

**Radwege-Test Teil I: An den Hauptverkehrsstraßen mangelt es häufig an Sicherheit, sinnvollen Ampelschaltungen und zeitgemäßem Ausbau**

NICO BINDE

Es könnte so schön sein, morgens um 10 Uhr an der Straße An der Alster. Ist es aber nicht. Der Berufsverkehr presst sich noch Auto an Auto stadteinwärts. Zwei Spuren, viel Blech, viel Stillstand. Alltag halt. Genau wie auf dem Radweg daneben. Auch viel los, allerdings anders und mit weniger Platz. Der Radweg ist gut zwei Meter breit, dafür mit Gegenverkehr, brenzlichen Überholmanövern, kreuzenden Fußgängern und stellenweise uneinsehbaren Kurven. Ein Rennradfahrer kann gerade noch fluchend einem entgegenkommenden Vater mit Kinderanhänger ausweichen. Alltag halt.

Der im Prinzip malerische Radweg hat für Hamburg eine ebenso große Bedeutung wie die Straße für die Autos. Eine Hauptroute der Zweiradgesellschaft, mehr als zwei Millionen Fahrräder kommen hier pro Jahr vorbei, zwei Velorouten werden an dieser Stelle gebündelt. „Aber es ist einer der gefährlichsten Radwege Hamburgs“, sagt Johanna Drescher, Vorsitzende des hiesigen Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC). Viele Beschwerden, aber seitens des Senats kein Plan, wie sich dieses Nadelöhr auflösen ließe.

gemeinhin den kürzesten Weg, sind „bremsfaul“ und „umwegsensibel“. Sie auf Velorouten zu lenken wird ein hartes Stück Arbeit. Und dauert wohl noch.

Dort, wo sich der Radverkehr heute abspielt, liegt „viel im Argen“, sagt Dirk Lau, Hamburgs ADFC-Vize, bei einer 20 Kilometer langen Rundtour durch die Stadt. „Vierorts gibt wir den Radwegen die Note „Sechs.“ Gefährlich, schlecht ausgebaut, nur für „Hardcore-Biker“ zu benutzen.

Nicht grundlos will der Senat den Anteil des Radverkehrs mit einer 35 Millionen Euro teuren Ausbauoffensive auf 25 Prozent steigern. Lärm, Abgase und Flächenverbrauch sollen damit reduziert werden. Derzeit liegt der Anteil erst bei 15 Prozent.

Fernab der Velorouten wagt sich die Stadt nicht, den Platz für den Autoverkehr zu beschneiden, meint der ADFC. Auch nicht **An der Alster**. „Wir würden uns bei der Umsetzung der Fahrradstrategie mehr Entschlossenheit wünschen“, sagt ADFC-Chefin Drescher.

An der Straße **Alsterglaci (Dammtorbahnhof)**, einem Radweg-Knotenpunkt, sei die Ampelschaltung für Radfahrer in Richtung Uni schlecht. Rechtsabbiegende Autos haben zur gleichen Zeit Grün. „Hier kommt es immer wieder zu extrem gefährlichen Situationen, weil Radfahrer übersehen werden“, sagt die Hamburger ADFC-Chefin.

Laut Statistik waren abbiegende Autos im vergangenen Jahr die Hauptursache für schwere Radunfälle. Allein 563 Zusammenstöße gab es deswegen. Der ADFC macht auch Ampelschaltungen wie am Dammtor dafür verantwortlich.

Gefährliche Stellen gebe es aber auch auf bereits umgebauten Straßen. Am **Gänsemarkt** in Richtung **Valentinskamp** werden Radfahrer in die Mitte der Fahrbahn auf einen niedlichen Radstreifen geführt – zwischen links- und rechtsabbiegenden Autos sowie wartenden Bussen. „Wenn sie da zwischen zwei 40-Tonnen stehen, bleibt nur die Angst. Und dann kann man sich mal fragen, ob man dort seine Kinder allein fahren lassen würde“, sagt Drescher. Für den ADFC ein verkorkster Alibi-Abbieger, zumal der Schutzstreifen auf dem Valentinskamp abrupt endet.

