

## Ausbau der Veloroute 1 Abschnitt Ottensen (Ottensen Nord / Ottensen Süd)

### Dokumentation

Mai 2018, steg Hamburg im Auftrag des Bezirksamts Altona



Freie und Hansestadt Hamburg  
Bezirksamt Altona

## Inhalt

1. Hintergrund
2. Vor-Ort-Passantengespräche
3. Informationsveranstaltung
4. Ausblick

Anlage: Präsentationen Informationsveranstaltung mit Entwurfsplänen

## 1. Hintergrund

Im Hamburger „Bündnis für Radverkehr“ wurde beschlossen bis zum Jahr 2020 alle Velorouten in Hamburg auszubauen, so dass Radfahrende auf diesen Strecken zügig und sicher fahren können. Dies trägt zu mehr Lebensqualität, weniger Autoverkehr und einem positiven Einfluss auf die Umwelt bei.

Velorouten sind festgelegte Wegeverbindungen für Fahrradfahrende in bestehenden Straßen, die sich quer durch die Stadt ziehen. Sie sind auf den Alltagsradverkehr ausgerichtet und setzen sich aus unterschiedlichen Abschnitten zusammen: Tempo-30-Straßen, Hauptverkehrsstraßen, für Radfahrende in beide Richtungen befahrbare Einbahnstraßen, Fahrradstraßen etc.

Die Velorouten haben noch nicht überall die gewünschte Qualität, daher müssen einzelne Abschnitte ausgebaut und Lückenschlüsse für gute Radwegeverbindungen vorgenommen werden.

Bei der Planung werden die aktuellen Richtlinien für Straßen und Radverkehrsanlagen angewendet. Die konkrete Ausgestaltung des Ausbaus kann je nach Abschnitt und den dortigen Rahmenbedingungen unterschiedlich ausfallen. Es werden immer die Bedarfe aller Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer (zu Fuß, mit dem Rad, mit dem PKW, mit dem ÖPNV) betrachtet und abgewogen. Beim Planungsverfahren zum Ausbau sollen Anwohnerinnen und Anwohner und Interessierte einbezogen und informiert werden. Im Frühjahr 2018 haben auch zum Abschnitt Ottensen verschiedene Termine (Vor-Ort-Passantengespräche und eine Informationsveranstaltung) stattgefunden.

### Abschnitt Ottensen

Der Abschnitt A08/A09 (Ottensen Nord/Süd) setzt sich aus den Straßen Lobuschstraße, Eulenstraße, Arnoldstraße, Keplerstraße und den Verbindungsstraßen Große Brunnenstraße, Rothestraße und Bahrenfelder Straße zusammen. Die typischen engen Straßenzüge in Ottensen bieten nicht viel Raum zur Umgestaltung. Durch eine Überarbeitung der Straßenraumaufteilung wird dennoch möglichst viel Fläche für Radfahrende und Fußgänger gewonnen, u.a. wird ein durchgehender Radschutzstreifen auf der Straße eingerichtet und die Gehwegfläche in vielen Bereichen vergrößert.

Die vorliegende Dokumentation fasst sowohl den vorliegenden Vorentwurf sowie die Stimmen aus den Beteiligungsformaten zusammen. Zur Anschaulichkeit sind die Präsentationen der Informationsveranstaltung mit den Entwurfsplänen in der Anlage beigefügt.

## 2. Vor-Ort-Passantengespräche

Die steg Hamburg mbH führte im Auftrag des Bezirksamts Altona Vor-Ort-Passantengespräche für den Abschnitt Ottensen durch. An vier Terminen hatten Anwohnende und Interessierte die Möglichkeit sich über die Thematik Veloroute im Allgemeinen und die aktuellen Planungsansätze für die Abschnitte der Veloroute 1 in Ottensen zu informieren und Anregungen mitzugeben.

Die Termine fanden an verschiedenen Wochentagen und zu verschiedenen Tageszeiten statt, um mit möglichst vielen und unterschiedlichen Passanten ins Gespräch zu kommen. Viele Anwohnende und Interessierte nahmen das Angebot wahr, informierten sich und brachten ihre Anregungen in die Planung ein.

