

## ***Ergänzende Stellungnahme zur Eingabe an die Bezirksversammlung Wandsbek vom 24.9.2019 (VeloRoute 6: Eulenkrogstraße / Uppenhof)***

### ***Zu Punkt 1 (Tempo 30 Zone Uppenhof)***

In der Hauptausschuss-Sitzung wurde von Frau Hoppermann argumentiert, Tempo 30 (T30) würde dazu führen, dass für 2 Nebenstraßen dann „rechts vor links“ gelten würde und daher zügiges Fahren des Radverkehrs behindert würde.

Hierzu:

Um zügiges und sicheres Fahren des Radverkehrs auf der VeloRoute (VR) zu fördern, sollte in Straßen mit Mischverkehr grundsätzlich T30, vorzugsweise in Form einer Fahrradstraße, vorgesehen werden:

- Fahrradstraße:

Da im Uppenhof Parksuchverkehr und Lieferverkehr vorherrschend sind und außerdem eine in größeren Zeitabständen verkehrende Buslinie eingerichtet ist, liegt es nahe, „Fahrradstraße / Kfz frei“ vorzusehen. Der Vorteil für den Radverkehr in der VR ist hier, dass Radfahrende grundsätzlich Vorrang haben. Thema: Vorfahrt und Nebenstraßen: Vorfahrt gegenüber den Nebenstraßen kann in der Fahrradstraße eingerichtet werden - per Beschilderung oder (mit mehr Aufwand) per entsprechender Bepflasterung des Übergangs von der Neben- in die Hauptstraße (siehe Fahrradstraße in der Uferstraße).

- Sollten erhebliche Argumente gegen die Einrichtung einer Fahrradstraße sprechen, wäre auch T30 ein ganz wesentlicher Schritt in Richtung „zügiges und sicheres Fahren in der VR“, da die reduzierte Geschwindigkeit der Kfz einem Unfallrisiko wesentlich vorbeugt. Mischverkehr mit T50 verunsichert Radfahrende auch subjektiv und ist ein Hemmnis für die Zunahme des Radverkehrs-Anteils.

Anmerkung:

In der ursprünglichen Verschickung war die Einrichtung einer T30-Zone im Uppenhof (und Grotenhoff) vorgesehen.

### ***Zu Punkt 2 (Schräg- oder Längsparkstände in Uppenhof)***

Längsparkstände erhöhen das Risiko für „Dooring“-Unfälle bei zu geringem Abstand Radfahrende / Autotüren; Schräg- und Senkrechtparkstände erhöhen das Unfallrisiko beim Ausparken aufgrund von eingeschränkten Sichtverhältnissen der Ausparkenden.

Wenn Verkehrsverhältnisse vorliegen, die die Radfahrenden nicht dazu drängen, dicht an parkende Autos heran zu fahren, bedeuten Längsparkstände ein wesentlich geringeres Unfallrisiko. Um zu verhindern, dass Radfahrende an parkende Autos heran gedrängt werden, ist die Einrichtung einer Fahrradstraße (Vorrang für Radverkehr) das beste Mittel.

### ***Zu Punkt 3 (Fahrradbügel, insbesondere an Stellen, an denen durch die Bügel verhindert wird, dass parkende Autos die Sichtbeziehungen einschränken)***

Keine weitere Ergänzung.

### ***Zu Punkt 4 (Tempo 30 in der Eulenkrogstraße in Bezug auf die VR 6)***

Auch hier wird der Radverkehr vom Uppenhof kommend in den Mischverkehr in die Eulenkrogstraße geführt – und das bei dem hohen Verkehrsaufkommen in der Eulenkrogstraße.

Um Unfallrisiken vorzubeugen, sollte zwischen einer – für die Reduzierung des Tempos ausreichenden – Strecke (östlich) vor dem Uppenhof bis hin zum Kreisel Tempo 30 eingerichtet werden. Ein Verkehrskonzept, das Radverkehr im Mischverkehr auf einer viel befahrenen Straße bei T50 vorsieht, führt zu hohen Unfallrisiken und ist außerdem subjektiv abschreckend für die Erhöhung des Radverkehrs – die ja mit der Einrichtung einer VeloRoute beabsichtigt ist.

Auch das Polizeikommissariat betont meines Wissens aktuell gegenüber dem Regionalausschuss, dass Eulenkrogstraße/Uppenhof ein Unfallschwerpunkt sei und deshalb umgebaut werden solle.

Eine Sprunginsel und eine verkleinerte Einmündung sind dazu die gewählten Maßnahmen, die wir auch unterstützen. Jedoch sollte auch der VR-Abschnitt auf der Strecke zwischen Kreisverkehr und Knoten dann gesichert werden - eben durch Tempo 30.