

Die Tour mit schmalen Wegen – aber einem schönen Blick

Radwegetest Teil 13: Die **Veloroute 12** vom Rathaus bis zum Bahnhof Altona ist mit knapp fünf Kilometern die kürzeste in der Stadt. Experte spricht von „Lückenschluss“

BETTINA MITTELACHER

Wer das Wasser mag und insbesondere die Elbe, ist hier genau richtig. Die Veloroute 12 ist die kürzeste unter den Velorouten, vom Rathausmarkt bis nach Altona misst sie gerade mal 4,7 Kilometer – und eröffnet dem Radfahrer einen wunderschönen Blick auf den Hamburger Hafen. Doch das Vorher und das Nachher ist kein Selbstgänger: Schilder, die auf die Route hinweisen, gibt es nur an wenigen Stellen, bemängelt Marco Silla, Leiter der Bezirksgruppe Mitte des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC). „Der Streckenverlauf ist nicht durchgängig erkennbar.“ Und mit der kurzen Strecke ist sie weniger eine eigenständige Veloroute, sondern eher eine Art Lückenschluss im Hamburger Veloroutennetz.

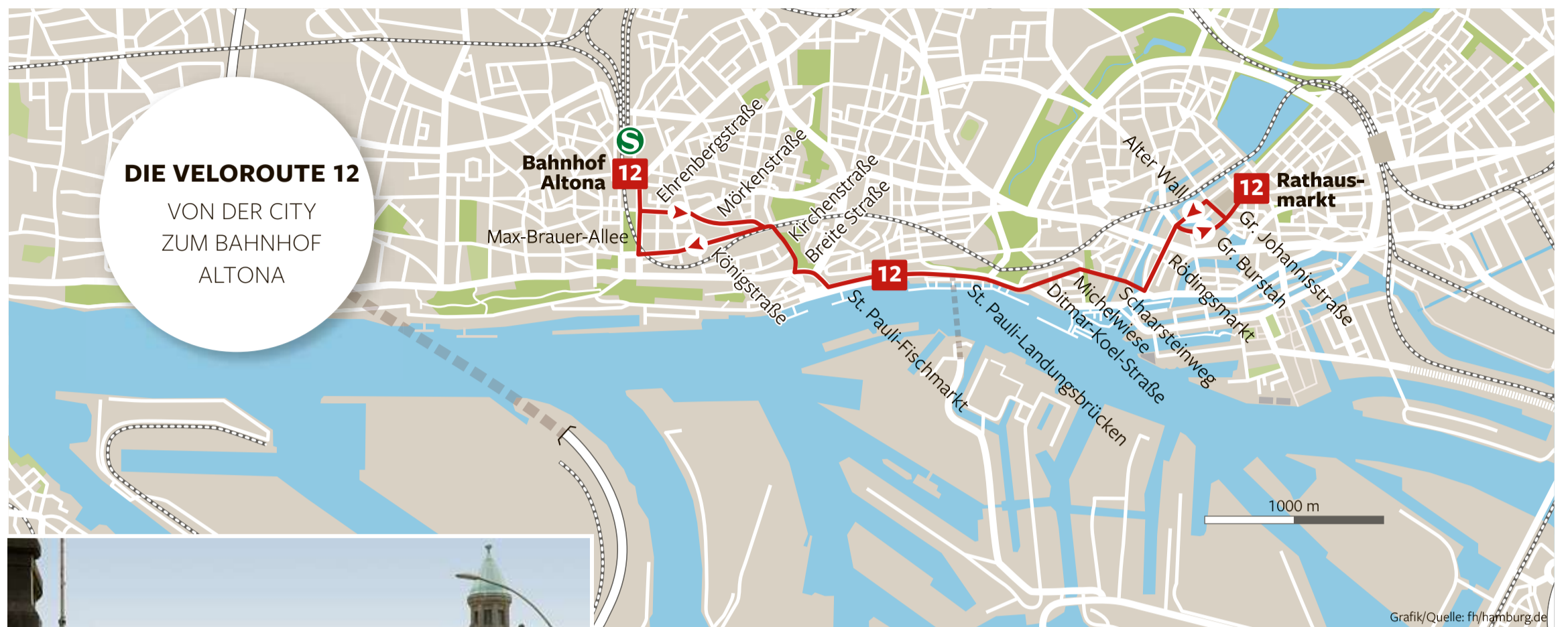
Los geht es vom Rathausmarkt über die Große Johannisstraße. „Sehr schön und entspannt“, findet Experte Marco Silla die Passage über den neu gestalteten Adolphsplatz, wo Auto- und Radfahrer 20 Kilometer pro Stunde schnell – oder langsam – unterwegs sein dürfen. „Das vermittelt etwas von einem harmonischen Miteinander“, lobt der Experte.

