

Dr. Harald Duchrow
für die
ISEBEK-INITIATIVE für den Erhalt
des Grünzuges am Isebekkanal
und im Namen der
an der Stellungnahme beteiligten
Mitglieder des NABU Hamburg

Hamburg, 28. September 2014
Tel. 040 - 431 88 368
www.isebek-initiative.de
isebek@arcor.de

Stellungnahme zu der Verkehrsuntersuchung "Der Radweg am Isebekkanal" von Markus Franke, ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung, 28. August 2014

Zu der Verkehrsuntersuchung von Herrn Franke (ARGUS)¹ nehmen wir wie folgt Stellung:

Breite des Radweges

Die von Herrn Franke angegebene Breite des Radweges - "zwischen 1,75 m und 2,15 m" - ist unzutreffend. Der Radweg ist überall mindestens 2 m breit. Auf einer Länge von 238 m hat der Radweg eine Breite von sogar 2,27 m.

Wie einer früheren Präsentation von Herrn Franke (ARGUS)² zu entnehmen ist (Folie 15), wurde die Messung, die den zitierten Radwegbreiten-Wert von 1,75 m ergab, im Bereich der Baustelle vor dem U-Bahnhof Hoheluftbrücke gemessen, wo der Radweg derzeit verschwenkt, verengt und mit Fahrrädern vollgeparkt ist (vgl. Folie 33)². Dass ARGUS fälschlicherweise diesen Wert für die Beschreibung des überall mindestens 2 m breiten Radweges am Isebekkanal verwendet und dabei die beengte Baustelle an der Messposition nicht erwähnt, erscheint unverständlich. Zudem ist auch das Foto irreführend, das auf Folie 15 neben dem Messwert einer angeblichen Wegebreite von 1,75 m abgebildet ist²: Es zeigt den in Wirklichkeit mehr als 2 m breiten Radweg bei der Einmündung der Hohen Weide in das Kaiser-Friedrich-Ufer. Abgebildete und tatsächliche Messposition sind also nicht identisch, sondern etwa 160 m voneinander entfernt.

Nicht nachvollziehbar ist auch die Behauptung von ARGUS, der Radweg am Isebekkanal sei "durchgängig zu schmal". Zur Begründung führt ARGUS die in Hamburg geltenden Planungshinweise für Stadtstraßen³ an und schreibt: "Die mindestens notwendige Breite für einen Zweirichtungsradweg beträgt ... 2,50 m". Das Gutachten lässt unerwähnt, dass die zitierten Planungshinweise Empfehlungen lediglich für den *Neubau* von Radwegen sind, nicht aber für vorhandene Radwege verbindlich sind. So heißt es in Abschnitt 1, Blatt 1 der Planungshinweise:

"Eine Bewertung von Radverkehrsführungen im vorhandenen Straßennetz kann ... nicht immer nach den Regelabmessungen erfolgen. Bei beengten Platzverhältnissen ist eine Unterschreitung der empfohlenen Regelmäße gegebenenfalls unvermeidbar."³

¹ [Verkehrsuntersuchung "Der Radweg am Isebekkanal"](#), von Markus Franke, ARGUS; 28.8.2014

² [Der Radweg am Isebekkanal - Bedeutung, Probleme, Fragen. Verkehrsuntersuchung](#). Bestandsaufnahme zum Runden Tisch Isebek-Grünzug am 11. Juni 2014. Von ARGUS (3.6.2014)

³ [Planungshinweise für Stadtstraßen, Teil 9, Anlagen des Radverkehrs \(PLAST 9\)](#), Ausgabe 2000, mit Ergänzung November 2012. Herausgeber: Freie und Hansestadt Hamburg, Baubehörde - Tiefbauamt, Landesbauverwaltung

Die Breite des Radwegs am Isebekkanal entspricht demnach den gesetzlichen Vorschriften und ist für bestehende Zweirichtungsradswege in Hamburg durchaus normal. Vor der Trockenmauer am Kaifu-Bad wurde der Isebek-Radweg gerade auf einer Strecke von 137 m instandgesetzt, mit vollständiger Erneuerung des Pflasterbelages⁴. Die Breite des neu gebauten Radweges beträgt 2,02 m.

