Wer nach Duvenstedt will, lernt große Straßen kennen

Radwege-Test, Teil 6: Auf der Veloroute 5 radelt man an Verkehrsadern entlang. Von Sasel an wird der Weg allerdings sehr angenehm und teilweise pittoresk. Doch an vielen Stellen muss noch nachgebessert werden

Ein echter Engpass – an der Hamburger Straße ist der Radweg sehr schmal und der Verlauf schlecht einzusehen. Marco Silla und Andrea Kupke vom ADFC fahren hier nur für das Foto nebeneinander, eigentlich ist es zu eng Andreas Laible

ELISABETH JESSEN

Wer mit dem Fahrrad von der Innenstadt nach Duvenstedt will, muss auf den ersten Kilometern sehr tapfer sein. Schon am **Ballindamm** wird der Radfahrer auf eine harte Probe gestellt. Denn der Radweg wird massiv von einer Baustelle verdeckt, an die Radler hat hier keiner gedacht. Man muss also runter auf die Straße und sich danach wieder auf den Radweg einfädeln. Die Strecke hat hier die Anmutung einer eng gesteckten Slalomstrecke, die Straßenschilder stehen hier fast im Dutzend. Der gepflasterte Weg ist zudem ausgesprochen schmal. Allerdings soll dort auf beiden Seiten ein Radfahrstreifen entstehen, und auch die Fußgänger sollen dann mehr Platz bekommen. Die anfänglichen zwei Spuren werden zwar auf eine Spur verengt, zweispuriges Fahren wird aber nur knapp möglich sein. „Der Abstand der Kraftfahrzeuge von 1,50 Meter zu den Radfahrern beim Überholen muss trotzdem gewahrt bleiben“, sagt Marco Silla, Sprecher der ADFC-Bezirksgruppe Hamburg-Mitte.

Wer **An der Alster** weiterfährt, muss regelmäßig wegen einer Kfz-Spur in der Nebenfahrbahn an der roten Ampel warten. Der Weg bleibt eng. Ans Überholen, wie es auf Velorouten aufgrund des sehr unterschiedlichen Tempos der Radfahrer möglich sein sollte, ist nicht zu denken. An der **Hohenfelder Bucht** müssen die Radler durch eine Unterführung, die einen ziemlichen Schlenker nach rechts macht. Nach dem Umbau können Radfahrer geradeaus fahren. Baulich ist das sehr gut, aber hoffentlich werden sie nicht gleich wieder durch eine benachteiligende Ampelschaltung ausgebremst.

Vor dem Bahnhof Mundsburg ist es sehr eng

Der **Mundsburger Damm** ist ebenfalls sehr eng. An der Mundsburger Brücke verwirren viele Richtungspfeile die Radfahrer. Hier wurde beim Umbau auf zügigen Kfz-Verkehr Wert gelegt, daher fehlt weiterhin die vierte Furt für Fußgänger und Radfahrer, unfallträchtiger Zweirichtungsverkehr ist die Folge. Und auch wenn der Radweg dort bereits umgebaut ist, ist die Situation für Radfahrer wie Fußgänger vor dem Bahnhof Mundsburg schwierig. Viele Fußgänger kommen aus dem U-Bahnhof, direkt davor steht die neue Bushaltestelle, auf der anderen Straßenseite liegt das Einkaufszentrum Hamburger Meile an der Hamburger Straße. „Es gibt hier große Konflikte mit Fußgängern“, sagt Andrea Kupke, Sprecherin der ADFC-Bezirksgruppe Hamburg-Nord. Radfahrer, die in das EKZ wollen, können hier auf den Zweirichtungsradweg auf der anderen Straße wechseln. Doch der Weg ist extrem schmal und führt teilweise zwischen den Stützen des Gebäudes hindurch. An Überholen ist hier wieder nicht zu denken. Dazu gibt es Abstellplätze, die quer zum Radweg liegen. Wer hier ausparkt, schiebt sein Rad fast zwangsläufig auf den Radweg.

