

Lückenschluss für den Elberadweg

Der Streit um einen möglichen Fuß- und Radweg über den Övelgöner Elbstrand ist mehr durch Emotionen als durch Fakten geprägt. Wie bei jedem Radverkehrsprojekt geht es auch in Övelgönne um die knappen Flächen in der Stadt. Mal sind es Parkplätze, mal das Kopfsteinpflaster, mal die doppelten Fahrspuren für den Autoverkehr, die unbedingt erhalten bleiben sollen und verhindern, dass Hamburgs Straßen fahrradfreundlich werden. Diesmal ist es der »Naturstrand« – der übrigens durch Aufschüttungen ergänzt ist.

In Övelgönne im Stadtteil Othmarschen gibt es die sogenannte Schiebestrecke. Die Mehrzahl der Berufspendler hält sich aus Zeitgründen nicht an das Schiebegebot auf dem 1015 Meter langen Engpass. Und es gibt leider auch Radfahrer, die selbst bei hohem Fußgängeraufkommen die Strecke mit hoher Geschwindigkeit befahren. Anwohner berichten von mehreren Unfällen und sind genervt.

Die ADFC Bezirksgruppe Altona hatte deshalb bereits in den letzten Jahren Vorschläge eingereicht, wie etwa eine Freigabe für den Radverkehr zu bestimmten Zeiten oder die Aufstellung von anderen Schildern. Dies wurde von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde aber abgelehnt. Die Strecke ist ohnehin nicht gut zum Radfahren geeignet; sie zeichnet sich durch eine dichte Folge aneinander grenzender Hauseingänge und eine Breite von selten mehr als zwei Metern aus. Beides sind Kriterien, die gegen eine Freigabe für den

Radverkehr sprechen, unabhängig davon, dass die Strecke nachts und morgens oder bei Schietwetter fast menschenleer ist.

Prüfung des Sachverhalts Schon seit den 1990er-Jahren gibt es deshalb die Absicht, eine Lösung für den in Övelgönne unterbrochenen Elberadweg zu finden. Der 1260 km lange Elberadweg ist Deutschlands beliebtester Radwanderweg und ist fast durchgängig hervorragend zu befahren. Auch der Nordseeküsten-Radweg verläuft durch Övelgönne. Die zu klärende Frage lautet: Ist es möglich, im 910 Meter langen Strandbereich einen Weg zu bauen, obwohl private Strandgrundstücke auf einer Gesamtlänge von 150 Metern in den öffentlichen Strand bis zu 12 Metern hineinragen?

Das Bezirksamt Altona hatte 2012 einen entsprechenden Prüfauftrag erhalten und ist im Januar 2017 zur Erkenntnis gelangt: »Ein Strandweg ist im Prinzip möglich, wir müssten aber noch weitere Untersuchungen durchführen.«

Alternative Fakten Aufgestachelt durch eine fehlerhafte Illustration in der Morgenpost und die Behauptung, es würde ein 6 m breiter Radweg gebaut, formierte sich Protest von Strandnutzern. Es wurde zum Teil auch in angesehenen Medien von »Irrsinn«, »Zerstörung«, »Zubetonieren des Strands« und möglichen toten Kindern/Hunden durch 60 km/h schnelle Radfahrer gesprochen. Später stellte sich heraus, dass sich der Strandweg in der Konzeptskizze aus 3 Metern Radweg, 10 Zentimeter Trennstreifen und 2,80 Metern Gehweg zusammensetzen sollte. Doch selbst der Gehweg wird von den Strandweg-Gegnern abgelehnt, weil die Strandbesucher bevorzugt durch den Sand stapfen würden. Zu beobachten ist allerdings das Gegenteil: genutzt wird bevorzugt der vorhandene einen Meter schmale Weg auf einem Teilstück der Uferbefestigung.