Baulicher Zustand des Radwegs

Übertrieben und unzutreffend ist auch die Angabe des Gutachters, am Isebek-Radweg gäbe es "zahlreiche bauliche Mängel wie Oberflächenschäden durch Wurzelbruch oder mangelnde Pflege der Grünstreifen". Eine erwähnenswerte Anhebung des Radwegbelages durch Baumwurzeln gibt es nur an einer Stelle: neben einer Esche vor dem Reha-Zentrum am Kaiser-Friedrich-Ufer. Dieser kleine Schaden lässt sich durch Anhebung des Radweges auf einer Wegstrecke von 2-3 m leicht beseitigen. Andererseits kann "mangelnde Pflege der Grünstreifen" durch die zuständige Behörde nicht als "baulicher Mangel" gewertet werden.

So hat denn auch der gute Zustand des schnurgeraden Isebek-Radweges zur Folge, dass er von vielen Radfahrern regelrecht als Rennstrecke genutzt wird, was zu einer erheblichen Gefährdung zum Beispiel von umherlaufenden Kleinkindern oder Schulkindern, die den Radweg überqueren, führen kann.

Verkehrsmengenzählung

Bei der Zählung der Verkehrsmengen durch ARGUS wurde die Zahl der passierenden Fahrräder auf dem Isebek-Radweg mit der Radfahrerfrequenz "an der in Frage kommenden Alternativroute" Bismarckstraße verglichen. Dazu wurden Zählungen beidseits der Eimsbütteler Brücke (Osterstraße/Bundesstraße) und beidseits der Mansteinbrücke (Mansteinstraße/Bogenstraße) durchgeführt.

Beide Zählkonfigurationen weisen gravierende methodische Mängel auf, die in dem Gutachten nicht offengelegt werden und die die Verwertbarkeit der Zählergebnisse in Frage stellen und sie weitgehend unbrauchbar machen:

1. Die **Kreuzung Bismarckstraße/Osterstraße** ist an beiden Einmündungen der Bismarckstraße mit Querinseln verbaut.
 - a. Dadurch können Radfahrer (ebenso wie Autofahrer), die aus der Bismarckstraße kommen, nicht die Osterstraße überqueren. Radfahrer, die von Südwesten kommend eigentlich in Nordost-Fahrtrichtung weiter in der Bismarckstraße fahren wollen, müssen daher nach rechts auf die Eimsbütteler Brücke zur Bundesstraße einbiegen und können danach erst in einer Entfernung von 74 m - an der Ampel vor dem Reha-Zentrum - die Straße überqueren. Sie fahren dann nicht in der Bismarckstraße, sondern auf dem Radweg am Isebekkanal nach Nordosten weiter. Die Radfahrer, die dem Verkehr in der Bismarckstraße auf diese Weise verloren gehen, werden bei der Verkehrszählung so dem Verkehr auf dem Isebek-Radweg zugeschlagen.

⁴ [Fotos der Instandsetzung des Isebek-Radweges vor dem Kaifu-Bad](#) mit vollständiger Erneuerung des Pflasterbelags, Frühjahr 2014

- b. Ähnlich geht es den Radfahrern, die aus der Osterstraße kommen, und nach Nordosten in der Bismarckstraße weiterfahren wollen. Sie können nicht nach links in die Bismarckstraße einbiegen, fahren also geradeaus weiter bis zur Ampel vor dem Reha-Zentrum, um dann ebenfalls auf dem Radweg am Isebekkanal weiterzufahren. Auch sie gehen dem Radverkehr in der Bismarckstraße verloren und vergrößern den Verkehrszählwert des Isebek-Radweges.

An der verbauten Kreuzung Osterstraße/Bismarckstraße werden also zwei Radverkehrsströme systematisch an der Weiterfahrt nach Nordosten in die Bismarckstraße gehindert und in den Radweg am Isebekkanal umgeleitet.

Der von ARGUS beidseits der Eimsbütteler Brücke angestellte Vergleich der Verkehrsmengen, der mit keinem Wort die tatsächlichen Verkehrsverhältnisse an der Kreuzung Osterstraße/Bismarckstraße beschreibt, ist daher irreführend und unbrauchbar.

