



# DAS NETZ STEHT – JETZT IST QUALITÄT GEFRAGT!

Viele Anregungen des ADFC zu den Streckenverläufen von Hamburgs neuen Velorouten hat die Stadt übernommen. Doch wir wollen mehr ...

**D**er Streckenverlauf der 280 km Velorouten ist festgelegt und von Verwaltung und Politik abgesegnet. »Zügig, bequem und weitgehend ungehindert« (Koalitionsvertrag SPD-Grüne 2015, S. 37) sollen sie sich bis zum Ende der Legislaturperiode Anfang 2020 befahren lassen. Die ADFC-Projektgruppe Velorouten hat den Prozess der Routenfestlegung intensiv begleitet: Neben Gesprächen mit der planenden Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) und Politikern der Regierungsfractionen war vielfältige Öffentlichkeitsarbeit gefragt. Im nächsten Schritt geht es nun darum, bei der Umsetzung in den Bezirken hohe Qualitätsstandards zu erreichen.

**Velorouten nicht an Hauptverkehrsstraßen** Oft ist zu hören, dass man an den Hauptausfallstraßen schneller vorwärts komme. Außerdem würden dort die vielen Radfahrenden von den Noch-Autonutzern gesehen, so zum Beispiel der Vorsitzende im Ver-

kehrsausschuss der Bürgerschaft, Torben Buschhüter, gegenüber dem ADFC. Das sei wichtig, damit die Leute aufs Rad umsteigen.

Die Projektgruppe vertritt hier die Ansicht, dass die Hauptstraße ohnehin jede Radfahrende kennt. Die attraktiveren Strecken abseits davon findet man aber erst dann, wenn sie mit Wegweisung versehen sind. Der Komfort einer ruhigen, abgasarmen Strecke ist gleichzeitig notwendig, um mehr Leute vom Radfahren zu begeistern. An einer lauten, schadstoffreichen Straße zur Arbeit zu fahren, ist wenig attraktiv. Außerdem müssen für Velorouten angemessen breite Wege gebaut werden, für die entlang der vielbefahrenen Straßen oft nicht der Platz vorhanden ist. Wir kämen also schnell an ein Kapazitätsproblem auf der Radverkehrsführung.

Übernommen wurden die Vorschläge des ADFC insbesondere auf der Veloroute Nummer 4 (VR 4) in Fuhlsbüttel und Langenhorn. Statt entlang der Langenhorner und Alsterkrugchaussee geht es nun durch parallel führende Tempo-30-Zonen und potenzielle Fahrradstraßen. Dafür werden etwas längere Routenverläufe in Kauf genommen. Auch übernommen wurde die Argumentation des ADFC, die VR 4 nicht durch die Hindenburgstraße zu führen, weil bei der dann erforderlichen Änderung des Straßenquerschnittes zu viele alte Bäume fallen müssten.

**Tunnelbau nicht ausgeschlossen** Auch in Harburg konnten sich ADFC und BWVI mit ihren Vorstellungen durchsetzen, die

VR 10 nicht – wie ursprünglich geplant – direkt an der Stader Straße entlang zu führen, sondern 50 Meter nördlich parallel an der Bahnstrecke nach Cuxhaven, weil ruhiger und mit weniger Emissionen. Eine vom ADFC vorgeschlagene Untertunnelung des Bahnabzweigs nach Waltershof wird zwar nicht in dieser Legislatur umgesetzt, aber als später umzusetzende Maßnahme übernommen. Auch die ursprünglich noch vorgesehene Führung über den Schwarzenberg konnte abgewendet werden.

