



Freie und Hansestadt Hamburg

Bezirksversammlung Altona

A/BVG/123.30-01

Drucksache 21-2458B

Datum 28.10.2021

Beschluss

Velorouten 12 und 13 – Geplante Maßnahmen zur Radverkehrsförderung weiter verbessern

In der Sitzung des Verkehrsausschusses der Bezirksversammlung Altona ist am 04.10.2021 die aktuelle Planung des Landesbetriebs Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) zu den Velorouten 1, 13 und 12 in der Max-Brauer-Allee zwischen Palmaille und Paul-Neveermann-Platz sowie angrenzenden Flächen in der Ehrenbergstraße, der Königstraße und am Platz der Republik vorgestellt worden. Mit Maßnahmen wie 2,5 m breiten Radverkehrsanlagen, verbreiterten Gehwegen, Protektionselementen zur Trennung von Rad- und motorisiertem Verkehr und 124 neuen Fahrradstellplätzen sind grundlegende Verbesserungen für Rad- und Fußverkehr vorgesehen. Mit den Planungen zwischen Paul-Neveermann-Platz und Lobuschstraße wird zudem eine Planungslücke im Verlauf der Veloroute 1 geschlossen. Die Bezirksversammlung Altona begrüßt die aktuelle Planung der LSBG zum Umbau der Max-Brauer-Allee mit den angrenzenden Flächen. Punktuell gibt es jedoch noch Vorschläge, um die Planung zu verbessern und die Kombination aus Veloroute, Bezirksstraße und innerstädtischer Allee bestmöglich zu gestalten.

Die Bezirksversammlung beschließt daher:

Die Behörde für Verkehr und Mobilität (BVM) sowie der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) werden gemäß Paragraph 27 BezVG aufgefordert, folgende Punkte zu berücksichtigen:

- 1. In den Abschnitten Mitte und Nord der Max-Brauer-Allee soll der Radverkehr gemäß Planung in Richtung Norden auf einem baulichen Radweg mit Tiefbord geführt werden. Besonders im vielbefahrenen Abschnitt ab Ehrenbergstraße (Veloroute 1) wäre das Planungsziel des zügigen und komfortablen Fahrens damit nicht zu erreichen, Konflikte hingegen wären wahrscheinlich. Nach Auskunft des LSBG soll in der Anschlussplanung der Radverkehr am nahen signalisierten Fußgängerüberweg Neue Große Bergstraße ohnehin auf die Fahrbahn aufgeleitet werden. Um eine einheitliche und konfliktfreie Führung zu gewährleisten, sind daher Buffered Bike Lanes oder – falls diese rechtlich noch nicht angeordnet werden können – Protected Bike Lanes oder Radfahrstreifen zu verwenden.**
- 2. Auf eine Breite von 1,5 m bei der Protektionsfläche in der Max-Brauer-Allee auf Höhe Platz der Republik Richtung Lobuschstraße mit eigener Lichtsignalanlage (LSA) für den Radverkehr ist zugunsten einer konventionellen LSA mit eigener Signalisierung für den Radverkehr zu verzichten. Die Protektionsfläche soll entsprechend verkleinert und die Radverkehrsanlage verbreitet werden.**
- 3. Die Aufstellfläche für den Radverkehr in der Kreuzung Max-Brauer-Allee/ Platz der Republik und Ehrenbergstraße entlang der Veloroute 1 in nördlicher Richtung ist zu vergrößern.**