Die Vor-Ort-Passantengespräche fanden an folgenden Terminen statt:

Freitag, 23. März, 15:00 bis 17:30 Uhr an der Ecke Eulenstraße / Mottenburger Twiete

Dienstag, 27. März, 9:00 - 11:30 Uhr, Arnoldstraße / Keplerstraße

Freitag, 6. April, 15:00 - 17:30 Uhr, Arnoldstraße / Bahrenfelder Straße

Dienstag, 10. April, 9:00 - 11:30 Uhr, Große Brunnenstraße / Eulenstraße

Das Veloroutenprogramm, die Ziele und der Routenverlauf der Planungen im Abschnitt Ottensen wurden mit Hilfe von Anschauungsmaterial in einem Infostand erklärt. Der Vorentwurf konnte anhand vorliegender Pläne eingesehen werden. Den Anwohnenden und Interessierten wurde das Prinzip der Planung und die anstehenden Änderungen erklärt. Durch die Gespräche wurden Stimmungen und Meinungen der Anwohnenden eingeholt. Anmerkungen, Äußerungen und Hinweise wurden schriftlich dokumentiert und zur Verortung auf die Pläne geklebt. Außerdem wurden den Passanten Informationsflyer mit der Einladung zur anstehenden Informationsveranstaltung mitgegeben.

Die Ergebnisse werden vom Bezirk bzw. den beauftragten Planungsbüros geprüft und fließen in das weitere Verfahren ein.



### Anmerkungen der Passanten (nach Themen zusammengefasst)

Grundsätzlich wird die Planung von der Mehrheit der Passanten positiv bewertet.

Einigen reicht die Planung sogar „nicht weit genug“, sodass Wünsche zur stärkeren Förderung des Radverkehrs im Umbau des Straßenraums geäußert werden. Es wird häufig formuliert, dass „radikalere“ Maßnahmen gewünscht sind, bspw. die Wegnahme von Stellplätzen zur Verbreiterung des Schutzstreifens bzw. die Einrichtung eines Radfahrstreifens.

Einige Passanten fürchten demgegenüber den (wenn auch geringen) Verlust von Stellplätzen.

Es wird häufig in Frage gestellt, ob nach dem Umbau die gewünschte „Wirkung“ (Qualitätssteigerung der Veloroute, Verbesserungen für Radfahrer und Fußgänger) eintritt, vor allem in Anbetracht des hohen Verkehrsaufkommens, des Durchgangsverkehrs sowie des hohen Parkdrucks im Stadtteil.

Zu verschiedenen Oberthemen werden konkrete Anmerkungen gegeben:

### **Verkehrsberuhigung**

Die **Tempo-30 Schilder** sollen **sichtbarer** und präsenter werden. Viele können sich auch eine **Tempo-20-Zone** und vor der Kita in der Eulenstraße sogar einen **Tempo-10-Abschnitt** vorstellen. **Mobile Blitzer** können zur besseren Kontrolle beitragen.

Durch die Umwandlung der Rothestraße nördlich der Eulenstraße zur **Einbahnstraße** würden aus der Sicht der Anwohner viele gefährliche Situationen vermieden werden.

Weitere radikalere verkehrsberuhigende Maßnahmen wären im Stadtteil willkommen. Einige Anwohner können sich die Einrichtung von **„Shared Space“-Straßenabschnitten**, eine **andere Farbe des Straßenbelags** im Bereich der Eulenstraße vor der Kita oder die Umwandlung des ganzen Abschnitts bzw. Teilbereichen (bspw. Keplerstraße) zu **Fahrradstraßen vorstellen**.

### **Übergänge**

Viele Anmerkungen werden zu den Übergängen geäußert, da einige Bereiche, v.a. für Kinder, schwer zu queren sind.

Die Verkehrssituation bei der **Einmündung der Straße Bei der Reitbahn in die Eulenstraße** ist momentan für alle Verkehrsteilnehmer sehr unübersichtlich und vor allem für die Fahrradfahrer gefährlich. Der vorhandene Fußgängerüberweg über die Straße Bei der Reitbahn soll als Überweg zur Schule bestehen bleiben, aber näher zu der Einmündung in die Eulenstraße verlagert werden.

In der **Kreuzung Eulenstraße und Große Brunnenstraße** fehlt ebenfalls ein Übergang, sodass die Straße sicher, auch zukünftig zum Bus, überquert werden kann.

Im Bereich der **Eulenstraße vor dem Spielplatz und der Kita** ist ein Fußgängerüberweg notwendig, da viele Kinder diese Straße überqueren.

In der **Kreuzung Keplerstraße und Große Brunnenstraße** ist aus der Sicht der Anwohner in der nordöstlichen Straßenecke ein Fußgängerüberweg nötig.

### **Parken**

Das Parken gestaltet sich in den engen Straßenführungen des Stadtteils schwierig. Unerlaubtes Parken in den Kurven oder auf dem Bürgersteig wird der Meinung der Anwohner nach nicht konsequent genug kontrolliert und nur wenige falsch parkenden Autos werden abgeschleppt.