Beim Alten Wall und der Altenwallbrücke, die sich anschließen, ist eine Baustelle. Nach Abschluss der Arbeiten sollte dieser Teil mit dem Rad besser zu befahren sein als vorher. Die Strecke führt über den Graskeller und den Rödingsmarkt, wo ein Radfahrstreifen eingerichtet ist. „Das ist an sich positiv“, vermerkt Silla. „Allerdings ist er nicht breit genug, als dass sich Radfahrer untereinander gefahrlos überholen könnten.“

Der Radweg ist in einem ziemlich üblen Zustand und mehrmals unterbrochen

Marco Silla, ADFC-Experte

An der Kreuzung mit der Ludwig-Erhard-Straße bekommen der Radfahrstreifen und die Radfahrerrampel sowie die klare Verkehrsführung eine gute Wertung, ebenso der erste Abschnitt der Schaartorbrücke. Aber die Fortsetzung des Wegs erhält vom Fahrradlobbyisten ein klares „mangelhaft“. Hier verläuft noch ein alter Hochbordradweg. „Der Belag ist rumpelig, zudem hört der Radweg im Bereich Schaartor/Schaarsteinwegsbücke einfach auf und wird auf die Fahrbahn in den Mischverkehr geleitet. Das kann gefährlich werden.“ Ein weiterer Minuspunkt aus Sicht des Radexperten: Im ersten Teil dieser Passage geht die Veloroute über Kopfsteinpflaster – wie auch am Schaarsteinweg. „Es gibt aber gleichzeitig eine Machbarkeitsstudie, ob die Veloroute in diesem Teil alternativ über Baumwall und Vorsetzen geführt werden kann“, weiß der ADFC-Mann. „Das Ergebnis ist noch offen.“



Testfahrer Marco Silla ist auf dem Radweg an den Landungsbrücken unterwegs, hier ist es sehr schmal und holprig.

Andreas Laible

Der nächste Abschnitt der Veloroute geht ins Grüne über die Michelwiese. Schön zu fahren, doch komme es manchmal zu Konflikten mit Fußgängern, sagt Silla, insbesondere dann, wenn sie mit Hunden unterwegs seien oder das Wetter gut sei. Weiter geht es im Mischverkehr über den Schaarmarkt und die Ditmar-Koel-Straße durchs Portugiesenviertel. Hier gebe es insbesondere abends und am Wochenende viele Autos, die ihre Runden ziehen auf der Suche nach einem Parkplatz. „Radfahrer werden dadurch manchmal ausgebremst.“

In der Fortsetzung, dem Johannishof und bei den St. Pauli-Landungsbrücken, gibt es einen Radfahrstreifen, der gut zu nutzen ist, aber durchaus etwas breiter sein dürfte. Auf den Landungsbrücken kreuzt eine Busspur den Radschutzstreifen, der zudem von so manchem Autofahrer, der rechts abbiegen will, als weitere Fahrspur missbraucht wird. „Wer als Radfahrer geradeaus fahren will, wird über den Rechtsabbieger der Kraftfahrzeuge geführt. Das erfordert, dass sich der Radfahrer souverän verhält und sich als gleichberechtigter Verkehrsteilnehmer benimmt, also aufmerksam, klar und eindeutig fährt. Vielleicht eine Herausforderung für Radfahrer mit wenig Routine.“

