

# Radverkehr und Busbeschleunigung

Erste Erfahrungen mit der  
Beschleunigung entlang der Linie 5



**adfc**

Allgemeiner Deutscher  
Fahrrad-Club

**Merja Spott, ADFC Hamburg**

# ADFC

---

- repräsentiert alle Radfahrer in Deutschland (Alltagsradfahrer sowie Freizeit)
- 135.000 Mitglieder deutschlandweit, 6.600 in Hamburg



# ADFC

- Lobbyarbeit bei Politik und Verwaltung
- Organisation von Radreisemesse, Fahrradreparaturseminar, Fahrradsternfahrt
- Fahrradstadtplan, Information
- ca. 200 geführte Radtouren/Jahr
- Arbeitsgruppen in den Bezirken und zu speziellen Themen



# Radverkehr im Umweltverbund

---

**Grundsätzlich unterstützt der ADFC die Stärkung des Umweltverbunds:**

- Radverkehr als wichtiger Bestandteil zur Förderung des Umweltverbunds
  - da Zubringerverkehr
  - Entlastung bei Belastungsspitzen
  - Umweltverbund als System

# Radverkehrsanlagen

---

## Radverkehrsanlagen:

- benutzungspflichtige Radwege



**Zeichen 237, 240, 241 StVO**

Kinder bis 8 Jahren müssen Gehweg  
benutzen, freigestellt zwischen 8-10 Jahren



# Radverkehrsanlagen

---

## Radverkehrsanlagen:

- benutzungspflichtige Radwege



**Zeichen 237, 240, 241 StVO**

Kinder bis 8 Jahren müssen Gehweg  
benutzen, freigestellt zwischen 8-10 Jahren



# Radverkehrsanlagen

---

## Radverkehrsanlagen:

- Radfahrstreifen
  - dürfen nicht überfahren werden
  - Mindestbreite 1,50m



- Schutzstreifen
  - dürfen gegebenenfalls überfahren werden
  - Mindestbreite 1,25m



# Busbeschleunigung

---

## Optimierung des Bussystems:

Ziel: Reisezeitverkürzung und Kapazitätserhöhung

### - Maßnahmen:

- LSA – Vorrangschaltung (LSA: Lichtsignalanlagen/Ampel)
- Busspuren
- Umbau von Kreuzungen
- Haltestellenumbau (Buskaps)
- Neuordnung von Straßenräumen

### - Ausbauziel A (bis 2016)

- MetroBus 5
- MetroBus 4/21 Eidelstedter Platz
- MetroBus 2/3, 6, 7, 20/25



# Radverkehr und Busbeschleunigung



**Analyse der  
fertiggestellten  
Baumaßnahmen entlang  
der Metrolinie 5**

# Radverkehr und Busbeschleunigung

## Kreuzung Siemersplatz:



Quelle: ADFC  
Fahrradstadtplan

# Radverkehr und Busbeschleunigung

## Kreuzung Siemersplatz:

- überdimensionierter Ausbau der Kreuzung
- > Verlängerung der Wege, unübersichtlich
- bei Bau einer Stadtbahn keine einfache Anpassung möglich



# Radverkehr und Busbeschleunigung



Quelle: BWVI

# Radverkehr und Busbeschleunigung

---

## Kreuzung Siemersplatz:

Führung eines Zweirichtungsradwegs über eine Mittelinsel zwischen zwei Bushaltestellen:

Problem:

- Busaussteiger rechnen nicht mit Radfahrern von links
- Fläche für Fußgänger zu gering bemessen
- Beschilderung für Zweirichtungsradweg fehlt



# Radverkehr und Busbeschleunigung

## Kreuzung Siemersplatz:



# Radverkehr und Busbeschleunigung

## Kreuzung Siemersplatz:



# Radverkehr und Busbeschleunigung

---

## Kreuzung Siemensplatz:

In West-Ost Richtung, erst Führung auf Schutzstreifen,  
dann Aufleitung auf Zweirichtungsradweg auf Mittelinsel  
Problem:

- Radfahrer wird unnötig von gradliniger Führung umgeleitet
- Radfahrer muss Fahrverhalten an Fußgänger anpassen
- Radfahrer muss zunächst in andere Richtung  
(nach Süden) fahren



