

# Bürgerbeteiligungsverfahren Eppendorfer Marktplatz

## Stellungnahme zur zweiten Planungswerkstatt

### Einleitung

Es ist positiv, dass eine Maßnahme der Busbeschleunigung ebenfalls Verbesserungen für den Rad- und Fußverkehr einschließt. Erstmals werden viele Fahr- und Wegbeziehungen für den Rad- und Fußverkehr ergänzt bzw. überhaupt auf direktem Weg ermöglicht. Das vermeidet Umwege und Fehlverhalten. Die geplante Radverkehrsinfrastruktur hat außerdem einen deutlich höheren Qualitätsstandard als die heutige, die in vielerlei Hinsicht völlig unzureichend ist. Wir begrüßen außerdem, dass überkommene Infrastrukturelemente wie der freie Rechtsabbieger im Knoten Martinistraße/Eppendorfer Landstraße, die durch hohe Abbiegegeschwindigkeiten nachweislich ein hohes Gefährdungspotential für zu Fuß Gehende und Radfahrende haben, im Rahmen dieser Planung aufgegeben werden.

Um das Ziel des Hamburger Senats zu erreichen, den Anteil des Radverkehrs auf 25 % am Modal Split bis Ende der 20er Jahre zu erhöhen, sind am Eppendorfer Marktplatz allerdings weitergehende Maßnahmen notwendig. Da der Umbau die Infrastruktur dort für die nächsten Jahrzehnte festlegt, ist es wichtig jetzt die Weichen richtig zu stellen.

### Vorzugsvariante

Aus unserer Sicht ist die Variante 4c grundsätzlich die geeignetste Variante und weiter zu verfolgen. Folgende Gründe sprechen für sie:

1. Bestmögliche Trennung von Radverkehr und Busverkehr: Am Eppendorfer Marktplatz verkehren eine Vielzahl von Buslinien in dichter Taktfolge. Daher ist eine getrennte Führung von Radfahrenden und Bussen die beste Lösung sowohl für den Busverkehr als auch für den Radverkehr, da sich beide Verkehrsteilnehmer nicht gegenseitig in die Quere kommen. Der Busverkehr erreicht so eine höhere Qualität durch weniger Behinderungen, der Radverkehr wird so vor unangenehmen Konflikten bewahrt und attraktiver.
2. Kurze Umsteigewege für Busfahrgäste: Der zentrale Busknoten ermöglicht kurze Umsteigewege für die Busfahrgäste. Alle Busse halten an der zentralen Businsel. Dadurch ist auch insbesondere abends und nachts eine hohe soziale Sicherheit gegeben.
3. Reduktion des Kfz-Verkehrs auf dem Eppendorfer Marktplatz (Nord): Durch den Wegfall der Fahrbeziehungen für den Kfz-Durchgangsverkehr können auf dem Eppendorfer Marktplatz (Nord) und in der Heinickestraße die Belastung durch Lärm und Abgase gesenkt werden und die Aufenthaltsqualität gesteigert werden.

