



# VELOROUTE 12 – KIRCHENSTRASSE

VERKEHRSAUSSCHUSS ALTONA

15.05.2023



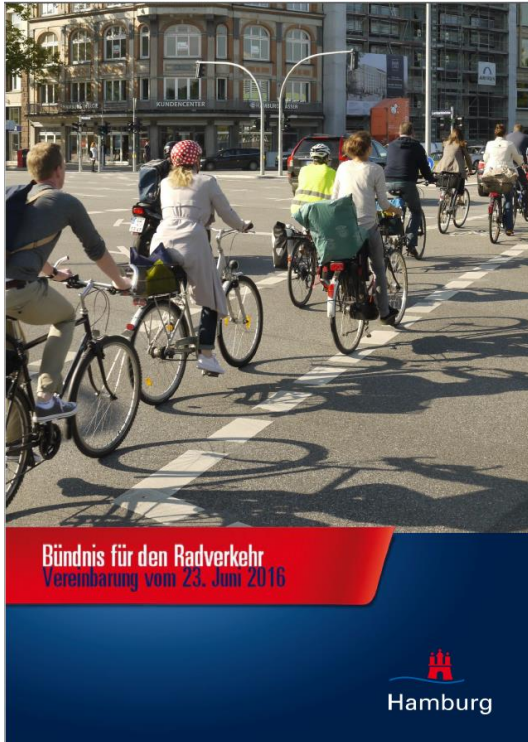
LSBG  
Landesbetrieb Straßen,  
Brücken und Gewässer  
Hamburg