# Radverkehr und Busbeschleunigung

---

## Kreuzung Siemersplatz:

Radweg auf der Westseite wurden beibehalten:

- Fußgänger laufen auf dem Radweg
- keine Führung auf der Fahrbahn (gute Erfahrungen in der Bramfelder Chaussee)
- kein Buskap



# Radverkehr und Busbeschleunigung

---

## Kreuzung Siemersplatz:

Führung von Nord nach Süd:

- Schaltung der Ampel: lange Wartezeiten für Radfahrer



# Radverkehr und Busbeschleunigung



# Radverkehr und Busbeschleunigung

---

## Kreuzung Hallerstraße:

- Bogenstraße
  - durch Neuordnung, kürzere Wartezeiten
  - Radfahrer fühlen sich unsicher, wenn Radfahrstreifen aufhört
  - Verhalten der Autofahrer unterschiedlich, Ängste z.T. berechtigt



# Radverkehr und Busbeschleunigung

---

## Kreuzung Hallerstraße:

- Bogenstraße
  - Richtung Grindelallee stehen Radfahrer durch den Wegfall des Radfahrstreifens im Rückstau vor der Ampel



# Radverkehr und Busbeschleunigung

## Kreuzung Hallerstraße:

- Bogenstraße
  - Führung auf Zweirichtungsradweg entspricht nicht Standards für Velorouten und bereits vorhandenem Radverkehrsaufkommen



