

Eingabe an den Verkehrsausschuss des Bezirksamts Altona

Sehr geehrter Senator Dr. Tjarks (Behörde für Verkehr und
Mobilitätswende),
sehr geehrter Senator Grote (Innenbehörde),
sehr geehrte Bezirksamtsleiterin Dr. von Berg,
sehr geehrter Herr Schmuckall (Vorsitzender des
Verkehrsausschusses),
sehr geehrte Mitglieder des Verkehrsausschusses der
Bezirksversammlung Altona,

wegen der anhaltenden Corona-Pandemie fordert die Bürgerinitiative
OTTENSER GESTALTEN (OG), auf den unten genannten Tempo-50-
Straßen, mit sofortiger Wirkung Tempo 30 einzuführen und das Parken
auf der Fahrbahn werktags von 8-20h zu verbieten.

Von folgenden Straßenabschnitten reden wir in unserer Eingabe:
Behringstraße ab Hohenzollenring bis Barnerstraße,
Bahrenfelder Straße (vom S-Bahn-Damm bis Barnerstraße)
Barnerstraße komplett,
Lessingtunnel,
Friedensallee von Hohenzollernring bis Behringstraße,
Harkortstraße (bereits Tempo-30), Goetheallee und Julius-Leber-Straße.

Sichere Radwege - weniger Menschen im ÖPNV - Bessere Pandemiebekämpfung

Bezogen auf die Pandemie mit ihren Gefahren der Ansteckung in engen
Räumen oder auf beengtem städtischen Raum bei wahrscheinlich
aggressiveren und ansteckenderen Mutanten, ist es für die politisch
Verantwortlichen bei der Pandemiebekämpfung unerlässlich, alle Mittel
auszuschöpfen, eine Weiterverbreitung des Virus zu verhindern.
Zwei einfache Mittel dieser Zielsetzung bedingen einander: Den
größtmöglichen Abstand in Bussen und Bahnen zu gewährleisten und
den Radverkehr zu fördern.

Die Bundesregierung hat mit dem Bundesminister für Gesundheit Jens
Spahn (CDU) an die Eigenverantwortung des Einzelnen appelliert,
Infektionsrisiken zu minimieren, und „öfter zu Fuß zur Arbeit zu gehen

oder mit dem Rad zu fahren, statt Bus oder Bahn zu benutzen“.¹ Die Bundesregierung selbst sieht Fahrten im ÖPNV offensichtlich nicht als sicher an, denn sie rief die Bevölkerung dazu auf, auf „nicht notwendige Fahrten mit öffentlichen Beförderungsmitteln zu verzichten.“² Notwendige Fahrten wie der Weg zur Schule oder zur Arbeit werden aber nicht sicherer dadurch, dass sie notwendig sind.

Wenn die Bundesregierung die Einzelnen in die Pflicht nimmt, dann haben kommunale Behörden und die Bundesregierung mit ihrem zuständigen Verkehrsminister im Gegenzug auch die Pflicht, dafür zu sorgen, dass der/die Einzelne dieser Verpflichtung bei größtmöglicher Sicherheit auch nachkommen kann.

Dieser Verpflichtung nachzukommen, ist in Ottensen jedoch gerade für ungeübte und unsichere RadfahrerInnen mit großer Überwindung verbunden.

Der Lessingtunnel ist das Nadelöhr in Ottensen zur Unterquerung der Bahntrasse. Sieben Straßen mit Mischverkehr aus Rad- und Autoverkehr fließen hier zusammen: Barner, Scheel-Plessen-, Harkort-, Präsident-Krahn- und Julius-Leber-Straßen und die Goetheallee. Diese Strecke ist für RadfahrerInnen der schnellste Weg, um den Stadtteil zu verlassen oder zu durchqueren. Sie führt über die Julius-Leber- und Chemnitzstraße direkt auf die Veloroute 1 und von dort über den Neuen Pferdemarkt in die Innenstadt.

Auf großen Teilen der oben genannten Straßen Rad zu fahren, ist für Eltern mit Kindern auf dem Rad oder im Anhänger, für Ältere und unsichere Radfahrende schon in normalen Zeiten eine Zumutung.³ Da auf vielen Abschnitten dieser Straßen auch tagsüber (mit Einschränkungen) auf der Fahrbahn geparkt werden darf, müssen sich RadfahrerInnen oft an den stehenden Autos in einen Verkehr einfädeln, der mit 50 (+) km/h an ihnen vorbei braust. Zudem gibt es auf vielen Abschnitten noch nicht einmal einen (schlechten) Radweg.