# Allgemeine Forderungen

1. Weltweit zeigen erfolgreiche Radverkehrsprojekte (Utrecht, Oslo, Kopenhagen, New York, London) die immer größere Bedeutung der **subjektiven Sicherheit** auf. Entscheidenden Einfluss auf die subjektive Sicherheit hat die Kfz-Verkehrsdichte, - Geschwindigkeit und der Abstand bzw. die Abgrenzung zu demselben. Um ein niedrigschwelliges Angebot für alle zu schaffen, ist es notwendig, der subjektiven Sicherheit mehr Beachtung zu schenken. Es ist daher erforderlich, Radfahrstreifen an stark befahrenen, mehrspurigen Hauptverkehrsstraßen baulich von der Fahrbahn abzusetzen, sodass diese eine deutliche Trennung vom motorisierten Verkehr erfahren.
2. Besondere Bedeutung kommt der **Schaltung der Lichtsignalanlagen (LSA)** zu. Im Bereich des Eppendorfer Marktplatzes liegen die LSA nah beieinander, sodass eine Schaltung, die alleine auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet ist, zu vermeiden ist. Vielmehr sollte die Schaltung so erfolgen, dass auch die Radfahrenden in den Hauptrelationen eine "Grüne Welle" erhalten. Zielführend könnte hier eine Homogenisierung der Geschwindigkeiten sein. Aufgrund der Straßenführung sollte eine gefahrene Geschwindigkeit größer 30 km/h sowieso nicht oft möglich sein. Im Sinne einer Radverkehrsförderung, sollte daher eine Geschwindigkeit von 20 km/h Grundlage für die Planung der LSA-Phasen sein, wie sie in Kopenhagen praktiziert wird.
3. Wo gemeinsame Querungen für Fußgänger und Radfahrer geplant werden, soll der Radverkehr grundsätzlich eine **eigene Signalisierung** erhalten, um die kürzeren Räumzeiten vorteilig zu nutzen. Für die Querung einer mehrbahnigen Fahrbahn soll nur eine Ampelphase nötig sein. Prinzipiell sind **kurze Umlaufzeiten** (<75 Sekunden) anzustreben, um die Wartezeiten vor allem für Fußgänger und Radfahrer auf ein akzeptables Maß zu reduzieren. Bedarfsampeln mit Anforderungstastern (sog. **Bettelampeln**) sind nicht einzuplanen, da sie den Fuß- und Radverkehr benachteiligen.
4. Wenn **Radverkehrsanlagen in den Seitenräumen** angelegt werden, sollten diese ausreichend breit (>2,20 m fahrbare Breite), durchgängig asphaltiert und auf einem Niveau mit der Fahrbahn angelegt werden. Dadurch ergibt sich eine physisch von den Verkehrsflächen des Fußverkehrs abgegrenzte Radverkehrsanlage, die komfortabel zu befahren und für alle gut zu erkennen ist. Als Abgrenzung sollten abgeschrägte Bordsteine gewählt werden, die sich vielerorts bewährt haben.
5. Für den **Fußverkehr und den Aufenthalt** sind angemessen breite Gehwege zu planen, die deutlich über das Mindestmaß hinausgehen.
6. Für den Einkaufs- und Besucherverkehr sind ausreichend **Fahrradstellplätze** vorzusehen.

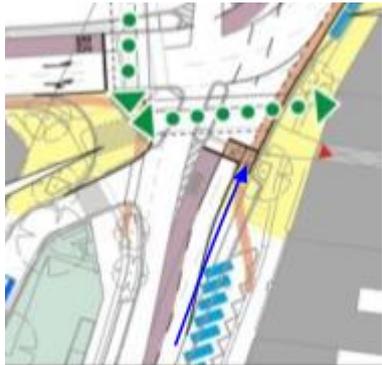
# Verbesserungsvorschläge

Neben den in den allgemeinen Forderungen genannten grundsätzlichen Punkten listen wir hier eine Reihe von konkreten Verbesserungsvorschlägen auf.

<b>1</b>	<b>Knotenpunkt Hudtwalckerstraße/Kellinghusenstraße</b>	
<b>1a</b>	<b>Direkte Linksabbiegemöglichkeit aus der Kellinghusenstraße</b>	
	<p>Um dem Radverkehr ein ebenbürtiges Netz zu bieten und Umwege mit verlängerten Wartezeiten zu vermeiden, ist eine direkte Linksabbiegemöglichkeit für Radfahrende, die aus Richtung des Klostersterns in Richtung Eppendorfer Marktplatz fahren wollen, unabdingbar. Entsprechend dimensionierte Aufstellflächen sind in dem Fall einzuplanen. Andernfalls werden sie regelwidrig die falsche Seite bemühen und als Geisterradler zur Gefahr für die regelkonform fahrenden Radler.</p>	
<b>1b</b>	<b>Freie Rechtsabbiegemöglichkeit von der Hudtwalckerstraße in die Ludolfstraße</b>	
	<p>In der aktuellen Planung bestehen Konflikte, da in Richtung Klosterstern fahrende Radfahrer die Durchfahrt für in Richtung Eppendorfer Marktplatz fahrende Radfahrer blockieren. Für eine Fahrradstadt muss man diesen Missstand beseitigen, ansonsten erneuert man einen Unfallschwerpunkt der mit steigenden Radverkehrsstärken zu zahlreichen Kollisionen führen kann. In diesem Zusammenhang sollte geprüft werden, ob die rechtsabbiegenden Radfahrenden frei geführt werden können, also ohne Halt an einer LSA.</p>	
<b>1c</b>	<b>Fahrdynamisch optimierte Linksabbiegefurt in die Kellinghusenstraße</b>	
	<p>Die bisher geplante Linksabbiegemöglichkeit für Radfahrende aus der Hudtwalckerstraße in die Kellinghusenstraße ist umwegig und schlecht zu befahren. Es sollte eine direkte Führung angeboten werden. Dem Rad- und Fußverkehr sollte im selben Umfang wie dem parallelen Kfz-Verkehr Grün gewährt werden.</p>	

