



Freie und Hansestadt Hamburg

Bezirksversammlung Altona

A/BVG/123.30-01

Drucksache 21-2750.1B

Datum 27.01.2022

Beschluss

auf Empfehlung des Verkehrsausschusses

Velorouten 12 und 13 – Geplante Maßnahmen zur Radverkehrsförderung weiter verbessern

Die Stellungnahme der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende zur 1. Verschickung der Veloroute 12 und 13 lag in der Sitzung des Verkehrsausschusses vom 03.01.2022 vor (Mitteilungsdrucksache 21-2670, siehe Anlage). Die Antworten auf die Vorschläge zur Planung wurden dankend zur Kenntnis genommen.

Zu den folgenden zwei Punkten wird um Rückmeldung gebeten:

1. Zu Ziffer 9: Einrichtung von Parkplätzen mit E-Ladesäulen
Darauf liegt keine Antwort vor. Es handelt sich allerdings im Zusammenhang mit den Klimazielen um einen wichtigen Punkt.
2. Zu Ziffer 10: Abbiegespuren in der Ehrenbergstraße in beide Teile der Schillerstraße
Um die Forderung zu verdeutlichen: Die Abbiegespuren sollen ganz abschafft werden, um die zwei Mittelinseln an dieser Stelle mit Bäumen zu verbinden. Der Abbiegeverkehr wird als so gering angesehen, dass wie an anderen Stellen der Straße (siehe Biernatzkistraße) auf die Abbiegespuren verzichtet werden kann.

Aus diesen Gründen werden die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende sowie der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer gemäß § 27 BezVG aufgefordert, folgende Punkte zu berücksichtigen:

1. **Ehemals Punkt 9 in der Drucksache 21-2458B:**
Zur Förderung des Umstiegs auf E-Mobilität sind Parkplätze mit E-Ladesäulen einzurichten. Die Standorte sollten möglichst in der Nähe des Altonaer Rathauses und des Altonaer Bahnhofs eingerichtet werden, um die Erreichbarkeit mit Elektro-PKW zu fördern.
2. **Abbiegespuren in die Schillerstraße:**
Die Abbiegespuren in beide Teile der Schillerstraße sind analog zur Biernatzkistraße komplett zurückzubauen. Die Fläche der jetzigen Kreuzung der Abbiegespuren und die Abbiegespuren sind einer durchgängigen Mittelinsel, mit Bäumen bepflanzt, zuzuschlagen. So soll in der Ehrenbergstraße der ursprüngliche Alleecharakter wieder hergestellt werden.

Anlage:

Mitteilungsdrucksache 21-2670



Freie und Hansestadt Hamburg

Bezirksversammlung Altona

Drucksachen–Nr.: 21-2670

Mitteilungsdrucksache öffentlich

Beratungsfolge		
	Gremium	Datum
Öffentlich	Verkehrsausschuss	03.01.2022
Öffentlich	Bezirksversammlung	27.01.2022

Velorouten 12 und 13 – Geplante Maßnahmen zur Radverkehrsförderung weiter verbessern **Mitteilungsdrucksache zum Beschluss der Bezirksversammlung vom 28.10.2021**

Die Bezirksversammlung Altona hat in ihrer Sitzung vom 28.10.2021 anliegende Drucksache 21-2458B beschlossen.

Die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) hat mit Schreiben vom 13.12.2021 wie folgt Stellung genommen:

Zu 1:

Es wird davon ausgegangen, dass mit dem „Abschnitt Mitte“ der Bereich zwischen dem Knoten Königstraße und dem Knoten Ehrenbergstraße und mit dem „Abschnitt Nord“ der Bereich von Knoten Ehrenbergstraße bis Paul-Neermann-Platz gemeint ist. Diese Bereiche unterscheiden sich in der im Beschluss dargestellten Form von den Planungsunterlagen:

Im Abschnitt Mitte ist gemäß erster Verschickung ein Radweg mit höhenmäßigem Unterschied zum Gehweg, gemeinhin als „Radweg Kopenhagener Art“ bezeichnet, vorgesehen. Die Führungsform wurde gewählt, um eine bauliche Trennung zwischen Rad- und Kfz-Verkehr sowie eine größtmögliche Breite der Radverkehrsanlage zu erreichen. Ziel ist mit Blick auf die Einigung mit der Initiative Radentscheid (siehe Drs. 22/106) die Erhöhung des subjektiven Sicherheitsgefühls. Durch die stetige und geradlinige Führung in diesem Abschnitt ist ein komfortables Vorankommen auf eigenen Flächen möglich. Durch den zusätzlichen Höhenversatz zum Gehweg hin werden weitere Konfliktpotenziale minimiert. Die Einrichtung einer Protected Bikelane hätte aufgrund des höheren Platzbedarfs zu einer schmaleren Radverkehrsanlage geführt, weshalb dem Kopenhagener Radweg der Vorzug gegeben wurde. Hinzu kommt, dass sich in Mittellage Zielorte befinden und Stolpergefahren vermieden werden sollten.

