

Stellungnahme zur Drucksache-Nr.: 21-1500

Datum des Antrags: 28.05.2020

Neuanlage eines Radfahrstreifens von Friedrichsberg bis zur Alster Debattenantrag der Fraktion Die Grünen und der SPD-Fraktion, angemeldet zur Debatte von der Fraktion Die Grünen

Sachverhalt:

Der Fahrradverkehr in Hamburg hat in den vergangenen Jahren spürbar zugenommen – der Autoverkehr ist dagegen zurückgegangen. Das erhöhte Aufkommen im Radverkehr führt dazu, dass die vielen Radfahrenden zum größten Teil auf zu schmalen Radwegen unterwegs sind. Die derzeitige Nutzung übersteigt bei Weitem die Kapazität unserer vorhandenen Radwege. Darüber hinaus hat sich die Art und Weise der Nutzung von Fahrradwegen stark verändert. Neuhinzugekommene Fahrradarten wie die praktischen Lastenräder oder E-Bikes werden zunehmend von allen Altersgruppen benutzt, erschweren jedoch auch ein reibungsloses Vorankommen auf den zu schmalen Radwegen, insbesondere bei Überholvorgängen. Um der neuen Verkehrssituation gerecht zu werden, setzt sich die Rot-Grüne Koalition für eine neue Verteilung des Straßenraums, konkret für die Schaffung von breiten Radverkehrsanlagen an geeigneten bezirklichen Straßen ein. Eine gute erste Möglichkeit für die Errichtung eines solchen Radfahrstreifens bietet die Einrichtung eines Radfahrstreifens unter Ausnutzung der rechten Fahrspur auf der Verkehrsachse Eilbektal-Eilenau, parallel zum Eilbekkanal. Durch die Einrichtung verkehrsgerechter Radfahrstreifen werden wir nicht nur allen Altersgruppen der Gesellschaft gerecht, sondern verbessern auch die Verkehrssicherheit. Zudem kann diese Maßnahme auch gleichzeitig das Image des Bezirks Wandsbek als besonders aktiven, fortschrittlichen und lebenswerten Bezirk der Stadt Hamburg steigern.

Die Verwaltung wird gebeten,

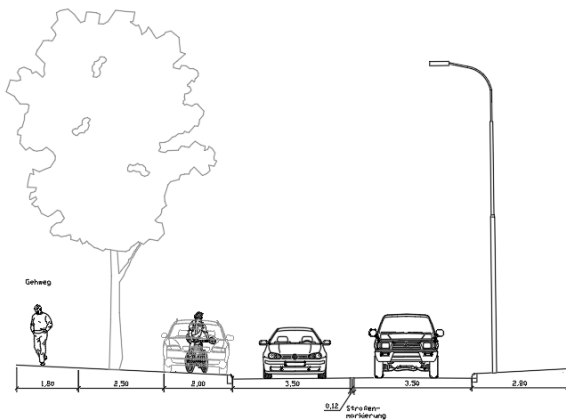
- 1. Die Errichtung eines Radfahrstreifens von Friedrichsberg bis zur Wartenau, entlang des Eilbekkanals auf den Straßen Eilbektal und Eilenau zu prüfen.*
- 2. Bei positiver Prüfung wird die Verwaltung aufgefordert die Neuanlage des Radfahrstreifens möglichst zeitnah umzusetzen.*
- 3. Mit dem Bezirk Nord in Kontakt zu treten, um auch auf der restlichen Strecke Wartenau bis zur Alster eine komfortable Führung für Radfahrer zu etablieren.*

Zu 1:

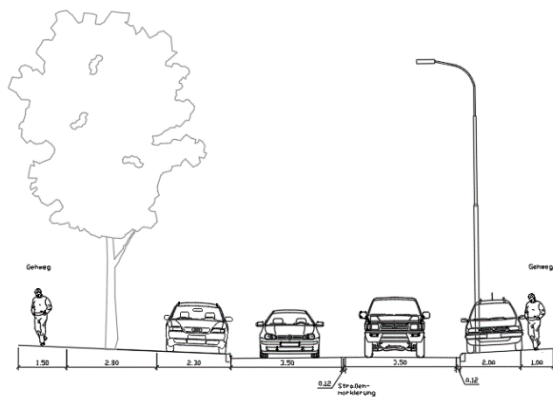
Bestandssituation:

Die Bezirksstraße Eilenau / Eilbektal ist derzeit als zweispurige Einbahnstraße ausgebaut und verläuft innerhalb der Bezirksgrenzen von der Mühlenstraße bis zur Wartenau. In der weiteren Untersuchung wird deshalb nur dieser Streckenabschnitt im Detail geprüft, mit dem Ziel einen durchgängigen Radfahrstreifen bis zur Außenalster zu erreichen. Die zwei Kilometer lange Strecke lässt sich in fünf Teilabschnitte unterteilen, welche unterschiedliche Charakteristiken im Straßenraum aufweisen.

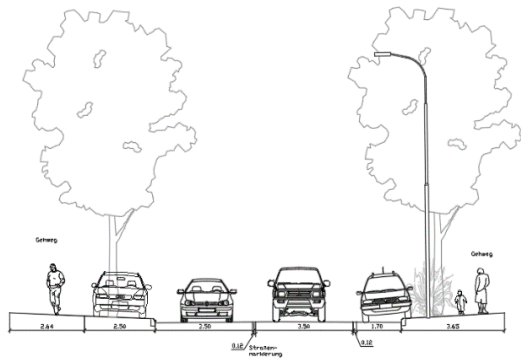
Der erste Teilabschnitt beginnt an der Mühlenstraße bzw. am S-Bahnhof Friedrichsberg und endet an der Kleiststraße. Hier betragen die Spurbreiten für den Kfz-Verkehr 3,6m und es ist einseitig eine Radverkehrsanlage vorhanden.