So wie an diesen Beispielen ersichtlich, fanden viele kleinteilige Anregungen des ADFC den Weg in die endgültigen Routenführungen. Gleichzeitig gab es aber auch vom ADFC für wichtig erachtete Vorschläge, die nicht übernommen wurden. Zwei stellen wir im folgenden vor:

**Umstrittene Hamburger Straße** Die VR 5 vom Rathausmarkt durch die Uhlenhorst und Barmbek mit einem Ast nach Wandsbek und einem anderen nach Fuhsbüttel zur VR 4 wird nun entlang der Hamburger Straße geplant, einer Ausfallstraße mit 40.000 Kfz am Tag. Teil der Führung ist zudem ein aus Sicht des ADFC gefährlicher Zweirichtungsradweg direkt vor der Hamburger Meile. Der ADFC hatte hier eine parallele Routenführung vorgeschlagen durch Wohn- und Tempo-30-Straßen. Die hätte zwar eine etwas länger Strecke gehabt – die Fahrzeit wäre aber nur unwesentlich länger gewesen.

Die BWVI entschied sich jedoch für die Hauptstraßenführung und will diese veloroutengerecht ausbauen. Sollte sich im Zuge



© ADFC Hamburg | Ulf Dierze

**Zweirichtungsradwege müssen die Ausnahme bleiben: Das Linksfahren ist deutlich gefährlicher als das Fahren auf der rechten Straßenseite.**

der Planungsüberlegungen herausstellen, dass »eine komfortable Führung insbesondere am Knoten Dehnhaiide/Barmbeker Markt nicht möglich ist«, will man auch die vom ADFC vorgeschlagene Variante durch die Nebenstraßen hinter der »Hamburger Meile« weiter prüfen.

**Die Nord-Süd-Frage in Bergedorf** Ebenfalls sehr frühzeitig hat der ADFC in Bergedorf Alternativvorschläge für die Führung der

## DIE ANFORDERUNGEN IM ÜBERBLICK

### Befahrbarkeit an jedem Tag im Jahr und rund um die Uhr

Um eine stetige Befahrbarkeit zu gewährleisten, sind Winterdienst, Reinigung und Beleuchtung unabdingbar. Wenn Bedenken wegen der sozialen Sicherheit bestehen, sollten Maßnahmen wie Beleuchtung oder Notrufsäulen geprüft werden.

### Angemessene bauliche Gestaltung

Radfahrstreifen, Mischverkehr in Tempo-30-Straßen, Schutzstreifen, Fahrradstraßen und andere heute übliche Bauweisen für schnelle Radverkehrsverbindungen auf der Fahrbahn sind möglich. Um eine gegenseitige Gefährdung von Radfahrern und Fußgängern zu vermeiden und einen zügigen Radverkehr zu ermöglichen, kommen kombinierte Rad- und Fußwege nicht in Betracht. Straßenbegleitende Zweirichtungsradwege sind ungeeignet, da nicht mit links fahrenden Fahrzeugen gerechnet wird.

### Geschwindigkeit, Breite und Belag

Die Entwurfsgeschwindigkeit für eine Veloroute beträgt 25-30 km/h. Die Ausbaustandards sollten über die in den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) genannten Werte hinausgehen (ERA 2010 nennt z. B. für Radwege eine Mindestbreite von 2,0 m und für Radwege mit Zweirichtungsverkehr 3,0 m). So ist Überholen auf der Veloroute

jederzeit möglich. Die Oberfläche sollte wegen des geringen Rollwiderstands aus Asphalt sein. Wassergebundene Decken und Kopfsteinpflaster kommen grundsätzlich nicht in Frage.

### Übersichtlichkeit und Führung

Eine Veloroute ist frei von Hindernissen und übersichtlich. Sie verläuft möglichst geradlinig und ohne weite Umwege und hat als Fahrrad-Hauptstrecke Vorrang gegenüber anderen Straßen. Auch an Knotenpunkten sollten Zeitverluste für die Radfahrer vermieden werden, z.B. durch den Umbau zu Kreisverkehren, den Bau von Fahrradbrücken und -tunneln.

### Netzanbindung und Ausschilderung

Eine gute Anbindung an die Radverkehrsnetze der tieferen Hierarchie sollte auch baulich gewährleistet sein. Eine durchgehende, schon frühzeitig erfassbare und leicht verständliche Wegweisung nach ERA ist selbstverständlich.

