



DIE VELOOROUTE 13

VON HAMM ZUM BAHNHOF ALTONA

Heute im Norden



Leonardo da Vinci ist als Maler weltbekannt. Seine Leidenschaft galt jedoch seinen wissenschaftlichen und technischen Forschungen. Da Vinci hinterließ mehr als 6000 Manuskriptseiten. Er entwarf mechanische Apparaturen, Werkzeuge und Waffen. Im Schloss Reinbek (Kreis Stormarn) sind nun Nachbauten dieser Geräte zu sehen. Der überwiegende Teil der Modelle ist interaktiv gestaltet und darf ausprobiert werden. Die Umsetzung seiner Skizzen erforderte Jahrzehnte sorgfältiger Recherchen.

Schloss Reinbek, Schlossstraße 5 in 21465 Reinbek, geöffnet 10 bis 17 Uhr

Strandläufer



Eine Sturmflut mit orkanartigen Böen an der Nordseeküste hat in Schleswig-Holstein am Dienstag keine größeren Schäden verursacht. Der Hamburger Fischmarkt und der Parkplatz in Övelgönne standen am Nachmittag unter Wasser. In den Kreisen Nordfriesland und Schleswig-Flensburg sowie der Stadt Flensburg hat es acht Einsätze gegeben wegen Ästen auf der Fahrbahn oder Bäumen, die infolge des Sturms umzustürzen drohten. In St. Peter-Ording stand der große Strandparkplatz unter Wasser. Einige Surfer nutzten den starken Wind aus, stiegen teilweise direkt auf dem Parkplatz auf ihre Bretter.

Über Buckelpisten von Hamm nach Altona

Radwegetest Teil 14:
Auf der teilweise veralteten Veloroute 13 liegt einiges im Argen – vor allem das viele Kopfsteinpflaster stört

GENEVIEVE WOOD

HAMBURG :: Wo ist denn hier die Veloroute? Schilder oder Markierungen auf der Fahrbahn weisen nicht darauf hin. Gut, dass Simon Brauer vom ADFC Hamburg vorbereitet ist und die Veloroute 13 über Google Maps ausfindig gemacht hat. Los geht es an der U-Bahn-Haltestelle Burgstraße in Hamm. Die eigentlich fahrradfreundlich gedachte Strecke beginnt unerfreulich. Der Fahrbahnbelag ist in die Jahre gekommen und entspricht einer Buckelpiste. Unschön für Autos, richtig unangenehm für Fahrradfahrer. Nach Recherchen des Fahrradweg-Experten Simon Brauer „sieht die Behörde hier aber keinen Handlungsbedarf“. Schade.

Die Route verläuft weiter über die Jordanstraße. Ausgerechnet auf fahrradfreundlichem Kopfsteinpflaster, aber immerhin ist es relativ flach. In Tempo-30-Zonen wie hier fahren Radler auf der Straße. Das ist in diesem Wohngebiet meistens sicherlich auch ganz angenehm. Heute aber nicht. Ob es an einem Unfall oder an einer Baustelle liegt, ist nicht klar: Aber ein großer Teil des Feierabendverkehrs fließt in diesem Moment durch die eigentlich ruhigen Nebenstraßen, die Radfahrer mittendrin. Das gibt Punktabzug. Denn: „Velorouten sollen ja alltagstauglich sein“, so der ADFC. Durchgefallen.

Dann endet die Fahrbahn in einer Kehre. Somit gibt es auch keinen Radweg mehr. Also geht es weiter auf dem Bürgersteig. Wieder gibt es keine Schilder, keine Hinweise. Über die Sievekingsallee führen zwei Ampeln, aber keine davon ist eine Fahrradampel. Und dann ist diese Ampel auch noch eine sogenannte Bettelampel, die erst auf Knopfdruck für Fußgänger (und Radfahrer) grün wird. „Das ist grundsätzlich nicht attraktiv für Fahrradfahrer“, sagt Simon Brauer. „Aber für eine Veloroute inakzeptabel.“

Es geht munter weiter auf der Straße Hirschgraben. Die Route führt auf der Straße entlang an geparkten Autos vorbei. Die Fahrbahn ist okay, es läuft stressfrei. Bis es an der Ritterstraße wieder etwas zu mäkeln gibt: Neben den geparkten Autos führt der markierte Radfahrstreifen, der allerdings – typisch für diese Veloroute – auch schon älter ist, die Markierung ist dementsprechend verblasst. „Das entspricht nicht einmal heutigen Mindeststandards“, stellt Simon Brauer klar. „Und attraktiv ist dieser Streifen für Radfahrer auch nicht.“

Dabei sollten Velorouten über dem Standard liegen. „Zumal Autos die Markierung einfach überfahren. Auch hier sehe die Verkehrsbehörde keinen Handlungsbedarf. Schließlich habe es hier laut Polizei keine Unfälle gegeben. Noch nicht. Dem etwa zwölf Jahre alten Schuljungen jedenfalls, der auf diesem schmalen Radfahrstreifen neben den Autos unterwegs ist, wünscht man in Gedanken gute Fahrt. Möge er heil zu Hause ankommen.“

Und so ähnlich geht es auch auf der Wagnerstraße weiter – auf einem schmalen Radfahrstreifen, der irgendwann einfach endet. „Das ist nicht verkehrssicher“, lautet das Urteil von Simon Brauer. Immerhin: Hier soll es nach Behördenplänen wohl Verbesserungen geben. In der Gegenrichtung wurde gleich ganz auf einen Radstreifen verzichtet. Dort muss sich der Radler in den fließenden Autoverkehr einordnen, statt wie es das Konzept der Veloroute vorsieht, zügig voranzukommen. An der Ecke Blumenau wird es richtig brenzlich für Radler, weil die Autofahrer hier gern

Das entspricht nicht einmal heutigen Mindeststandards

Simon Brauer vom ADFC über die Markierungen an der Ritterstraße

die Rechtskurve schneiden. Also aufpassen! Eigentlich soll die Routenführung ein sicheres, zügiges Vorankommen abseits der großen Hauptverkehrsstraßen ermöglichen, aber das Konzept ist an dieser Stelle noch nicht einmal zu erahnen. Und Veloroutenschilder mit der weißen Zahl auf rotem Grund sucht man ohnehin vergebens.

An der Hamburger Straße endlich ein Lichtblick: Die Kreuzung ist für Radfahrer gut gebaut: Neuer, glatter Asphalt, und eine Fahrradampel gibt das Gefühl, ein ebenbürtiger Verkehrsteilnehmer zu sein. Eine breite Furt extra für Radfahrer führt über die breite Hamburger Straße. Die Fußgänger haben ihren eigenen Übergang. Ach, könnte es doch so schön bleiben.

Zwar ist der rote Fahrradweg entlang des Einkaufszentrums Hamburger Meile gut markiert, weil er aber um Säulen herumführt, gibt es wieder Punktabzug: „Durch die Säulen müssen Radfahrer Schlenker fahren, außerdem ist keine Sichtbeziehung zu entgegenkommenden Fahrradfahrern möglich“, sagt Routentester Brauer.

Weiter geht es über die Bartholomäusstraße, Beim Alten Schützenhof. Wieder benutzen Radfahrer in dieser 30er-Zone die Fahrbahn mit. Leider parken Autofahrer aber viele Kreuzungen zu. „Das macht die Situation für alle Verkehrsteilnehmer unübersichtlich“,



Simon Brauer vom ADFC an der Kreuzung Eppendorfer Baum/Hegestraße. Michael Rauhe

sagt Simon Brauer. An der Bachstraße geht es unvermittelt auf einem Radfahrstreifen weiter. Auch dieser ist wieder viel zu schmal, schlecht markiert, außerdem stehen geparkte Autos verbotenerweise viel zu nah daneben.

Nervig dann die Überquerung der Barmbeker Straße in Richtung Gertigstraße. Über eine Fußgängerampel geht es auf die andere Straßenseite, dort dann entgegen der Fahrtrichtung über die Ampel auf die Gertigstraße. „Statt einer direkten Überquerung, müssen Radfahrer hier einen Umweg fahren“, kritisiert der ADFC-Mann.

Ach, und dann die Gertigstraße erst, sie ist noch schlimmer: Zwischen Zweite-Reihe-Parkern mittendrin im Mischverkehr, wie es in der Fachsprache heißt. Bedeutet: Autos und Lastwagen

teilen sich mit Radfahrern die Fahrbahn. Und dann gilt hier auch noch Tempo 50. Nein, wirklich sicher fühlt man sich in diesem Geschehen nicht. Mit diesem Gefühl geht es den Poelchaukamp weiter, durch die Maria-Louisen-Straße. Immerhin will die Behörde hier die Veloroute noch verbessern. Aber dieses mullige Gefühl beim Radfahren bleibt im weiteren Verlauf der Veloroute 13, die einfach veraltet ist. Es ist typisch für diese Strecke. Auch der Abschnitt Loogestraße soll noch gemacht werden.

Ruhiges Fahren über die zugewandte Hegestraße. Dann endlich ein Highlight: Die Kreuzung Hegestraße/Eppendorfer Baum. Sie wurde radgerecht umgebaut. Heißt: es gibt ARAS. Wie bitte? Das ist die Abkürzung für aufgeweitete Rad-

aufstellstreifen, bedeutet: Die Radfahrer stehen an der Ampel in einem markierten Bereich vor den Autos. „Das ist viel sicherer, weil die Radfahrer sich bei Rot vor den Autos aufstellen und dadurch besser gesehen werden.“ Über den Lehmweg geht es immer noch auf der Straße im Mischverkehr ohne gesonderte Radfahrstreifen in den Falkenried. Dort ist es wieder eng, sobald ein Auto entgegenkommt.

Überall geparkte Autos. Ein Smart will gerade ausparken und fährt rückwärts auf die Fahrbahn. Radfahrer müssen hier besonders aufmerksam sein. Es geht links in den Eppendorfer Weg ins absolute Chaos. Chaos, weil der Eppendorfer Weg auf der Strecke bis zur Osterstraße ein einziges Verkehrswirrwarr ist. Zweite-Reihe-Parker, Lieferfahrzeuge, Paketdienste, Individualverkehr, große SUV, kleine Radfahrer mittendrin. Stressig und unübersichtlich ist das hier. „Dazu kommen etliche Ampeln, die die zügige Fahrt auch immer wieder unterbrechen“, so der ADFC. Wie sollen sich hier alte Menschen oder Jugendliche auf ihren Rädern zurechtfinden? Seitdem es an der Kreuzung Osterstraße zum tödlichen Unfall mit einer Radfahrerin kam, die von einem abbiegenden Laster überrollt wurde, ist wenigstens an dieser Stelle ein aufgeweiteter Radaufstellstreifen eingerichtet worden. Die Markierungen sind dementsprechend frisch und deutlich zu erkennen.

An der Waterloostraße ist das Kopfsteinpflaster so hubbelig, dass die Abendblatt-Reporterin verkehrswidrig auf dem Fußweg weiterfährt. Simon Brauer ist da tapfer und kämpft sich weiter. Die riesige Baustelle am Alsenplatz verspricht aber Schönes: Dort wird die Veloroute bis zum Holstenplatz erneuert. „Das wird dann deutlich besser“, sagt Simon Brauer. Noch allerdings geht es über den schlecht asphaltierten Fahrradweg auf der Alsenstraße im Zickzackkurs auf die Haubachstraße.

Langsam fühlt man sich als Radfahrer verschaukelt: schon wieder Kopfsteinpflaster! Kein Wunder, dass die meisten Radfahrer hier den Fußweg benutzen. Auch auf der Gerichtstraße: Kopfsteinpflaster. Und etwas ganz Skurriles: Weil die Straße Einbahnstraße ist, gilt auf einmal Fußwegpflicht für Radfahrer. Auf einer Veloroute! Nicht zu fassen. Auch Simon Brauer versteht das nicht und wundert sich nur noch.

Über die Max-Brauer-Allee geht es im Mischverkehr mit HVV-Bussen auf der Straße weiter bis zum Endpunkt der Veloroute 13, dem Platz der Republik. Nicht optimal, aber auch auf dieser Strecke soll noch einiges verbessert werden.

Fazit: „Man erkennt nicht, dass es sich überhaupt um eine Veloroute handelt“, sagt Simon Brauer. Für eine echte Veloroute fehlt hier noch ganz viel.

Lesen Sie am Montag die letzte Folge: Veloroute 14 – von Othmarschen nach Billstedt

Urteil des ADFC: Die Tops und Flops der Veloroute 13

Länge: ca. 14 Kilometer
Ausbauzustand: Bisher kaum Ausbau, ein großer Teil der Strecke ist noch Altbestand. Dadurch entsteht nicht der Eindruck, auf einer Veloroute unterwegs zu sein. Planungen liegen vor allem für den mittleren Teil (Maria-Louisen-Straße, Loogestraße) und den westlichen Teil vor (Max-Brauer-Allee, Holstenplatz, Alsenplatz).
Sicherheit: Meistens in Ordnung. Ritterstraße und Wagnerstraße sind nicht akzeptabel, weil es nur schmale Radfahrstreifen und keinen Sicherheits-trennstreifen zu geparkten Autos gibt. Die Mindeststandards für normale Radverkehrsanlagen sind damit nicht erfüllt. Ausgerechnet dort sieht die Verwaltung keinen Handlungsbedarf.
Fahrbahnqualität: Von katastrophal (Kopfsteinpflaster auf der Haubachstraße und Gerichtstraße) über verbesserte Radwege (alte Radwege mit Pflastersteinen) bis sehr gut (Asphalt in vielen Nebenstraßen).
Respekt: Viele Zweite-Reihe-Parker erschweren das Vorankommen. Knotenpunkte auf Nebenstraßen sind oft zuge-

parkt, was zu unübersichtlichen Situationen führt.
Radfahrstreifen/Schutzstreifen: An Hauptstraßen teilweise vorhanden, aber mangelhaft (siehe Sicherheit). Auf längeren Abschnitten in Altona in Planung.
Beschilderung: Nicht existent. Neben Schildern wären Markierungen auf der Fahrbahn eine gute Idee.
Tops: Umgebaute Kreuzung Eppendorfer Baum/Hegestraße: Aufstellflächen vor den Kfz. Haubachstraße zwischen Schule und Gerichtstraße: gutes Beispiel für eine übersichtlich gestaltete Nebenstraße. Das dritte Highlight? Dass bald einige Abschnitte umgebaut werden.
Flops: Die Querung der Sievekingsallee ist nicht für den Radverkehr gedacht: kein Radweg, keine Radverkehrsampel, keine geradlinige Führung, einfach schlecht zu befahren. Gertigstraße als Beispiel für fehlende Radinfrastruktur trotz Tempo 50. Gerichtstraße: Hier kommt alles zusammen, erst Kopfsteinpflaster, dann Gehwegradelzwang, am Ende unklare Abbiegesituation auf die Max-Brauer-Allee.

NACHRICHTEN

BREDSTEDT

Strecke nach Sylt: Unbekannte bewerfen Zug mit Stein

Unbekannte Täter haben am Montagabend einen Regionalzug auf der Strecke von Hamburg nach Westerland mit einem Stein beworfen und dabei eine Scheibe des Zugs beschädigt. Reisende seien bei dem Vorfall in der Nähe von Bredstedt (Kreis Nordfriesland) nicht verletzt worden, teilte die Bundespolizei am Dienstag mit. Die Beamten wiesen dennoch auf die Gefährlichkeit solcher Steinwürfe hin. Es handele sich nicht um einen „Dumme-Jungen-Sreich“. Die Bundespolizei sucht nun Zeugen, die am frühen Montagabend zwischen Hattstedt und Bredstedt Personen an den Bahngleisen gesehen haben. (dpa)

GROSSENASPE

Lkw-Anhänger kippt um: Verkehrsbehinderungen auf A 7

Ein umgekippter Lastwagen-Anhänger hat am Dienstagmorgen auf der Autobahn 7 bei Großenaspe (Kreis Segeberg) zu erheblichen Verkehrsbehinderungen geführt. Ersten Erkenntnissen zufolge hatte der 42 Jahre alte Fahrer wegen gesundheitlicher Probleme die Kontrolle über den Lastwagen verloren, woraufhin der Anhänger umkippte, wie die Polizei mitteilte. Der 42-Jährige musste vor Ort von einem Notarzt behandelt werden. Zwischen den Anschlussstellen Bad Bramstedt und Großenaspe mussten in Richtung Norden zeitweise zwei von drei Spuren gesperrt werden. (dpa)

AUCH DAS NOCH!

Stefan Mross bedient Obdachlose: Der Volksmusiker und ARD-Moderator („Immer wieder sonntags“) will in der Vorweihnachtszeit als Kellner Obdachlose und Bedürftige bedienen. Der 42-Jährige wird als einer von vielen prominenten Ehrenamtlichen am 18. Dezember in Bremen bei einem Festmahl für mehr als 800 Gäste, denen es nicht so gut geht, helfen. „Er möchte damit etwas an Menschen zurückgeben, die es nötig haben“, sagte Lübbö Roewer vom Deutschen Roten Kreuz am Dienstag. Die Hilfsorganisation veranstaltet das Festmahl bereits zum zweiten Mal. Am Dienstag kam Mross mit Freundin Annacarina Woitschak für Vorbereitungen nach Bremen.