Weiter geht es über die Helgoländer

Allee und die St. Pauli Hafenstraße. „Hier gibt es noch den Hochbordradweg mit schlechtem Belag. Außerdem ist er viel zu schmal“, kritisiert der Experte. „Da ist ja mein Lenker breiter!“ Konflikte mit Fußgängern seien programmiert, der Seitenabstand zu den Autos zu gering. „Das ist unangenehm und vor allem gefährlich. Das ist weit entfernt vom Velorouten-Standard.“ Auch die Fortsetzung am St. Pauli Fischmarkt bekommt schlechte Noten. „Der Radweg ist weiterhin in einem ziemlich üblen Zustand und mehrmals unterbrochen. Eigentlich müsste man jedes Mal absteigen und schieben, was aber kaum ein Radfahrer, der ja zügig vorankommen will, auch macht.“

Man folgt nun dem S-förmigen Straßenverlauf der Breiten Straße. Der zu schmale Radweg ist hier benutzungspflichtig. An der nächsten Kreuzung führt die Veloroute rechts in die Kirchenstraße. Aber es gibt kein Schild, das darauf hinweist. „Instinktiv würde man geradeaus weiterfahren“, sagt Marco Silla. Aus Sicht des Experten ist hier die verschwenkte Führung für Radfahrer und die Aufleitung auf die Fahrbahn problematisch. Typisch für die alten Hochbordradwege.

Dann geht es eine Steigung hinauf im Mischverkehr. An der nächsten Kreuzung heißt es Linksabbiegen in die Kö-

4,7 Kilometer – das ADFC-Urteil

Ausbauzustand: Die Veloroute 12 ist mit einer Länge von etwa 4,7 Kilometern die kürzeste in Hamburg. Bislang ist nur das Stück zwischen Rathausmarkt und Landungsbrücken entweder mit Radfahr- oder Schutzstreifen versehen worden oder bietet bereits eine akzeptable Fahrradinfrastruktur im Mischverkehr, wie beispielsweise im Portugiesenviertel.

Auf den restlichen zwei Dritteln der Route, ab Landungsbrücken bis Altona, werden den Radfahrenden alte und zu schmale Hochbordradwege in baulich sehr schlechtem Zustand angeboten (St. Pauli Fischmarkt).

Sicherheit: Das Fahren im Mischverkehr oder auf den neuen Radfahrstreifen ist sicherer als auf den alten, teilweise versteckt geführten Radwegen. Im Mischverkehr fühlt man sich sicher, wenn die Kraftfahrzeuge nicht schnell fahren können oder dürfen. Das ist beispielsweise am neu gestalteten Adolphsplatz vor der Handelskammer oder im Portugiesenviertel der Fall. Auf viel befahrenen Straßen steigt der

Stresslevel der Radfahrer. Die neuen Radstreifen erfordern von Radfahrenden, sich selbst als gleichwertige Verkehrsteilnehmer wahrzunehmen. Das heißt, entsprechend selbstbewusst, vorausschauend und berechenbar zu fahren.

Fahrbahnqualität: Das erste Drittel ist überwiegend Asphalt und gut zu befahren. Das wenige Kopfsteinpflaster ist tolerierbarer, entspricht aber nicht dem Standard einer Veloroute. Die Radwege ohne Benutzungspflicht in den noch nicht ausgebauten Teilstrecken sind zu schmal, uneben und teilweise eine Zumutung.

Respekt: Bei der Tour konnten wir uns eigentlich nicht über fehlenden Respekt der Auto- und Lkw-Fahrer beklagen. Das gilt sowohl für den Mischverkehr im Innenstadtbereich als auch für die fahrbahnbegleitenden Radfahrstreifen. An den touristischen Hotspots ist auch mit Falschparkern zu rechnen.