Im Abschnitt Nord ist ein klassischer baulicher Radweg vorgesehen. Im nördlichen Abschnitt werden zur Aufrechterhaltung der Logistik für Anwohnende und für den Fall von Schienenersatzverkehren Parkstände in Längsaufstellung vorgesehen. Eine Radwegführung als Protected Bikelane ist daher nicht gewählt worden. Der Radweg bietet zudem den Vorteil, dass mit Blick auf das subjektive

Sicherheitsgefühl zwischen Rad- und Kfz-Verkehr ein größtmöglicher Abstand erreicht werden kann und im Gegensatz zu einer Buffered Bikelane eine bauliche Trennung möglich ist.

Zu 2:

Die Reduzierung der Mittelinsel wird geprüft.

Zu 3:

Die Vergrößerung der Aufstellflächen wird geprüft.

Zu 4:

Der Knoten Ehrenbergstraße und die Fußverkehrslichtsignalanlage (FLSA) Höhe Museumsstraße stehen in direkter Abhängigkeit zueinander. Da hier die Zweistreifigkeit entfällt, müssen die Bereiche kompakt gestaltet werden, um die Abwicklung der vorhandenen Verkehre gewährleisten zu können. Ein Zurücksetzen der Haltlinie ist deshalb nicht möglich. Gleiches gilt für die FLSA am Ottenser Marktplatz. Die Anbindung der Museumsstraße wird anderweitig geprüft.

Zu 5:

Dies soll im weiteren Verlauf der Planung geprüft werden.

Zu 6:

Da an der betroffenen Bushaltestelle aufgrund der niedrigen Busfrequenz und geringer Ein- und Ausstiegszahlen nicht von einem erhöhten Konfliktpotenzial zwischen Rad- und Fußverkehr auszugehen ist, wurde die Lösung mit einer Führung in den Nebenflächen gewählt. Auf diese Weise soll das Ziel erreicht werden, durch eine bauliche Trennung von Rad- und Kfz-Verkehr das subjektive Fahrgefühl zu verbessern. Auch eine Ableitung vor die Parkstände und Führung als Radfahrstreifen wäre vor diesem Hintergrund nachteilig und würde zu einem Verschwenk führen. Es soll daher im Sinne einer gesicherten und kontinuierlichen Radverkehrsführung an der Radweglösung festgehalten werden.

Zu 7:

Es handelt sich um eine Übergangslösung bis zum Umbau des Knotens Max-Brauer-Allee / Kloppstockstraße / Palmaille. Die Radwegführung in diesem Bereich soll im Zuge der vorgenannten Maßnahme weiter betrachtet werden.

Zu 8:

Der Baumschutz ist ein wichtiges Ziel bei jeder Verkehrsplanung. Bei den zu fällenden Bäumen handelt es sich um Straßenbäume, die von der Baumschutzsatzung ausgenommen sind. Es wird im Planungsraum versucht, möglichst viele Baumstandorte zu generieren und Ersatzpflanzungen durchzuführen. Siehe im Übrigen Antwort zu Frage 11.

Zu 10:

Die Abbiegespur ist zur Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses in der Hauptrichtung notwendig. Sie wird jedoch noch einmal in ihrer Länge überprüft.

Zu 11:

Weitere Baumstandorte werden zusammen mit einer Sachverständigen im Zuge der weiteren Planung geprüft.

Zu 12:

Im Zuge der Maßnahme und zur Förderung der Mobilitätswende werden die Fahrspuren in der Max-Brauer-Allee von zwei auf einen Fahrstreifen reduziert. Um die Leistungsfähigkeit an den Knoten jedoch aufrechtzuerhalten, ist es notwendig, dass der geradeausfahrende Verkehr weitestgehend nicht durch

abbiegende Verkehre behindert wird. Zudem wird der Linksabbieger durch den Schienenersatzverkehr für die S-Bahn-Verbindung im Citytunnel genutzt. Es soll sichergestellt sein, dass Busse dort eine ausreichende Aufstellfläche vorfinden, weshalb der Linksabbieger nicht entfallen kann.

Petition:

Die Bezirksversammlung wird um Kenntnisnahme gebeten.

Anlage/n:

Drs. 21-2458B



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.