

ADFC Hamburg/Bezirksgruppe Wandsbek

Hamburg, 12.01.2020

an die Mitglieder des
Regionalausschuss Bramfeld-Steilshoop-Farmsen-Berne

Sehr geehrte Damen und Herren,

in den vergangenen Wochen haben wir mit unterschiedlichen Beteiligten der Planung Leeschenblick Kontakt aufgenommen. Mit der Idee, dort einen Kfz-Parkstreifen und Schutzstreifen für den Radverkehr einzurichten sind wir überhaupt nicht zufrieden. Das wollen wir Ihnen hiermit erläutern.

Sachstand heute:

Es gibt zwei Jahrzehnte alte Radfahrstreifen und eine überbreite Kernfahrbahn. Auf dieser wird regelwidrig geparkt. Nach unseren Informationen hat sich die Polizei bemüht, bei Anwohner*innen und durch Kontrollen für Abhilfe zu sorgen. Nachhaltig habe man das nicht durchsetzen können.

Erste Verschickung zur Umgestaltung des Leeschenblicks (2/2018):
Mit folgenden Maßen wurde geplant (Nord nach Süd):

2,15 m Radfahrstreifen
7,59 m für zwei Fahrstreifen
2,15 m Radfahrstreifen

Bei dieser Planung wäre zu erwarten gewesen, dass sich an der Falschpark-Situation kaum etwas ändern würde.

Weiteren Planungsstufe (8/2018):

Zu diesem Zeitpunkt enthält der Plan (Nord nach Süd):

2 m Kfz-Parkstreifen
0,5 m Sicherheitstrennstreifen
1,75 m Schutzstreifen
6 m Kernfahrbahn (ohne Mittellinienmarkierung)
1,75 m Schutzstreifen.

Sollte diese Planung umgesetzt werden, hielten wir das für ein Armutszeugnis der Wandsbeker Verkehrspolitik. Mit der Begründung, man komme gegen Falschparker nicht an, wird die für den Radverkehr sicherste Lösung nicht gewählt, sondern eine, die als deutlich weniger sicher einzustufen ist:

- Der nördliche Schutzstreifen wird durch Kfz, die über den Parkstand hinaus im Sicherheitstrennstreifen parken, zu einem großen Teil im Bereich plötzlich geöffneter Türen liegen.
- Schutzstreifen werden deutlich häufiger von Kfz-Führer*innen überfahren, als Radfahrstreifen (auch wenn beides grundsätzlich unzulässig ist).
- Gegenüber der heutigen Situation wird der Streifen schmaler sein - die Verkehrssicherheit sinkt durch geringere Überholabstände Auto-Fahrrad.

Im Vorfeld wurde uns aus Politik und Verwaltung vermittelt, dass man nur die Möglichkeit sehe zwischen

- Radfahrstreifen in Kombination mit nicht zu kontrollierendem Falschparken oder
- Kfz-Parkstreifen mit den dann schmalere Schutzstreifen.

Das sind aber nicht sämtliche möglichen Alternativen. Die Frage ist: Wollen wir hier die Straße so gestalten, dass der Radfahrer*innen sichere Radfahrstreifen haben **und** das Parken wirksam unterbunden wird?

Wie könnte dann also die Planung aussehen?

Üblicherweise führen Baumstandorte oder vorhandene legale Parkplätze im Rahmen einer Straßenplanung zu "Kompromissen" zu Lasten des Radverkehrs. Das ist im Einzelfall verständlich. Im Leesehenblick haben wir den seltenen Fall, dass weder Baumverlust noch der Abbau legaler Parkplätze nötig wären, um Radfahrstreifen mit mindestens Regelbreite herzustellen, da der Platz dafür ausreicht. Es handelt sich obendrein um eine Veloroute, auf der Hamburg also mit dem höchsten Standard bauen will, den die Stadt für den Radverkehr bereithält. Das wären in dieser Straße z. B. beidseitige Radfahrstreifen mit mindestens Regelbreite.

Es ist möglich, die Straße dabei so zu gestalten, dass das regelwidrige Parken weitestgehend unterbleibt und der Radverkehr trotzdem die größtmögliche Sicherheit bekommt. Andere Straßen in Hamburg belegen, dass dies geht.

Die Kernfahrbahn wäre dann so schmal zu gestalten, dass niemand auf die Idee kommt, darauf legale Parkmöglichkeiten zu vermuten. Eine beispielhafte Aufteilung könnte damit so aussehen:

- 2,55 m Radfahrstreifen
 - 0,6 m doppelte Linie
 - 5,5 m Kernfahrbahn
 - 0,6 m doppelte Linie
 - 2,55 m Radfahrstreifen
- (Eine Skizze dieser Aufteilung befindet sich im Anhang).

Vom Bezirksamt hörten wir den Einwand, dass Autofahrer*innen ja den Radfahrstreifen überfahren könnten. Das ist allerdings eher nicht zu erwarten, wenn die Kernfahrbahn durch die genannte Planung frei bleibt. Außerdem darf das mögliche Fehlverhalten einzelner Autofahrer*innen nicht dazu führen, dass eine sehr gute und

sehr sichere Radverkehrsplanung (breite Radfahrstreifen) zu Gunsten einer sehr viel schlechteren Planung (schmalere Schutzstreifen) verworfen wird.

Die Doppellinie ist in Hamburg noch selten, kann sich aber zur Verdeutlichung des Sicherheitsabstand anbieten, wie das Beispiel Rugenfeld zeigt:

<https://hamburg.adfc.de/verkehr/themen-a-z/radfahrstreifen-und-schutzstreifen/radfahrstreifen-und-schutzstreifen-beispiele/radfahrstreifen-im-rugenfeld/>

Sollte sich allerdings nach dem Umbau herausstellen, dass - entgegen unseren Erwartungen - der Radfahrstreifen im Leeschenblick mit Kfz befahren wird, könnten trennende Elemente innerhalb der o. g. doppelten Begrenzungslinien zwischen Radfahrstreifen und Kernfahrbahn ergänzt werden. Z. B. eine Reihe von Pollern (wie es z. B. in Berlin inzwischen gemacht wird) oder auch Inseln im Längsverkehr - Beispiele aus Hamburg siehe hier: <https://hamburg.adfc.de/verkehr/themen-a-z/gute-beispiele/inseln-im-laengsverkehr/>

Wie der Straßenquerschnitt im Detail aussehen sollte, dazu werden sich die Planer*innen Gedanken machen und in der Planabstimmung kann eine gute Lösung im Detail gefunden werden. Der grundsätzliche Ansatz sollte aber sein: Wir planen mit beidseitigen breiten Radfahrstreifen und einer im Vergleich zu heute deutlich schmaleren Kernfahrbahn.

Wir erinnern abschließend daran, dass im Koalitionsvertrag von SPD und Grünen für den nördlichen Abschnitt der Fabriciusstraße eine Fahrradstraße geprüft werden soll. Gute Radverkehrsbedingungen im Leeschenblick wären dazu die geeignete Fortsetzung.

Gruß

Anlage:

Skizze Leeschenblick_Streetmix_v2.jpg