S2 – Planung Infrastruktur Individualverkehr  
Fuß- und Radverkehr



Hamburg

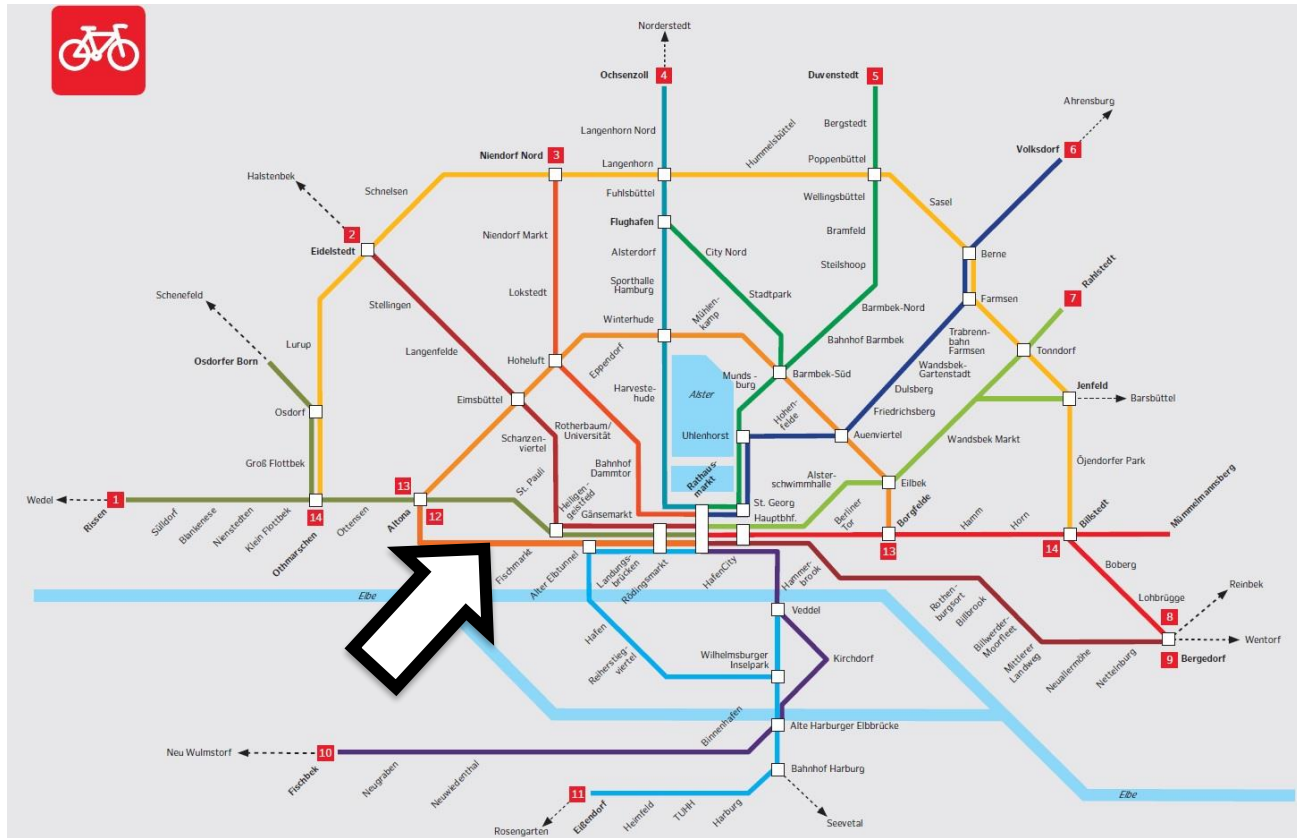
# BÜNDNIS FÜR DEN RADVERKEHR



- Beschluss „Bündnis für den Radverkehr“, fortgeschrieben im Mai 2022
- Bis zum Jahr 2030 soll der Anteil des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) an allen zurückgelegten Wegen von 64 % im Jahr 2017 auf insgesamt 80 % erhöht werden.
- Bau, Sanierung und Widmung von Radverkehrsanlagen sollen auf 60 bis 80 km sowie perspektivisch auf 100 km pro Jahr gesteigert werden
- LSBG ist u.a. federführend für Umsetzung der Veloroute 12