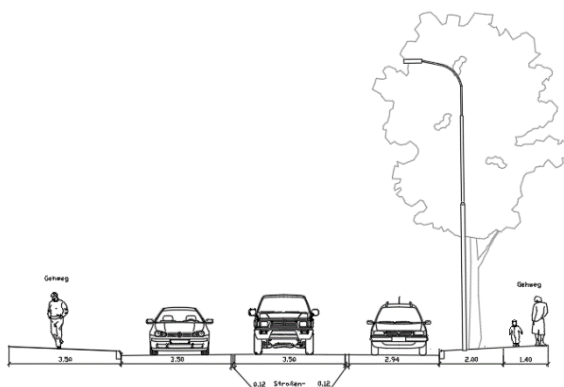
Bis zum Grete-Zabe-Weg wird der Radfahrer auf einem Zweirichtungsradweg geführt. Nach dem Abzweig zur Veloroute 6 durch den Friedrichsberger Park folgt ein 1,6m breiter baulicher Radweg der Straße Eilbektal etwa 50m nach Süden. Anschließend folgt ein etwa 150m Meter langer Abschnitt mit Asphaltbefestigung und einer Breite von etwa zwei Metern. Dieser Abschnitt wird häufig zum Parken genutzt. Es besteht keine Benutzungspflicht.



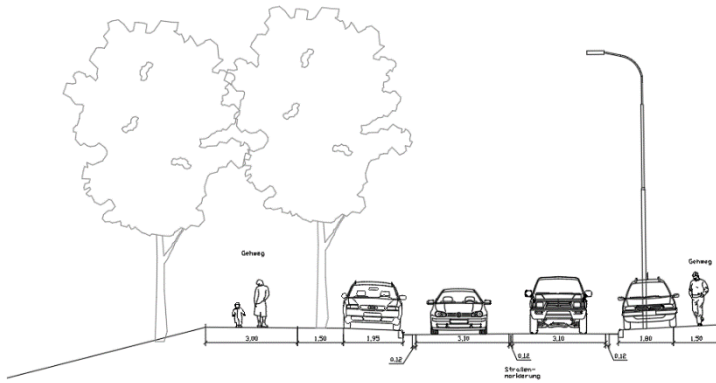
Im zweiten Streckenabschnitt von Kleiststraße bis Friedrichsberger Straße wird der Radverkehr auf den ca. 1,5 Meter breiten Fußweg aufgeleitet, welcher für den Radverkehr freigegeben ist. Auf dem ehemaligen Radfahrstreifen ist Parken angeordnet. Auf der Südseite wird auf dem Gehweg geparkt. Die Spurbreiten für den motorisierten Verkehr betragen hier etwa 3,4 Meter und wird auf zwei Fahrstreifen über den Knoten Friedrichsbergerstraße geführt.



Im dritten Abschnitt zwischen Friedrichsberger Straße und Maxstraße weitet sich die Fahrbahn auf 8,5 Meter auf, sodass auf der Südseite der ruhende Verkehr halbseitig auf einen 1,5m breiten Parkstreifen untergebracht ist. Der Gehweg wird hierbei zum Parken mitbenutzt. Auf der Nordseite ist Gehwegparken angeordnet. Die beiden Fahrstreifen für Kfz haben jeweils 3,5m Breite.



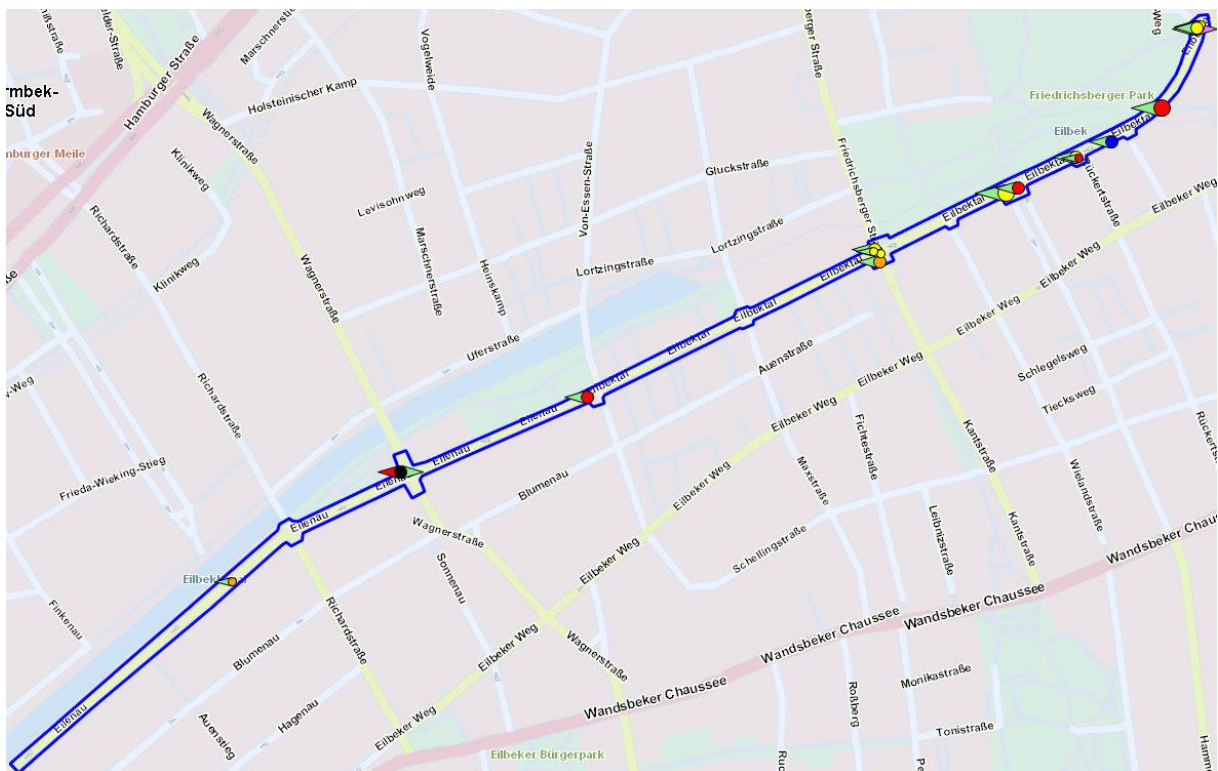
Im vierten Abschnitt zwischen Maxstraße und Richardstraße wird auf der Nordseite nicht geparkt, während auf der Südseite etwa 3m breite Parkstände abmarkiert sind. Oft wird in diesem Bereich zusätzlich in den Grünflächen geparkt. Ansonsten entspricht die Aufteilung dem vorherigen Abschnitt.



