



Freie und Hansestadt Hamburg

Bezirksversammlung Altona

A/BVG/123.30-01

Drucksache 21-1942.1

Datum 12.05.2021

Beschluss

**des Hauptausschusses stellvertretend für die Bezirksversammlung
(§ 15 Absatz 3 BezVG)
auf Empfehlung des Verkehrsausschusses**

Veloroute 14 Elbgaustraße – Stellungnahme zur Erstverschickung

Am 19.04.2021 wurde die Planung zur Veloroute 14 in der Elbgaustraße Abschnitt Elly-See-Straße bis Niekampsweg/ Furtweg durch den Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) im Verkehrsausschuss vorgestellt. Geplant ist, den Radverkehr auf Altonaer Gebiet wie bisher auf Bordsteinradwegen in Nebenanlagen zu führen. Die künftig benutzungspflichtigen Radwege sollen verbreitert und durch taktile Leitelemente vom Fußverkehr abgegrenzt werden. Das bisherige Verkehrskonzept könne im Wesentlichen beibehalten werden, durch die bereichsweise Erhaltung von Bestandsborden könnten Umbaumaßnahmen geringer ausfallen.

Die Bezirksversammlung Altona vertritt die Auffassung, dass zur Schaffung durchgehend komfortabel und sicher befahrbarer Velorouten bei der Planung engagierter vorgegangen werden sollte. Die genannte Strecke stellt nicht nur eine wichtige Veloroutenverbindung zwischen den Bezirken Altona und Eimsbüttel dar, sondern kreuzt zugleich den Radschnellweg nach Elmshorn. Zudem bildet die Route in Abschnitten auch den Schulweg zu nahegelegenen Schulen wie dem Goethe-Gymnasium, den viele Schüler*innen mit dem Rad nutzen. Zügige und störungsfreie Befahrbarkeit auf der einen, Sicherheit und Übersichtlichkeit auf der anderen Seite sind daher im Planungsraum besonders wichtig. Eine Führung auf Radwegen in der geplanten Form trennt zwar vom motorisierten Verkehr, bietet aber nicht genügend Sichtbarkeit der Radfahrenden an Kreuzungen und Einmündungen wie am Unfallschwerpunkt Elbgaustraße/ Farnhornweg. Konflikte mit dem Fußverkehr wären bei ungenügender Trennung auf der gesamten Strecke, insbesondere aber an Bushaltestellen, Kreuzungen, im Umfeld des Radschnellwegs und am Übergang in dem Bereich der Bahnunterführung im Bezirk Eimsbüttel (geplant hier: gemeinsamer Geh- und Radweg mit 2,70 m Breite) zu erwarten.

Die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) sowie der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) werden gemäß § 27 BezVG aufgefordert, folgende Punkte bei der Planung der Veloroute 14 in der Elbgaustraße von der Elly-See-Straße bis zur Bezirksgrenze zu berücksichtigen:

- 1. Die geplanten Bordsteinradwege sind durch Führungen zu ersetzen, die eine bessere Sichtbarkeit der Radfahrenden durch querenden und abbiegenden motorisierten Individualverkehr (MIV) sowie eine deutliche Trennung vom Fußverkehr ermöglichen.**

Im Einzelnen:

- 2. Im Abschnitt Elly-See-Straße bis zur Kreuzung Farnhornweg sind bei 36.000 Kfz/d Protected Bike Lanes zu verwenden. Diese Führungsform entspricht den Vorgaben**

des Radentscheids und bietet optimale Sicherheit der Radfahrenden.

3. Auf der Kreuzung Elbgaustraße/ Farnhornweg sind niveaugleiche Führungen des Radverkehrs mit dem MIV etwa durch Radfahrstreifen und vorgelagerte großzügige Aufstellflächen zu erstellen, die eine gute Sichtbarkeit der Radfahrenden gewährleisten. Da diese Kreuzung ein Unfallschwerpunkt ist, sollten die Kfz-Rechtsabbiegenden getrennt vom Fuß- und Radverkehr signalisiert werden. Auf Umwege und unübersichtliche Anlagen für den Radverkehr („Dreiecksinsel“) ist zu verzichten. Für die rechtsabbiegenden Radfahrer*innen in den Farnhornweg ist eine Aufleitung einzurichten.
4. Ab Kreuzung Farnhornweg bis Bezirksgrenze (16 000 Kfz/d bei zwei Fahrspuren) ist der Radverkehr auf Radfahrstreifen oder Kopenhagener Radwegen zu führen. Wird der Kopenhagener Radweg gewählt, ist zu prüfen, ob die Trennung vom Fußverkehr auch deutlicher z.B. mit schmalen Grünstreifen realisiert werden kann.
5. Von einer Benutzungspflicht außerhalb von Protected Bike Lanes und Radfahrstreifen ist abzusehen, um auf der Veloroute die Wahlfreiheit zu erhalten.
6. An den Einmündungen, insbesondere am Unfallschwerpunkt Lüttkamp/ Langbargheide sind die Kurvenradien anzupassen, um die Abbiegegeschwindigkeit des MIV zu bremsen. Es ist zu überprüfen, ob die geplanten Haltestellen auf der Straße vor der Kreuzung nicht eine Sichtbehinderung auf die Radfahrenden und die Fußgänger*innen sind. Das ist gerade vor Schulen und Kitas zu vermeiden. Die Haltestellen sollten hinter die Kreuzung verlegt werden. Weiter ist zu überprüfen, ob die Busse mit Haltestellen auf der Straße den Verkehrsfluss im einstreifigen Bereich ausbremsen und in einem zu erwartenden langen Rückstau auch die folgenden Busse verlangsamen.
7. Der Radschnellweg ist mit einer eigenen Querungshilfe für den Fußverkehr auszustatten. Die Querungshilfe sollte gesichert sein, da sie direkt am Schwimmbad liegt und man davon ausgehen muss, dass ihn auch Schulkinder nutzen. Über die Höhe der Querung des Radschnellweges über die Elbgaustraße ist im Zusammenhang mit dem weiteren Verlauf des Weges zu entscheiden. Wird über Fangdieckstraße weitergeführt, sollte auch auf dieser Höhe gequert werden. Sollte anders geführt und eventuell ein Zweirichtungsradweg notwendig werden, ist dieser in vier Metern Breite auszuführen.
8. Zur Bahnunterführung hin ist zwingend eine frühzeitige Aufleitung des Radverkehrs auf die Fahrbahn vorzusehen, um dem Engpass des nicht benutzungspflichtigen Geh- und Radweges bei der Unterführung sicher ausweichen zu können. Mit der Deutschen Bahn AG sind Gespräche aufzunehmen, um zu klären, ob eine Sanierung des Brückenbauwerks in Aussicht steht und in diesem Zusammenhang breitere Verkehrsflächen geschaffen werden können.