

Stellungnahme des Bezirksgruppe Altona des ADFC Hamburg e.V. zur Straßenverkehrstechnischen Planung Maßnahme: Projekt 12605 Veloroute 14 Elbgaustraße

Wir begrüßen die Planung zur Elbgaustraße als Teil der Veloroute 14. Durch das Veloroutenkonzept soll es Radfahrern und Radfahrerinnen ermöglicht werden, sich schnell und sicher durch die Stadt zu bewegen.

Im Folgenden nehmen wir Stellung zu Details der Planung. Vorab möchten wir darauf hinweisen, dass leider in dieser Planung nicht Bezug auf Schulwege genommen wurde. Außerdem wurde es versäumt, die Anzahl der Radfahrer*innen, Fußgänger*innen und der Fahrgäste an den einzelnen Bushaltestellen und insbesondere am Knotenpunkt S-Bahnhaltestelle Elbgaustraße zu ermitteln.

In der Planung fehlt die Angabe, wann die angegebenen MIV-Zahlen ermittelt wurden. Des Weiteren fehlt die Angabe, welchen Anteil der Schwerlastverkehr dabei einnimmt. Diese ermittelten Zahlen bedürfen der weiteren Bewertung, da davon auszugehen ist, dass der MIV aufgrund von Homeoffice und Bewohnerparken künftig zurückgehen wird. Außerdem muss der Klimaschutzplan der Stadt Hamburg berücksichtigt werden, der eine Stärkung des Umweltverbunds und eine Reduzierung der MIV-Fahrten um ca. 50% vorsieht, dies muss eine deutliche Umverteilung des Straßenraums zugunsten des Umweltverbunds nach sich ziehen.

Die Elbgaustraße hat für den Radverkehr sowohl eine hohe lokale als auch eine hohe übergeordnete Bedeutung. Sie stellt ein Bindeglied zwischen mehreren Stadtteilen in Hamburgs Nordwesten (Eidelstedt, Niendorf, ...) und Schleswig-Holstein (Halstenbek) mit den Elbvororten dar und ist in dieser Funktion ohne Alternative. Entsprechend großzügig sollten die Radverkehrsanlagen dimensioniert sein. Überholvorgänge zwischen Radfahrer*innen sollten bequem und sicher möglich sein, auch mit Lastenrädern und Kinderanhängern. Da die räumliche Situation zwischen Luruper Hauptstraße und Spreestraße überwiegend großzügig bemessen ist, sollte eine Breite nicht unter 2,50 m für die Radverkehrsanlagen realisiert werden.

An Ein- und Ausfahrten von Grundstücken sowie an Querungen von Nebenstraßen sollte der Radweg, wenn er als Hochbordradweg geführt wird, auf einer Ebene geführt werden, alle Einmündungen sollten so umgestaltet werden, dass die Kurvenradien dahin gehend angepasst werden, das abbiegende Kfz ihre Geschwindigkeit reduzieren müssen.

Es ist überall eine getrennte Signalisierung für den Rad- und Fußverkehr vorzusehen, da die Räumzeiten sehr unterschiedlich sind und der Radverkehr sonst unnötig ausgebremst wird.

Derzeit gibt es auf der Elbgaustraße (bis auf den ersten Abschnitt) keine Radwegbenutzungspflicht. Dies sollte beibehalten werden, damit Radfahrende, die zügig unterwegs sein möchten, weiterhin die Wahlfreiheit haben, die Fahrbahn nutzen zu können.

Es stellt sich generell die Frage, inwieweit die Elbgaustraße als Teil des Rings 3 für den übergeordneten Verkehr weiterhin bereitstehen muss oder ob die in Zukunft verminderten Kfz-Verkehre auf die parallel verlaufende Autobahn verlagert werden können. Angesichts dessen, dass der Verkehrsentwicklungsplans der Stadt Hamburg z. Zt. eine Überarbeitung erfährt, wäre zwingend zu überlegen, ob die Elbgaustraße, die in den 50iger Jahre des letzten Jahrhunderts

zum Ring 3 zugeordnet wurde, diese Aufgabe weiterhin erfüllen muss.

Im Bereich der Kita (Elbgaustraße 172) und des Behindertenheims (Lüttkamp 141) muss zwingend Tempo 30 angeordnet werden. Für die gesamte Elbgaustraße ist Tempo 30 aufgrund starker Schüler*innenverkehre sinnvoll.

Auch wenn die Bezirksgrenze zwischen Altona und Eimsbüttel Höhe Fangdieckstraße verläuft, haben wir einige Anmerkungen zu dem sich anschließenden Bereich. Wir möchten anregen, die Elbgaustraße ab Spreestraße bis mindestens Weidplan als einen einheitlichen Bereich zu betrachten und entsprechend zu planen. Wir gehen davon aus, dass eine Temporeduzierung des MIV von den Verkehrsteilnehmer*innen besser eingehalten wird, wenn eine größere Zone mit Tempo 30 oder 20 ausgeschildert wird, als wenn es sich nur um einen kleinen Abschnitt handelt. Der uns angesprochene Bereich umfasst auf einer Strecke von ca. 400 Metern ein Einkaufszentrum, die Querung des Radschnellwegs, die Autoverladestation und die S-Bahn Station mit diversen Bushaltestellen. Hier muss die Verkehrssicherheit zwingend höher bewertet werden als eventuelle Fahrzeitverlängerungen der Buslinien.

Die folgenden Nummerierungen wurden dem Erläuterungsbericht entnommen, hier unsere Anmerkungen nun im Detail:

2.7.1 Knotenpunkt Farnhornweg

Es ist nicht angemessen, die Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts einseitig am Kfz-Verkehr auszurichten. Diese einseitige Bevorzugung generiert motorisierten Verkehr. Die Veloroute 14 muss so gestaltet werden, dass ein Umstieg vom Pkw auf das Rad attraktiv wird, somit ist eine Verringerung der Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr hinzunehmen.

Die zusätzliche Signalisierung für die Kfz-Rechtsabbiegespur behindert den Radverkehr, da beim Überqueren der Elbgaustraße ein zusätzlicher Ampelstopp erfolgt. Die Aufstellflächen auf der dreieckigen Verkehrsinsel sind nicht ausreichend. Die ganze Situation dort ist unübersichtlich und gefährlich.

Die freien Rechtsabbieger für den Radverkehr müssen an der gesamten Kreuzung erhalten bleiben, insbesondere auch beim Abbiegen von der Elbgaustraße in den östlichen Farnhornweg und vom westlichen Farnhornweg in die Elbgaustraße.

Für den Rad- und Fußverkehr ist eine getrennte Signalisierung vorzusehen, da die Räumzeiten stark unterschiedlich sind. Es ist in jeder Phase eine Grünsignalisierung ohne gesonderte Anforderung vorzusehen.

Da diese Kreuzung ein Unfallschwerpunkt ist, sollten die Kfz-Rechtsabbieger getrennt / konfliktfrei vom Fuß- und Radverkehr signalisiert werden. Dies kann erreicht werden, indem die Fahrspur für den Rechtsabbieger ausreichend lang ist, so dass es zu keinen Rückstau in die Geradeaus-Fahrspur des Kfz-Verkehrs kommt. Der Fuß- und Radverkehr kann dann zeitgleich zusammen mit dem Kfz-Geradeausverkehr, bzw. Linksabbieger signalisiert werden. Die notwendige Fahrspur für den Kfz-Rechtsabbiegeverkehr, kann von der zweispurigen Linksabbiegespur abgenommen werden.

2.7.2 Knotenpunkt Lüttkamp / Langbargheide

Sowohl der Lüttkamp als auch die Langbargheide sind Wohnstraßen mit Tempo 30. Dementsprechend müssen die Kurvenradien angepasst werden, um die Abbiegegeschwindigkeit des MIV zu reduzieren und die Einmündungen schmaler gestaltet werden. Am Lüttkamp ist eine Fahrspur je Richtung für Kfz ausreichend, eine Verbreiterung als Abbiegespur wird dort nicht benötigt. Eine Aufpflasterung ist auch hier sinnvoll, insbesondere im Hinblick auf die Barrierefreiheit für das benachbarte Behindertenheim. Es muss eine gefahrlose Haltemöglichkeit für den Fahrdienst des Behindertenheims (Lüttkamp 141) vorgesehen werden, damit der Radweg nicht als Haltemöglichkeit missbraucht wird.

Einmündung Spreestraße

Die Grünphase für den Radverkehr ist zu kurz und die Rotphase erheblich zu lang. Hier muss eine komfortablere Lösung gefunden werden, die schnelleres Vorankommen ermöglicht.

An dieser Einmündung gibt es sehr häufig Rotlichtverstöße des Kfz-Verkehrs, eine dauerhafte Überwachung (Blitzerampel) wäre hier sinnvoll.

Der Bereich Spreestraße/Fangdieckstraße ist sehr stark von Schüler*innen des Goethegymnasiums und des Bildungshauses Lurup frequentiert, daher ist auch hier Tempo 30 notwendig.

2.7.3 Einmündung Fangdieckstraße

Die Fangdieckstraße ist eine beliebte Strecke für Kfz-Schleichverkehre, das macht die Einmündung gefährlich (Unfallschwerpunkt). Hier wäre es zu überlegen, ob ein Modalfilter in der Fangdieckstraße am Ende des Wohngebiets (Bezirksgrenze / Ecke Rispenweg) diese Schleichverkehre unterbinden kann. Der Linksabbieger könnte entfallen, damit auch eventuelle Rückstaus auf der Fahrbahn.

Der künftige Radschnellweg quert hier die Elbgaustraße, wir schlagen eine diagonale Querung vor, das verkürzt den in der Planung angedachten Zwei-Richtungs-Verkehr. .

Der Bereich zwischen Einkaufszentrum und Fangdieckstraße würde sich besonders für eine Art Shared-Space-Zone eignen, bei der der bereits vorhandene Platz über die Straße weitergeführt wird und die Kfz-Fahrspuren nur mit moderaten Elementen der Verkehrsführung z.B. Einfassung mit Pollern u.ä. zum sonstigen Platz abgegrenzt wird.

Bahnunterführung

Hier ist wegen der sehr beengten Platzverhältnisse die Geschwindigkeit von aktuell Tempo 30 auf zukünftig Tempo 20 zu reduzieren, damit würden mehr Radfahrer*innen von der Servicelösung Abstand nehmen und die Fahrbahn nutzen, so dass der schmale Gehweg ausschließlich den Fußgänger*innen zur Verfügung steht. Wegen der leider oft zu beobachtenden Geschwindigkeitsüberschreitungen des MIV ist eine stationäre Geschwindigkeitsüberwachung in beide Richtungen vorzusehen. Alternativ ist eine einspurige Führung des Kfz-Verkehrs mit Signalisierung (inkl. Busvorrangsschaltung) – vergleichbar mit der Unterführung in Halstenbek – zu prüfen.

2.7.4 S-Bahn- und Bushaltestelle Elbgaustraße

An der S-Bahn-Station wird direkt am Tunnelmund eine Querung für den Radverkehr benötigt, da es nur am Zugang Weidplan einen Aufzug gibt, über den die S-Bahn mit dem Fahrrad erreicht werden kann. Der gesamte Bereich sollte ebenfalls in eine Art von shared-space umgewandelt werden und der Fußverkehr sollte in allen Richtungen gleichzeitig grün erhalten. Dies würde die jetzige Situation entspannen, bei der Fahrgäste der S-Bahn versuchen, auf schnellstem Weg zu der Bushaltestelle (Richtung Süden) zu gelangen. Eine bessere Querung würde auch Menschen mit Sehbehinderung und Mobilitätseingeschränkten helfen.

Die Straße Weidplan sollte über einen Modalfilter vom Bahnhofsvorplatz abgebunden werden, so würde sich der private Kfz-Verkehr über den Vorplatz der S-Bahnstation auflösen.

Wir würden uns freuen, wenn unsere Anmerkungen Ihre Beachtung finden und bitte kommen Sie gerne auf uns zu, wenn Sie Fragen zu dieser Stellungnahme haben. Da wir ehrenamtlich für den ADFC arbeiten, erreichen Sie uns am besten per email unter altona@hamburg.adfc.de .

Herzlichen Dank