Auf der **Caffamacherreihe** in Richtung Planten und Blomen ist Rad-Infrastruktur gar nicht erst vorgesehen. Während der zweiseitige Autoverkehr ungeduldig drängt, fahren viel Radler genötigt auf dem Fußweg – und empören die Fußgänger. Ein Bild, das auch auf der **Stresemannstraße** zur Normalität gehört. Der halbe Hamburger Westen fährt hier in die City oder aus der Stadt heraus. Aber statt in der Tempo-30-Zone auf der Fahrbahn fahren zu dürfen, werden Radfahrer per Benutzungspflicht auf die Borde gezwungen. Vor und hinter der Sternbrücke fehlt ein eigener Radweg, folglich ist das eine Schiebetracke oder ein Fußgängerslalomparkours. „Das Fahren auf der Fahrbahn wäre sicherer und sinnvoller“, sagt ADFC-Tester Dirk Lau.



wichtige  
Gefahrstellen  
auf Hamburgs  
Radwegen  
(A uswahl)



**Die gefährlichsten Stellen für Radler**

Hier kommt es immer wieder zu extrem gefährlichen Situationen

Johanna Drescher, ADFC-Chefin, zur Ampelschaltung am Alsterglaci

Kritische Enge An der Alster, erzwungener Fußgängerslalom auf **Stresemannstraße** und **Hoheluftchaussee**, lebensgefährliche Ampelschaltungen am **Dammtor**: Laut ADFC sind das nur einige der vielen „Brennpunkte des Radverkehrs“. Sie stünden exemplarisch für den enormen Nachholbedarf auf den gegenwärtigen Hauptwegen der Zweiradfahrer. Denn bis die 14 Velorouten das beabsichtigte „Rückgrat des Hamburger Radverkehrs“ bilden, fährt die Masse an den Hauptverkehrsstraßen. Radfahrer suchen



Eng und gefährlich: Johanna Drescher am Radweg An der Alster

Der Gipfel für den Radlobbysten: An der Baustelle des **Kaltenkirchener Platzes** werden Radler gleich ganz ausgesperrt. Nur um per Umleitung zu einer schmalen Gleisunterführung zu gelangen, die sich Fußgänger und Radler teilen müssen. „Dauernd Beschwerden“, sagt Lau.

Dass noch nicht alles Gold ist, weiß auch Verkehrsforscherin Philine Gaffron von der Technischen Universität Hamburg. Aber: „Es hat sich beim Radverkehr viel verbessert. Allerdings ist Hamburg auch auf einem vergleichsweise schlechten Niveau gestartet.“ Deshalb könne noch nicht alles funktionieren.

Um von einer auto- zu einer radgerechten Stadt zu werden, sei es ein langer Weg. Das definierte Ziel „Fahrradstadt“ müsse insofern „konsequenter“ an den Hauptwegen des Radverkehrs verfolgt werden. Im Grundsatz hält es Gaffron genau wie der ADFC aber für „großartig“, dass es ein „Bündnis für den Radverkehr“ und gemeinsame Ziele von Behörden und Bezirken gibt. An denen müsse sich der Senat messen lassen.

Nach einer entspannten Passage durch den Volkspark holt Dirk Lau an der **Volksparkstraße** die baumwurzeldel-

telte Holterdiepolter-Radwege-Realität wieder ein. Die Kreuzung zur **Kieler Straße** ist hübsch erneuert worden, aber alles davor ist alter Hamburger Standard: knapp einen Meter breit, ruppig gepflastert, vergessenes Ödland. Als Erfolg darf hier gelten, wenn Fußgänger und Radfahrer aneinander vorbeikommen, ohne handgreiflich zu werden.

**Rechtsabbiegen für Radfahrer am Siemersplatz? Vergessen!**

Das Problem sei, dass der Senat seine gesamte Radstrategie auf den Velorouten bündelt, sagt Lau. „Dabei bleibt die Situation an vielen Hauptstraßen und Achsen wie Kieler Straße oder **Osdoerfer Landstraße** katastrophal – und das auf Jahre –, oder es wird wie an der **Habichtstraße** der autogerechte Status quo zementiert.“ Um das Niveau anderer Modellstädte des Radverkehrs zu erreichen, müssten laut Verkehrsforscherin Gaffron unter anderem auch mehr Tempo-30-Zonen eingerichtet werden.