Radstreifen/Schutzstreifen: Es gibt knapp einen Kilometer Rad-

und Schutzstreifen im Bereich der Handelskammer bis zu den Landungsbrücken. Sie bieten grundsätzlich eine sichere und sichtbare Führung für die Radfahrenden. Für die prognostizierte Zunahme des Radverkehrs sind sie allerdings unterdimensioniert.

Beschilderung: Der Routenverlauf ist nur an wenigen Stellen beschildert und ermöglicht somit keine durchgehende und eindeutige Orientierung.

Tops: 1. Citybereich Mönckebergstraße und Adolphsplatz mit Tempolimit 20 bzw. 25 km/h. 2. Freier Rechtsabbieger für Radfahrende von Rödingsmarkt zur Schaartorbrücke. 3. Promenade am Hafen stadteinwärts nur wegen der maritimen Aussicht.

Flops: 1. Unzumutbarer Radweg an der St. Pauli Hafenstraße (stadtauswärts) hinter der Helgoländer Allee. 2. Radweg/kein Radweg im 50-Meter-Wechsel, St. Pauli Fischmarkt (stadtauswärts). 3. Benachteiligende Ampelschaltung bei der Königstraße über die Mörkenstraße.

nigstraße. Hier hat man die Wahl. Wer auf dem Radweg bleibt, steht unter Umständen vor drei roten Ampeln. Die Alternative, auch die Fahrbahn zu nutzen, spart zwar Zeit und bedeutet nur eine rote Ampel. Aber dafür verläuft der Radfahrer sehr dicht an den Autos entlang. Auf der Königstraße geht es im Mischverkehr auf der Fahrbahn weiter. Bei

den höheren Geschwindigkeiten der Kraftfahrzeuge ist das etwas herausfordernder, aber zu eng überholt wird man nur selten. „Der Radweg ab der Behnstraße ist eine Farce“, sagt Marco Silla. Alternativ darf man auf der Fahrbahn auf Asphalt fahren.

Das letzte Stück in Richtung Nordsteaten über die Max-Brauer-Allee bis

zur Kreuzung Ehrenbergstraße geht die Veloroute ebenfalls im Mischverkehr, Radfahrer werden durch geparkte Autos eingeschränkt, und überholende Autos haben wenig Platz. „Das ist für nicht so routinierte Radfahrer stressig!“

Auf dem Rückweg zum Rathausmarkt führt die Veloroute über die Ehrenbergstraße, die bis zur Biernatzki-Straße über einen Hochbordradweg mit schlechter Oberfläche führt. Im zweiten Teil bekommt die Wegführung aber ein Lob von Silla, wegen des breiten Radfahrstreifens. An der Mörkenstraße geht es wieder im Mischverkehr weiter, neben Autos, die oft mit hoher Geschwindigkeit unterwegs sind. „Als Radfahrer sollte man trotzdem einen Abstand von mindestens einem Meter zu den geparkten Autos einhalten.“

Über die Kreuzung mit der Königstraße führt die Route zur Breiten Straße, wo ein schmaler Radweg das Fahrvergnügen einschränkt. Auf dem nächsten Teil der Strecke, bevor die Veloroute 12 von der Ditmar-Koel-Straße unter anderem über Michelwiese und Rödingsmarkt zurück zum Rathausmarkt führt, geht es über die Hochwasserschutzanlage entlang der Elbe, auf einem relativ breiten Weg, der als Fußweg mit „Radfahrer frei“ ausgewiesen ist. Sprich: Fußgänger haben Vorrang, Radfahren ist eigentlich nur in Schrittgeschwindigkeit erlaubt. „Das ist auf einer Veloroute nicht zielführend“, kommentiert Marco Silla. „Und wenn etwas passiert, ist der Radfahrer der Gelackmeierte! Überhaupt bedeutet dieser Abschnitt insbesondere bei schönem Wetter ein ständiges Kreuz und Quer für die Radfahrer. Aber dafür ist die Aussicht sehr schön!“