<p><b>1d</b></p>	<p><b>Konflikte zwischen aus Ludolfstraße kommendem Rad- und Kfz-Verkehr</b></p> <p>Es ist nicht verständlich, warum von der Ludolfstraße ausgehend für den Kfz-Verkehr ein freier Rechtsabbieger neu gebaut werden soll. Freie Rechtsabbieger ermöglichen hohe Abbiegegeschwindigkeiten und begünstigen dadurch Fehler wie das tödliche "Übersehen". Diese Gefahr entspricht nicht den Standards einer niedrighschwelligen Infrastruktur, die mehr Radverkehr erzeugt. Was hingegen zunehmen wird, ist der MIV. Sinnvoller wäre es, einen Teil der durch die entfallenden Flächen des ruhenden Verkehrs frei werdenden Flächen für eine Parallelverschiebung der Fahrbahn von Norden nach Süden zu nutzen, sodass auf der Alma-Hoppe-Seite mehr Platz für den Radverkehr entsteht, der dringend benötigt wird - sowohl für den durchfahrenden, als auch für den auf Grün wartenden Radverkehr.</p>	
<p><b>1e</b></p>	<p><b>Verbreiterung der Radinfrastruktur zu Lasten des Kraftverkehrs</b></p> <p>Die Radinfrastruktur beidseitig der Hudtwalckerstraße ist für den wachsenden Radverkehr heute zu klein und muss deutlich verbreitert werden. Da auch die Flächen des Fußverkehrs knapp bemessen sind, sollte diese Fläche durch den Entfall eines Fahrstreifens des Kfz-Verkehrs im Kreuzungsbereich sowie entweder einer Verschlinkung der Kfz-Fahrstreifen auf der restlichen Strecke oder einem vollständigen Entfallen eines Fahrstreifens (auf ganzer Strecke) generiert werden. Ein aus Richtung Kellinghusenstraße Richtung Winterhuder Marktplatz kurz vor dem Brückenbauwerk im Weg stehender Baum müsste entfallen, könnte jedoch in der Flucht der anderen Bestandsbäume neu gepflanzt werden.</p> <p>Für das Entfallen eines Fahrstreifens spricht, dass somit Platz für eine deutliche Verbesserung der Radverkehrsführung der Veloroute 4 zwischen Leinpfad und Bebelallee ermöglicht wird:  Es besteht dort das Problem, dass die konfliktträchtige Querung zwischen "Komödie Winterhuder Fährhaus" und Leinpfad nach aktuellem Stand nicht verbessert werden kann, weil die zuständige Planerin befürchtet, dass durch eine in der Achse des Leinpfads liegende Querung der Leinpfad für den Kraftverkehr durch eine hinzugefügte Linksabbiegerelation aufgewertet und</p>	

