

Gleisunterführungen



Anlage zum ADFC-Positionspapier Gleisunterführungen und Rampen für den Radverkehr

Bewertung jüngerer Beispiele

U-Oldenfelde, eröffnet am 09.12.2019

Der U-Bahnhof Oldenfelde wurden auf der bestehenden U1-Strecke zwischen Berne und Farmsen ergänzt. Die Gleisunterführung sollte von beiden Seiten aus als Zugang zum Bahnhof dienen. Die Erschließungsfunktion, die diese neue Querungsstelle für die Nahmobilität haben würde, wurde ebenfalls bereits in der Planungsphase betont. Trotzdem wurde für den Bahnhof ein Durchfahrverbot für den Tunnel verhängt.



Gut gelöst ist, dass Treppe, Rolltreppe und Aufzug zum Bahnsteig sich auf nur einer Seite der Unterführung befinden. (Foto: adfc hh/Ulf Dietze)



Die Rampen sind von beiden Seiten der Unterführung aus relativ geradlinig und haben eine gut nutzbare Neigung. Auf der Westseite (Foto) ist die Rampe breit genug, auf der Ostseite etwas zu schmal. Die Neigungswinkel sind geeignet. (Foto: adfc hh/Ulf Dietze)



Nicht gut gelöst ist, dass Fahrgastinformationen und Fahrkartenautomaten sich auf der anderen Seite befinden. Daraus ergeben sich ständig Fußgänger*innenbewegungen quer zur gesamten Tunnelbreite. Konflikte mit dem längs durchfahrenden Radverkehr werden so wahrscheinlicher. (Foto: adfc hh/Ulf Dietze)



Die Unterführung ist gut fahrbar, könnte aber noch breiter sein, um Sicherheitsabstände besser einhalten zu können. Im Tunnel ist das Radfahren verboten. Dieses Verbot hätte nach Ansicht des ADFC von vornherein bei der Planung ausgeschlossen sein müssen. (Foto: adfc hh/Ulf Dietze)

Als minimale Nachbesserungsmöglichkeit käme in Frage, für den Tunnel Gehweg/Radverkehr frei auszuschildern. Dann wird die ohnehin stattfindende Radfahrt durch den Tunnel erlaubt. Es ist trotzdem klar, dass Fußverkehr den Vorrang hat.

Bedauerlich ist, dass im Rahmen der Haltestellenplanung der zunächst geplante zweite Zugang nördlich des Bahnsteigs entfallen ist. Er hätte dazu beigetragen, dass am hier gezeigten Südbahnsteig weniger Fußverkehr stattfindet und die Situation entspannt und er hätte für viele Fahrgäste kürzere Wege vom und zum Bahnsteig bedeutet.

S-Rübenkamp (süd), Gleisüberführung, eröffnet 2019

Die Südseite des Bahnhofs S-Rübenkamp wurde von der Ostseite aus mit einer Rampe erschlossen und von der Westseite aus mit einer Treppe. 2019 wurde auf der Westseite eine Rampe ergänzt.



Nachträglich ergänzte Rampe am S-Rübenkamp, Südseite des Bahnsteigs, westlicher Zugang. (Foto: adfc hh/Ulf Dietze)



Auf der Ostseite gibt es aus dem Altbestand noch diese Rampe mit Sperrgitter. Die Gitter überlappen sich nicht (positiv) und haben einen Abstand von rund 1,9 m zueinander (relativ gut). Der Weg zwischen Zaun Sperrgitter ist jeweils 1,5 m breit. Mit einem typischen Fahrrad lässt sich das Gitter gut durchfahren. Für manche Lastenfahräder, Fahrräder mit Anhänger usw. kann es aber schwierig bis unmöglich werden. Ein größerer Gitterabstand wäre sinnvoll. (Foto: adfc hh/Ulf Dietze)



Die Rampen sind 3,15 m breit. (Foto: adfc hh/Ulf Dietze)



Am Wendepunkt ist die Rampe lediglich 2,65 m breit. Der Abstand zwischen den parallelen Rampenteilen beträgt ca. 75 cm. (Foto: adfc hh/Ulf Dietze)