Es wird vermutet, dass die Schutzstreifen bzw. viele Gehwegbereiche auch nach der Umsetzung der Planung (weiter) zugeparkt werden (bspw. im Abschnitt der Eulenstraße zwischen Kleiner Brunnenstraße und Mottenburger Straße).

Nach Meinung vieler Anwohner sollen drastischere Maßnahmen gegen Falschparker ergriffen werden, wie zum Beispiel das **„Abpollern“** von Kurven oder Bereichen außerhalb der Parkstände sowie die Errichtung **mehrerer Beete und Baumscheiben** in den Bereichen, in denen potentiell geparkt werden könnte.

Es sollte zudem insgesamt deutlich gekennzeichnet werden, wo und wie der **Lieferverkehr** parken soll.

Vor dem Restaurant „Pavillon“ (Bei der Reitbahn 9) sollen die Parkbuchten als zeitlich begrenzte Anlieferzone ausgewiesen werden. In der Eulenstraße vor den Hausnummern 79 bis 85 wird die Lieferzone momentan dauerhaft zugeparkt.

Aufgrund des erhöhten Parksuchverkehrs wird eine bessere Parkraumbewirtschaftung, wie zum Beispiel das [Anwohnerparken](#) gefordert. Das mögliche Einrichten einer Parkraumbewirtschaftung soll vor der Umsetzung der Planung genauer betrachtet werden.

### **Fahrradinfrastruktur**

Im Laufe der Gespräche wird deutlich, dass sich die Anwohner eine konsequente Bevorzugung des Radverkehrs im Straßenraum wünschen. Das Konzept der Schutzstreifen an sich bzw. deren Breite wird von einigen Passanten kritisiert. Häufig wird das Wegfallen weiterer Parkplätze zugunsten breiterer Radverkehrsanlagen gewünscht.

[Farbliche Markierung](#) von Schutzstreifen in der Eulenstraße, Klausstraße und Arnoldstraße würde aus der Sicht der Anwohner zur Sicherheit der Fahrradfahrer und Fußgänger beitragen. Eine [deutlichere Abgrenzung der Schutzstreifen](#) durch Schwellen, farbliche Markierungen oder einen durchgehenden breiteren Radfahrstreifen wird von den Anwohnern bspw. im Bereich der Eulen- und Klausstraße gefordert, um Konflikten mit überholenden PKW oder LKW vorzubeugen. Im Abschnitt der Eulenstraße zwischen Fischers Allee und Bei der Reitbahn könnte der Schutzstreifen zu einem [Radweg](#) ausgebaut werden.

Bei der Kreuzung Arnold-/Lobuschstraße und Bahrenfelder Straße soll geprüft werden, ob eine [Fahrradampel](#) installiert werden kann, da momentan einigen Nutzern die Orientierung schwerfällt.

Es sollen zukünftig mehr (überdachte) [Radabstellanlagen](#) als neue Parkplätze für PKW entstehen. Die Radabstellanlagen werden vor allem in der Großen Brunnenstraße (Abschnitt zwischen Eulenstraße und Keplerstraße), Klausstraße (östlich Kreuzung Bahrenfelder Straße), Bahrenfelder Straße (südlich Klausstraße) und Arnoldstraße (zwischen Rothestraße und Bahrenfelder Straße) gewünscht.

### **Sonstiges**

Folgende übergeordnete Fragen / Themen wurden ebenfalls mitgegeben:

- Beachtung der Straßenraumgestaltung für Kinder und Senioren und deren Beteiligung
- Selbstverständlichkeit der Barrierefreiheit im Straßenraum
- Wahrung der Rettungswege (Bsp. Bushaltestelle Bahrenfelder Straße)
- Aufhebung der Einbahnstraßenregelung für Radfahrer auf der Bahrenfelder Straße zwischen Arnold- und Eulenstraße
- Beachtung des weiteren Verlaufs der Bahrenfelder Straße (wichtige Radwegeverbindung)
- Aufstellung von Motivationsschildern („Danke, dass Sie die Luft durch Radfahren rein halten!“)
- Wird das Dieserverbot in der Max- Brauer-Allee Auswirkungen auf den Verkehr in Ottensen haben?
- Ottensen müsste in den Navis als verkehrsberuhigten Bereich anlegt werden, damit die Autos nicht zur Autobahn durchgeleitet werden!

