

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich möchte Sie darum bitten, zu veranlassen, dass

es für Radfahrer vorzeitig zulässig gemacht wird, die Busspur über die Norderelbbrücken zu nutzen, um die Vielzahl der Gefahrenstellen für den Fahrradverkehr zu vermeiden.

Erläuterungen

Trotz mehrjähriger Aktivitäten im Rahmen einer umfangreichen Sanierung der Brückenkörper der Norderelbbrücken hat sich die Verkehrssicherheit für unmotorisierte Verkehrsteilnehmer auf den Norderelbbrücken insgesamt weiter verschlechtert. Einzig positiv – neben der Verbreiterung eines kleineren Teils der bestehenden Radwege, vgl. dazu die Punkte 8., 9. und 13. – ist, dass Radfahrer auf der Westseite im südlichen Übergang der Billhorner Brückenstraßen auf den Veddel Elbdeich nicht mehr in die falsche Richtung (Westseite Richtung Norden) fahren dürfen. Hier wurden die besonderen Risiken aufgrund der Wegbreite von stellenweise ca. 1 Meter und nicht ausreichender Höhe des Geländers zur Fahrbahn hin (vgl. Punkt 12.) erkannt und mit dieser Maßnahme versucht, die Risiken etwas zu mindern.

Die weiteren besonderen Risiken für den Radverkehr und die Eigenheiten der Führungen auf den Norderelbbrücken und nördlich und südlich davon sind im Einzelnen [die Nummerierungen finden Sie im Anhang – die Schilderung „geht“ von Norden nach Süden]:

1. Die Querung über die Billestraße ist als Gegenrichtungsweg vorgeschrieben und aufgrund ihrer Führung von der Fahrbahn weg und wegen Büschen im Sichtdreieck viel zu spät und für rechts abbiegende LKWs nicht einzusehen, da der **Radweg im toten Winkel von LKWs** geführt wird. Ich vermute dies als Grund, warum an diesem hoch mit LKWs frequentierten Abzweig die zur Verfügung stehende Ampelzeit für den unmotorisierten Verkehr nur einen Bruchteil des Möglichen ist – eine eindeutige Benachteiligung des unmotorisierten Verkehrs.
2. Im Kreuzungsbereich Heidenkampsweg/Amsinckstraße in Richtung Süden (Westseite) ist der Radweg **weg vom Kreuzungsbereich verschwenkt** mit der Folge, dass Radfahrern unmittelbar nach Umspringen auf Grün von Rechtsabbiegern die Vorfahrt genommen wird.
3. Gelegentlich kann man Radfahrer sehen, die aus der Billhorner Brückenstraße in die Amsinckstraße abbiegen wollen (von Süden stadteinwärts in Richtung Hauptbahnhof), aber nicht nachvollziehen können, dass diese Querung für Radfahrer und Fußgänger erst auf Höhe der Billstraße möglich ist und deshalb in ihrer Verzweiflung und **mangels erkennbarer Alternativen auf die Fahrbahn ausweichen**. Die parallel zu den Bahngleisen führende Querung über eine Fußgängerbrücke ist für Radfahrer **nicht benutzbar**. Wer schon mal ein mit Gepäck, Kindern oder Anhänger belastetes Fahrrad eine Treppe hochgetragen hat, kann das nachvollziehen.
4. Auf den nicht ampelgeregelten Ein- und Ausfahrten des Billhorner Röhrendamms (Westseite) ist **immer wieder und systematisch Fehlverhalten der motorisierten Verkehrsteilnehmer** zu beobachten, die aufgrund der baulichen Gegebenheiten den gerade ausfahrenden Radfahrern die Vorfahrt nehmen. An diesen Ausfahrten ist die **Benutzung der Radwege in Gegenrichtung ausdrücklich erlaubt**, was die Gefahren erhöht, dass Radfahrer, da diese in „falscher“ Richtung unterwegs sein können, von Ein- und Ausfahrenden vom Billhorner Röhrendamm nicht wahrgenommen werden (betrifft vor allem die nicht ampelgeregelte Westseite).
5. Im Abzweig in den Billhorner Röhrendamm (Fahrtrichtung Norden) wurde **Platz von Radfahrern und Fußgängern zugunsten einer Abbiegespur weggenommen**.
6. Nördlich der Brücken werden auf dem Radweg oder auf den knappen den Fußgängern zur Verfügung stehenden Flächen immer mal wieder **Baustellen- und temporäre Richtungsschilder auf-**

gestellt. Fußgänger und Radfahrer werden damit zum Ausweichen auf den jeweils anderen Teil gezwungen.