Im fünften Abschnitt, zwischen Richardstraße und Wartenau, wird auf der Südseite erneut auf dem Gehweg geparkt, auf der Nordseite wird der ehemalige Radweg vom ruhenden Verkehr beansprucht. Der parallel verlaufende ca. 2,5-3m breite Gehweg ist für den Radverkehr freigegeben.

Im Zuge der Bestandsaufnahme wurden erhebliche Mängel bezüglich des Fuß- und Radverkehrs im Straßenzug festgestellt. Nur in wenigen Teilabschnitten werden die heute geltenden Regemaße erfüllt. Auch der Ausbau der Bushaltestellen entspricht nicht dem heutigen Standard. Eine Auslastung der Straße konnte nur zur morgendlichen Spitzenstunde festgestellt werden. In dieser folgen etwa 800 bis 900 Fahrzeuge der Hauptfahrtrichtung. Dies entspricht im Wesentlichen dem Verkehrsaufkommen einer Quartiersstraße.

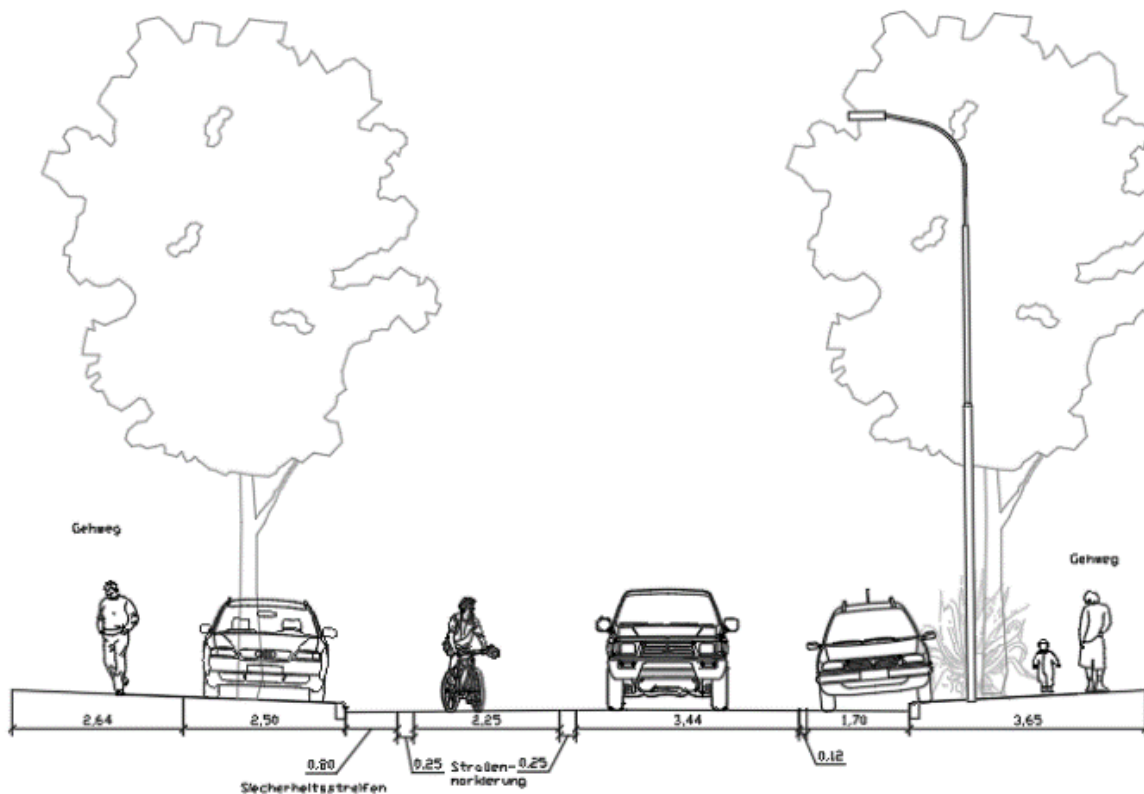
Im Zuge der Recherchen wurden auch die Verkehrsunfälle mit einer Beteiligung von Radfahrenden abgefragt. Auffälligkeiten bezüglich des Radverkehrs sind dabei am Grete-Zabel-Weg zu finden. Hier quert die Veloroute 6 auf einem einseitigen Zweirichtungsradweg den Einmündungsbereich. Es kommt vermehrt zu Missverständnissen bezüglich der Vorfahrtssituation. Ebenfalls auffällig ist der Knoten Friedrichsberger Straße. Hier verlaufen sehr schmale Radfahrstreifen entlang der Friedrichsberger Straße. Es sind im Knotenbereich keine Furten markiert und der Radverkehr hält auf Höhe des motorisierten Verkehrs. Nach Auskunft der Polizei (siehe u.s. Bild) ist der Streckenabschnitt in Bezug auf Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Radfahrern insgesamt jedoch unauffällig.