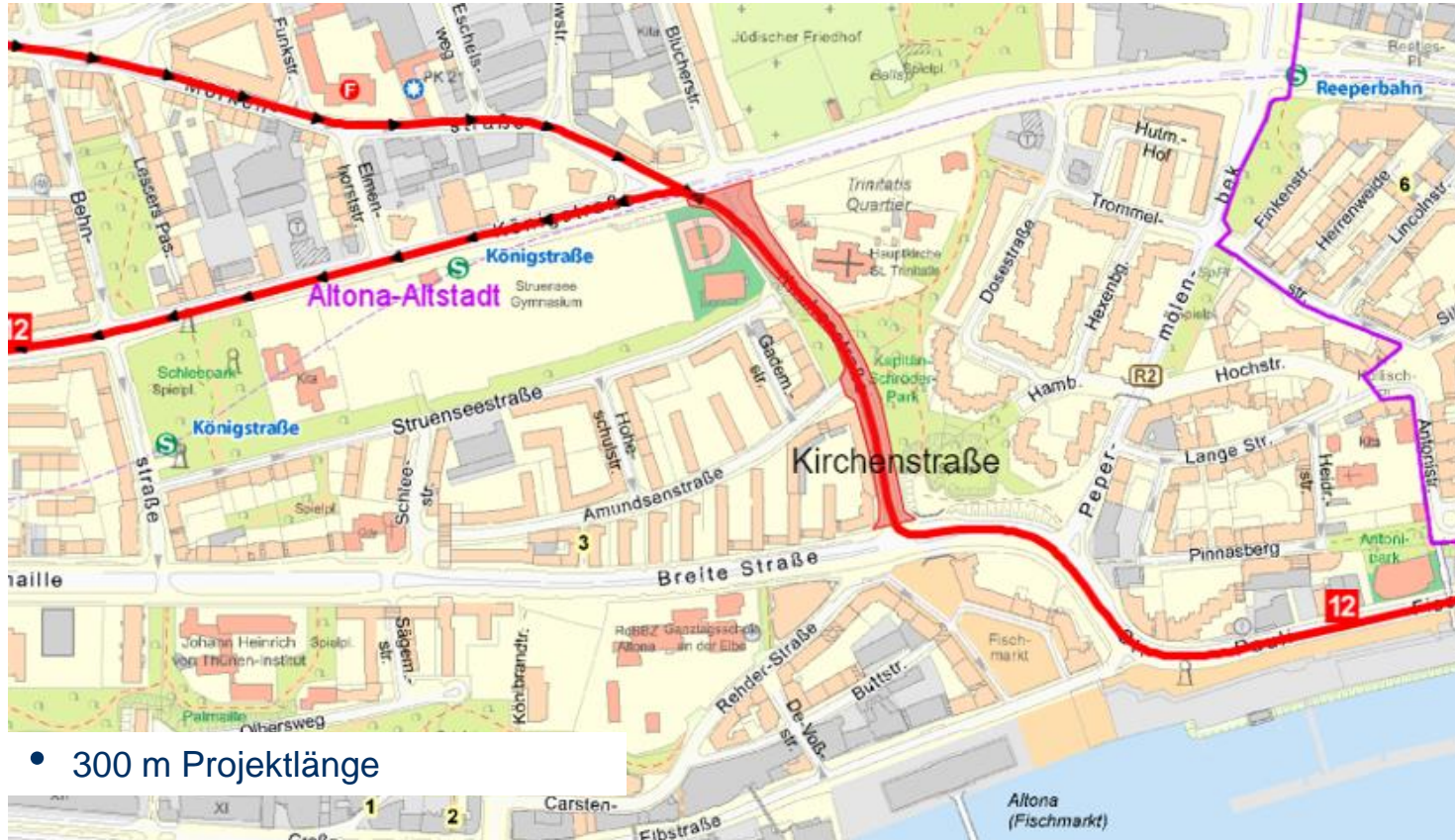
→ Hier: Ausbau Fahrradstraße

# AUSBAU VELOROUTENNNetz



Veloroute 12 – KIRCHENSTRASSE

# AUSBAU VELOROUTENNETZ



- 300 m Projektlänge

Veloroute 12 – KIRCHENSTRASSE



# KIRCHENSTRAÙE HEUTE



- Keine Radverkehrsanlagen
- Beidseitig Gehwege
- Beidseitig Längsparken
- Zul. Höchstgeschwindigkeit 50 km/h in Nebenstraße zur Erschließung der Wohngebiete

Kirchenstraße: Blickrichtung Fischmarkt/Breite Straße

© Cyclomedia

# KIRCHENSTRAÙE HEUTE



© Cyclomedia

Kirchenstraße: Blickrichtung Fischmarkt/Breite Straße

