

Stellungnahme des ADFC Hamburg

Isebek Grünzug



Autoren:

Jens Deye,
Bezirksgruppe Eimsbüttel

Ansprechpartner:

Bezirksgruppe Eimsbüttel
Jens Deye
hamburg-eimsbuettel@hamburg.adfc.de

0171 5059388

1. Allgemeines

Diese Stellungnahme bezieht sich auf die verkehrstechnischen Belange des Isebek-Grünzuges, Fragestellungen des Umweltschutzes werden vom adfc nicht betrachtet, dies soll die Wichtigkeit dieser Fragestellung aber nicht in Frage stellen, sondern beruht im Wesentlichen auf der eigenen fachlichen Kompetenz.

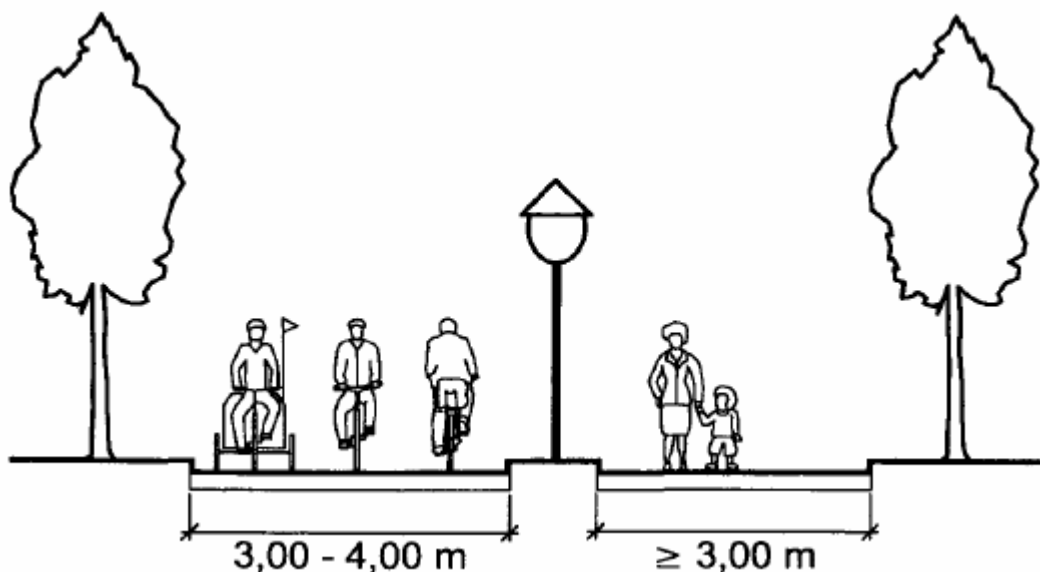
Das Fällen von größeren Bäumen sollte nur im Ausnahmefall und geringem Umfang vorgenommen werden.

Der Radweg am Isebek-Kanal ist eine beliebte Strecke zum Radfahren von vielen Eimsbüttlern und hat darüber hinaus auch eine bezirksübergreifende Funktion im Hamburger Radwegenetz. Dies spiegelt das hohe Radverkehrsaufkommen von bis zu 3500 Radfahrenden am Tag gemäß Zählung vom Mai 2015 wider.

Dies hohe Radverkehrsaufkommen und der noch zu erwartende weitere deutliche Anstieg des Radverkehrs in Hamburg bedarf eines besonderen Schwerpunkts bei der Überplanung dieses Grünzuges im Sinne des Radverkehrs.

1.1 Breite des Radweges

Gemäß ERA(2010, Tabelle 5) ist für einseitige Zweirichtungsräder ein Regelmaß von 3m vorzusehen. Laut Abschnitt „10 Selbständig geführte Radwege“, wird dann darauf hingewiesen dass bei hohem Radverkehrsaufkommen, wie dies im Isebek-Grünzug gegeben ist, größere Breiten gewählt werden sollten.