Planungsentwurf:

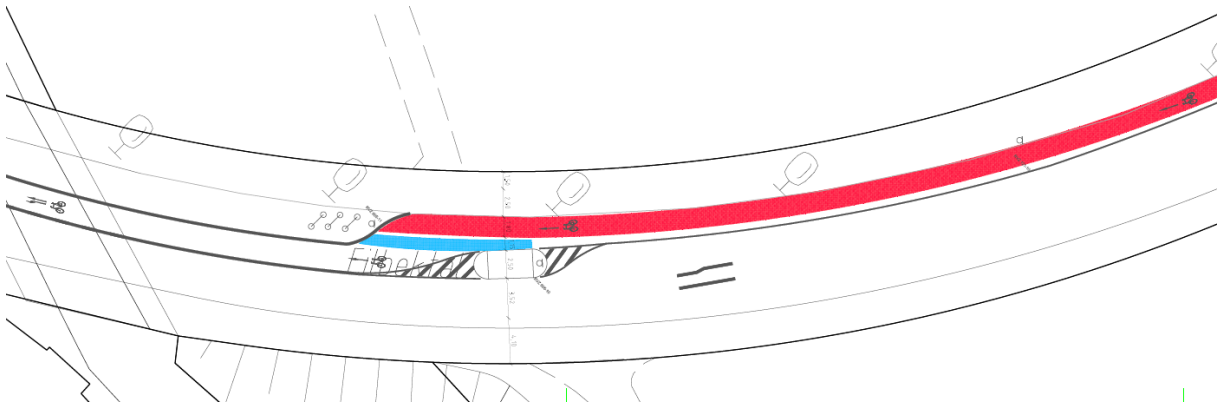
Es wurde die Umsetzbarkeit des Radfahrstreifens mittels Markierungsarbeiten geprüft. Ein Umbau der Knotenpunkte und sonstige größere bauliche Eingriffe werden aus Kosten- und Zeitgründen ausgeschlossen. Hierzu wurde zunächst ein Regelquerschnitt erarbeitet.

Aus Kostengründen ist es denkbar, die vorhandene Mittelmarkierung nicht zu entfernen, sondern mit der 25cm breiten Markierung des Radfahrstreifens zu überzeichnen. Da die Spurbreite in den meisten Abschnitten etwa 3,5m beträgt ergibt sich daraus der nachstehende Querschnitt.