7. Die **Anbindung des neuen Radweges** zwischen nördlicher Hafencity und Norderelbbrücken (parallel zum Brandshöfer Deich) wird dazu führen, dass es **noch mehr Radfahrer** geben wird, die in Richtung Norden auf einem **nicht für den Gegenrichtungsverkehr** zugelassenen Streckenteil fahren werden (vgl. auch Punkt 11.).
8. Die **Radwege** nördlich der Norderelbbrücken wurden zwar während der Überarbeitung der vergangenen Jahre **verbreitert**, jedoch **zu Lasten der Restbreite für Fußgänger** mit der Folge, dass Fußgänger jetzt **auf den Radwegen unterwegs** sein müssen (davor war es umgekehrt, also Radfahrer mussten in den Gehbereich ausweichen).
9. Die **Breiten der gemeinsamen Rad-/Fußwege auf den Brückenkörpern wurden nicht vergrößert**, obwohl dies nach meinem Dafürhalten möglich gewesen wäre. Es hätten einfach nur von den vier Spuren jeweils ca. 20 cm weggenommen werden müssen und schon wäre der gemeinsame Rad-/Fußweg ca. 2 Meter breit gewesen. Das ist zwar für einen gemeinsamen Einrichtungsrad-/fußweg immer noch zu wenig, wäre aber mehr als zurzeit. So hätte der motorisierte Verkehr ein kleines bisschen verloren und der unmotorisierte Verkehr viel gewonnen.
10. **Besonders kritisch** sind die **Querungen der Einmündungen über die Zweibrückenstraße**. Dort wurden **Beschleunigungstreifen ÜBER die Radwege** gelegt. Dadurch **nehmen** Verkehrsteilnehmer, die aus der Zweibrückenstraße auf die Elbbrücken einbiegen wollen, den Radfahrern an dieser Stelle sehr häufig **die Vorfahrt**. Es entsteht **Unsicherheit**, da man sich als Radfahrer grundsätzlich nicht darauf verlassen kann, dort die eigene Vorfahrt nutzen zu können, obwohl man entlang einer Vorfahrtstraße unterwegs ist. Und selbst, wenn man schon fast die andere Seite erreicht hat, hört man hinter einem häufig scharfes Bremsen, gelegentlich gefolgt von einer Vollbremsung des nächsten Fahrzeugs, das nicht mit einem Bremsvorgang gerechnet hat. Ich möchte nicht wissen, wie viele Unfälle täglich von aufmerksamen Radfahrern vermieden werden müssen. Glück im Unglück ist, dass auf beiden Seiten die Schlepprampen zu knapp bemessen sind und lange LKWs (vor allem mit Auflieger) nur sehr langsam einbiegen können und deshalb oft **die Radspur blockieren**. Ich schätze, 80% aller PKWs biegen dort ein ohne weitere Prüfung, ob Radverkehr unterwegs ist. Die frühere **ampelgesteuerte Querung** (Westseite) in Richtung Norden (verbunden mit einer Verschwenkung weg von der Fahrbahn, die leicht umzuändern gewesen wäre) wurde der **Art der Führung auf der Ostseite** angepasst.
11. Da es **zu wenige Querungsmöglichkeiten** über die Norderelbbrücken gibt und deshalb **weite Strecken als Gegenrichtungsradwege** ausgewiesen sind, die in Höhe Billhorner Röhrendamm beginnen bzw. enden, fahren Radfahrer, Briefpostträger mit Lastenrädern, Mofa- und Mopedfahrer, Rollstuhlfahrer usw. usf. gerne **in die „falsche“ Richtung** an Stellen und verengen so den eh schon zu knappen Platz.
12. Am südlichen Ende vor dem Übergang Veddeler Brückenstraße/Veddeler Elbdeich ist der gemeinsame Rad-/ Fußweg an einer Stelle **unter einem Meter breit und die innenliegenden Kanten der Leitplanken liegen offen und ungeschützt**. Da möchte man lieber nicht reinfallen.
13. Die Querung der Prielstraße erfordert das Drücken einer Bettelampel mit unzumutbarer Wartezeit, was dazu führt, dass die meisten Radfahrer bei Rot fahren. Im weiteren Verlauf werden Radfahrer auf einen **Gegenrichtungsradweg mit ca. 1 Meter Breite** geführt.
14. Nicht nachvollziehbar ist die Führung für Radfahrer auf der **Südseite der Brücken**. Die Führung wurde vor kurzem geändert, allerdings ist nicht zu erkennen, was wie und warum geändert wurde. Nach wie vor ist man als Radfahrer gezwungen, **entweder** die Strecke **Veddeler Brückenstraße/Veddeler Marktplatz** (zu schmaler Gegenrichtungsradweg mit schlechtem und ungepflegtem Untergrund und viel zu wenig verbleibendem Platz für Fußgänger) **oder** die Strecke **Veddeler Brückenstraße/Sieldeich** zu nehmen. Die Durchfahrt zwischen Sieldeich und Veddeler Brückenstraße ist zwar für den Fahrradverkehr durchlässig, jedoch sind die **Einfahrten regelmäßig zugeparkt** und im Winter wird diese Wohnstraße **nicht** von Eis und Schnee **geräumt**. Von dieser