# WESENTLICHE KONFLIKTE IM BESTAND



© Cyclomedia

- Radfahren nur im Mischverkehr bei 50 Km/h zul. Höchstgeschw. auf der Fahrbahn möglich
- Beidseitiges Längsparken erhöht sog. „Dooring“-Risiko



© LSBG

- Breite Gehwege, „laden“ zur unzulässigen Nutzung des Radverkehrs ein

→ Radverkehrsanlagen schaffen  
→ Weniger Konflikte auf dem Gehweg

# VARIANTEN DER MACHBARKEITSSTUDIE

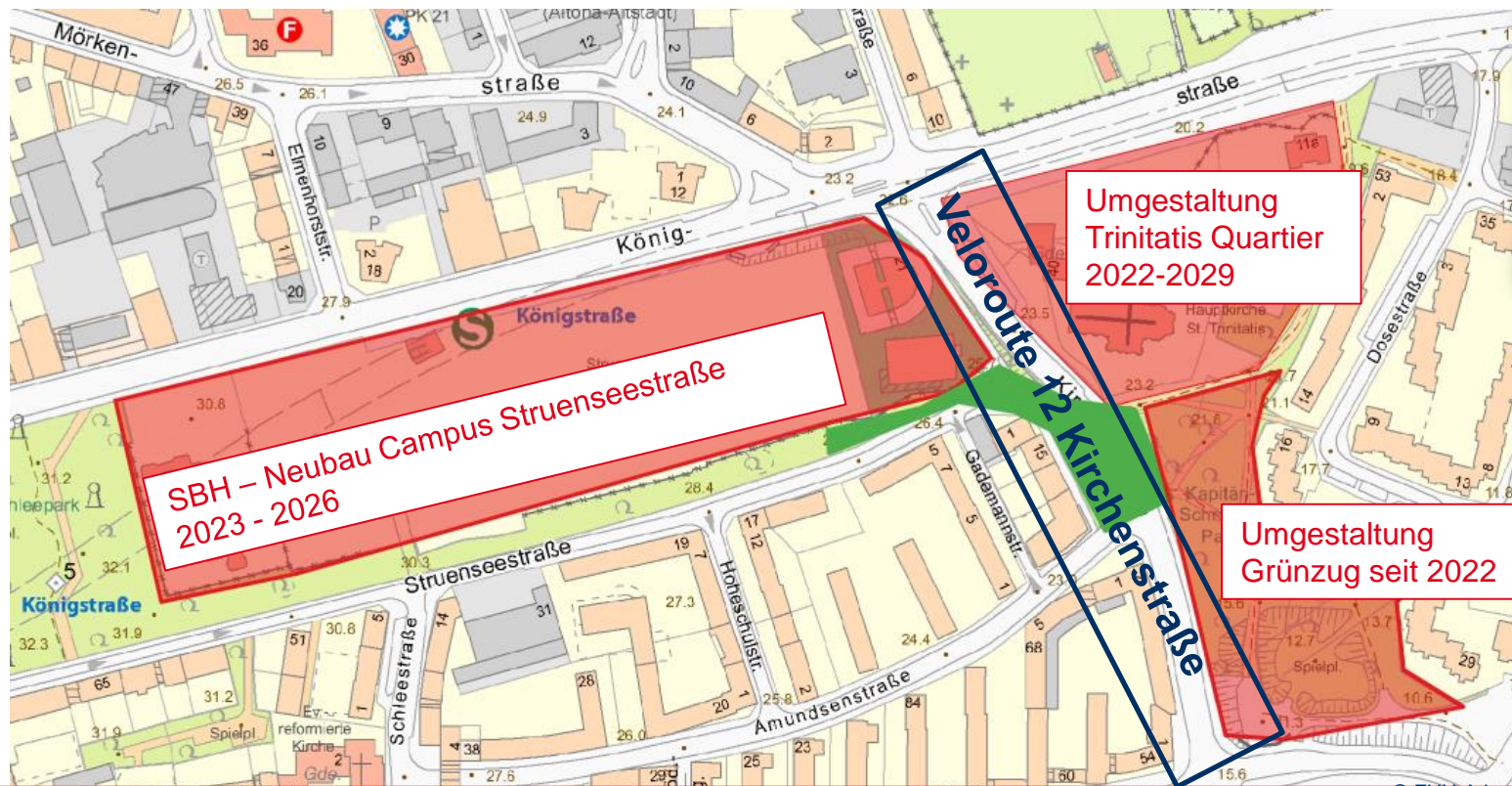
- Variante A: Tempo 50/ Radfahrstreifen
- Variante B: Tempo 30/ Fahrradstraße
- Variante C: Tempo 50/ Radweg in Mittellage