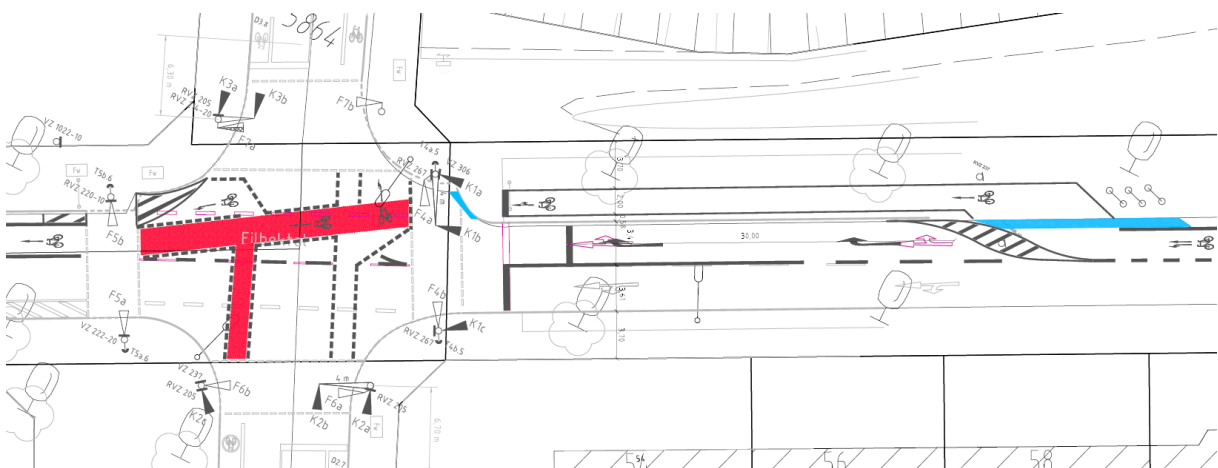


Die Mittelmarkierung dient dem ausführenden Unternehmen als Orientierung. Von dieser ab erfolgt eine 0,25m breite Markierung als Abtrennung zum Radfahrstreifen, der sich die eigentliche Bewegungsfläche des Radfahrstreifens von 2,25m anschließt. Es verbleiben noch etwa 1,05m die sich in eine weitere Breitstrichmarkierung von 0,25m und 0,80m Sicherheitstrennstreifen zu den Parkständen aufteilen. Einschließlich Markierung hätte der Radfahrstreifen eine großzügige Breite von 2,75m. In Abschnitt 1 und 4 findet entlang des Radfahrstreifens kein Parken statt, wodurch im Grunde kein Sicherheitstrennstreifen notwendig wäre. Aufgrund einer fehlenden Vermessung und dem hohen planerischen Aufwand, der bei einer Neuaufteilung der Fahrbahn entstünde, empfiehlt es sich jedoch, den Querschnitt auch in diesen Bereichen beizubehalten.

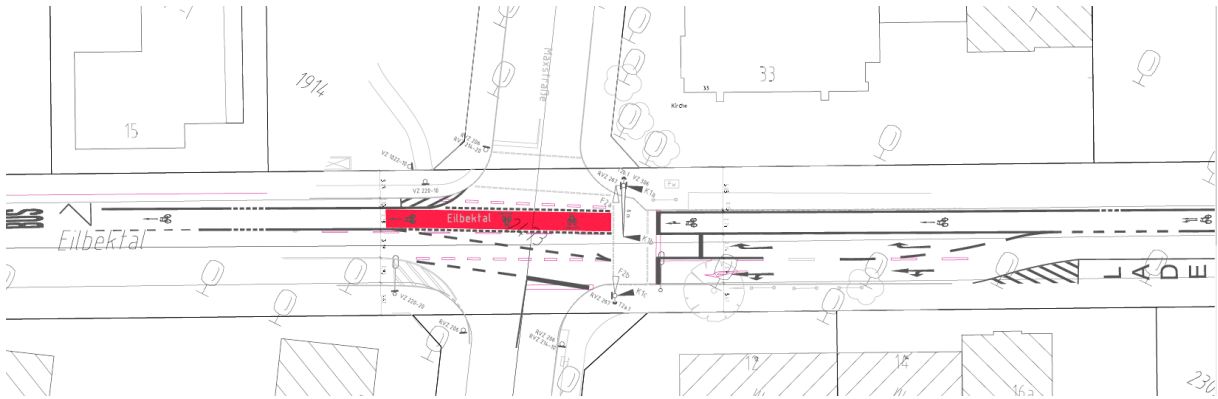
Aus Gründen der Verkehrssicherheit wird davon abgesehen, den Radverkehr direkt ab dem Grete-Zabe-Weg auf die Fahrbahn abzuleiten. Stattdessen folgt der Radfahrer dem vorhandenen baulichen Radweg bis zum Übergang des Fußweges zwischen Friedrichsberger Park und der Fußwegeverbindung zum Mühlenteich. Zur Spurverengung könnte hier eine Kunststoffinsel auf den rechten Fahrstreifen aufgeschraubt werden, welche zusätzlich als Sprunginsel zwischen dem Radweg und dem Kfz-Fahrstreifen dient. Hierdurch würde als Nebeneffekt dem Fußverkehr die Querung der Straße Eilbektal erleichtert. Im Schatten der Insel wird der Radverkehr schließlich auf die Fahrbahn geleitet. Hier beginnt der Radfahrstreifen.



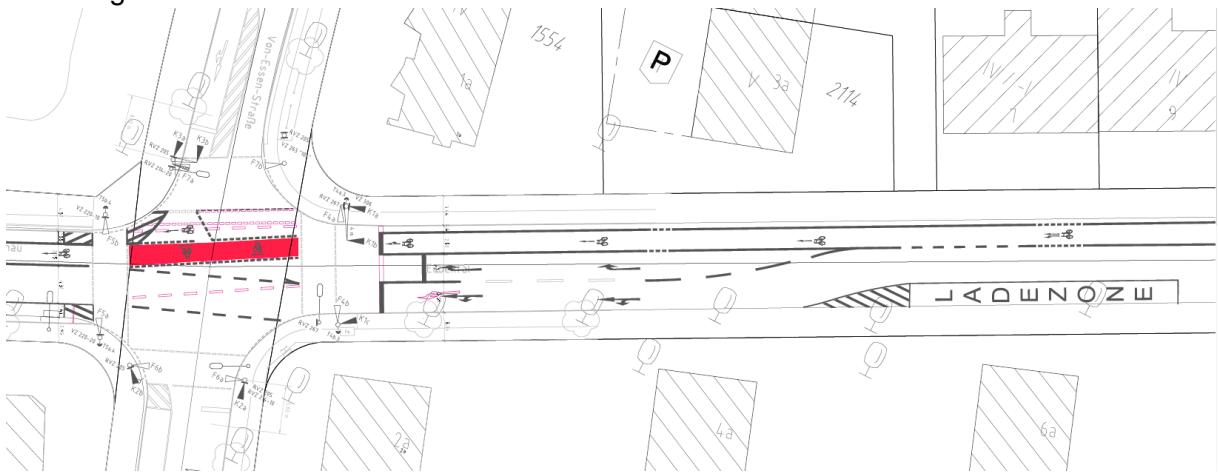
Die erste Engstelle stellt der Knoten Friedrichsberger Straße dar. Hier liegt eine starke Abbiegebeziehung in Richtung Norden vor. Nach Berechnungen des LSBG ist es notwendig einen mindestens 30,0m langen Rechtsabbiegestreifen vorzusehen, um die Funktionsfähigkeit des Knotens aufrecht zu erhalten. Um dies zu erreichen, müsste der Radfahrstreifen unterbrochen werden und eine Aufleitung des Radverkehrs in die Nebenflächen erfolgen. Hier kann der Radverkehr auf dem etwa 2,0m breiten asphaltierten Parkstreifen bis zur Ampel geführt werden. Anschließend wird dieser dann wieder auf die Fahrbahn zurückgeführt. Aufgrund der Unfallhäufungsstelle erhält der Knoten zusätzlich Furtmarkierungen entlang der Friedrichsberger Straße