# Radverkehr und Busbeschleunigung

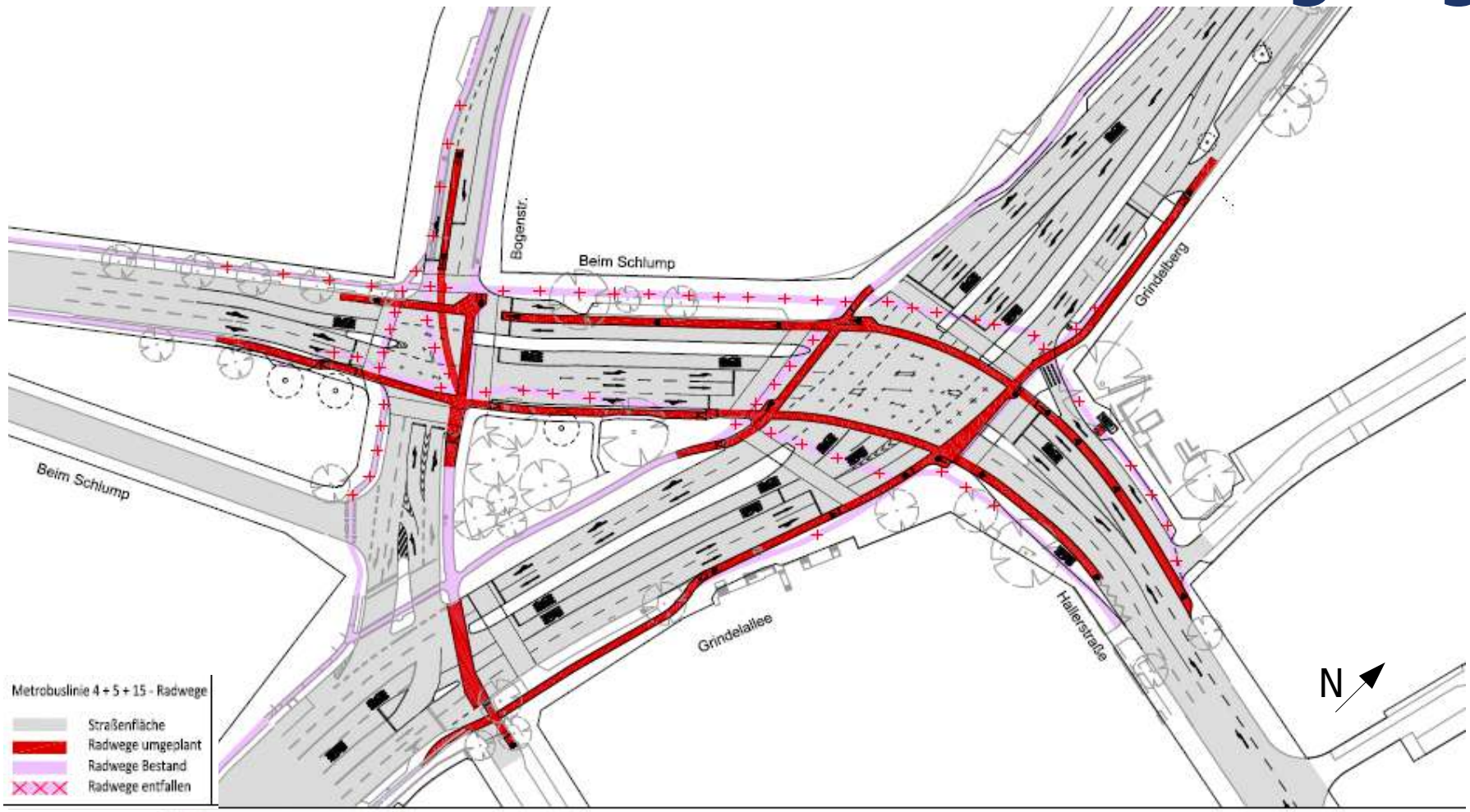
---

## Kreuzung Hallerstraße:

- Linksabbiegen für Radfahrer vom Schlump in die Grindelallee nur indirekt möglich (Kfz: Spuren für jede Richtung)



# Radverkehr und Busbeschleunigung



Quelle: BWVI



# Radverkehr und Busbeschleunigung

---

## Kreuzung Hallerstraße:

- ein zusätzlicher Linksabbieger vom Grindelberg in die Hallerstraße
- > Vergrößerung der Kfz-Verkehrsflächen
- Radfahrer müssen indirekt abbiegen



# Radverkehr und Busbeschleunigung

---

## Kreuzung Hallerstraße:

- neuer freier Rechtsabbieger Hallerstraße > Grindelberg

Problem:

- Beschleunigung des Kfz-Verkehrs
- längere Wege für Fußgänger
- Vergrößerung der Kfz-Verkehrsflächen

Positiv:

- Geradeausstreifen für Radfahrer, Situation zwischen Rechtsabbieger und Radfahrer entschärft



# Radverkehr und Busbeschleunigung

## Kreuzung Hallerstraße:

- insgesamt uneinheitliche Führung von Radfahrern:  
Radfahrstreifen, Radwege



# Radverkehr und Busbeschleunigung

## Kreuzung Hallerstraße:

-Furten für Linksabbiegen hinter der Fahrradampel angebracht



# Radverkehr und Busbeschleunigung

## Kreuzung Grindelallee/Edmund-Siemers-Allee:

- durch Abbau der Ampel in der Edmund-Siemers-Allee, muss der Radfahrer von der Bundesstraße kommend eine Phase mehr warten



Quelle: BWVI

# Radverkehr und Busbeschleunigung

---

## Kreuzung Grindelallee/Edmund-Siemers-Allee:

- Zweirichtungsführung entspricht nicht dem Radverkehrsaufkommen
- Fahrverbot auf der westlichen Seite entlang der Bahngleise, entspricht nicht der Bedeutung der Strecke im Radverkehrsnetz
- Verbindungsstück zur Bundesstraße wurde nicht zeitnah ausgebaut



# Radverkehr und Busbeschleunigung

---

## Position des ADFC:

**Chance den Umweltverbund systematisch aufzuwerten wurde verpasst**

- Straßenraum wurde nicht von außen nach innen geplant
- Verbesserungen für Radfahrer nur partiell, nicht systematisch
- kaum Kfz-Flächen reduziert
- Busbeschleunigung durch Kfz-Beschleunigung
- Kreuzungen wurden eher komplizierter, nicht vereinfacht
- der Planungsgrundsatz Verkehrsfluss vor Verkehrssicherheit ist nicht mit der StVO vereinbar
- an den Radverkehrsanlagen und den Fußverkehrsverbindungen ist zu sehen, dass Sicherheitsaudits nicht durchgeführt wurden
- Bürger und Verbände wurden nicht ausreichend miteinbezogen (Aufklärung und Öffentlichkeitsarbeit)

# Radverkehr und Busbeschleunigung

---

**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!**

