

Hamburg, 10.11.2019

An die Bezirksversammlung Wandsbek
bezirksversammlung@wandsbek.hamburg.de

Kopie an
strassenplanung@wandsbek.hamburg.de
info.hamburg@sweco-gmbh.de

Fahrradstraße Hasselbrookstraße

Auf der Sitzung des Mobilitätsausschusses am 30.10.19 wurden im wesentlichen vier Argumente gegen das Einrichten einer Fahrradstraße/Anlieger frei für die Hasselbrookstraße genannt. Leider ist auf den Sitzungen des Mobilitätsausschusses in Wandsbek für den Bürger/die Bürgerin keine Möglichkeit gegeben, sich an der Diskussion zu beteiligen. - Die Fragemöglichkeit am Anfang und am Ende der Sitzung sind kein Ersatz. Daher kommen unsere Einwände nun schriftlich:

1) Argument der Planer und der Politik: Würde man die Hasselbrookstraße als Fahrradstraße/Anlieger frei widmen, so müssten die Stellplätze neu geordnet und offiziell markiert werden. Danach müsse umfangreich die Anleiterbarkeit neu nachgewiesen werden. Das sei nicht leistbar, denn angesichts der inzwischen sehr großen Bäume und beengten Verhältnisse sei diese Zugänglichkeit für die Feuerwehr bekanntermaßen nicht gegeben.

unsere Erwiderung:

Sollte wirklich die Anleiterbarkeit heute nicht gewährleistet sein, so muss jetzt vollkommen unabhängig von einer Fahrradstraßenlösung gehandelt werden, um dem Brandschutz zu genügen und die Bewohner*innen der Hasselbrookstraße zu schützen. Ein Fahrradstraße einzurichten, spräche dem dann nicht mehr entgegen.

Sollte die Anleiterbarkeit entgegen den Aussagen nun doch gewährleistet sein, ist die problematische Anleiterbarkeit als Argument gegen die Fahrradstraße ohnehin hinfällig.

2) Argument der Planer und der Politik: Mit einer Fahrradstraße/Anlieger frei kämen die Anlieger*innen der an die Hasselbrookstraße angrenzenden Straßen nicht mehr an ihre Ziele. Insbesondere das Linksabbiegeverbot aus der Wandsbeker Chaussee wurde hier als Hinderungsgrund genannt.

unsere Erwiderung:

Es ist in vielen Straßen Hamburgs so, dass sie nicht aus allen Richtungen über jede angrenzende Straße mit dem Kfz zu erreichen sind. Es wäre daher auch in diesem Gebiet keine Besonderheit, wenn man z. B. nur aus der Wandsbeker Chaussee nach rechts abbiegend die Straße erreicht, in der das Ziel liegt. Städte, die bei der Reduzierung des Autoverkehrsanteils im Modal Split besonders erfolgreich sind, setzen bewusst dieses Instrument der "etwas umständlichen Erreichbarkeit" von Stadtbezirken zur Steuerung ein. In der Folge wird nämlich auf manche Autofahrt verzichtet und ein umweltfreundliches Verkehrsmittel gewählt. Trotzdem bleibt jedes Ziel weiterhin mit dem Auto erreichbar, was besonders für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen wichtig ist.

Für einzelne Straßen, die nicht anders als über Hasselbrookstraße angefahren werden können, lassen sich ebenfalls Lösungen finden.

Eine vergleichbare Diskussion hat es im Vorfeld für die Straße Bellevue gegeben. Dort wird nun ein Abschnitt mit Fahrradstraße/Kfz frei beschildert, so dass die Anlieger auch die Scheffelstraße erreichen können. Hinter der Scheffelstraße steht dann die Verkehrszeichenkombination Fahrradstraße/Anlieger frei/ Linienverkehr frei.

Fazit: Wenn man es will, lässt sich eine StVO-konforme Lösung finden, bei der selbstverständlich jeder Anlieger sein Ziel auch per Auto weiterhin erreichen kann.

3) Argument der Planer und der Politik: Schienenersatzverkehr beim S4-Ausbau müsse durch die Hasselbrookstraße fahren können.

unsere Erwiderung:

Sollte der Schienenersatzverkehr über einen längeren Zeitraum von z. B. einigen Monaten stattfinden, könnte die Verkehrsregelung und damit auch die Fahrradstraßenlösung für diese Zeit geändert werden. Soll die Option "Schienenersatzverkehr" auch in der Zukunft bestehen bleiben, könnte außer Fahrradstraße/Anlieger frei ein weiteres Zusatzschild "Linienverkehr frei" ergänzt werden. Busverkehr ist kein Hindernis für eine Fahrradstraße. Eine Fahrradstraße ist kein Hindernis für den Busverkehr.

4. Argument der Planer und der Politik: Mit der Fahrradstraßenlösung gingen viele Kfz-Stellplätze verloren.

unsere Erwiderung:

Es mag sein, dass bei einer Anordnung der Stellflächen, bei der die Markierungen und Parkstände nur jene Flächen berücksichtigen, die tatsächlich StVO-konform beparkt werden können, weniger Autoabstellmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum verbleiben, als dort heute genutzt werden. Allerdings zeigt dies vor allem, dass heute Flächen zum Parken genutzt werden, die dafür nicht geeignet sind, weil sie Sichtfelder einschränken, weil Absenkungen verstellt werden, die Gehwege eingeeengt werden usw. Auch das unter Nummer 1) genannte Problem der Zugänglichkeit von Häusern für die Feuerwehr ist hier zu nennen. Es besteht also in jedem Fall Handlungsbedarf, das Kfz-Parken in der Straße in sozialverträgliche Bahnen zurück zu führen. Es gibt nicht nur das nachvollziehbare Interesse, einen Autoparkplatz zu finden, sondern auch Interessen von Fußgänger*innen, Mobilitätseingeschränkten Personen, Radfahrenden. Auch dem Stadtgrün und dem Stadtbild würde es dienen, wenn nicht auf jeder freien Fläche ein Auto abgestellt wäre.

Die vorgebrachten Argumente gegen die Fahrradstraße haben uns insgesamt nicht überzeugt. Aus unserer Sicht spricht also nichts gegen eine Fahrradstraße (mit Zusatzschild). Meint man es ernst mit dem propagierten Ziel der Radverkehrsförderung oder des Klimaschutzes, so muss man wirksame Maßnahmen unternehmen und es nicht stets beim Weg des geringsten Widerstands belassen. Der Autoverkehr verursacht Unfälle, Staus, Lärmbelastungen, Flächenverbrauch, Abgase,

Feinstaub und Klimafolgen, gegen die wir etwas tun müssen. Es sind entsprechende Anreize erforderlich, um den Umstieg aufs Fahrrad attraktiv zu machen. Mit einem durch eine Vielzahl solcher Maßnahmen langfristig verringerten Autoverkehr wäre auch jenen gedient, die auf ihr Auto tatsächlich immer oder manchmal angewiesen sind.

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]

ADFC Hamburg/Bezirksgruppe Wandsbek

[REDACTED] [REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]