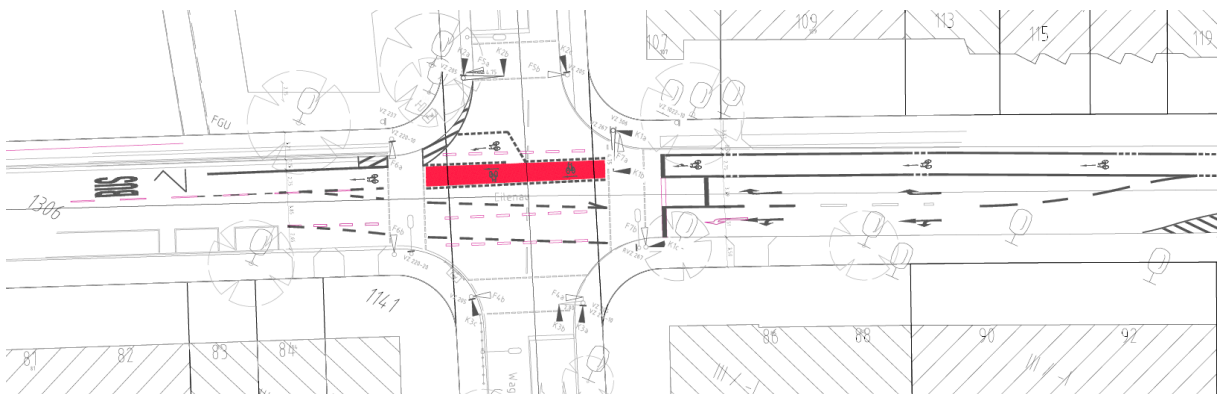
Am folgenden Knoten Maxstraße sind derzeit drei Spuren vorhanden, die jedoch untermaßig sind. Hier müsste in jedem Fall vom Regemaß des Radfahrstreifens abgewichen werden. Um ein Zustellen der Kfz-Fahrsspur zu vermeiden, was zum Überfahren des Radfahrstreifens motivieren würde, sind regelmäßig Ladezonen vorgesehen. Diese befinden sich immer kurz vor den Knotenpunkten, um zusätzlich ein Freihalten der Fahrs Spuren zu begünstigen. Die Bushaltestelle, welche sich derzeit direkt hinter dem Knoten am Fahrbahnrand befindet, müsste aus Sicherheitsgründen verlegt werden. Da Rad- und Busverkehr zur selben Zeit ihre Freigabe erhalten, sich aber auf unterschiedlichen Spuren bewegen, besteht grundsätzlich die Gefahr, dass Radfahrende vom Busverkehr übersehen werden, wenn dieser die Haltestelle anfährt. Deshalb sollte ein neuer Standort für die Haltestelle in möglichst großer Distanz zum Knotenpunkt gefunden werden.



Am Knotenpunkt Von-Essen-Straße sind ausreichend Spurbreiten vorhanden. Auf Höhe der Ladezone, kann der Radfahrende zusätzlich die Möglichkeit erhalten im Mischverkehr links abzubiegen.



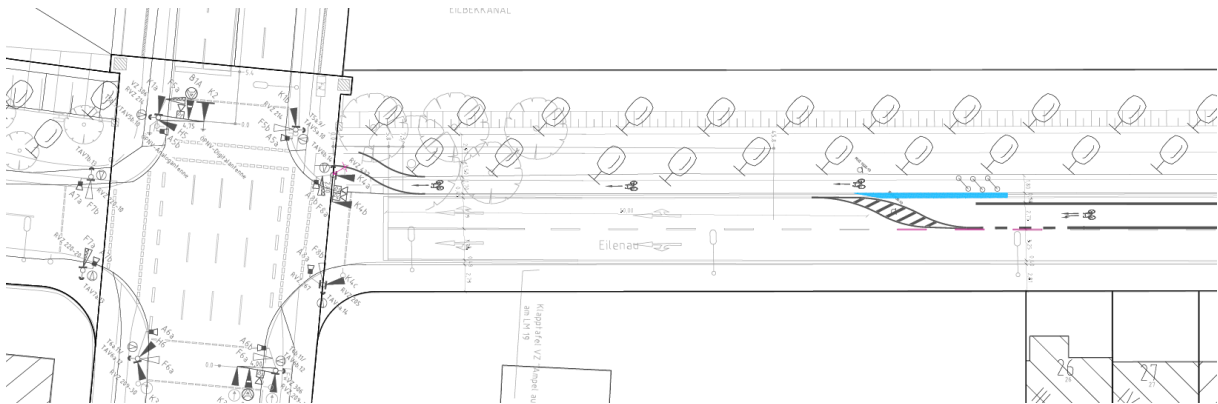
Auch im Bereich des Knoten Wagnerstraße muss eine Bushaltestelle verlegt werden. Da der Radverkehr in der Wagnerstraße im Mischverkehr geführt wird, ist hier kein indirektes Abbiegen von der Wagnerstraße in die Eilenau vorgesehen.