(West-)Seite aus gibt es keine **direkte Verbindung** auf die östliche Seite und man ist gezwungen, **Umwege** durch das Kleeblatt des Veddeler Marktplatz zu fahren, deren Führung dazu für **Ortsfremde nicht durchschaubar** sind. Die **Beschilderung**, wenn überhaupt vorhanden, ist ungenau, schlecht aufgestellt oder nicht erkennbar.

15. Die Querung der Peutestraße über den Veddeler Marktplatz (Ostseite) mit der weiteren Aufführung in Richtung Norden ist **uneindeutig in der Vorfahrt**, da sowohl der links abbiegende und der Hauptstraße folgende unmotorisierte als auch der rechts abbiegende motorisierte Verkehr jeweils berechtigt Vorfahrt in Anspruch nehmen. Es ist aber auch kein Rechts-vor-Links angewiesen. Dies ist eine typische Situation, die bei Gegenrichtungsradwegen immer wieder zu vermeidbaren Risiken führt.
16. Der **Gegenrichtungsradweg** auf dem Veddeler Marktplatz – Ostseite – ist **zu schmal** und dazu eine ungepflegte und holprige Gefäll-/Steigungsstrecke mit erhöhtem Platzbedarf für Radfahrer. Nichtsdestotrotz ist die für Fußgänger verbleibende Restfläche so knapp, dass man nicht zu Zweit nebeneinander gehen kann, ohne auf den Radweg ausweichen zu müssen.

Der ganz überwiegende Teil der (auch überarbeiteten) Streckenführungen **widerspricht sowohl den in der StVO niedergelegten Mindestanforderungen als auch den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)**, Erschreckend ist, dass die existierenden Führungen zu einem Zeitpunkt überarbeitet und teilweise sogar neu gestaltet wurden, als in der StVO und den ERA längst klare Vorgaben formuliert waren, wie Radverkehrsführungen auszusehen haben. Wesentliches Ziel der ERA sind die Minimierung der Risiken für Radfahrer, weil seit vielen Jahren bekannt ist, dass Radwege explizite Gefahren mit sich bringen, die bei einer Fahrbahnführung erst durch eine immense Zahl an Fahrzeugen „abgelöst“ wird. Umso wichtiger ist gerade bei einer hohen Verkehrsdichte eine sichere und übersichtliche Führung ALLER Verkehrsteilnehmer, die aber auf den Norderelbbrücken aufgrund baulicher Gegebenheiten nicht möglich erscheint.

ALLE genannten spezifischen Verkehrsrisiken auf den nicht verkehrsgerechten Radwegen würden durch eine Führung über die Busspur verhindert. Eine vorzeitige Freigabe der Busspur vor einer Umsetzung der laut der Studie¹ erforderlichen Maßnahmen steht nach meiner Erfahrung und Einschätzung eindeutig positiv im Verhältnis zu den Risiken einer weiteren Benutzung der Radstreifen. Mit minimalem Aufwand ließe sich ein immenser Zuwachs an Komfort und Sicherheit für die Radfahrer erreichen. Dazu kommt auf der Busspur ein Winterdienst, der nicht nur ein Kompromiss ist.

Ich sehe aus den Erfahrungen meiner häufigen Nutzung der Busspur keinen Grund, mehrere 100.000 Euro dafür auszugeben, bevor eine Benutzung der Busspur für Radfahrer möglich sein soll. Das war auch in der Mönckebergstraße und in der Max-Brauer-Allee (ebenfalls Busspuren mit Freigaben für Taxen und Radfahrer) nicht nötig, wo wesentlich mehr Busse und Taxen unterwegs sind.