### 3. Informationsveranstaltung

Für den Abschnitt Ottensen hat das Bezirksamt Altona in einer Informationsveranstaltung am 3. Mai 2018 (von 19.00 bis 21.00 Uhr im Stadtteilkulturzentrum Motte) über die geplante Umbaumaßnahme und den Zeitplan der Umsetzung informiert. Hierzu eingeladen waren alle Anwohnende und Interessierte. An der Veranstaltung nahmen etwa 80 Personen teil.

Nach einer Begrüßung erläuterte Herr Hahn vom Bezirksamt Altona im ersten Teil der Veranstaltung das Veloroutenprogramm im Allgemeinen und stellte die zentralen Begriffe und Ziele vor. Im Anschluss daran wurden die Abschnitte Ottensen Süd (Keplerstraße, Arnoldstraße, Lobuschstraße) und Ottensen Nord (Eulenstraße, Klausstraße) getrennt voneinander beleuchtet.

Zunächst erläuterte die Verkehrsplanerin Frau Windhorst von Schmeck Junker Ingenieurgesellschaft mbH die wesentlichen Konfliktpotentiale des Abschnitts Ottensen Süd und stellte verschiedene Bestands-, Regel- und Planungsquerschnitte für die betroffenen Straßenabschnitte vor. Im gleichen Zuge beleuchtete sie die erarbeitete Vorzugsvariante für die Umbaumaßnahme des Abschnitts.

Danach stellte der Verkehrsplaner Herr Freund von SBI GmbH den Übersichtslageplan des Abschnitts Ottensen Nord samt der planerischen Einflussfaktoren im Bestand (Nutzungen, Verkehrsströme, Bilanzen) und den geplanten Zuständen unterschiedlicher Teilabschnitte vor. Sämtliche Präsentationen der Veranstaltung sind in der Anlage zu finden.

Im zweiten Teil der Informationsveranstaltung hatten die Teilnehmenden die Gelegenheit zu Verständnis- und Rückfragen sowie Diskussion und Kommentaren. Nach den Ausführungen im Plenum gab es zudem die Möglichkeit anhand der ausliegenden Planung sich auszutauschen und Detailfragen zu klären.



### Vorstellung des Vorentwurfs

Durch die neue Aufteilung des Straßenraums wird Fläche für Radfahrende und Fußgänger gewonnen sowie die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer an Knotenpunkten erhöht.

Grundsätzlich liegen folgende Anforderungen den Planungen des Vorentwurfs zugrunde:

- einheitliche, unterbrechungsarme Fahrt für den Radverkehr
- Keine gravierenden Geschwindigkeitsunterschiede zwischen Radfahrenden und Pkw
- Erhöhung der Verkehrssicherheit, u.a. gute Sicht bei allen Fahrbeziehungen
- Optimierung der Kreuzungen
- gute Oberflächenqualität der Straßen

- Sichere und anwenderfreundliche Abstellmöglichkeiten für Fahrräder
- Erhalt von Bäumen und Parkständen
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität

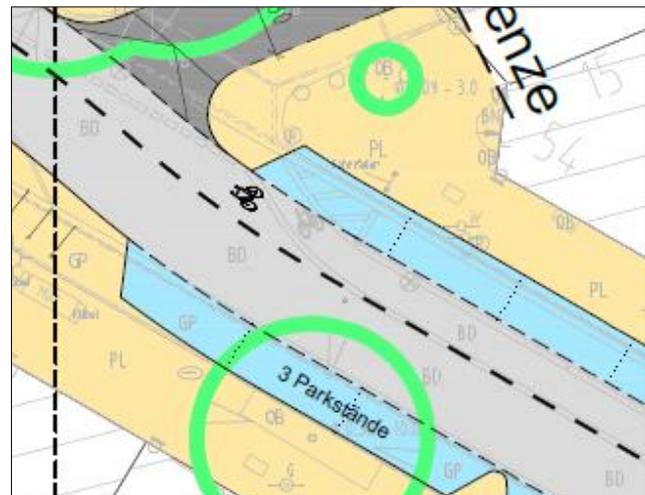
Im Folgenden wird die Planung anhand unterschiedlicher Themenbereiche konkreter erläutert. Dabei fließen die Rückfragen und Antworten der Informationsveranstaltung in die Erläuterungen der Planung mit ein.

Die Präsentationen und die Entwurfspläne sind in der Anlage beigefügt.

## Radverkehr

Im gesamten Abschnitt wird durchgehend ein Radschutzstreifen auf der Fahrbahn angelegt.