Auch am Knoten Richardstraße wären Aufstelltaschen zum Linksabbiegen zu ergänzen. Gleichzeitig würde es sich anbieten die Furten entlang der Richardstraße auf das Regemaß zu verbreitern.



Am Knoten Wartenau sind im Bestand nur zwei Fahrspuren vorhanden, und es gibt einen starken Abbiegestrom in Richtung Norden. Nach Berechnung des LSBG ist eine Zweispurigkeit von mindestens 80 Metern erforderlich, um den Verkehr abzuwickeln. Voraussichtlich ist es möglich den Radfahrstreifen an dieser Stelle erneut zu unterbrechen und den Radverkehr auf einer Strecke von etwa 50 Metern auf den 1,7 Meter breiten, mit Asphalt befestigten, Parkstreifen bis zum Knoten zu führen. Zur Anschluss an die Bestandsfurt im Knotenbereich müsste ein Verkehrszeichen versetzt werden und eine bauliche Überleitung erfolgen. Der vorgeschriebene Sicherheitstrennstreifen kann nur knapp eingehalten werden, indem die Fahrbahnmarkierung mit eingerechnet wird. Zum Schutz des Überfahrens des Radfahrstreifens bei Rückstau sollte baulich eine Barke am Ende des Radfahrstreifens installiert werden. Da der Druck des Geisterfahrens aufgrund der Einbahnstraßensituation besonders hoch ist, sollten alle Piktogramme zusätzlich mit Richtungspfeilen versehen werden.



Abstimmung:

Der vorgelegte Entwurf wurde in einem Abstimmungstermin mit der Verkehrsdirektion (VD 52), dem Polizeikommissariat (PK 31), dem LSBG, der Hochbahn, der BVM und dem Bezirksamt Hamburg-Nord vorgestellt und diskutiert. Hieraus ergaben sich folgende Bedenken und Anregungen:

Verkehrsbelastung

Nach Auskunft des LSBG ist bei der Wegnahme einer Fahrspur auf jeden Fall mit Einbußen der Leistungsfähigkeit zur Spitzenstunde zu rechnen. Dies wird zum Rückstau an Knotenpunkten führen.

ÖPNV

Der HVV lehnt die Maßnahme grundsätzlich ab. Es ist vorgesehen, noch eine zusätzliche Buslinie im Straßenzug zu etablieren. Somit ist künftig mit einer Busdurchfahrt alle fünf Minuten zu rechnen. Durch die Wegnahme eines Fahrstreifens ist mit regelmäßigen Verspätungen zu rechnen. Hierdurch wäre es den Fahrern nicht mehr möglich, die erforderlichen Lenk- und Ruhezeiten einzuhalten. Folglich müssten am Zielort mehr Überlieger bereitgestellt und mehr Fahrzeuge eingesetzt werden, was in der derzeitigen Fortschreibung des Fahrplans nicht vorgesehen ist.

Des Weiteren bestehen Bedenken, dass sich die Bushaltestellen weiterhin zu nah an den Knotenpunkten befinden. Ein Übersehen des Radverkehrs beim Anfahren der Haltestellen, gerade aufgrund der Verschwenkung der Fahrstreifen, könne nicht ausgeschlossen werden.

Bei Verlegung der Bushaltestellen müssten auch neue Standorte für die vorhandenen Fahrgastunterstände gefunden werden, an denen diese regelhaft aufgestellt werden könnten.

An einigen Knotenpunkten wie z.B. an der Maxstraße sind die Fahrspuren zu eng, insbesondere da die Fahrspuren zuvor verschwenkt werden.

Umleitungsverkehre durch U5 Neubau

Durch den Bau der U5 im Bereich Uhlenhorst wird es zu starken Ausweichverkehren des Kfz-Verkehrs kommen. Hierdurch wird sich die Verkehrsbelastung in der Eilenau stark erhöhen, da der Mundsburger Damm unterbrochen sein wird und die Wandsbeker Chaussee bereits stark belastet ist. Bei einer Einspurigkeit der Eilenau ist zu erwarten, dass nicht alle Umleitungsverkehre abgewickelt werden können.

Für die U5 ist eine Haltestelle Uhlenhorst nördlich des Mundsburger Kanals am Mundsburger Damm vorgesehen. Ein Treppenaufgang ist dabei in der Hartwicusstraße vorgesehen. Hierdurch wird die Veloroute 6 mindestens während der Bauzeit, möglicherweise auch dauerhaft, unterbrochen werden. Hierfür könnte die Verlängerung der Eilenau, die Armgartstraße, als Ausweichroute dienen.

Verkehrssicherheit

Dort, wo es möglich ist, könnte ein überdurchschnittlich breiter Radfahrstreifen angelegt werden. Das Polizeikommissariat bemängelt an dem Entwurf jedoch, dass die Hauptfahrspur hierdurch eine unzureichende Breite besitzt. Durch den oft nicht regelkonform aufgestellten ruhenden Verkehr bestünde Kollisionsgefahr mit Großfahrzeugen, welche nun den linken Fahrstreifen nutzen müssten, beziehungsweise seien diese gezwungen den Radfahrstreifen zu überfahren. Deshalb sollte der Radfahrstreifen auf das Regelmaß von 2,25m inklusive Markierung reduziert und die restliche Fahrbahnbreite der Kfz-Spur zugeschlagen werden.

