

Ein Schild macht noch keine Veloroute

Verkehrspolitische Radtour am 23.09.2016

Station 1

Autofreie Führung durch Parkanlage VR8, Parkeinahrt Klaus-Groth-Straße

Zwischen der Klaus-Groth-Straße und der Burgstraße verläuft die Veloroute (VR) 8 als separat geführter Zweirichtungsradweg durch eine Parkanlage. Der Weg ist asphaltiert und daher zügig und komfortabel befahrbar. Für die soziale Sicherheit ist der Weg beleuchtet.

Ohne die Anbindungen bei der Klaus-Groth-Straße und Burgstraße sowie die zu gering bemessene Breite zu betrachten, ist dieses Stück ein positives Beispiel.



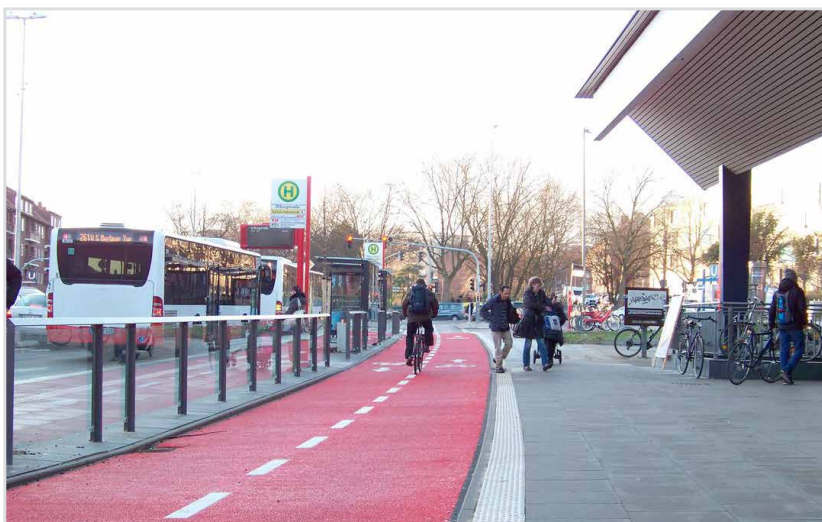
Station 2

Ausnahme straßenbegleitender Zweirichtungsverkehr VR8, U-Burgstraße

Vor dem Eingang der U-Burgstraße führt ein Zweirichtungsradweg durch den Umsteigebereich.

Da die Veloroute vor und nach dieser Stelle einseitig nordseitig der Hammer Landstraße abseits der Straße verläuft, müsste man stadtauswärts zweimal die Straßenseite der Hammer Landstraße wechseln. Daher ist hier ausnahmsweise ein straßenbegleitender Zweirichtungsradweg als Lückenschluss sinnvoll.

Gut: Der rot eingefärbte Radweg liegt auf Fahrbahnniveau und hat Bordsteine zu den Gehwegen, um Konflikte mit Fußgängern so gering wie möglich zu halten.



Station 3

Fahrradstraße, abknickende Vorfahrt in Tempo-30-Zone Lortzingstraße Ecke von-Essen-Straße

Die Führung der VR6 als Fahrradstraße ist komfortabel zu befahren. Radfahrende können nebeneinander fahren und sich unterhalten und es gibt wenig Autoverkehr.

Die Fahrradstraße folgt hier der S-Kurve. Das leitet die Radfahrenden intuitiv entlang der Veloroutenstrecke. Es ist außerdem ein gutes Mittel, in dieser Tempo-30-Zone Vorfahrt zu schaffen, in der sonst rechts-vor-links gilt.



Station 4 Kopfsteinpflaster Lösung Hellbrookstraße, Frickestraße

Kopfsteinpflaster kommt aus ADFC-Sicht für Velorouten grundsätzlich nicht in Frage. Deshalb ist ein Asphaltieren der gesamten Fahrbahn die beste Lösung.

Soll ein Kopfsteinpflasterabschnitt erhalten bleiben, sind Streifen aus Asphalt für Radfahrende geeignet. Bei Tempo 50 können diese als Radfahrstreifen am Fahrbahnrand angelegt werden. Bei Tempo 30 bietet sich eine Asphaltierung in der Fahrbahnmitte an. Beispiele sind Hellbrookstraße (Tempo 50) und Frickestraße (Tempo 30, siehe Foto).

weitere Beispiele: hamburg.adfc.de/?900



Station 5 Radfahr- oder Schutzstreifen, Aufhebung unechter Vierspurigkeit Bebelallee

Von der Aufhebung einer unechten Vierspurigkeit zugunsten einer Zweispurigkeit mit Radfahrstreifen profitieren auch Autofahrer. Das Fahren ist gleichmäßiger und nicht durch gegenseitiges Überholen geprägt. Weitere Beispiele dafür sind die Alsterkrugchaussee und die Fuhsbüttler Straße. Radfahrende können auf Radfahr- oder Schutzstreifen vor roten Ampeln besser an der Autoschlange vorbeifahren, können zügig vorankommen und sich gegenseitig überholen. Sie sind durchgehend im Sichtfeld der Autofahrer.

Weiterer Vorteil: In den umgebauten Knoten werden geradeaus fahrende Radler links der Rechtsabbieger geführt, was die Gefahr durch Abbiegeunfälle reduziert. An die Lösungen für indirektes Linksabbiegen über die sogenannten Aufstelltaschen haben sich inzwischen die meisten Radfahrenden gewöhnt.



Station 6 Fahrradstraße Harvestehuder Weg

Im Vergleich zur Uferstraße, wo der querende Verkehr an mehreren Stellen Vorfahrt hat, kann die RadfahrerIn hier ein langes Stück bevorrechtigte Fahrradstraße ohne Stopp befahren. Die Breite erlaubt zügiges Fahren, Überholen und Nebeneinanderfahren. Die Oberfläche ist angenehm glatt und eben. Autofahrer verhalten sich meist rücksichtsvoll.