Die Einrichtung eines Schutzstreifens erfolgt im Regelfall zur Abstandsgewinnung zwischen Fahrradfahrenden und Pkw auf der Fahrbahn und dient der Konfliktvermeidung zwischen Rad- und Fußverkehr. Im Unterschied zu einem Radfahrstreifen, der durch eine durchgezogene Linie gekennzeichnet ist und auf dem Autos weder fahren noch halten oder parken dürfen, wird ein Schutzstreifen durch eine gestrichelte Linie markiert. Er beinhaltet einen (nicht markierten) Sicherheitsabstand von 0,5 m zwischen den Fahrradfahrenden und längsparkenden Pkw. Der Schutzstreifen kann bei Bedarf von Kraftfahrzeugen im Begegnungsfall überfahren werden (im Abschnitt Ottensen ist dies durch die Einbahnstraßen nicht der Fall) und auch das Halten auf einem Schutzstreifen ist bis zu einer Dauer von drei Minuten erlaubt. Das über diese Zeitspanne hinausgehende Parken ist auch auf einem Schutzstreifen untersagt.



Der Schutzstreifen kann bei Bedarf von Kraftfahrzeugen im Begegnungsfall überfahren werden (im Abschnitt Ottensen ist dies durch die Einbahnstraßen nicht der Fall) und auch das Halten auf einem Schutzstreifen ist bis zu einer Dauer von drei Minuten erlaubt. Das über diese Zeitspanne hinausgehende Parken ist auch auf einem Schutzstreifen untersagt.

Im Veloroutenabschnitt Ottensen sieht die Planung einen Schutzstreifen vor, da der Bestandsquerschnitt der Straßen die Einrichtung eines (breiteren) Radfahrstreifens nicht zulässt. Durch die neue Planung entsteht aber ein größerer gesicherter Korridor für den Schutzstreifen. Mit dieser Planung können zudem zahlreiche Parkplätze an den Seiten der Straßen erhalten werden. Als Fahrradstraße kann eine Straße nur dann ausgewiesen werden, wenn Radverkehr als vorherrschende Verkehrsart gilt oder dieses in Zukunft zu erwarten ist. Kinder dürfen weiterhin den Gehweg bis zum vollendeten 10. Lebensjahr mit einer Begleitperson auf dem Fahrrad befahren.

Die Verbindungsstraßen zwischen der Eulenstraße und der Keplerstraße (Bahrenfelder Straße, Rothestraße, Große Brunnenstraße) werden für den Radverkehr auch in die Gegenrichtung geöffnet. Die Einmündungsbereiche dieser Straßenabschnitte werden baulich so gestaltet, dass eine sichere Ein- und Ausfahrt möglich ist.

Zusätzlich zu der Planung eines Schutzstreifens sieht der Vorentwurf Radaufstellflächen an Knotenpunkten zur bevorrechtigten Fahrt über Kreuzungen vor.

Die Aufstellung zusätzlicher Fahrradbügel ist an diversen Stellen vorgesehen.

## Gehwege und Fußgängerverkehr

Durch die vorgezogenen Kurven an Kreuzungen, d.h. eine Vergrößerung der Gehwegflächen, verkürzen sich die Querungsdistanzen und ermöglichen so vor allem Fußgängerinnen und Fußgängern einen sicheren Übergang. Dies ist bspw. an der Kreuzung Große Brunnenstraße / Eulenstraße von Bedeutung.

Die Gehwege sollen so ausgestaltet werden, dass das unzulässige Parken von Pkw durch bauliche Maßnahmen unterbunden wird. Poller, Fahrradbügel oder Grünflächen / Beete sind denkbare Optionen.

Durch die geplanten Umbauten wird die Situation verkehrsrechtlich neu bewertet, daher entfällt der „Bestandschutz“ für den Zebrastrifen an der Kreuzung zur Bei der Reitbahn. Hierbei handelt es sich um straßenverkehrsrechtliche Vorgaben der Polizei.