¹ <https://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/infektionsschutz-spahn-nimmt-buerger-beim-coronavirus-in-die-pflicht/25624230.html?ticket=ST-3268892-eSZ0x5gu556kpATUjUfH-ap6>

² [Beschluss der Bundesregierung vom 16.11.2020: https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/coronavirus/bund-laender-beschluss-1811812](https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/coronavirus/bund-laender-beschluss-1811812)

³ <https://www.mopo.de/hamburg/mopo-bike/test-im-stadtverkehr-mit-dem-rad-zur-arbeit--in-hamburg-kein-reines-vergnuegen-37906638>

Unsichere RadfahrerInnen oder Eltern mit Sorge um ihre Kinder⁴ weichen deshalb oft genug auf die Bürgersteige aus. Das ist verständlich, jedoch nicht hinnehmbar: FußgängerInnen fühlen sich durch RadfahrerInnen bedrängt, andere sind tatsächlich gefährdet, wie kleine Kinder, Senioren mit Rollator oder Menschen mit Handicap. RadfahrerInnen gehören nicht auf den Bürgersteig! Auch nicht aus Angst oder Unsicherheit, denn die StVO verbietet es!

In der Corona-Zeit hat sich die Lage für RadfahrerInnen noch einmal verschärft: Es ist absehbar, dass der Radverkehr stark zunehmen wird, sobald der Lockdown gelockert und das Wetter milder wird⁵. Rad- und auch Autoverkehr werden zunehmen, weil viele Menschen aus Angst vor Ansteckung den ÖPNV meiden - wenn sie können. Dabei sind Menschen im Auto wesentlich sicherer unterwegs als die auf dem Rad. Dies vor dem Hintergrund, dass bei stärkerer Teilnahme von RadfahrerInnen am Straßenverkehr eine Erhöhung der Unfälle bei diesen Verkehrsteilnehmern zu erwarten ist⁶ und dass mit den beginnenden Arbeiten an der Elbchaussee zusätzliche AutofahrerInnen ihren Weg durch Ottensen nehmen. Damit wird sich die Gefahrenlage für RadfahrerInnen unserer Einschätzung nach noch mal verschärfen.

Um die Kinder sorgen wir uns am meisten: Schon in „normalen“ Zeiten verunglücken fast 80% der Kinder auf Straßen, auf denen schneller als 30 km/h gefahren wird. Wenn noch mehr AutofahrerInnen und RadfahrerInnen gleichzeitig auf der Straße sind, ist es absehbar, dass die Unfälle mit Kindern steigen werden. Das kann niemand wollen⁷.

Der Bezirk Altona, Innenbehörde, die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende und die zuständige Verkehrsdirektion müssen diese

⁴ Siehe dazu „Berlin-Standard“ von H. Strößenreuther (2019) S. 30ff „Vom Gespür für Gefahren - worum es um Radfahrerinnen geht“

⁵[In der Zeit von März bis Dezember 2020 steigerte sich der Radverkehr um ca. 33 Prozent.](#)

⁶ <https://www.sueddeutsche.de/service/statistik-experten-fuerchten-mehr-radunfaelle-in-der-corona-krise-dpa.urn-newsml-dpa-com-20090101-200819-99-224424>

⁷ Die [Zahl der Verkehrsunfälle mit verunglückten Kindern](#) innerorts ging in den vergangenen Jahren leicht zurück – von 22.566 im Jahr 2011 auf 19.972 Unfälle im Jahr 2019. Zu den meisten dieser Unfälle – knapp 78,5 Prozent – kam es im Jahr 2019 auf Straßen, in denen die Geschwindigkeitsbegrenzung mehr als 30 km/h betrug. <https://www.tagesspiegel.de/gesellschaft/panorama/zahl-geht-insgesamt-leicht-zurueck-unfaelle-mit-kindern-meist-auf-strassen-mit-mehr-als-tempo-30/26874664.html>

Ausgangslage bei der kommenden Bewertung berücksichtigen, denn in der Corona-Zeit muss das Radfahren deutlich attraktiver werden und sicherer -auch gefühlt sicherer- werden, wenn wir den ÖPNV und die Straßen von zusätzlichem Autoverkehr entlasten wollen.

Gerade die Entlastung des ÖPNV mit übervollen Bussen und Bahnen bei gleichzeitiger unklarer Lage⁸, wo die Hauptquellen der Corona-Infektionen zu finden sind, sollte es den Verantwortlichen wert sein, den Menschen, die sich kein Auto leisten können oder deren Arbeitsweg zu lang zum Radfahren ist, so viel Abstand wie möglich in Bussen und Bahnen zu ermöglichen.