Viele Menschen kennen den Övelgöner Strand von sonnigen Nachmittagen – dann ist er im Sommer oft voller Strandbesucher. In dieser Ausnahmesituation auf einem möglichen Strandweg per Rad durchzukommen, würde nur mit niedriger

Viele Strandspaziergänger*innen bevorzugen einen befestigten Weg und drängen sich heute an trockenen Tagen auf den Steinplatten am Ufer längs.

Die Illustration zeigt die mögliche Führung eines Strandwegs. Damit wäre das Elbufer endlich auch für Fußgänger, Radfahrer, Gehbehinderte und Kinderwagen zugänglich.

Geschwindigkeit und viel gegenseitiger Rücksichtnahme gelingen. Wie anderenorts auch, überall wo sich Freizeit- und Tourismusattraktionen finden. Doch übers ganze Jahr und alle Tageszeiten gerechnet, ist der Strand in 90 Prozent der Zeit weniger stark bevölkert.

Radverkehr – im Ernst? Bei einer Sitzung des Verkehrsausschusses der Bezirksversammlung Altona im Februar 2017 haben manche der etwa 70 Zuschauer gelacht, als Frau Naujokat von der SPD darauf hinwies, dass es für Berufspendler mit Fahrrad nicht zumutbar sei, einen Kilometer zu schieben. Auch der hereingerufene Hinweis, dass man dann eben früher aufstehen müsse, zeugt von einem Verständnis, das Fahrräder als Verkehrsmittel nicht für voll nimmt. Dabei besteht großes Potenzial bei der Verlagerung vom Autoverkehr aufs Rad für Fahrten zwischen der Innenstadt und den Elbvororten. Aber das Radfahren ist nur dann eine attraktive Alternative, wenn man nicht ständig durch rote Ampeln aufgehalten wird, keine Umwege fahren muss, im Straßenverkehr akzeptiert

wird, sich sicher fühlt, direkt vor der Tür einen Abstellplatz findet und unter Betrachtung der gesamten Route mindestens so schnell ist wie andere Verkehrsarten.

Deswegen schlagen Gegner des Strandwegs auch die Elbchaussee als Alternative vor. Für viele Menschen, gerade auch für Kinder, Ältere oder Noch-Autofahrer, ist es allerdings nicht attraktiv, eine Steigung auf der parallel verlaufenden Elbchaussee per Fahrrad zu absolvieren und auf der Strecke knappe Überholmanöver durch schnell fahrende Kraftfahrzeuge zu erleiden. Für eine Verbesserung durch Radfahrstreifen auf der Elbchaussee gab es zwar schon eine Planung. Die Umsetzung wurde aber verschoben, nachdem Hamburg Wasser die Erneuerung der Haupt-Trinkwasserleitung für diesen Bereich angekündigt hatte: Man will die Baumaßnahmen dann sinnvoll zusammenfassen.

Lösungsweg Der ADFC setzt sich nicht einseitig für einen Strandweg in Övelgönne ein. Aber aus pragmatischer Sicht halten wir eine Lösung für erforderlich. Deshalb plädieren wir für eine sachliche Dis-

kussion und ergebnisoffene Prüfung der Möglichkeiten.

Die Bezirksversammlung Altona hat im Februar 2017 beschlossen, dass technische Voraussetzungen sowie mögliche Auswirkungen eines Strandwegs geprüft werden sollen, Alternativen und Vorschläge an fahrrad@altona.hamburg.de bis 30. April eingesendet werden können und die Ergebnisse in einer öffentlichen Anhörung vorgestellt und diskutiert werden sollen. Doch den Strandweg-Gegnern reicht das offenbar noch nicht – sie kündigen derweil ein Bürgerbegehren an. Die Strandweg-Befürworter erwägen allerdings, mit einem eigenen Bürgerbegehren zu antworten. Wie auch immer die Ergebnisse aussehen werden – der Radverkehr profitiert schon jetzt durch die intensive Diskussion. Und – hoffentlich – im Ergebnis durch eine dringend nötige Verbesserung der Anbindung der Elbvororte an die Innenstadt. Es bleibt spannend.

Benjamin Harders