	<p>somit Kfz-Verkehr auf der beliebten Fahrradstraße generiert würde (Richtung Eppendorfer Marktplatz / Kellinghusenstraße). Durch den Wegfall eines Fahrstreifens ließe sich im Kreuzungsbereich ein Trennbauwerk errichten, dass besagte Linksabbiegerelation effektiv verhindern würde.</p>	
<b>2</b>	<b>Eppendorfer Marktplatz Süd</b>	
<b>2a</b>	<b>Breite, sichere und deutliche Radverkehrsführung</b>	
	<p>Es ist nicht klar, wie der Radverkehr aus der Martinistraße/Schottmüllerstraße den Radfahrstreifen Richtung Norden erreichen soll. Auch aus der Eppendorfer Landstraße (Süd) ist ein Erreichen des Radfahrstreifens sehr problematisch, wenn nicht gar gefährlich, wenn die Ampel bereits Grün zeigt, da dann der parallele Kfz-Verkehr das Erreichen des Radfahrstreifens verhindert. Es entspricht außerdem aus unserer Sicht nicht den Anforderungen der ERA, an einer zweistreifigen, hochbelasteten Straße einen Schutzstreifen anzulegen.</p> <p>Daher erscheint uns statt einem Radfahrstreifen und einem Schutzstreifen jeweils mit Mindestmaßen <b>eine</b> breite Radverkehrsanlage mit &gt;2,50 m Breite als deutlich geeigneter, um eine auch subjektiv sichere und deutliche Radverkehrsführung einzurichten. Es ist zu prüfen, inwieweit diese Radverkehrsanlage zur Steigerung des Sicherheitsgefühls baulich und/oder durch zusätzliche Sicherheitstrennstreifen von der Fahrbahn abgesetzt werden kann (vgl. "Allgemeine Forderungen").</p>	
<b>2b</b>	<b>Geschützte Infrastruktur für den Rad- und Fußverkehr an der Heinickestraße (West)</b>	
	<p>In Zusammenhang mit 2a halten wir auch einen Schutz des Radverkehrs vor den Rechtsabbiegern für erforderlich. Ohne jegliche bauliche Trennung ist zu erwarten, dass die Rechtsabbieger den parallel rechtsabbiegenden Radverkehr schneiden und damit gefährden. Eine Bordsteininsel wie sie in den Niederlanden standardmäßig zum Schutz des Radverkehrs vor Rechtsabbiegern eingesetzt wird, wäre hier ein effektives und sinnvolles Mittel.</p> <p>Die Führung des Radverkehrs in Richtung Eppendorfer Marktplatz (Nord) kann durch eine neue Radfurt</p>	

	<p>parallel zur neuen Fußgängerfurt über die Heinickestraße (West) erfolgen, wenn wie in 2a gefordert, ein breiter Radfahrstreifen angelegt wird. Rechtsabbiegender und geradeausfahrender Radverkehr erhält jeweils einen eigenen Aufstellbereich vor dem Ampel, um den unterschiedlichen Signalphasen Rechnung zu tragen.</p>	
<b>2c</b>	<b>Radverkehrsführung in der Eppendorfer Landstraße (Süd)</b>	
	<p>In der Eppendorfer Landstraße (Süd) ist eine Umwandlung der Schrägparkplätze in Längsparkplätze vorteilhafter, da der Platzgewinn für Radfahrende und zu Fuß Gehende und zur Steigerung der Aufenthaltsqualität genutzt werden kann. Außerdem wird dadurch die Barrierewirkung des ruhenden Verkehrs deutlich reduziert und die Querungsmöglichkeit der Straße verbessert. Wichtig ist im Sinne der Verkehrssicherheit, dass der Radverkehr nicht erst so spät an die Fahrbahn verschwenkt wird, sodass er frühzeitig im Sichtfeld des Kraftverkehrs auftaucht.</p> <p>Im Sinne eines zukunftsicheren Ausbaus sollte ein (notwendiger) späterer Umbau der Eppendorfer Landstraße (Süd) gleich "mitgedacht" werden.</p>	
<b>2d</b>	<b>Weitere Querungsmöglichkeit für den Fußverkehr schaffen</b>	
	<p>Im Bereich des Eppendorfer Marktplatzes (Süd) sollte eine weitere Querungsmöglichkeit für den Fußverkehr geschaffen werden. Die nördliche Querungsmöglichkeit ist viel zu umwegig zu erreichen. Alternativ drei Ampeln zu nehmen, wird für viele keine Option darstellen. So wird der bereits bestehende Anreiz, auf gefährliche Weise informell zu queren, verstärkt und eine Unfallquelle eingepflanzt. Verletzungen - insbesondere durch schlagzeilenträchtige Vollbremsungen bei Bussen - wie sie auf der Grindelallee in diesem Jahr häufiger nötig waren - können mit einer weiteren Relation vermieden werden.</p>	

Über eine Berücksichtigung und Beantwortung unserer Kritikpunkte freuen wir uns sehr.

Hamburg, den 17.01.2018

**Ansprechpartner:**

[REDACTED] [REDACTED]  
[REDACTED] [REDACTED]  
[REDACTED] [REDACTED]

**Weitere Unterzeichner:**

[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]