Aus der ADFC-Position Velorouten vom Dezember 2015: [hamburg.adfc.de/?107](http://hamburg.adfc.de/?107)



VR 8 unterbreitet, etwa am S-Bahn-Halt Billwerder-Moorfleet: Konsequenz wäre es aus ADFC-Sicht gewesen, entweder auf der Nordseite oder auf der Südseite der Bahn zu bleiben. Für beide Führungen hatte man Vorschläge unterbreitet. Die Querung der Bahn am Unteren Landweg wurde jedoch von der BWVI beibehalten. »Ortskundige werden nicht den offiziellen Weg, sondern den Schleichweg unter der Brücke hindurch nehmen«, befürchtet ADFC-Bezirksgruppensprecher Reinhold Reumann. »Leider führt das zu Konflikten mit S-Bahn-Fahrgästen.«

Matthias Franz von der BWVI erklärt die Entscheidung so: »Der Untere Landweg soll perspektivisch mit Radfahrstreifen ausgebaut werden, so dass hier eine für den Radverkehr befahrbare Verbindung entstehen wird. Alternative Streckenführungen südlich der Bahn wurden geprüft, aber auf Grund fehlender Wegeverbindungen und bewegter Topografie zugunsten der bereits vorhandenen Trasse nördlich der Bahn mit höherem Ausbaupotenzial verworfen.« Als langfristige Option sei außerdem eine Unterführung der Bahnstrecke im Bereich Billwerder-Moorfleet zu prüfen.

Wie die Lösung eines Konfliktpunktes zu mehreren neuen führen kann, zeigt ADFCler Reinhold Reumann am Beispiel des Bereichs des S-Bahn-Halts Nettelburg auf: Die heutigen Konflikte mit Fußgängern am Ausgang des S-Bahnhofs würden entschärft, dafür kommt es aber zu Konflikten mit Autos und Bussen auf der neuen Führung. Daher urteilt Reumann: »Viele Radfahrende werden wahrscheinlich dem Verlauf der alten Route folgen.«

Die BWVI versucht hier die Sorgen zu nehmen: »Beim Veloroutenausbau wird besonderes Augenmerk darauf gelegt, die Befahrbarkeit des Friedrich-Frank-Bogens und des Ladenbeker

**Komfortkiller Kopfsteinpflaster:** Die idealen Routen fürs Fahrrad liegen abseits der Hauptstraßen. Dort gibt es aber häufiger noch Kopfsteinpflaster. In der Hellbrookstraße (unten der Zustand vorher und rechts nachher) zeigt sich, wie aus einer vorher kaum benutzbaren Oberfläche ein attraktiver Straßenraum werden kann.

Furtwegs für den Radverkehr weiter zu optimieren. Es ist davon auszugehen, dass eine verträgliche Abwicklung des Radverkehrs erreicht werden kann.«

**Blick nach vorn: Qualitätsstandards** Nachdem die Verläufe festgelegt sind, geht es jetzt an die Planung des Straßenraums. Auch hier werden sich die ADFC-Bezirksgruppen wieder einbringen. Im Juni 2016 wurde das »Bündnis für den Radverkehr« zwischen Senat und Bezirken geschlossen. Danach schließt fortan jeder Bezirk jährlich eine Vereinbarung mit der BWVI ab. Darin sind die in jedem Kalenderjahr anfallenden Kosten für konkrete Vorhaben aufgelistet. Vereinbart wird jeweils ein Jahr, die weiteren Jahre

werden prognostiziert. 2016 fallen zum Beispiel die Planungskosten an und in 2017 für dieselbe Maßnahme die Baukosten.

Nach den bisherigen Diskussionen mit Politik und Verwaltung sieht es der ADFC als besonders wichtig an, die Qualitätsstandards für Velorouten durchzusetzen. Herausforderungen sind hier die

## Die Neuaufteilung des Verkehrsraums ist eine Herausforderung in einer Stadt wie Hamburg.



NACHHER

VORHER

Verkehrsraumaufteilung, die immer wieder aufkeimende Idee von Zweirichtungsradwegen und der Umgang mit Kopfsteinpflaster. Hierfür startete die PG Velorouten das von der Norddeutschen Stiftung für Umwelt und Entwicklung (NUE) finanziell geförderte Projekt »Qualitätsoffensive Velorouten«.

