

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Fraktion Bergedorf  
Sachsenteor 12, 21029 Hamburg

Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer  
Geschäftsbereich Stadtstraßen  
Fachbereich Planung – S2  
Postfach 101422  
20009 Hamburg

**GRÜNE Fraktion  
Hamburg-Bergedorf**

**Norbert Fleige**  
Verkehrspolitischer Sprecher

**Joachim Schöfer**  
Geschäftsführer

Sachsenteor 12  
21029 Hamburg  
Tel.: +49 (40) 72 69 21 07  
fraktionsbuero@gruene-bergedorf.de  
www.gruene-bergedorf.de/fraktion

Hamburg, 04.05.2018

## Stellungnahme der Bezirksfraktion GRÜNE Hamburg-Bergedorf zur Verkehrsplanung für die Maßnahme ESM Hamburg, Teilbaumaßnahme PSP 12059 Sander Damm/ Am Beckerkamp/ Habermannstraße/ Binnenfeldredder, (B5 bis Landesgrenze) (1. Verschickung)

Die GRÜNE Fraktion begrüßt begrüßen das Vorhaben, den Straßenzug Sander Damm – Am Beckerkamp – Habermannstraße – Binnenfeldredder grundlegend zu sanieren und im Zuge dessen die Aufteilung und Gestaltung des Straßenraums so anzupassen, dass sie den aktuellen Nutzungsansprüchen gerecht wird. Im Wesentlichen halten wir die geplanten Maßnahmen für geeignet und unterstützen sie. Insbesondere die Tatsache, dass die Verkehrsführung über die gesamte Strecke konsistent bleibt, ist begrüßenswert.

Im Folgenden stellen wir die Punkte dar, bei denen wir im Detail noch Verbesserungsmöglichkeiten oder Änderungsbedarf sehen. Die Reihenfolge der Darstellung folgt dem Verlauf des Straßenzugs, beginnend an der B5.

### 1. Knoten Sander Damm / Bergedorfer Straße

Die Lösung für die Führung der aus dem Sander Damm nach rechts abbiegende RadfahrerInnen auf den benutzungspflichtigen Hochbordradweg an der Bergedorfer Straße ist unbefriedigend, weil die Auffahrt vergleichsweise kurz ist und die zu bewältigenden Kurven relativ eng sind.

Wünschenswert wäre eine Verschiebung der den Sander Damm querenden Radfahrerfurt bis an die Fahrstreifen der Bergedorfer Straße und eine Aufleitung derselben auf den Hoch

bordradweg erst nach der FußgängerInnenfurt, so dass die abbiegenden RadfahrerInnen den Radweg über eine weite Kurve erreichen.

Denkbar erscheint auch eine frühere Aufleitung der abbiegenden RadfahrerInnen auf die Nebenflächen des Sander Damm.

## 2. Knoten Sander Damm / Ludwig-Rosenberg-Ring / Ulmenliet

Bei der Führung der linksabbiegenden RadfahrerInnen sowohl aus dem Ludwig-Rosenberg-Ring als auch aus dem Ulmenliet besteht Verbesserungspotenzial, weil das Queren des an dieser Stelle ausgesprochen breiten Sander Damm gerade für weniger geübte RadfahrerInnen eine Herausforderung bedeutet. Es wäre deshalb wünschenswert, jeweils Radfahrerfurten und Aufstellflächen für das indirekte Linksabbiegen anzulegen. Alternativ sollten zumindest jeweils aufgeweitete Radaufstellstreifen an den Ampeln vorgesehen werden.

## 3. Einmündung Hein-Möller-Weg in den Ludwig-Rosenberg-Ring

Bereits die Radfahrerfurt über die Mittelinsel sollte die Breite des anschließenden Schutzstreifens von 1,85 m haben.

## 4. Einmündung Höperfeld in den Sander Damm

Es ist keine Lösung für linksabbiegende RadfahrerInnen aus dem Höperfeld zu erkennen. Ein attraktives Angebot wäre wichtig, um zu verhindern, dass in Fortsetzung der derzeitigen, durch einen Zweirichtungsradweg geprägten Praxis auch in Zukunft bis zur Lohbrügger Landstraße oder gar darüber hinaus gegen die Verkehrsrichtung gefahren anstatt die Straße überquert wird. Möglicherweise lässt sich durch eine Aufstellfläche auf Höhe der Mittelinsel ein solches Angebot schaffen.