4. Die vorgezogene Haltelinie an der Museumstraße vor dem signalisierten Fußgängerüberweg ist vor die Museumstraße zurückzusetzen, um die Querung zu erleichtern und Ziele wie das Altonaer Museum besser anzubinden. Es ist zu prüfen, ob eine gleiche Markierung am Ottenser Marktplatz auf Höhe Museumstraße eingerichtet werden kann,
5. Aus Lobuschstraße und vom Ottenser Marktplatz kommend sind vor den Kreuzungen kurze Bereiche auf den Radfahrstreifen als Schutzstreifen zu markieren, um ein Verlassen der Streifen und Einordnen der Radfahrenden in die Linksabbiegespuren zu ermöglichen.
6. In der Ehrenbergstraße Höhe Altonaer Poststraße ist ein überbreiter Fahrstreifen für Bus- und Radverkehr vorzusehen, der ein Vorbeifahren der Radfahrenden an den Bussen ermöglicht. Es ist zu prüfen, ob dabei durch eine separate Schaltung für den Radverkehr an der zuführenden LSA oder einer Verlegung der Bushaltestelle Verflechtungen von Bus- und Radverkehr vermieden werden können. Wird am bisherigen Ansatz einer Führung hinter der Haltestelle auf einem Radweg festgehalten, ist die Trennung zwischen Radfahrenden und ein- und aussteigenden Fahrgästen an der Haltestelle wirksam zu optimieren. Der Radverkehr sollte dann nahe der Haltestelle wieder auf die Fahrbahn aufgeleitet werden, sodass die Fällung des Baumes vermieden werden kann.
7. Der Planungsansatz, in der Palmaille eine Aufstellfläche für den Radverkehr in Richtung Kaistraße zu schaffen, wird ausdrücklich begrüßt. Es wird gebeten, diese im weiteren Verlauf der Planungen in eine durchgehende Radverkehrsführung zu integrieren.
8. Mit Blick auf die Bedeutung des Baumbestands für das Stadtklima sind zum Ausgleich für die vorgesehenen Baumfällungen deutlich mehr Ersatzpflanzungen vorzunehmen als bisher in der Planung vorgesehen. Soweit die Ersatzpflanzungen im Gebiet der Maßnahme wegen fehlender geeigneter Standorte nicht vorgenommen werden können, haben diese vorrangig an anderen geeigneten Standorten des verdichteten Innenbereichs im Bezirk Altona zu erfolgen. Die diesbezüglich ausgewählten Standorte sind dem Verkehrs- sowie dem Ausschuss für Grün, Naturschutz und Sport nachrichtlich mitzuteilen.
9. Zur Förderung des Umstiegs auf E-Mobilität sind zusätzliche Parkplätze mit E-Ladesäulen einzurichten. Die Standorte sollten möglichst in der Nähe des Rathauses und des Altonaer Bahnhofs eingerichtet werden, um die Erreichbarkeit mit Elektro-PKW zu fördern.
10. In der Ehrenbergstraße sind die Abbiegespuren in den jeweils gegenüberliegenden Teil der Schillerstraße sowie die derzeit an dieser Stelle vorhandene Verkehrsinsel zurückzubauen. Die freiwerdenden Flächen sind als durchgehende Grüninsel mit Bäumen zu bepflanzen, um den ursprünglichen Alleecharakter der Ehrenbergstraße durch eine durchgehende Baumreihe in Mittellage zu stärken.
11. Im südlichen Abschnitt der Max-Brauer-Allee und im Kreuzungsbereich der Max-Brauer-Allee/ Königstraße/ Platz der Republik ist zu prüfen, ob weitere Baumpflanzungen möglich sind, z.B. am Eingangsbereich der Alten Königstraße.
12. Es ist zu überprüfen, ob an der Kreuzung Max-Brauer-Allee/ Königstraße/ Platz der Republik auf der Max-Brauer-Allee ein zusätzlicher Linksabbieger in Richtung Königstraße vermieden werden kann. Die Erweiterung der Fahrstreifenanzahl von zwei auf drei Spuren führte zur Fällung zweier Allee-

Bäume der Max-Brauer-Allee und beeinträchtigt die Wahrnehmung der Allee negativ. Es soll geprüft werden, ob die derzeit funktionierende Variante aus kombiniertem Linksabbieger und Geradeaus-Spur beibehalten werden kann.