Vermeintlich zukunftsfähig umgebaut ist der Lokstedter **Siemersplatz**. Der Weg dorthin über die **Vogt-Wells-**

**Straße** ist Berg- und Tal-Fahrt, aber richtig „lustig“, sagt Dirk Lau, wird es erst am Platz selbst. Eine Abfahrt des Radwegs auf die Straße wurde inzwischen per Schild gesperrt. Planer und Radfahrer hätten ziemlich schnell gemerkt, dass die auf die vierspurige Straße führende Radspur zu kurz, zu gefährlich und für alle zu überraschend kommt. Die Folge: akute Lebensgefahr. Dass auch die Spur für rechtsabbiegende Radler zum **Lokstedter Steindamm** vergessen wurde? Tja.

Warum drängt sich der Eindruck der Halbherzigkeit bei der Radverkehrsstrategie auf? Martin Bill, verkehrspolitischer Sprecher der Grünen, sagt: „Als Politiker wünsche ich mir immer, dass es schneller geht; aber ein derart großes Projekt geht leider nicht über Nacht.“ Rot-Grün mache so viel wie keine andere Regierung zuvor. Mehr als 200 Maßnahmen werden derzeit geplant. „So viele, dass wir bei einigen Projekten gar keine Büros mehr finden, die Planungskapazitäten haben. Auch Baumaßnahmen mussten schon verschoben werden, weil keine Baufirma gefunden wurde.“

Dem ADFC-Tester würde es manchmal schon reichen, einen Radweg zu fin-

den. An der **Hoheluftchaussee** gleicht Radfahren dem Abtasten eines Flickenteppichs. Radweg, Fußgänger, kein Radweg und noch mal von vorn. Gelinde gesagt: heikel. Auch beim Schlussakkord auf dem neuen Radstreifen auf der **Edmund-Siemers-Allee** ist Dirk Lau nicht ganz zufrieden. Top-Beleg, aber keine Möglichkeit zum Überholen, zeitgemäß sei das nicht. Die Ausbaubreite von 1,85 Metern beziehe sowohl die Markierung als auch den Bordstein mit ein – unterm Strich an der falschen Stelle gezeit.

Für CDU-Verkehrsexperte Dennis Thering passt das ins Bild. 2017 wurden 30 Kilometer Radverkehrsinfrastruktur fertiggestellt, zuvor waren es noch 45 Kilometer – und 33 Kilometer 2015. Das Ziel von 50 Kilometern pro Jahr sei verfehlt worden, die „Bilanz unbefriedigend“. Für Dirk Lau sei das Verfehlen des Zeitplans bei „so ehrgeizigen“ Vorhaben wie Velorouten und Fahrradstadt zwar nachvollziehbar. Andererseits sei es das einzige Ziel zum Radverkehr im Koalitionsvertrag, das mit einem Datum hinterlegt war.

**Lesen Sie am Mittwoch:** Die Veloroute 1 im Test – von der City nach Rissen

**GROSSE PREMIERE AM 15. + 16. SEPTEMBER\*\***



**DIE FAMILIE HABEN WIR NICHT ERSCHAFFEN. ABER DAS PERFEKTE FAMILIENAUTO.**

**DER NEUE CITROËN BERLINGO** VON DEN ERFINDERN DES BERLINGO

Aktiver Notbremsassistent  
Verkehrszeichenerkennung  
Spurassistent

AB 209 € MTL.<sup>1</sup>  
OHNE ANZAHLUNG

Mach mit: Gewinne einen Adventure Trip und einen neuen Citroën Berlingo für ein Jahr.\*