2. Ebenso ist die Verkehrsmengen-Zählung an der **Kreuzung Isebek-Radweg / Bogenstraße** für einen Vergleich mit der Bismarckstraße nicht geeignet. An dieser Kreuzung summieren sich zwei unterschiedliche Teilmengen des Radverkehrs:
 - a. Ein Teil der Radfahrer fährt ununterbrochen entlang des Isebekkanals und quert die Bogenstraße.
 - b. Ein anderer Teil der Radfahrer fährt eigentlich quer zum Isebekkanal auf der Veloroute 3, die von Nordwesten - aus Lokstedt - nach Südosten ins Grindel-/Univiertel führt und umgekehrt. Von der Goebenstraße aus quert die Veloroute 3 den Isebekkanal auf der Goebenbrücke, biegt anschließend nach links in den Isebek-Radweg ein, um dann nach 238 m schließlich nach rechts in die Bogenstraße umzuschwenken.

Es summieren sich an dieser Kreuzung also die Verkehrsmengen zweier quer zueinander verlaufenden Radverkehrsströme.

ARGUS äußert sich in seinem Gutachten nicht über den genauen Ort und die Zählmethodik an der Kreuzung Isebek-Radweg/Bogenstraße. Dass die für diese Position angegebene Verkehrsmenge mit 4.400 Fahrrädern/24 h deutlich über dem Wert an der Bundesstraße liegt (3.800 Fahrräder/24 h), lässt indes darauf schließen, dass ARGUS auch den Radverkehr der eigentlich querenden Veloroute 3 an der Bogenstraße mitgezählt hat. Der ermittelte Wert ist damit nicht für die Verkehrsmenge auf dem Isebek-Radweg repräsentativ, denn er gilt nur für 238 m von insgesamt 1310 m, - das sind nur 18% der Gesamtlänge. Damit wäre wiederum der Vergleich mit der jenseits der Manstein-Brücke gelegenen Messreihe an der Bismarckstraße nicht zulässig und irreführend.

Legt man indes die Darstellung der Folie 8 aus der Präsentation beim Workshop am 11. Juni 2014 zugrunde², auf der die Veloroute 3 fälschlich nicht am Isebekkanal eingezeichnet wurde, sondern parallel dazu auf der Straße Kaiser-Friedrich-Ufer, so wusste ARGUS gar nichts von dem zusätzlichen Radverkehrsstrom auf dem Isebek-Radweg.

Festzuhalten bleibt, dass die Verkehrsmengenzählung der Firma ARGUS am Isebekkanal schwerwiegende methodische Mängel und eine unvollständige Darstellung des

Messverfahrens aufweist und daher für genauere und verlässliche Aussagen nicht brauchbar erscheint.

Verbreiterung des Radweges?

Die von ARGUS geforderte Verbreiterung des Radweges auf mindestens 2,50 m ist mit dem rechtsgültigen, vom Bezirksamt umzusetzenden Bürgerbegehren⁵ nicht vereinbar. Schon jetzt ist der geradlinige, von vielen Radfahrern als Rennstrecke genutzte Radweg eine erhebliche, **beeinträchtigende Nutzung**. Die von ARGUS anderenorts² (Folie 36) wiedergegebene Unfallstatistik mit nur 9 polizeilich aufgenommenen Unfällen mit Radfahrerbetrieiligung am Isebekkanal in 3 Jahren gibt anscheinend nur einen kleinen Teil der wirklichen Unfallmenge wieder. So äußerte sich eine Ärztin aus dem ELIM-Krankenhaus, die mit ihrem Kind am 12.5.2014 an einer Befragung durch das Bezirksamt am Kinderspielplatz unweit der Goebenbrücke - der Einmündung der Veloroute 3 in das Wegesystem am Isebekkanal - teilnahm, laut Protokoll wie folgt⁶:

"Weg verbessern. Sie behandelt viele Unfälle von Radfahrern mit Fußgängern."

Immer wieder beobachtet man Eltern, vor allem im Umfeld des offenen Kinderspielplatzes bei der Goebenbrücke, die hastig versuchen, ihre umherlaufenden Kinder von der Fahrradrennstrecke abzuhalten. Besonders betroffen sind auch Schulkinder auf dem Weg zur Grundschule An der Isebek ("Ziegenschule"), die an der Goebenbrücke die - durch die Veloroute 3 verstärkte - Radrennbahn queren müssen.