„Die Veloroute wird hier an dieser lauten und belasteten Straße entlanggeführt“, kritisiert Kupke, die hier oft auf dem Weg zur Arbeit als Diplom–Ingenieurin an der HAW unterwegs ist. „Wir hätten eine Zickzackführung durch die ruhigen Wohngebiete bevorzugt und hatten uns dafür eingesetzt.“

Das Ende der Zweirichtungsführung hinter dem Einkaufszentrum wird von vielen Radfahrern nicht zur Kenntnis genommen, hier trifft man vermehrt auf Geisterradler. Das sei nur einer der Gründe, die dagegensprechen, das Linksfahren für Radfahrer überhaupt zu erlauben, erläutert Kupke.

An der **Adolph-Schönfelder-Straße** gibt es einen Abzweig der Veloroute 5 Richtung Flughafen, über Biedermannplatz, Schleidenstraße, Saarlandstraße, Pergolenviertel bis zur Rathenaustraße, wo sie auf die Veloroute 4 trifft. Im Pergolenviertel ist ein autofreier Radweg nach Radschnellwegstandard mit Beleuchtung geplant. Aber auch dort gibt es laut Kupke einen Wermutstropfen: Radler können den Dakarweg nicht einfach queren, sondern müssen rechts vor links achten. Für eine Veloroute sei hier eine vorfahrtberechtigte Führung angemessen, meint sie.

Die Veloroute 5 nach Duvenstedt wird über viele Ampeln mit entsprechenden Wartezeiten über den Knoten Dehnhaide in die **Reesestraße** geführt. Der Radweg ist überwuchert und uneben – hier wäre man mit einem Mountainbike gut dran. Nördlich des Osterbekkanals spaltet sich die Veloroute auf. Stadtauswärts fährt man über die **Poppenhusenstraße.** Warum diese in Gegenrichtung nicht für den Radverkehr freigegeben wird, kann Kupke nicht nachvollziehen, zumal das in den 1990er-Jahren bereits so geregelt gewesen sei, sagt sie. Weiter über den Wiesendamm landet man auf der **Fuhlsbüttler Straße.** Die Fuhle wurde bereits komplett umgebaut und hat einen Radfahrstreifen. Gefährlich werden können einem hier allerdings die Schrägparker, wenn sie rückwärts aus der Parklücke zurückstoßen. Aber man kommt dort gut voran.

> *Die Veloroute wird hier an dieser lauten und belasteten Straße entlanggeführt*
>
> **Andrea Kupke, Sprecherin der ADFC-Bezirksgruppe Hamburg-Nord**

Wer stadteinwärts will, fährt ab **Hellbrookstraße** über die Hufnerstraße bis zur Poppenhusenstraße, hat es aber nicht so leicht. Für den Radweg gibt es zwar keine Benutzungspflicht, doch wer auf der Straße fährt, wird auf der zweispurigen Einbahnstraße laut Kupke oft angehupt und erlebt aggressives Verhalten von Autofahrern.

Wer stadtauswärts von der Fuhle in die Straße **Langenfort** einbiegt, findet zwar einen Schutzstreifen vor, allerdings parken hier viele Autos falsch vor Bäumen, der Sicherheitstrennstreifen zu den Radfahrern wird ignoriert, sodass man ihn in Richtung Fahrbahn verlassen muss. An der Rümkerstraße wurden die Radwege zurückgebaut und durch Schutzstreifen ersetzt. In der **Steilshooper Straße** wurden im letzten Winter Radfahrstreifen markiert, die Autos parken dort vorschriftsmäßig.

Für die **Steilshooper Allee** gibt es indes noch keine Planung. „Die Bettelampel zum Gustav-Seitz-Weg muss jedenfalls weg“, meint Ulf Dietze, der als Sprecher der ADFC-Bezirksgruppe Wandsbek den weiteren Teil der Strecke begleitet.

Der **Gustav-Seitz-Weg** eigne sich ideal für Radfahrstreifen, sagt er. Zuletzt hätten Arbeiten der Versorger stattgefunden, die in diesem Rahmen lediglich die Radwegoberfläche erneuert hätten: An der ungünstigen Führung und der mangelnden Breite hätte das aber nichts geändert.

Schutzstreifen gibt es bereits in der **Gründgensstraße.** Dietze lobt, dass in dieser Straße mehrere Ampelkreuzungen durch Kreisverkehr ersetzt wurden. An der Straße **Leeschenblick** soll eine neue Aufteilung die Radfahrstreifen an die Kernfahrbahn bringen, um die Sicht der Verkehrsteilnehmer aufeinander zu verbessern.

An der Kreuzung zur **Fabriciusstraße** wird ein Kreisverkehr gebaut. Die Fabriciusstraße führt westlich am Bramfelder See und am Friedhof Ohlsdorf entlang. Sie soll Richtung Nord einen Schutzstreifen erhalten. Richtung Süd darf man auf dem Radweg oder der Fahrbahn fahren. Ulf Dietze kritisiert die Planung: Hier wären beispielsweise beidseitige Radfahrstreifen oder durchgehend Tempo 30 besser gewesen.

Sobald man auf die **Bramfelder Chaussee** stößt, wird die Lage etwas unerquicklich. Man landet nämlich vor einer Hecke und kann dem Routenverlauf nach links nicht regelkonform folgen. Es fehlt eine Ampel für jene, die korrekt nach links abbiegen möchten oder die geradeaus in die Berner Chaussee fahren wollen. Dieser Bereich ist der Polizei als Unfallschwerpunkt bereits hinlänglich bekannt, sodass sie sich für eine weitere Ampel ausspricht. Doch das ist Zukunftsmusik. Die Veloroute soll hier erst mal ein kurzes Stück Zweirichtungsradweg nach links bis zur Ampel bekommen.

Der Radweg der Bramfelder Chaussee ist dann in einem schlechten Zustand, es ist zudem sehr laut an der stark befahrenen Straße. Hier tritt man lieber schnell in die Pedale, um die unerquickliche Straße, die in die **Saseler Chaussee** übergeht, möglichst schnell hinter sich zu lassen. Der Radweg sei ungepflegt, voller Schäden „und zu schmal zum Überholen“, moniert Ulf Dietze.

Der ADFC würde eine Fahrradstraße begrüßen

Ein Glück, dass man schließlich links in den **Pfeilshofer Weg** abbiegen muss. Straßenverkehrsordnungskonform ist allerdings auch das derzeit nicht fahrend möglich, da man auf den linken Gehweg geführt wird, wo man natürlich nicht fahren darf. Durch die schöne Wohngegend führt eine Pflasterstraße, die allerdings in absehbarer Zeit asphaltiert werden soll. Am **Horstweg** zweigt die Veloroute nach rechts ab, die Asphaltdecke ist alt und soll saniert werden, ebenso wie am Weißdornweg und an der Meinertstraße. Aber hier lässt es sich dennoch entspannt fahren, denn hier sind heute nur wenige Autos unterwegs, zudem wird dem Auge etwas geboten in Form von vielen attraktiven Häusern und Grundstücken. Um den Durchgangsverkehr aus diesem Straßenzug herauszuhalten, schlägt der ADFC vor, Fahrradstraßen mit „Anlieger frei“ daraus zu machen.

Die Querung der Stadtbahnstraße in die **Hennebergstraße** ist etwas unübersichtlich und muss noch überplant werden. In der Verlängerung landet man auf dem **Stormarnplatz.** Die Einbahnregelung hier ist für Radfahrer etwas mühsam. In der auf den Platz mündenden Straße **Langenstücken** rangeln Autofahrer und Radfahrer heftig um das bisschen Platz zwischen den versetzt parkenden Autos. Hat man dann den **Saseler Damm** (Ring 3) erreicht, ist der Radweg definitiv zu schmal. Aber während die meisten Fahrzeuge beim **Heegbarg** in Richtung AEZ strömen, biegt man als Radfahrer auf der Veloroute nach rechts in den ruhigen Teil des Heegbarg ein. In der Gegenrichtung ist die Kreuzung über mehrere Ampeln und mit großen Verschwenkungen für die Radfahrenden ein Zeitfresser. Im Heegbarg ist der Radweg uralt und genügt nicht mehr heutigen Planungsvorgaben. Geplant sind deshalb 1,75 m breite Schutzstreifen.

An der Straße **Alte Mühle** ist altes grobes Kopfsteinpflaster verlegt, wegen einer Schranke gibt es nur einen schmalen Durchlass. Bei schönem Wetter laufen zudem die Kellner des Gasthauses kreuz und quer. Hier seien Denkmalschutz und die Belange von Fußgängern – auch mit Rollstuhl oder Rollator – und Radfahrenden unter einen Hut zu bringen, sagt Dietze. Das sei nicht einfach, aber durchaus möglich.

Man fährt weiter im Grünen, ehe man auf der **Rodenbeker Straße** wieder unsanft auf einer schmalen Fahrbahn mit reichlich Autoverkehr landet. Als Radfahrer fühlt man sich etwas unwohl. Am **Sarenweg** ist das Parken auf der Fahrbahn erlaubt, zur Hauptverkehrszeit sind hier viele Fahrzeuge unterwegs – offenbar ein beliebter Schleichweg. Auch der **Trilluper Weg** ist sehr schmal, er mündet schließlich in den **Duvenstedter Damm.**

In Fahrtrichtung Nord-Süd werden Radfahrer hier ausgebremst: Die geparkten Autos lassen in Verbindung mit jenen Autofahrern, die mit ihrem Fahrzeug halb in die Parkreihe einscheren, um entgegenkommende Autos vorbeizulassen, auch dem Radfahrer keinen Platz mehr.

Allerdings gibt es zwischen Mellingburgredder und Duvenstedter Damm noch gar keine Planung für die Ausgestaltung der Strecke. „Hier muss noch viel passieren, um Veloroutenstandard zu erreichen“, meint Dietze. „Aber da das auch der Behörde bekannt ist, gehen wir davon aus, dass noch einiges verbessert wird“. Und auch wenn man meint, einen Zickzackkurs gefahren zu sein, zeigt der Blick auf die Karte, dass die Veloroute einem keine großen Umwege zumutet.

Am Montag lesen Sie: Veloroute 6 – von der City nach Volksdorf

An der Steilshooper Straße in Höhe Appelhoff ist der Weg vorbildlich. Dort kommen Radfahrer sehr sicher voran Andreas Laible

23 Kilometer – das Urteil des ADFC

Veloroute 5: etwa 23 Kilometer lang

Ausbauzustand: Radfahrstreifen z. B. in Fuhlsbüttler Straße und Steilshooper Straße gebaut. Nördl. Steilshoop noch nichts umgesetzt

Sicherheit: Zweirichtungsradweg an der Hamburger Straße sorgt für Unsicherheit. Die Sicherheit ist dort relativ hoch, wo es Radfahrstreifen oder Tempo 30 gibt. Ansonsten ist es der übliche „Hamburger Standard“ …

Fahrbahnqualität: Von „perfekt”, wo die Fahrbahn neu asphaltiert wurde, über holprige Radwege bis hin zu einem kurzen Stück Kopfsteinpflaster ist – noch – alles vertreten.

Respekt: In Geschäftsstraßen Problem mit geparkten Autos auf Radfahrstreifen. Wo der Radfahrende den Radweg benutzen muss, wird ihm an einmündenden Straßen häufig die Vorfahrt genommen, weil Autofahrer in der Radwegfurt stehend den Querverkehr beobachten. Ansonsten verhalten sich die meisten Autofahrer rücksichtsvoll. Verbessern muss sich das Regelwissen: Auch wenn der Radfahrer auf einem Radfahrstreifen fährt, muss der Autofahrer beim Überholen mindestens 1,5 m Seitenabstand einhalten.

Radstreifen/Schutzstreifen: Durch Barmbek-Nord und Steilshoop geht es fast durchgehend auf Radfahrstreifen oder Schutzstreifen. Weitere sind geplant.

Beschilderung: Noch kaum vorhanden.

3 Tops: Weg durchs Pergolenviertel (VR 5N), Radfahrstreifen Steilshooper Straße, Radfahrstreifen Fuhlsbüttler Straße.

3 Flops: Zweirichtungsradweg vor Hamburger Meile, Zickzack-Radweg durch die Bushaltestelle/Fußgängergruppen U-Mundsburg, fehlende dritte Ampel am Knoten Berner Chaussee/Bramfelder Chaussee.