

Stellungnahme des ADFC Hamburg-Nord zum erfolgten Umbau des Leinpfades zur Fahrradstraße

1. Vorbemerkung

Der Leinpfad wurde zur Fahrradstraße umgebaut.

Mit dieser Maßnahme wurde nicht nur dem hohen Radverkehrsanteil in dieser Straße Rechnung getragen, sondern eine attraktive Strecke auf der Veloroute 4 hergestellt, die auch auf die politisch beabsichtigte Erhöhung des Radverkehrsanteils mit dem Ziel einer Verdopplung bis Mitte der 20er Jahre ausgerichtet ist. Die Veloroute 4 ist eine wichtige Verbindung aus nördlichen Stadtteilen in die Innenstadt und wird von vielen Pendlern genutzt.

Einige Punkte zur Bewertung der Strecke haben wir im folgenden Abschnitt detaillierter beschrieben:

1. Ausweisung als Fahrradstraße, „Anlieger frei“
2. Ruhender Kfz-Verkehr
3. Südliche und nördliche Anschlüsse
4. Knoten Klärchenstraße
5. Knoten Maria-Louisen-Straße

Unter Abschnitt 3 findet sich unser Fazit zur Fahrradstraße Leinpfad.

2. Detaillierte Analyse und Bewertung

2.1 Ausweisung als Fahrradstraße, „Anlieger frei“

Dass der Kfz-Verkehr gleichbleibend gering oder geringer als zuvor ist, erhöht die Attraktivität der Straße für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen, dies wird unterstützt durch eine Freigabe nur für Anlieger. Daher begrüßen wir die Sperrung von Fahrradstraßen für den Kfz-Durchgangsverkehr ausdrücklich.

2.2 Ruhender Kfz-Verkehr

Um eine höhere Anzahl an Parkplätzen zu realisieren, sind im nördlichen Bereich, zwischen Klärchenstraße und Hudtwalckerstraße, Parkstände in die Fahrbahn hinein gebaut, die diese auf 4,50 m Breite reduzieren. In diesem Bereich ist ein Nebeneinanderfahren und auch Überholen dadurch bei Gegenverkehr nur in den Lücken zwischen den Parkständen möglich.

Eine Restfahrfahrbahnbreite neben beidseitigen Parkständen von 4,50 m bedeutet nach Abzug der Sicherheitsabstände von je mindestens 1 m entlang der Autotüren, dass noch maximal 2,50 m für

den Zweirichtungsverkehr verbleiben. Für einzelne Radfahrer*innen wäre häufig noch Platz zum Vorbeifahren, dort warten aber Autofahrer*innen, hinter denen Radfahrer*innen dann ebenfalls warten müssen. Das führt bei dem hier vorhandenen Verkehrsaufkommen zu gegenseitigen Behinderungen und macht die an sich attraktive Fahrradstraße ohne Not in diesem nördlichen Bereich deutlich unattraktiver.

2.3 Südliche und nördliche Anschlüsse

Die Fertigstellung der Krugkoppelbrücke wird schon dringend erwartet. Viele Radfahrer*innen nutzen in Fernsicht und Krugkoppelbrücke in beiden Richtungen die Nebenflächen auf der Südseite und haben Probleme, die Fernsicht zu überqueren. Dies und Konflikte mit Fußgängern, Joggern, Hunden etc. sollten sich durch die dort geplante konsequente Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn verbessern.

Auch entstehen an der LSA Harvestehuder Weg so lange Wartezeiten, dass sich die (südliche) Radwegnutzung schon deshalb anbietet, um unsignalisiert weiter fahren zu können. Dieses Problem wird der Kreisverkehr hoffentlich weitgehend auflösen.

Auch am nördlichen Ende ist der Anschluss erst noch in Planung.

Obwohl also die Fahrradstraße an sich schon gut befahrbar ist, wirken sich diese problematischen Anschlüsse bzw. Lückenschlüsse zur Weiterfahrt noch negativ auf das gesamte Fahrerlebnis aus.

2.4 Knoten Goernestraße / Klärchenstraße

Es gibt Unsicherheiten bei den Verkehrsteilnehmern über die Vorfahrtsituation an Goernestraße und Klärchenstraße. Obwohl die Einmündungen aus diesen Querstraßen aufgepflastert sind und die Bordsteine gerade entlang des Leinpfad verlegt wurden, die Vorfahrtsituation also eindeutig ist, gibt es Probleme. Die Annahme, dort gelte weiterhin Rechts-vor-Links, führt dort zu (beobachteten) Beinahe-Unfällen, auch ein tatsächlicher Unfall wurde beobachtet. Vorfahrtsregelungen sollten an Fahrradstraßen eindeutig erkennbar sein und hier eine Doppelbeschilderung der als unklar empfundenen Situation vorgezogen werden.

2.5 Knoten Maria-Louisen-Straße

Die Querungshilfen in der Maria-Louisen-Straße erweisen sich als sehr hilfreich. Dadurch, dass man die Richtungsfahrbahnen nacheinander kreuzen kann, ist das Queren dort meist unproblematisch.

3. Zusammenfassung

Die Fahrradstraße Leinpfad wird - für alle offensichtlich – von Radfahrer*innen sehr gut angenommen, man kann dort meist entspannt und fast autofrei radeln. Dazu befragte Radfahrer*innen berichten von einem deutlichen Gewinn durch den Umbau und für die Nutzung der Route werden auch schon einmal längere Wege in Kauf genommen.

Einen Gewinn für Fußgänger stellen die befestigten Gehwege dar. Wir beobachten auch seit der Umgestaltung keine störenden Radfahrer*innen mehr in den Nebenflächen.

Die Freigabe maximal für Anliegerverkehr, eine Durchfahrtbreite von mindestens 5,50 m sowie geeignete Querungshilfen über Hauptverkehrsstraßen sollten als Vorbild für weitere Fahrradstraßen dienen.

Für eine unnötige Einschränkung der Attraktivität halten wir die geringe Durchfahrtbreite im nördlichsten Abschnitt. Auch sollte die Vorfahrt an der Klärchenstraße durch Verkehrszeichen deutlicher herausgestellt werden. Dies wird möglicherweise sogar noch wichtiger mit dem Ausbau der Veloroute 13, die dort quert.

Insgesamt bewerten wir die Fahrradstraße als sehr positiv, der Umbau des Leinpfades ist aus Sicht des Rad- und Fußverkehrs ein großer Erfolg.

Ansprechpartnerin:

Andrea Kupke, ADFC Hamburg, Bezirksgruppe Nord
nord@hamburg.adfc.de