## 5. Ludwig-Rosenberg-Ring Höhe Walter-Freitag-Straße

Die Führung des nach links in den Lohbrügger Markt abbiegenden Radverkehrs auf einem Radfahrstreifen zwischen dem Linksabbiegestreifen und dem Rechtsabbiegestreifen des Kfz-Verkehrs ist sehr zu begrüßen. Wenn die Ableitung des Radwegs auf die Fahrbahn jedoch im Einmündungsbereich der Walter-Freitag-Straße und unmittelbar vor dem Beginn der Bushaltebuchung erfolgt, besteht die erhebliche Gefahr, dass die RadfahrerInnen vom MIV und von den Bussen übersehen werden. Deshalb ist es dringend geboten, dass die Ableitung bereits vor dem Fußgängerüberweg erfolgt.

## 6. Einmündung Leuschnerstraße in Lohbrügger Markt / Am Beckerkamp

An der Einmündung der Leuschnerstraße ist keine Querungsstelle vorgesehen (lediglich soll auf der Nordostseite das Überqueren der Straße Am Beckerkamp durch eine Befestigung der Mittelinsel „grundsätzlich ermöglicht werden“ (EB, S. 22)). Die Erwartung, RadfahrerInnen, die vom Lohbrügger Markt nach links in die Leuschnerstraße abbiegen wollen, sowie FußgängerInnen würden den Umweg bis zur nächsten Querung bei der Jakob-Kaiser-Straße nehmen, erscheint jedoch unrealistisch. Vielmehr ist zu befürchten, dass sie die Straße bereits am Knoten Ludwig-Rosenberg-Ring überqueren und den Radfahrstreifen oder den Fußweg auf der Westseite gegen die Verkehrsrichtung benutzen werden (zumal dort bisher ein Zweirichtungsrادweg vorhanden ist). Außerdem ist zu vermuten, dass die jetzt vorgesehene rudimentäre Querungsmöglichkeit auf Höhe Leuschnerstraße in viel größerem Umfang genutzt werden wird als vorgesehen.

Bei der Leuschnerstraße handelt es sich um eine Straße, die im Bergedorfer Radverkehrskonzept als mögliche bezirkliche Veloroute vorgesehen ist. Vor allem aber handelt es sich um eine zentrale Wegeverbindung zu den weiterführenden Schulen Gymnasium Lohbrügge (mit zwei Standorten) und Stadtteilschule Lohbrügge, weshalb ein relevanter Bedarf für eine Querung vorhanden ist und besondere Anforderungen bezüglich ihrer Sicherheit und Akzeptanz bestehen. Wir halten es deshalb für dringend geboten, an dieser Stelle eine lichtsignalierte Querung einzurichten.

Die jetzt vorgesehene LSA an der Querung bei der Jakob-Kaiser-Straße sollte im Gegenzug entfallen.

Nicht ganz nachvollziehbar ist, warum der Fahrstreifeneinzug in diesem Bereich nicht dadurch erfolgt, dass der linke Fahrstreifen als Linksabbiegestreifen endet. Insbesondere dann, wenn es tatsächlich bei einer unsignalisierten Querung bleiben sollte, wäre es für die Sicherheit von Bedeutung, dass der Einfädelungsprozess nicht gerade an dieser Stelle begäme, sondern bereits abgeschlossen wäre.

## 7. Knoten Am Beckerkamp / Habermannstraße / Bornmühlenweg / Stormarnhöhe

Es fehlen Aufstellflächen, auf denen die RadfahrerInnen, die mit der LSA die Straße überqueren wollen, warten können, ohne den jeweiligen Radfahrstreifen oder den Radweg zur Stormarnhöhe zu blockieren. Ggf. müssen auch für die RadfahrerInnen erreichbare Anforderungstaster vorgesehen werden.

Der in die Stormarnhöhe führende Zweirichtungsrادweg sollte in Regelbreite ausgeführt werden.