**Neuaufteilung des Verkehrsraums** Eine Herausforderung in einer dicht bebauten Millionenstadt wie Hamburg ist die anstehende Neuaufteilung des Verkehrsraums. Wenn der Radverkehrsanteil deutlich gesteigert werden soll, müssen die Verkehrsflächen zulasten der Parkplätze oder der Fahrstreifen umverteilt werden. Der verkehrspolitische Sprecher der Grünen in der Bürgerschaft, Martin Bill, schlägt außerdem vor, Radverkehrsflächen in Zentrumsnähe gezielt breiter auszuführen als die Mindeststandards, die in den ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Verwaltungsvorgabe des Bundes) vorgesehen sind, also breiter als zwei Meter. Denn je näher man zum Stadtkern kommt, desto überlasteter sind die Radwege.

**Zweirichtungshorror und Kopfsteinpflaster** Zweirichtungsradwege unmittelbar neben der Kfz-Fahrbahn, wie es sie z. B. um die Außenalster (VR 4 und 5, auch VR 8) und an der Hamburger Straße gibt, lehnt der ADFC ab. Sie bergen ein besonders hohes Unfallrisiko. Auch verleiten solche Anlagen dazu, dass die falsche Seite beibehalten wird, auch wenn der Zweirichtungsverkehr in der Folgestrecke nicht mehr erlaubt ist. Wo jetzt also die Routen feststehen und der Radverkehr dort »ertüchtigt« werden soll, dürfen nicht wieder Zweirichtungsradwege als für die Stadt bequeme und billige Lösung geplant werden.

Die geplanten Velorouten führen auch durch Straßen, die derzeit noch eine Oberfläche aus Kopfsteinpflaster haben – für Velorouten ungeeignet. Nach Ansicht des ADFC muss an solchen Stellen eine Asphaltoberfläche her. Die Hellbrookstraße in Barmbek oder die Uferstraße in Eilbek sind dafür gelungene Beispiele.

**Bisheriges Fazit** Die Veloroutenplanungen haben Fahrt aufgenommen. Obgleich es das prinzipielle Konzept schon seit über zwanzig Jahren gibt und es bislang gar nicht oder nur zäh voranging, sind jetzt erstmals Erfolge sichtbar und Verwaltung und Politik scheinen in dieser Legislaturperiode das Thema anzupacken. Die Routenplanungen wurden nach eineinhalb Jahren in der laufenden Legislaturperiode abgeschlossen. Nun geht es zusammen mit den Bezirken an die Umsetzung – dreieinhalb Jahre bleiben noch bis zu den nächsten Wahlen. Deutlich wird in Gesprächen mit den Regierungsparteien SPD und Grünen, dass noch eine große Furcht besteht, auf fehlende Akzeptanz zu stoßen. Insofern ist kontinuierlicher und freundlicher Druck durch ADFC-Lobbyarbeit erforderlich.

Ulf Dietze, Hilmar Westholm



© ADFC Hamburg | Hilmar Westholm

An der vom Autoverkehr hoch belasteten Hamburger Straße verläuft die Veloroute auf einem Zweirichtungsradweg vor einem Einkaufszentrum. Die Radverkehrsführung ist teilweise unübersichtlich und stößt zu Zeiten des Berufsverkehrs schon heute an ihre Kapazitätsgrenze.



© ADFC Hamburg | Ulf Dietze

Die Lortzingstraße (Eilbek) auf der Veloroute 6 hatte bis zu ihrem Ausbau im Jahr 2011 ebenfalls Kopfsteinpflaster. Heute ist sie Teil einer Route, die zu den beliebtesten Fahrradstrecken Hamburgs gehört.



[hamburg.adfc.de/velorouten](http://hamburg.adfc.de/velorouten)

Infos zum aktuell geplanten Veloroutennetz und zu den ADFC- »Qualitätsstandards für Velorouten«