Hier haben wir besonders die SchülerInnen im Blick: Jedes Kind, das mit dem Rad fährt, muss sich nicht in einen vollen Bus stopfen und Gefahr laufen, sich mit Corona anzustecken oder den Virus weiter zu verbreiten. Aber die Wege für die Kinder müssen **sicherer** werden! Insgesamt wird die Entlastung für alle Bevölkerungsgruppen nur gelingen, wenn die Unsicheren sich sicher genug fühlen, auf's Rad statt ins Auto zu steigen.⁹

Die OG weiß, dass eine gleichrangige Sicherheit von Radfahrer*innen und Autofahrer*innen in der Kürze der Zeit nicht zu erreichen ist. Aber wir fordern die Politik auf, mit allen Kräften so schnell wie möglich die bestmögliche Sicherheit für alle Straßennutzer herzustellen. Es darf nicht sein, dass Eltern mit ihrem Kind auf dem Rad in Bezug auf Sicherheit und gefühlte Sicherheit schlechter gestellt sind als Eltern mit ihrem Kind im Auto.

Jede Person zählt gleich viel - unabhängig von ihrem Verkehrsmittel.

Tempo 30 wird auf den genannten Straßen keinen großen Unterschied im Verkehrsfluss zum derzeitigen Tempo 50 machen. Es gibt viele Kurven, auf vielen Straßen warten schon jetzt Busse regelmäßig hinter parkenden Autos auf den Gegenverkehr. Ein Parkverbot in der Zeit von 8-20h werktags würde also auch dem Busverkehr zu gute kommen. Was den Verkehrsfluss mit Tempo 50 betrifft, so wird der schon jetzt durch die Tempo-30-Strecken in der Behring- und Bahrenfelder Straße wegen der Schulen und Kitas permanent unterbrochen, von den vielen Ampeln ganz zu schweigen. Zum Vergleich: Auf der Stresemannstraße

⁸ https://zdfheute-stories-scroll.zdf.de/Ansteckungsgefahr_Corona_Bus_Bahn/index.html

⁹ In Paris gelang es mit einer verbesserten Radinfrastruktur mehr Frauen zum Radfahren zu animieren: <https://road.cc/content/news/6-10-users-pop-bike-lanes-paris-new-cycling-280681>

funktionieren Warentransport und Busverkehr trotz eines großen T-30-Abschnitts auf einer Bundesstraße (!), an deren übergeordnete verkehrspolitische Bedeutung die oben genannten Straßen nicht ansatzweise heranreichen¹⁰.

Der finanzielle Aufwand dieser Maßnahme dürfte nicht sehr hoch sein: Ein paar Tempo-30-Schilder sind schnell aufgestellt.

Sollte der Bezirk ein Konzept zur Verbesserung des Radverkehrs in der Pandemiezeit haben, das für ganz Ottensen - wie das Konzept der OTTENSER GESTALTEN - oder sogar den Bezirk gelten würde, und unsere Eingabe obsolet machen würde, so zögen wir die Eingabe selbstverständlich sofort zurück. Wir erwarten, dass diese temporäre Maßnahme nach einer gewissen Erfahrungszeit öffentlich diskutiert und grundsätzlich auch in eine dauerhafte umgesetzt werden kann. Wir unterstützen jede Partei bei einem solchen Vorhaben.

Da die OG sich nicht anmaßt, auch für andere Stadtteile zu sprechen, haben wir nur die Straßen genannt, die sich in Ottensen befinden. Aus unserer Sicht würde es jedoch Sinn machen, auch Straßen wie den Bahrenfelder Steindamm (hier gibt es wegen der Schule bereits einen Tempo-30-Bereich), Schützenstraße oder Tasköprüstraße in den Maßnahmenkatalog aufzunehmen.

Bitte berücksichtigen sie bei Ihrer Entscheidung, dass die OG einen Vorschlag einreicht, der der Gesellschaft und der Stadt Hamburg bei der Pandemiebekämpfung helfen wird.

Wir erwarten im Gegenzug mutige Schritte anpackender PolitikerInnen, die uns allen weiterhelfen.

Da wir wissen, wie schnell Eingaben im hamburgischen bürokratischen Mikrokosmos verpuffen können, haben wir zeitgleich eine Petition an den Bundestag geschrieben und einen Offenen Brief an alle Verantwortlichen gerichtet.

¹⁰ Zum Einfluss der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf die Leistungsfähigkeit von Hauptstraßen siehe: „Ein häufiges Argument gegen Tempo 30 an innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen ist die Annahme, dass eine Hauptverkehrsstraße mit Tempo 30 weniger Kfz-Verkehr bewältigen könne als mit Tempo 50. Diese Befürchtung ist jedoch in den meisten Fällen unbegründet.“ aus: Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen, UBA 2016 / https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2546/publikationen/wirkungen_von_tempo_30_an_hauptstrassen.pdf