ERA 2010 Bild 82 Beispiel von Querschnitten von nebeneinander liegenden Geh- und Radwegen (Ausschnitt)

Sollten diese Breiten aufgrund der besonderen Gegebenheiten, z.B. aufgrund des bestehenden Baumbestandes nicht immer umsetzbar sein, sind **alternativ Maßnahmen zur Verlagerung des hohen Radverkehrsaufkommens im Planungsumfang des Isebek-Grünzuges fest zu verankern.**

1.2 Tausch von Geh- und Radweg

Der vorgeschlagene Tausch des Geh- und Radwegs bietet eine attraktive Möglichkeit, Konflikte, z.B. im Bereich des Kaifu-Bades und der Grünanlagen mit Fußgängern zu reduzieren. Wichtig wäre dann eine durchgehende Führung des Radverkehrs auf der Seite des Isebek-Kanals.

1.3 Fahrradstraße Hohe Weide

Die vielversprechendste Maßnahme, um dem Radverkehr eine Alternativroute zum Isebek-Grünzug anzubieten, ist die Einrichtung einer Fahrradstraße in der Straße Hohe Weide. Die Fahrradstraße sollte dann mit „Anlieger Frei“ für Kfz frei geben werden. Wichtig ist, dass Kfz-Durchgangsverkehr weiterhin im Straßenzug unterbunden wird.

Der Straßenzug ist dafür von der Oberfläche aufzubereiten und die Kreuzungspunkte entsprechend den Standards einer Fahrradstraße herzurichten.

Im Bereich der Kreuzung Hohe Weide / Christuskirche ist eine gute Anbindung an die Straßen Bellealliancestraße und Weidenallee zu gewährleisten. Dazu sind die dort bereits bestehenden Planungen anzupassen, welche bisher nur den Verlauf der Veloroute 2 berücksichtigen.

1.4 Einbindung der Veloroute 2

In den Planungen ist der Verlauf der Veloroute 2 durch den Weidenstieg und ihre Anbindung an den Isebek zu berücksichtigen.

1.5 Einbindung des Beauftragten für den Nichtmotorisierten Verkehr

In die Planungen zum Isebek-Grünzug ist Herr Rösch als Beauftragter für den Nichtmotorisierten Verkehr mit einzubinden.

2. Ortsbezogene Fragestellungen

2.1 Weidenstieg

- Das Kopfsteinpflaster im Weidenstieg (Veloroute 2) ist für Radfahrende nicht sinnvoll nutzbar. Hier besteht dringender Handlungsbedarf
- Die Anbindung an den Weg am Isebekgrünzug ist zu überarbeiten

2.2 Eingangsbereich Schwimmbad

- Am Eingang des Schwimmbad gibt es viele Konflikte mit Fussgängern und in der Warteschlange stehen Persone. Hier besteht dringender Handlungsbedarf
 - Die Verlegung des Eingangs ist zwingend notwendig
 - Das Tauschen von Geh- und Radweg würde die Situation auch verbessern.
- Im Bereich des Eingangs gibt es viel zu wenig Abstellanlagen für Fahrräder

2.3 Kreuzung Bundesstraße

- Die Querung der Osterstraße sollte für Radfahrer und Fußgänger auch aus der Bismarckstraße möglich sein. Dadurch würde die Bismarckstraße ebenfalls besser nutzbar werden als Ausweichstrecke zum Radweg am Isebekgrünzug
- Die Fussgänger- und Radfahrerampel über die Bundesstraße/Osterstraße darf nicht weiter als Anforderungsampel ausgeführt sein. Falls dies doch notwendig ist, wäre die Freischaltung der Ampel über Induktionsschleifen im Radweg zu prüfen und/ oder die Umschaltzeiten sollten minimiert werden, so dass die Umschaltung direkt bei Anforderung erfolgt.
- Ebenfalls sollte geprüft werden ob hier die Einrichtung eine Zebrastreifens nicht die bessere Lösung ist.
- Die Aufstellflächen vor der Ampel sind unzureichend
- Auf der Bundesstraße/Osterstraße ist der Radstreifen/Schutzstreifen entsprechend des Verlaufs in der Osterstraße fortzuführen.
- Die bestehende Umlaufsperrung im Fussweg provoziert die Nutzung des Radweges durch Fußgänger, diese sollte entfallen
- Der Straßenverlauf Bundesstraße/Osterstraße ist vollständig auf Tempo 30 zu begrenzen.

2.4 Große Liege/Grillwiese

- Der Fuss- und Radweg sollte gut, v.a. optisch, ggf. auch baulich, getrennt werden. Z.b. durch niedrige Hecken
- Der Tausch von Fuss- und Radweg ist hier sinnvoll und ist eine attraktive Möglichkeit um für weniger Konflikte zwischen Radfahrern und Fussgängern zu sorgen. Diese Maßnahme wäre durchgängig über den gesamten Steckenverlauf umzusetzen.

2.5 Kreuzung Radbrücke Goebenstraße/Heymannstraße

- Die kommende Fahrradstraße Goebenstraße ist über die Brücke Richtung Heymannstraße fortzuführen, dabei ist der Fahrradstraße der Bismarckstraße gegenüber Vorfahrt zu geben.
- Im Kreuzungsbereich ist insbesondere auf eine übersichtlichere Wegführung zu achten. Z.B. sollten Markierungen auf Fuß- und Radweg, ggf. Vorfahrtsschilder auf dem Radweg die Verkehrsführung verdeutlichen.
- Für die Sicherstellung der Sichtbeziehung am Kreuzungspunkt ist ggf. auch Grün zu entfernen.
- Auf der Achse Goebenstraße – Heymannstraße sollte es eine gradlinige Wegführung geben. Dies ist wichtig, wenn die Hohe Weide als Alternativ-Route der Veloroute 3 ausgebaut werden soll.
- Bei der Verlegung der Veloroute 3 ist auch eine Weiterführung bis Gustav-Falke-Straße zu prüfen. Die Fahrbahnoberflächen bis in der Gustav-Falke-Straße sind dazu durchgängig zu asphaltieren.
- Bei Tausch von Fuß- und Radweg muss die Sichtbeziehung im Kreuzungsbereich der Fahrradbrücke besonders beachtet werden.

2.6 Kleine Wiese

- Hier herrscht das größte Radverkehrsaufkommen. Auch bei einer Verlegung der Veloroute 3 in richtung Hohe Weide ist hier eine Radwegbreite von 4m notwendig.
- Weitere Punkte siehe 2.4 Große Liege/Grillwiese

2.7 Kreuzung Bogenstraße

- Der Recyclingcontainer nahe der Kreuzung ist zu verlegen. Es kommt hier häufig zu Scherben auf dem Radweg, sowie Konflikten mit Nutzern
- Die Anforderungssampel ist zu entfernen. Siehe Vorschläge Ampel Osterstraße/Bundesstraße
- Die Sichtbeziehungen im Kreuzungsbereich sind zu verbessern
- Rückbau des Radweges auf der Brücke und in der Bogenstraße. Der Radfahrer sollte im Bereich der Brücke frühzeitig vom Fahrradstreifen auf die Fahrbahn geführt werden.
- Daher ist Tempo 30 für die gesamte Bogenstraße ganztags notwendig, im Bereich der Brücke aufgrund der Engstelle und der nahen Schule auch Tempo 20.

2.8 Kehre/Hoheluftbrücke

- Beim Ausweisen der Hohe Weide als Fahrradstraße ist an der Kehre der Radweg am Isebekgrünzug untergeordnet zu führen, so dass eine Verkehrslenkung in die Fahrradstraße erfolgt.
- Im Bereich der U-Bahnstation muss die Anzahl der Abstellanlagen deutlich erhöht werden.
- Das große Durcheinander im Bereich des Radwegs Hoheluftbrücke und Kaiser Friedrich Ufer ist durch klare Wegführung zu sortieren.
- Dies betrifft auch die Radwegführung und Fahrradampeln in Richtung Isestraße