Insgesamt wirke die Veloroute 12 „ein bisschen vergessen“, ist das Fazit von Marco Silla. „Sie wurde wohl eher eingerichtet, um die touristischen Highlights zu verknüpfen, wegen des schönen Blicks an den Landungsbrücken und als Lückenschluss zwischen dem Hafen und Altona.“ Der Standard, den man auf einer Veloroute erwarten würde, sei noch nicht erreicht. Für den Alltagsradler müssen die Routen sicher, zügig und komfortabel befahrbar sein. Man kann gespannt auf die laufenden und kommenden Planungen sein.“

In unserer nächsten Folge lesen Sie: Veloroute 13 – Innere Ringroute Altona über Winterhude nach Hamm

Deutschland-Achter im Rathaus

50 Jahre nach dem **Olympiasieg** feiert die Bootsbesatzung den Triumph von Mexiko

HAMBURG :: Am Sonntag ruderten sie auf dem Ratzeburger Kückensee, am Freitag hatte Staatsrat Christoph Holstein den Achter-Olympiasieger von 1968 im Hamburger Rathaus empfangen. Alle waren gekommen: die Bootsbesatzung mit Steueremann Gunther Tiersch (damals 14, heute ZDF-Wetterexperte), die beiden Ersatzleute und Ehefrauen. Schlagmann Horst Meyer (77), einziger gebürtiger Hamburger, hatte das dreitägige Treffen organisiert. In der Höhenluft Mexiko-Stadts hatte der Deutschland-Achter knapp vor Australien gewonnen. Vier Ruderer kollabierten im Ziel. (rg)



Achter-Olympiasieger im Rathaus: (v. l.): Rüdiger Henning, Roland Böse, Lutz Ulbricht, Horst Meyer, Staatsrat Christoph Holstein, Gunther Tiersch, Wolfgang Hottenrott, Uli Lohn, Egbert Hirschfelder, Dirk Schreier, Jörg Siebert und Niko Ott R. Magunia

Bei Jobgespräch vergewaltigt – 59-Jähriger vor Gericht

NEUSTADT :: Mit einem Inserat auf Ebay-Kleinanzeigen hatte eine 19-jährige Frau im Juli dieses Jahres nach einem Gelegenheitsjob gesucht – doch statt ein paar Euro hinzuverdienen, erlebte sie einen wahren Albtraum.

Auf ihre Anzeige hin hatte sich am 17. Juli ein 59-jähriger Mann gemeldet. Unter dem Vorwand, sie könne Büroarbeiten bei ihm verrichten, soll er sie in seine Eimsbütteler Wohnung gelockt haben. Dort soll ihr Bernhard K. laut Staatsanwaltschaft ein präpariertes Getränk mit 1,4-Butandiol verabreicht haben – bei der Substanz handelt es sich

um sogenannte K.-o.-Tropfen, in der Wirkung vergleichbar mit Liquid Ecstasy. Der 19-Jährigen wurde schwindlig, sie fühlte sich schwach und unwohl. Der Mann soll dies ausgenutzt haben, um sich auf seinem Sofa an ihr zu vergehen. Erst Stunden später gelang ihr die Flucht aus der Wohnung. Dort stellte die alarmierte Polizei mehrere Flaschen mit 1,4-Butandiol sicher. Die Staatsanwaltschaft hat Bernhard K., der die Vorwürfe bisher bestritten haben soll, wegen Vergewaltigung und gefährlicher Körperverletzung angeklagt. Der Prozess vor dem Landgericht beginnt am Freitag. (dah)

ANZEIGE

HAMBURGER IMMOBILIEN MESSE
Hamburger Abendblatt

Hanseatische Immobilien Treuhand GmbH + Co.
Allensteiner Weg 24-26
21680 Stade
Tel.: 040 / 360228-0000 / Fax: -1999
www.hit-immobilien.de
vertrieb@hit-immobilien.de

Im Cruise Center Altona beraten wir Sie gern zu unseren aktuellen Projekten.

hit
www.hamburger-immobilienmesse.de