© LSBG



# BAUTÄTIGKEITEN DURCH DRITTE IM UMFELD DER MAßNAHME



→ Ad hoc-Maßnahme Zweirichtungs-Fahrradstraße, geringfügige bauliche Eingriffe

© FHH-Atlas

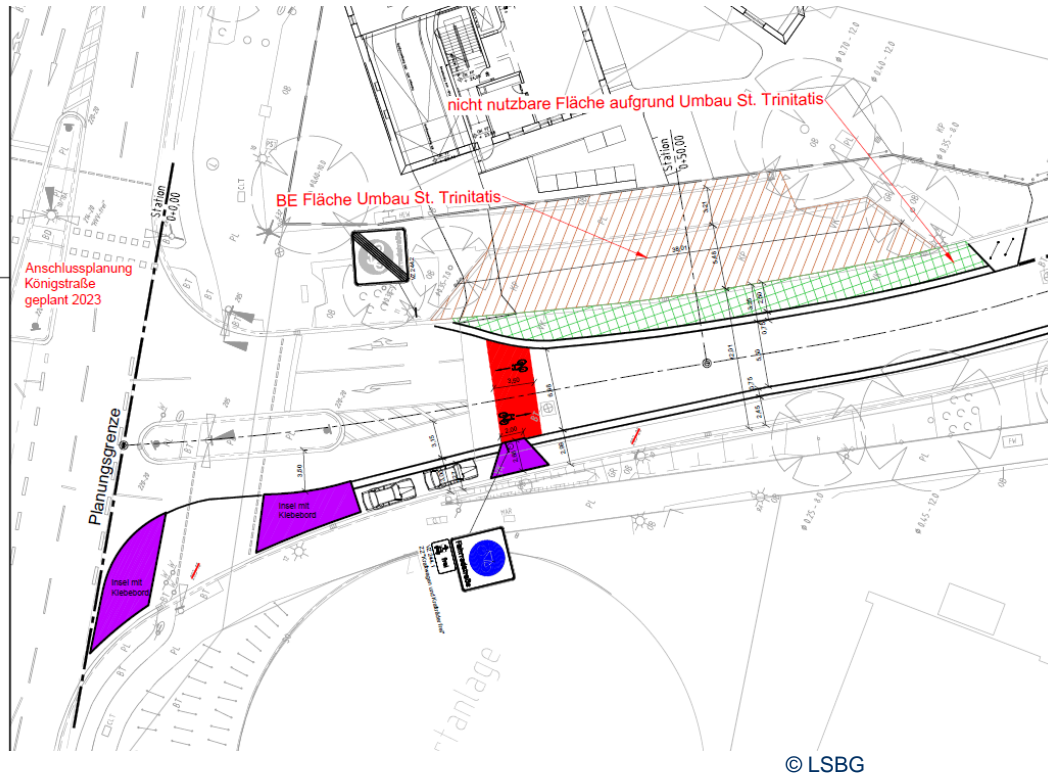
# VORZUGSVARIANTE – FAHRRADSTRAÙE



## Ad Hoc- Maßnahme Zweirichtungs-Fahrradstraße, geringfügige bauliche Eingriffe

- 300 m Länge, Fahrbahnquerschnitt 12 Meter bleibt bestehen
- 5,50 m breite Fahrbahn
- 0,75 m breite Sicherheitstreifen, beidseitig
- Beidseitiger ruhender Verkehr bleibt bestehen
- Nebenflächen für den Fußverkehr bleiben unangetastet, die Furt Amundsenstr. wird ergänzt

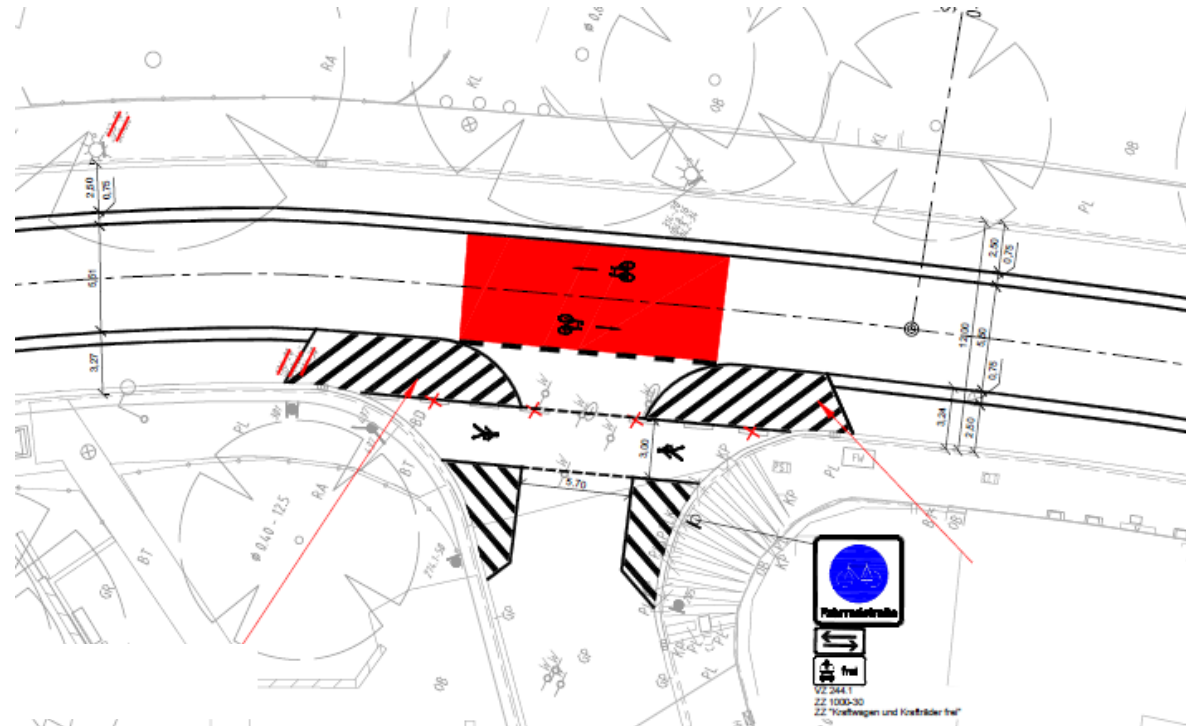
# KNOTENPUNKT (KREUZUNG) KÖNIGSTRAÙE



- Reduzierung Fahrbahnquerschnitt mit Klebeborden
- Klebeborde als Abschluss des Parkstreifens
- Vollständiger Umbau Ende 2024 im zur der Veloroutenmaßnahme Königstraße