An den Knotenpunkten besteht grundsätzlich eine Gefährdung für den Radverkehr durch den rechtsabbiegenden Kfz-Verkehr. Eine Entflechtung vor dem Knoten ist aus fahrdynamischen Gründen nicht zu empfehlen. Durch die Verschwenkungsbereiche kann es vermehrt zu Konflikten im Längsverkehr kommen.

Ruhender Verkehr

Nach überschlägiger Schätzung gehen durch die Planung 37 Parkstände verloren; davon 17 aufgrund der Etablierung von Ladezonen.

Veloroute 6

Die Veloroute 6 verläuft parallel zum Straßenzug Eilenau / Eilbektal auf der Nordseite des Eilbekkanals. Diese ist gut etabliert und weist an manchen Stellen bereits Überlastungserscheinungen auf, wo nur ein geringer Querschnitt ausgebaut ist. Dies betrifft die Strecke durch den Friedrichsberger Park und den Bereich der Uferstraße an der Hamburg Media School. Am Immenhof wird die Veloroute an Markttagen über die Eilenau umgeleitet. Auch sind noch nicht alle Querungen endgültig ausgebaut. Das Bezirksamt Hamburg-Nord arbeitet derzeit an der Fertigstellung der Veloroute 6, wodurch in den Bauphasen eine Umleitung durch die Eilenau nicht ausgeschlossen ist.

Durchgängigkeit

Eine Durchgängigkeit des Radfahrstreifens ist nicht möglich, da Zwangspunkte an insgesamt drei Stellen eine Unterbrechung des Radfahrstreifens erfordern. Hierdurch wird der Komfort deutlich eingeschränkt und aufgrund der häufigen Auf- und Ableitungen in die Nebenflächen, steigt die Wahrscheinlichkeit des regelwidrigen Befahrens in Gegenrichtung.

Eine Weiterführung des Radfahrstreifens bis zur Außenalster ist vom Bezirk Hamburg-Nord derzeit nicht vorgesehen. Dort wird die Veloroute 6 auf der Nordseite des Eilbekkanals bzw. der anschließenden Gewässer als ausreichende Radwegebeziehung angesehen.

Prüfungsergebnis:

Die Einrichtung eines durchgehenden Radfahrstreifens in der Straße Eilenau / Eilbektal ist nach Maßgaben der genannten Erkenntnisse nicht möglich.

Die Einrichtung einer kombinierten Radwegführung aus Radfahrstreifen und baulichem Radweg ist grundsätzlich möglich, jedoch aus verkehrsplanerischer Sicht nicht zu empfehlen. Dies begründet sich daraus, dass in diesem Straßenzug das Fehlen von Radverkehrsanlagen kein alleiniger Mispstand ist. Gerade auch für den Fußverkehr wurden erhebliche Mängel festgestellt (unzureichende Breiten und fehlende Barrierefreiheit), welche sich über eine solche Minimalplanung nicht beheben lassen. Die Prüfung ergab zudem, dass durch die Förderung des Radverkehrs deutliche Einbußen für den ÖPNV entstehen würden (Zeitverluste, unzureichende Spurbreiten) und neue Haltestellenbereiche noch zu finden sind.

Soweit der Forderung des PK, die Kfz-Spur zu verbreitern nachgekommen wird, steigen Planungsaufwand und Herstellungskosten erheblich. Zum einen muss die Strecke auf voller Länge eingemessen werden, um die notwendigen Sicherheitsabstände bemessen zu können. Zum anderen müssen zunächst alle vorhandenen Markierungen aufwendig entfernt werden.

Mögliche Umleitungsbeziehungen durch den Bau der U5 betreffen alle Verkehrsarten und sollten deshalb umfassend und großräumig betrachtet werden, sobald alle notwendigen Details bekannt sind.

Eine Durchgängigkeit kann nicht erreicht werden, da die Radverkehrsanlage an der Bezirksgrenze endet. Das Angebot erscheint durch den ständigen Wechsel der Führungsform für die radfahrenden Nutzer nicht wesentlich attraktiver als die existierende Veloroute 6. Zudem besteht das Angebot nur in eine Richtung, sodass nicht mit einer signifikanten Entlastung der Veloroute zu rechnen ist. Aufgrund der fehlenden Durchgängigkeit würde die Strecke vorrangig nur für quartiersinternen Radverkehr attraktiv sein.

Der vorgegebene Prüfungsgegenstand - ein Radfahrstreifen vom S-Bahnhof Friedrichsberg bis zur Außenalster, der mit geringen Mitteln kurzfristig umsetzbar ist – erscheint somit nicht realisierbar.

Die in Betracht kommende Lösung (mit Anpassungen durch die Forderungen von Hochbahn, PK, VD) wäre mit deutlich höheren Kosten und planerischem Aufwand umzusetzen. Das Ergebnis würde aus fachlicher Sicht keiner der etablierten Verkehrsarten hinreichend gerecht.

Zu 2:

Entfällt

Zu 3:

Eine Weiterführung des Radfahrstreifens bis zur Außenalster ist vom Bezirk Hamburg-Nord derzeit nicht vorgesehen. Dort wird die Veloroute 6 auf der Nordseite des Eilbekkanals bzw. der anschließenden Gewässer als ausreichende Radwegebeziehung angesehen.