eine Dreispurigkeit des Erdkampswegs als bessere Lösung für die bestehenden Verkehrsprobleme gegenüber einer Realisierung des von den kommunalen Gremien – nach Vorbereitung durch die damalige Baubehörde – vor 2001 bereits beschlossenen Umbaus des Erdkampswegs angesehen?*

Der genannte Abschnitt des Erdkampsweges ist von zahlreichen Einzelhandelsgeschäften gesäumt und verfügt über jeweils einen überbreiten Fahrstreifen je Richtung. Es sind zahlreiche Parkstände am Fahrbahnrand und diverse Grundstückszufahrten unter anderem zu Parkplätzen von Verbrauchermärkten vorhanden. Der Straßenraum ist uneinheitlich strukturiert. Die Verkehrssituation im Straßenraum ist aufgrund der vielfältigen zum Teil konkurrierenden Nutzungen und Fahrbeziehungen häufig unübersichtlich.

Unfallträchtige Verkehrssituationen entstehen insbesondere durch

- Konflikte zwischen dem Durchgangsverkehr und an den Grundstückszufahrten ein- und ausfahrender Fahrzeuge,
- Parksuchverkehr mit Rückstaus, Auffahrunfällen und seitlichen Kollisionen,
- die zahlreichen Querungen von Fußgängern abseits der signalisierten Knotenpunkte,
- Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern auf den Nebenflächen,
- Sichtbehinderungen durch ordnungswidrig geparkte Fahrzeuge.

Zur Reduzierung der Verkehrsunfälle und Minderung der Unfallgefahren hat die Unfallkommission nach Auswertung des Verkehrslagebildes und eingehender Analyse der Unfalllage in 2007 entschieden, den Verkehrsraum im Erdkampsweg klarer zu strukturieren und die vorhandenen Verkehrsströme neu zu ordnen. Dazu werden unter anderem in der Fahrbahnmitte wechselseitig separate Abbiegefahrestreifen eingerichtet, die von Mittelinseln für querende Fußgänger eingefasst und den durchgehenden Fahrestreifen abgegrenzt werden. Die Lage der Bushaltestellen wird den Standorten der Querungshilfen angepasst. Das Stellplatzangebot wird nicht eingeschränkt. Die erforderlichen Baulichkeiten und Markierungen werden im Rahmen eines Versuchs zunächst provisorisch hergestellt, um gegebenenfalls erforderliche weitere Anpassungen an die vorhandenen Verkehrsbedürfnisse zu ermöglichen. Zur Reduzierung des Konfliktpotentials auf den Nebenflächen wird im Rahmen des Versuchs auch die Radwegebenutzungspflicht aufgehoben. Über die endgültige bauliche Umgestaltung soll nach einem angemessenen Erprobungs- und Beobachtungszeitraum von mindestens einem Jahr entschieden werden. Eine „Dreispurigkeit“ wird mit den Maßnahmen zur Unfallbekämpfung im Erdkampsweg nicht geschaffen.

Die jetzige kostengünstige Baumaßnahme dient vordringlich der Verbesserung der Verkehrssicherheit. Die Planungen vor 2001 verfolgten das Ziel, den Erdkampsweg in ganzer Länge durch umfangreiche kostenintensive bauliche Maßnahmen des gesamten Straßenquerschnittes umzugestalten, um Verbesserungen des Wohnumfeldes zu erreichen. Eine Umsetzung der damaligen Planung nur in diesem Teilabschnitt ist nicht sinnvoll hinsichtlich des Zieles der Verbesserung der Verkehrssicherheit.

3. *In welchem Zeitabschnitt sollen die Baumaßnahmen durchgeführt werden? Welche Beeinträchtigungen der Verkehrsführung ergeben sich daraus?*

Die Baumaßnahme soll noch vor Beginn der Sanierung der Glashütter Landstraße (siehe Drs. 19/59) im 2. Quartal 2008 durchgeführt werden. Die Bauzeit beträgt circa 14 Tage. Beeinträchtigungen des Verkehrs werden kaum auftreten.

4. *Welche Veränderungen sind für den fließenden Verkehr, den ruhenden Verkehr, ÖPNV, Radfahrer und Fußgänger vorgesehen?*

Siehe Antwort zu 2.

5. *Wird eine Querungshilfe im Straßenabschnitt zwischen der Hummelsbütteler Landstraße und der Etzestraße geschaffen, wenn ja welche, wenn nein, warum nicht?*

Es werden zwei Querungshilfen in Höhe der Hausnummern 33 und 43 für Fußgänger eingerichtet.

6. *Welche Kosten werden für den Umbau voraussichtlich anfallen, und woraus werden diese bestritten?*

Die Kosten werden auf etwa 50.000 Euro geschätzt und aus dem Haushaltstitel 06.0.6300.741.01 (Ziffer 2) „Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit“ finanziert.

7. *Besteht eine zeitliche Abhängigkeit der Maßnahme mit der geplanten Sanierung der Glashütter Landstraße, wenn ja, welche? Wann wird mit der Sanierung der Glashütter Landstraße begonnen?*

Die Baumaßnahme soll noch vor Beginn der Sanierung der Glashütter Landstraße (siehe Drs. 19/59) im 2. Quartal 2008 durchgeführt werden. Die Bauzeit beträgt circa 14 Tage. Beeinträchtigungen des Verkehrs werden kaum auftreten.