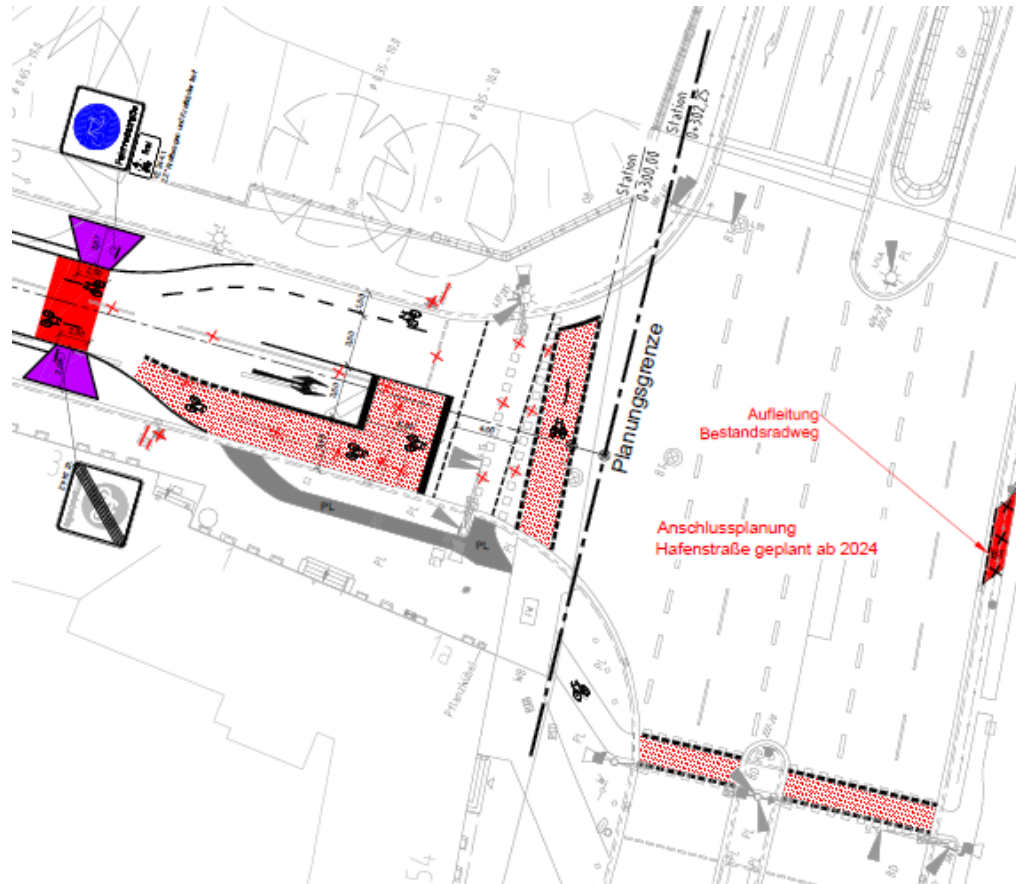
# KNOTEN AMUNDSENSTR



- Herstellung der Fußgängerfurt mit Markierungslösungen
- Rotmarkierung im Knotenbereich



# KNOTEN BREITE STRAÙE



- Klebeborde als Abschluss der Parkstreifen
- ARAS und Rückbau Radweg in der Nebenfläche
- Aufleitung auf gegenüberliegender Seite auf den Bestandsradweg der „Breite Straße“

© LSBG

# ZUSAMMENFASSUNG VARIANTEN

- Variante A: Tempo 50/ Radfahrstreifen

- hohes Budget
- langer Planungshorizont
- Hohe Parkraumreduzierung
- Stärkung des Umweltverbundes



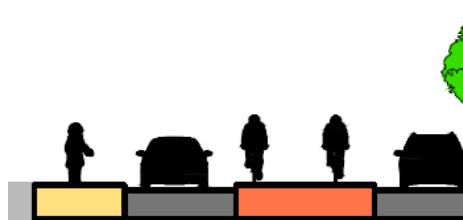
- Variante B: Tempo 30/ Fahrradstraße

- Geringes Budget
- Kurzer Planungshorizont
- Park- und Baumbilanz unverändert
- Stärkung des Umweltverbundes



- Variante C: Tempo/ 50 Radweg in Mittellage

- hohes Budget
- langer Planungshorizont
- Sehr hohe Parkraumreduzierung
- Stärkung des Umweltverbundes



# WIE WEIT SIND WIR UND WIE GEHT ES WEITER?

Grundlagenermittlung, Festlegung der Planungsziele und Randbedingungen

Machbarkeitsstudie, Festlegung Vorzugsvariante und Entwurfsplanung

Kenntnisnahmeschlussverschickung

Planung (Ausführung, Bauablauf)

Ausschreibung/Vergabe Leistungen auf Basis Kostenunterlage

Straßenbau (Herbst 2023)

Planungsprozess

Bau

Vorstellung im  
Verkehrsausschuss  
Altona 15.05. 2023

VIELEN DANK FÜR IHRE  
AUFMERKSAMKEIT!

FRAGEN?