Die Busspur wird schon jetzt regelmäßig von Radfahrern genutzt, nicht zuletzt, **nachdem in der Machbarkeitsstudie eine Führung über die Busspur unbedingt empfohlen wurde** aus den oben geschilderten Gründen. Auch Googlemaps weist im Übrigen für eine Fahrt von Süden nach Norden die Busspur aus.

Aus praktischer Sicht sind die minimalen Anforderungen an eine Führung von Radfahrern auf der Busspur:

- die noch offenen Einbiegemöglichkeiten von den Fahrspuren (unmittelbar nördlich und südlich der Brückenkörper) her sollten „abgedichtet“ werden. Diese Maßnahme würde mehr noch einer sicheren

¹ Machbarkeitsstudie zur Freigabe des Radverkehrs auf den Bussonderfahrstreifen der Billhorner Brückenstraße. Auftraggeber ist der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, Geschäftsbereich: Straßen, Fachbereich: Planung und Entwurf Stadtstraßen -S2-, Sachsenkamp 1-3
Erstellt wurde die Studie von ARGUS, Stadt- und Verkehrsplanung, Schaartor 1, 20459 Hamburg, info@argus-hh.de

ren Buspassage dienen, da Radfahrer langsamer und damit reaktionsfähiger als Busse sind (in der Gesamtheit der Querung der Elbbrücken gibt es nur minimale Geschwindigkeitsunterschiede). Hier sieht man gelegentlich verirrte Autofahrer, die umdrehen wollen. Auch Taxis nutzen diese Stellen aus dem Süden kommend, um auf der Busspur weiterzufahren, obwohl dies ausdrücklich untersagt ist, da durch den Einbiegevorgang von der linken Spur aus – so nehme ich an – vor allem der Verkehr auf den Hauptspuren gefährdet wird.

- Eine Beschränkung, dass Taxen die Busspur mit Freigabe für Radfahrer nicht benutzen dürfen, halte ich zumindest zum aktuellen Zeitpunkt und angesichts der geringen Zahl an Radfahrern auf der Busspur nicht für erforderlich. Erfahrungsgemäß verhalten sich die Taxen ganz vernünftig (bevorzugt werden Radfahrerinnen angehupt, aber mit gebotenem Abstand überholt). Schilder mit Hinweisen auf langsamere Radfahrer von beiden Richtungen vor dem Tunnel reichen aus. Schon seit vielen Jahren gilt Tempo 30 im Tunnel.
- Besonders die Schnellbusfahrer (Linie 34) machen sich manchmal speziell gegenüber **männlichen** Radfahrern mit Hupen bemerkbar und drängeln ein- bis zweimal im Jahr. Dies hat aber nichts mit Problemen der Führung des Verkehrs, sondern mit Problemen der Führung des Kopfes und klaren Vorgaben zu tun. In der Abwägung zwischen selten angemacht zu werden und mehr Sicherheit entscheide ich mich für das Mehr an Sicherheit.
- Wie die Ampelschaltungen für die Busse (Heidenkampsweg und Amsinckstraße von und in Richtung Billhorner Brückenstraße) funktionieren, erscheint logisch. Ergänzend sind kurzfristig insgesamt vier Fahrradampeln zu setzen. Radfahrer beschleunigen i. Ü. vergleichbar stark wie Busse, die Räumzeiten sind vergleichbar.

Sichere Einstiege auf die Busspur über Fußgängerampeln sind an mehreren Stellen möglich:

- von Norden her Heidenkampsweg im Kreuzungsbereich Billestraße (beidseitig), Höhe Bullerdeich/Grüner Deich (beidseitig) und östliches Ende Amsinckstraße (beidseitig), außerdem Billhorner Röhrendamm (nur von Ostseite),
- von Süden her Hovestieg, Hinweisschilder (gerne gut sichtbar) reichen.

Die Busspur ist übersichtlich, es gibt weder den querenden Verkehr der Zweibrückenstraße noch des Billhorner Röhrendamms und den größten Teil des Durcheinanders in Veddel kann man so ebenfalls vermeiden.

Insgesamt möchte ich aus eigener Erfahrung das Ergebnis der Studie ausdrücklich bestätigen, dass sich die Sicherheit für Radfahrer erheblich vergrößern würde durch eine Freigabe der von fünf oder sechs Bussen (zwischen Billhorner Röhrendamm und Beginn Amsinckstraße kommen noch wenige Busse pro Stunde hinzu) und einigen wenigen Taxen pro Stunde genutzten Busspur für Radfahrer.