Eine Verbreiterung des Radwegs, mit der Folge noch zahlreicherer und schnellerer Radfahrer, würde insgesamt die Erholungsfunktion des ohnehin so schmalen Parks weiter schmälern.

Darüber hinaus würde eine Verbreiterung des Radweges am Isebekkanal unweigerlich zu erheblichen Abholzungen von mindestens 65 Bäumen und zahlreichen Sträuchern sowie zu einer zusätzlichen Versiegelung bisher offener, begrünter Flächen im Isebek-Park führen. Das wäre jedoch mit dem rechtsgültigen Bürgerbegehren "Hände weg vom Isebek!" nicht vereinbar, denn dieses legt fest:

... die "vollständige Bewahrung [des Grünzuges am Isebekkanals] vor **strukturverändernden Abholzungen**, vor Bebauung, **Versiegelung** und anderen **beeinträchtigenden Nutzungen**"^{5,7}.

In der Begründung des Bürgerbegehrens heißt es weiter:

"Dieses Bürgerbegehren wendet sich insbesondere gegen die geplante, aber nicht notwendige Rodung von Bäumen und Sträuchern bei der Instandsetzung des Geh- und Radweges zwischen Weidenstieg und Bundesstraße, und fordert, diese Abholzungen zu untersagen"⁵.

⁵ Text des [Bürgerbegehrens "Hände weg vom Isebek!"](#)

⁶ [Bestandsaufnahme und Beiträge des Runden Tisches zur Entwicklung eines Grünzuges entlang der Isebek](#) zwischen Weidenstieg und Hoheluftbrücke im Bezirk Hamburg-Eimsbüttel. Von Peter Mix, 27.8.2014, Seite 18

⁷ Hervorhebung durch die Verfasser dieser Stellungnahme

Fahrradstraßen als Ausgleichsrouten

Wir schlagen daher vor, die zum Isebekkanal etwa parallel laufenden Straßen

- **Hohe Weide** einschließlich Kaiser-Friedrich-Ufer 24-30
- **Bismarckstraße** oder auch
- **Kaiser-Friedrich-Ufer** zwischen Bundesstraße und Hoheluftbrücke

als Fahrradstraßen einzurichten, um so den Radweg am Isebekkanal insbesondere vom schnellen Radverkehr zu entlasten (s. Anl. 1 und 2). Dazu sollte die Kreuzung Osterstraße/Bismarckstraße für Radfahrer in allen Richtungen befahrbar gemacht werden.

Die Einrichtung von Fahrradstraßen ist derzeit ein wichtiger Baustein der offiziellen Hamburger Verkehrspolitik⁸. Fahrradstraßen sind auch für die Anwohner dieser Straßen besonders vorteilhaft, da sie den Anliegerverkehr mit Autos zulassen, den Durchgangsverkehr jedoch fernhalten und damit zur Wohnruhe in den Straßen beitragen. Der das Stadtviertel durchquerende Kraftfahrzeugverkehr würde durch die Einrichtung von Fahrradstraßen parallel zum Isebekkanal nicht beeinträchtigt, da der Südwest-Nordost-Verkehr nordwestlich des Isebekkanals vollständig durch Ring 2 und Eppendorfer Weg aufgenommen würde, während südöstlich des Isebekkanals die Straßen Moorkamp / Schlankreye sowie Beim Schlump für den Durchgangsverkehr zur Verfügung stehen.

Das auf dem Isebek-Radweg liegende Teilstück der Veloroute 3 zwischen Goebenstraße und Mansteinbrücke sollte zur Entlastung des Isebek-Parks in die Bismarckstraße verlegt werden.

Eine andere Alternative wäre die Verschiebung des Teilstücks Unnastraße / Goebenstraße der Veloroute 3 um 150 - 220 m nach Nordosten in die Quickbornstraße / Mansteinstraße (hellgrün eingezeichnet in Anl. 2). Damit würde auch die unnötige, störende und unfallträchtige Winkelführung der Veloroute 3 beim Einschwenken von der Goebenbrücke in den Isebek-Radweg entfallen.