## Fahrbahn

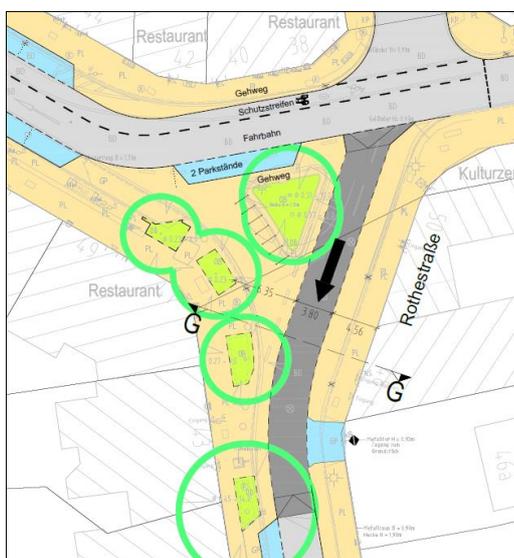
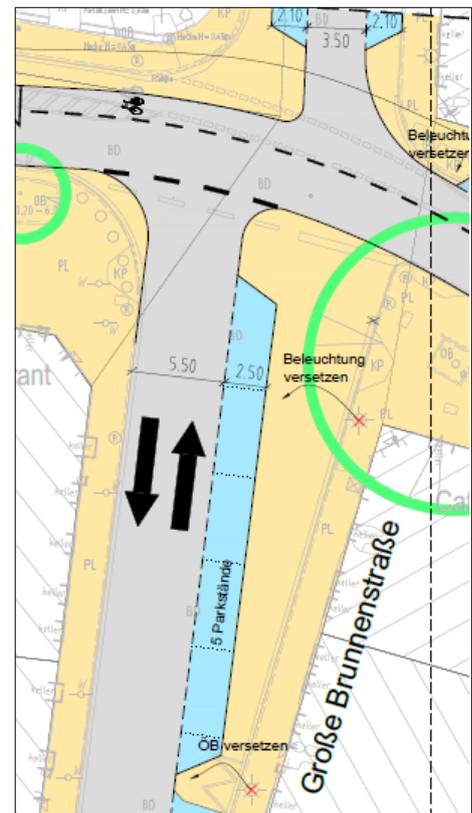
Beim kompletten Abschnitt wird die Fahrbahn in Asphalt erneuert. Das Kopfsteinpflaster im Bereich der Eulenstraße entfällt.

## Ruhender Verkehr

Im südlichen Bereich des Veloroutenabschnitts entfallen rund 15% und im nördlichen 10% der ausgewiesenen Pkw-Parkplätze, wodurch vor allem die Qualität der Geh- und Fahrradwege verbessert wird.

Die Stellplätze für Pkw werden baulich eingefasst, um so eine klarere Nutzungstrennung und -zuweisung zu erreichen und Sichtfenster für mehr Sicherheit in Kurven und Kreuzungen einzuhalten.

Ca. 2/3 der Teilnehmenden der Informationsveranstaltung sprechen sich in einem spontanen Meinungsbild für eine weitere Reduktion von Stellplätzen in Längsrichtung zugunsten breiterer Radfahrstreifen aus.



## Details einzelner Teilabschnitte

### Kreuzung Rothestraße/Eulenstraße

Die Einmündung der Rothestraße südlich der Eulenstraße wird als Einbahnstraße eingerichtet und mit einer sogenannten Aufpflasterung versehen. In solchen Aufpflasterungsbereichen erfolgen eine Anhebung der Straße auf Gehwegniveau sowie eine Trennung mit abgesenktem Bordstein. Durch diese bauliche Einengung des Knotenpunktes kann eine Geschwindigkeitsreduktion erreicht werden.

Die Umgestaltung zur Einbahnstraße bedingt die Entstehung eines kleinen Platzes, da die andere Fahrspur aufgelöst und dem Gehweg zugeschlagen wird.

### Kreuzung Keplerstraße/Arnoldstraße

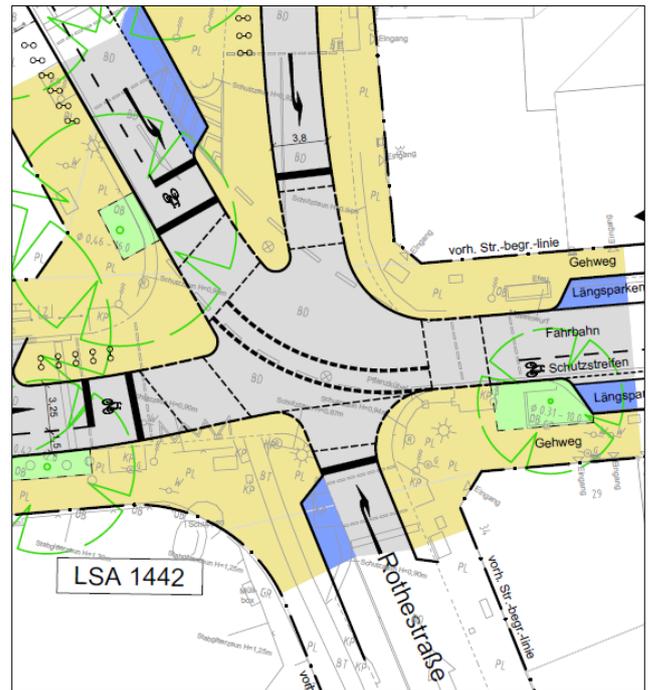
Der Vorentwurf sieht vor die „Fünffach-Kreuzung“ an der Keplerstraße/Arnoldstraße kompakter zu gestalten, indem die Gehwegbereiche vergrößert werden.

Dadurch wird die Kreuzung übersichtlicher und es ist ein schnellerer „Durchlauf“ (d.h. Dauer der Rot- und Grünphasen) möglich.

### Bushaltestellen

Die Bushaltestelle Große Brunnenstraße wird vor das Restaurant Pavillon verlegt und so organisiert, dass die Busse am Fahrbahnrand halten und PKW dahinter warten müssen und somit zu einer weiteren Geschwindigkeitsreduktion beitragen.

Ähnlich verhält es sich bei der Bushaltestelle „Bahnenfelder Straße“ in der Eulenstraße. Auch hier können bei Halten des Busses Radfahrende passieren, während PKW warten müssen,



### Übergeordnete Themen

Von einigen Teilnehmenden wird der Wunsch nach drastischeren Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs zugunsten von Luftqualitätsverbesserungen, mehr Sicherheit für Fuß- und Radverkehr und generell Klimafreundlichkeit geäußert.

Neben einer weiteren Reduzierung von Parkplätzen wird auch das Einrichten einer Anwohnerparkzone als über die Planung hinausgehende Möglichkeit der Beeinflussung des Verkehrs im Viertel genannt. Das Bezirksamt Altona verweist auf die Zuständigkeit des Landesbetriebes Verkehr (LBV) für das Bewirtschaften von Parkraum, u.a. Anwohnerparken.

Das Bezirksamt nimmt die Anregungen zur Prüfung der planerischen Vorzugsvariante auf. Das Veloroutenprogramm ist ein Baustein zum Ausbau einer klimafreundlichen Verkehrsinfrastruktur. Ferner finden regelmäßige Netzabstimmungen mit der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) und dem Landesbetrieb für Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) statt, um auch übergeordnet Einfluss auf die Verkehrsströme zu nehmen.

Den Wunsch nach der besonderen Berücksichtigung von Kindern und Senioren im Fahrradverkehr durch bspw. Tempo 20-Zonen oder die Einrichtung einer Fahrradstraße mit einer schnellen und einer langsamen Fahrradspur nimmt das Bezirksamt Altona als Hinweise mit, erläutert aber, dass sich die vorgestellte planerische Vorzugsvariante an der Unfallforschung und bewährten Verkehrsführungen orientiert.

Verkehrsplanung verwendet den Begriff der Nebenflächen. Mit dieser verkehrstechnischen, nicht wertenden Bezeichnung ist der Seitenraum der eigentlichen Fahrbahn definiert. Grundsätzlich sieht der Vorentwurf eine Verbreiterung des Seitenraums vor und somit auch eine Schwerpunktsetzung in Richtung Rad- und Fußverkehr.

## Austausch im Anschluss an die Informations-Veranstaltung

Im Gespräch mit den Planerinnen und Planern wurden Detailfragen geklärt und u.a. noch folgende Anmerkungen zur Prüfung mitgegeben:

- Drehung der Richtung der Einbahnstraße Rothestraße Süd zwischen Arnoldstraße und Boninstraße
- Radfahrsignalisierung aus der Arnoldstraße bzw. schnelleres Grün für Radfahrer
- Wunsch nach einem Blitzer zur Geschwindigkeitsreduzierung außerhalb der Spitzenstunden
- Entfernen des Kopfsteinpflasters im Bereich der Großen Brunnenstraße nördlich der Eulenstraße
- Einrichtung von Lieferzonen (bspw. in der Großen Brunnenstraße vor der Einmündung Eulenstraße und in der Eulenstraße gegenüber des „Pavillon“ auf der südlichen Straßenseite)
- Verbreiterung der Westseite des Gehwegs der Großen Brunnenstraße südlich der Eulenstraße
- Prüfung der Regelung „Radverkehr geradeaus frei“ an der Kreuzung Große Brunnenstraße / Eulenstraße

## 4. Ausblick

Nach weiterer Ausarbeitung der Planung, auch unter Prüfung der in der Informationsveranstaltung geäußerten Anregungen, erfolgt als nächster Schritt die politische Beschlussfassung (öffentliche Sitzung des Verkehrsausschusses der Bezirksversammlung Altona) sowie die Verschickung der Planunterlagen an die Träger öffentlicher Belange (bspw. Leitungsträger).

Nach Abwägung der im Verschickungsprozess eingehenden Anmerkungen, die erneut Einfluss auf Details der Planung haben können, wird eine Ausführungsplanung erarbeitet, sodass die erforderlichen Baumaßnahmen ausgeschrieben werden können. Ziel ist es, mit dem Umbau im Frühjahr 2019 zu beginnen. Der Beginn ist u.a. von den Ergebnissen der Ausschreibung der Baumaßnahmen und der Auftragslage bei den Baufirmen abhängig.

Die Dauer der Umbaumaßnahmen, die in Abschnitten erfolgen sollen, wird auf etwa sechs Monate geschätzt.

Weitere Informationen unter [www.hamburg.de/altona/velorouten](http://www.hamburg.de/altona/velorouten)

## **Anlage: Präsentationen Informationsveranstaltung mit Entwurfsplänen**



# ABSCHNITT OTTENSEN

## VELOROUTE 1

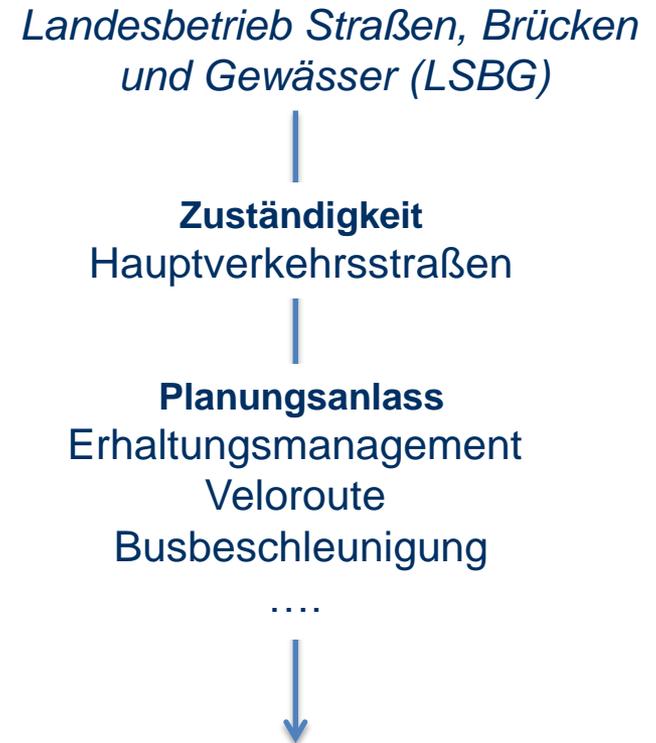
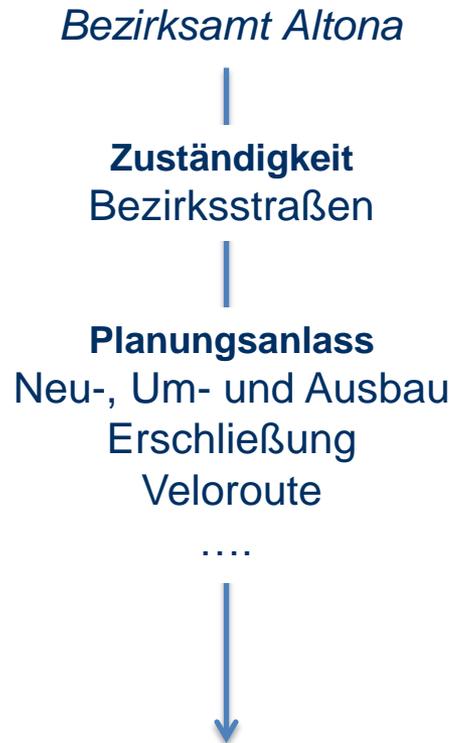
Infoveranstaltung, Motte

03.05.2018

- ▶ Hintergrund und Einordnung
- ▶ Vorstellung der beiden Planungsabschnitte
- ▶ Fragen

- ▶ Anlass und Finanzierung der Maßnahme
- ▶ Idealnetz geeigneter Strecken für Radverkehr
- ▶ Bezirksübergreifende Verbindungen
- ▶ Erschließung Aufkommensschwerpunkte (Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Schulen)
- ▶ **„Velorouten“ → Keine Aussage über die bauliche Anlage vor Ort!**
- ▶ **Planung immer nach örtlichen Gegebenheiten!**





**Herangehensweise**  
Örtliche Gesamtbetrachtung: Fuß? Rad? Bus? