

Stellungnahme des ADFC Hamburg zur 1. Verschickung Schlüterstraße und Hartungstraße (Veloroute 3)

1 Allgemeines

Der ADFC Hamburg begrüßt den Umbau der Veloroute 3 im Bereich Hartungstraße und Schlüterstraße grundsätzlich. Positiv hervorheben möchten wir, dass die Planung in Zukunft eine deutlich übersichtlichere und sicherere Verkehrssituation in dem Bereich erwarten lässt. Außerdem begrüßen wir sehr, dass in der Hartungstraße das Kleinsteinpflaster auf der Fahrbahn durch Asphalt ersetzt wird.

2 Stellungnahme zur vorliegenden Planung

2.1 Gehwegüberfahrten an Nebenstraßen geben nicht eindeutig die Vorfahrtssituation wieder

An den Gehwegüberfahrten von angeschlossenen Nebenstraßen ist nicht eindeutig zu erkennen, ob hier Rechts vor Links gilt oder die Fahrradstraße bevorrechtigt ist. Dies sollte baulich dahingehend geändert werden, dass der durchgehende Bordstein möglichst gerade und ohne Verschwenkungen oder Kurven in Richtung der Nebenstraße geführt wird, so dass auf ersten Blick klar, wie die Vorfahrtssituation ist.

2.2 Einmündung der Moorweidenstraße

Bei der Einmündung der Moorweidenstraße, die anscheinend laut Plan nicht umgebaut werden soll, ist ebenfalls nicht eindeutig zu erkennen, ob die Fahrradstraße hier Vorfahrt erhält oder Rechts vor Links gelten soll. Hier sind aus unserer Sicht eine Bevorrechtigung der Schlüterstraße und eine eindeutige bauliche Vorfahrtsregelung geboten.

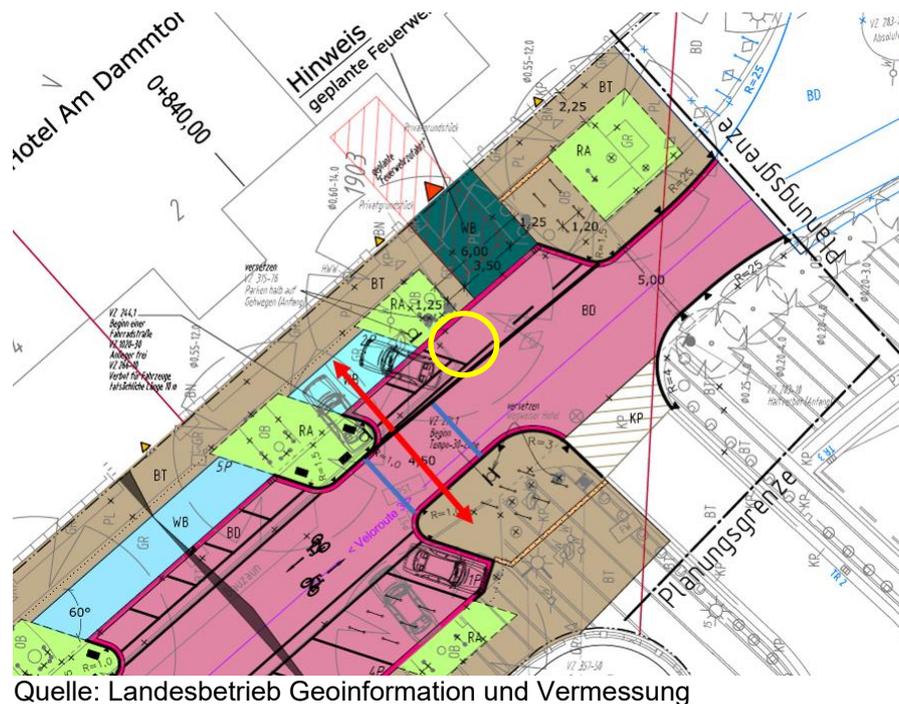
2.3 Schmale Einfahrbereiche in den Bereich vor der Universität

Auf Höhe der Binderstraße und der Johnsallee sind nur etwa 3 m breite Fahrbahnen vorgesehen, obwohl hier durch die Parkplätze regelmäßig Gegenverkehr durch Kfz vorkommt. Eine Begegnung Rad-Kfz ist so nicht möglich und könnte zu gefährlichen Situationen führen. Auch wenn der Bereich vor der Universität erst später umgebaut wird, sollten die Einmündungsbereiche bereits zumindest provisorisch aufgeweitet werden.

2.4 Beginn der Fahrradstraße

Auf Höhe der Schlüterstraße 2 (Hotel Am Dammtor) sollte der Beginn der Fahrradstraße durch eine Aufpflasterung baulich verdeutlicht werden. Dadurch soll die Aufmerksamkeit der Kfz-Fahrenden für die Besonderheiten einer Fahrradstraße gesteigert werden. Die Einhaltung des Geschwindigkeitsniveau einer Fahrradstraße wird durch die Aufpflasterung baulich unterstützt.

Die Aufpflasterung bietet außerdem die Gelegenheit eine Querungsmöglichkeit für Fußgänger einzurichten, die an dieser Stelle bisher fehlt (s. roter Pfeil in der Skizze). Zugleich sollte die Fläche vor dem Baum (gelber Kreis in der Skizze) gegen Falschparken baulich gesichert werden, so wie bei allen anderen Bäumen in der Planung auch vorgesehen. In Zusammenhang mit der Aufpflasterung könnte allerdings gleich der Bordstein auf gesamter Länge, wie in der Skizze mit der schwarzen Linie gezeigt, vorgezogen werden. So entstünde ausreichend Platz für die Querungsmöglichkeit und weitere Fahrradstellplätze (s. Punkt 2.7).



Quelle: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung

2.5 Gehwegbreite in der Hartungstraße: Längsparker statt Schrägparker

Der nördliche Gehweg in der Hartungstraße ist auf fast gesamter Länge schmäler als das Regelmaß von 2,65 m laut ReStra, das für den Begegnungsfall zwei mobilitätseingeschränkter Personen erforderlich ist. Auf der Informationsveranstaltung im Wilhelm-Gymnasium wurde die Gehwegbreite von einem Anlieger ebenfalls bemängelt.

Wenn in der Hartungstraße nur Längsparkplätze (statt teilweise Schrägparkplätze) vorgesehen werden, sollte es aus unserer Sicht möglich sein, den nördlichen Gehweg zu verbreitern. Auch der Gehweg auf der Südseite gewinnt dadurch. Durch eine andere Anordnung der Fahrradstellplätze auf der Südseite könnte dieser Vorschlag sogar (fast) ohne Entfall von Kfz-Stellplätzen gegenüber heute möglich sein. Längsparkplätze sind darüber hinaus sicherer beim Ausparken für dahinter bzw. daneben fahrende Radfahrende.

Zusätzlich könnte die Reihe der Längsparker unterbrochen werden, um den Gehweg punktuell zu verbreitern, z. B. insbesondere für die ansässige (Außen)gastronomie und Geschäftsauslagen, aber auch als weitere Querungsmöglichkeit der Straße und für einzelne Fahrradstellplätze.

2.6 Falschparken in der Hartungstraße baulich unterbinden

In der Hartungstraße ist auf der Südseite eine Lieferzone in Längsanordnung vorgesehen. Der Gehweg, der in diesem Bereich sowieso punktuell schon sehr schmal ist, sollte durch Poller, Steine oder Fahrradstellplätze von Falschparkern freigehalten werden, die dort schräg parken wollen.

2.7 Fahrradstellplätze

Es ist zu begrüßen, dass die Anzahl der Fahrradabstellplätze deutlich erhöht wird. Durch die hohe Wohndichte, die Universität und weiteren Zielen ist der Bedarf unserer Einschätzung nach bereits heute höher als die 130 geplanten Stellplätze in der Schlüterstraße. Mit weiter steigendem Bedarf ist entlang einer ausgebauten Veloroute zu rechnen. Für Kfz werden gleichzeitig 246 Stellplätze vorgesehen. Daher sollten hier an geeigneten Stellen weitere Fahrradstellplätze vorgesehen werden.

Ansprechpartner:

Simon Brauer
ADFC Hamburg, Bezirksgruppe Eimsbüttel
eimsbuettel@hamburg.adfc.de