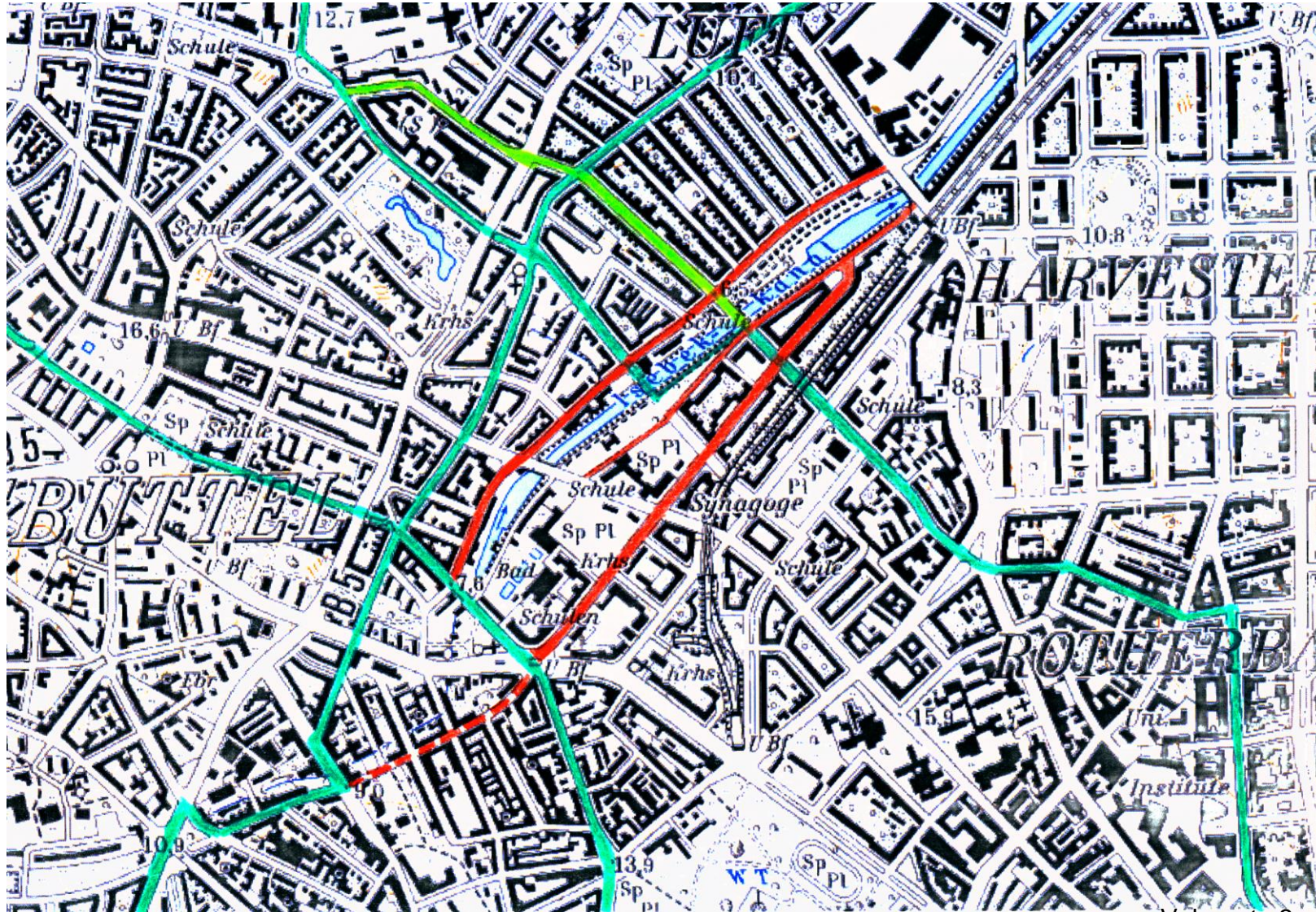
Dr. Harald Duchrow

2 Anlagen

⁸ [Fahrradstraßen - Straßenabschnitte, die anders sind](#). Webseite der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (aufgerufen am 28.9.2014); vgl. [Faltblatt Fahrradstraßen in Hamburg](#)

Mögliche Fahrradstraßen parallel zum Isebekkanal (rot) mit Velorouten-Netz (grün).

Alternativroute Quickbornstraße / Mansteinstraße: hellgrün



Veloroute 13

Veloroute 2

Veloroute 3