#### 8. Doppelknoten Habermannstraße / Binnenfeldredder / Röpraredder

Die Variante zweier aufeinanderfolgender Kreisverkehre erscheint als geeignete Lösung, weil die Kreisel dem Fahrrad- genauso wie dem motorisierten Verkehr klare und sichere Fahrbeziehungen in alle Richtungen zur Verfügung stellen und weil die vorgesehenen Fußgängerüberwege dem Fußverkehr geeignete Querungsmöglichkeiten bereitstellen. Das ist deshalb von entscheidender Bedeutung, weil es sich beim Binnenfeldredder westlich der Habermannstraße abermals um eine zentrale Wegeverbindung zu den oben genannten Schulen handelt und der Schulwegsicherheit eine hohe Priorität zukommt.

Die LSA-Variante wird, soweit sie in der vorliegenden Skizze (EB, S. 25) zu erkennen ist, diesen Anforderungen aus mehreren Gründen nicht gerecht. Für RadfahrerInnen, die von der Habermannstraße nach links in den Binnenfeldredder, also in Richtung der Schulen abbiegen wollen, fehlt jede Führung. Von Westen aus dem Binnenfeldredder, also aus Richtung der Schulen kommend, fehlt ein Vorbeifahr- und ein großer Radaufstellstreifen vor dem MIV, um eine sichere Einfahrt der RadfahrerInnen in den Knotenbereich zu gewährleisten. Im weiteren Verlauf fehlt eine komfortable Lösung für die Weiterfahrt nach links in den Röpraredder. Das würde mit großer Wahrscheinlichkeit dazu führen, dass ein erheblicher Teil der Fahrrad fahrenden SchülerInnen dauerhaft den Gehweg auf der Nordseite des Knotens benutzt.

Für die den ÖPNV nutzenden SchülerInnen schließlich führen die LSA dazu, dass, zumal wenn diese nach den Kriterien der Busbeschleunigung geschaltet sind und die Busse hinter dem Knoten halten, die Ankunft eines Busses immer mit einer Rotphase für die Fußgänger zusammenfällt. Dadurch würde die Wahrscheinlichkeit steigen, dass die SchülerInnen, wie sie es in geringerem Maße auch bei der derzeitigen LSA schon tun, bei rot über die Straße laufen, um den Bus noch zu erreichen. Aus diesen Gründen ist es dringend geboten, die Kreisel-Lösung zu realisieren.

#### 9. Einmündung Sterntwiete in Binnenfeldredder

Es ist eine Fortführung des Schutzstreifens bis mindestens auf die Höhe der Mitte der Sterntwiete erforderlich, um der Gefahr des Abdrängt-Werdens der RadfahrerInnen durch die KFZ bzw. des defensiven Ausweichens in den Einmündungsbereich entgegenzuwirken.

Außerdem sehen wir Probleme für das Linksabbiegen in die Sterntwiete, weil die Sperrfläche bis über die Mitte dieser Straße hinaus nach Westen gezogen ist.

#### 10. Binnenfeldredder allgemein

Es sollte geprüft werden, ob Grunderwerb zur Realisierung von Radfahrstreifen statt Schutzstreifen möglich wäre.

## 11. Allgemeines:

11.1. Da die Radverkehrsführung über einen Radfahrstreifen zwischen Geradeausfahrstreifen und Rechtsabbiegestreifen in Bergedorf bisher ohne Beispiel ist, sollten auf den Rechtsabbiegestreifen Fahrradsymbole mit Rechtsabbiegepfeil aufgebracht werden, um allen Verkehrsteilnehmern zu verdeutlichen, dass dieser Streifen von den rechtsabbiegenden RadfahrerInnen mitzubenutzen ist.

11.2. Vor Gebäuden und Flächen mit Publikumsverkehr sollten Abstellplätze für Fahrräder (Fahrradbügel) geplant werden (z.B. im Ludwig-Rosenberg-Ring vor der Polizei, wo mit dem Rückbau des Radwegs auch das derzeit zum Abstellen genutzte Gelände wegfallen wird).

11.3. Es sollte geprüft werden, ob so, wie es in Bezug auf den Ludwig-Rosenberg-Ring im Erläuterungsbericht ausgeführt ist (S. 20), auch an anderen Stellen der Radfahrstreifen mit gestrichelter Linie markiert werden soll, um die Möglichkeit zur Einordnung der Radfahrer in den jeweiligen Linksabbiegestreifen zu verdeutlichen.