Die zahlreichen Gefahrenstellen für eine sichere Mobilität per Fahrrad schrecken viele Menschen davon ab, die Norderelbbrücken per Fahrrad zu benutzen, weder eine gleichberechtigte noch eine den Radverkehr bevorzugende Teilnahme am Straßenverkehr ist so möglich. Wer sich einmal den Unterschied zwischen einer Fahrt mit dem Auto und mit dem Fahrrad über die Norderelbbrücken er„fährt“, kann nur zur Überzeugung gelangen, dass Radfahren über die Elbe sanktioniert ist. Die südlich der Norderelbe gelegenen Stadtteile sind für nicht-motorisierte Mobilität in die Stadtmitte bzw. in die Stadtteile nördlich der Norderelbe abgehängt. Dieses Dilemma würde mit der Freigabe der Busspur zumindest etwas aufgelöst.

Über Ihre Zustimmung zu meiner Bitte freue ich mich sehr.

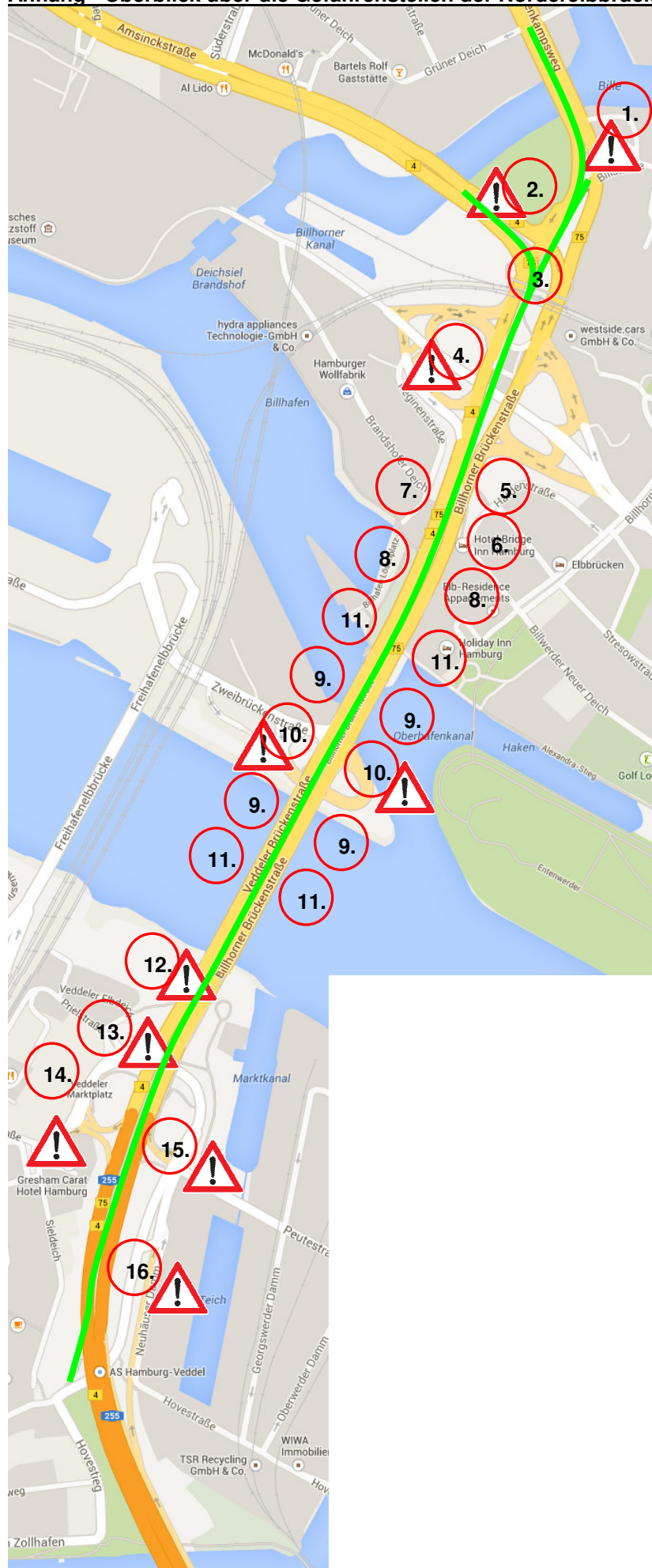
Mit freundlichen Grüßen,

Heike Bunte

Anhang:

- Überblick über die Gefahrenstellen der Norderelbbrücken

Anhang - Überblick über die Gefahrenstellen der Norderelbbrücken



In grün:
Busspur