**JOCHEN SCHWEIZER**

ADVENTUREPASS.CITROEN.DE



citroen.de

INSPIRED BY YOU

CITROËN empfiehlt TOTAL. <sup>1</sup>Monatliche Leasingrate inkl. Wartung und Verschleiß gemäß den Bedingungen des FreeDrive à la Carte Vertrages der CITROËN DEUTSCHLAND GmbH. Ein Kilometer-Leasingangebot für Privatkunden der PSA BANK Deutschland GmbH, Siemensstraße 10, 63263 Neu-Isenburg für den neuen Citroën Berlingo BlueHDi 100 Stop&Start (75 kW) bei 0,-€ Sonderzahlung, 10.000 km/Jahr Laufleistung und 48 Monaten Laufzeit zzgl. Zulassung, gültig bis zum 30. 09. 2018, nicht kombinierbar mit anderen Aktionsangeboten. Widerrufsrecht gemäß § 495 BGB. \*Ein Gewinnspiel der CITROËN DEUTSCHLAND GmbH. Teilnahmeschluss ist der 16. 09. 2018 um 23:59 Uhr. Teilnahmeberechtigt sind alle Personen außer Mitarbeiter des Citroën Vertriebsnetzes und deren Angehörige, ab 18 Jahren mit Wohnsitz in Deutschland. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Einzelheiten zu den Gewinnen sowie detaillierte Teilnahmebedingungen unter: adventurepass.citroen.de. \*\*Beratung, Probefahrt und Verkauf nur innerhalb der gesetzlichen Öffnungszeiten. Abb. zeigt evtl. Sonderausstattung/hoherwertige Ausstattung.

**KRAFTSTOFFVERBRAUCH INNERORTS 4,7 L/100 KM, AUSSERORTS 4,0 L/100 KM, KOMBINIERT 4,2 L/100 KM, CO<sub>2</sub>-EMISSIONEN KOMBINIERT 111 G/KM. NACH VORGESCHRIEBENEM MESSVERFAHREN IN DER GEGENWÄRTIG GELTENDEN FASSUNG. EFFIZIENZKLASSE: B.**

CITROËN NIEDERLASSUNG HAMBURG  
PSA RETAIL GmbH Niederlassung HAMBURG (V)\*  
Südstraße 160 • 20537 Hamburg  
Tel.: 040 2516020 • www.psa-retail.com

CITROËN NIEDERLASSUNG HAMBURG  
PSA RETAIL GmbH Niederlassung HAMBURG (V)\*  
Bismarkweg 142 • 22761 Hamburg  
Tel.: 040 8996570 • www.psa-retail.com

CITROËN NIEDERLASSUNG HAMBURG  
PSA RETAIL GmbH Niederlassung HAMBURG (V)\*  
Niederfeld 55 • 22529 Hamburg  
Tel.: 040 416220 • www.psa-retail.com

AUTOHAUS ANHUTH E.K. (A)  
Schweiner Str.6 • 23911 Mustin • Tel.: 04546 453

SEIFERT AUTOMOBILE (A)  
INH. STEFAN SEIFERT  
Ramskamp 49 • 25337 Elmshorn  
Tel.: 04121 475650

AUTOHAUS HOMBURG GMBH & CO. KG (A)  
Hammoerer Weg 34 • 22941 Bargtheide  
Tel.: 04532 97660

W & B AUTOMOBILE GMBH (A)  
Südring 58 • 21465 Wentorf  
Tel.: 040 72544570

B4 - AUTOMOBILE E.K. (A)  
Kieler Straße 158 • 25474 Bönningstedt  
Tel.: 040 89804961

KRÜLL CI GMBH HAMBURG-BERGEDORF (V)  
Cursacker Neuer Deich 2-14 • 21029 Hamburg  
Tel.: 040 7257010

AUTO SCHWERDTFEGER GMBH (A)  
Edisonstraße 3 • 24558 Henstedt-Ulzburg  
Tel.: 04193 89910

AUTOHAUS VEHRIS GMBH (A)  
Buchener Weg 123 T • 21481 Lauenburg  
Tel.: 04153 58300

(H)=Vertragshändler, (A)=Vertragswerkstatt mit Neuwagenagentur, (V)=Verkaufsstelle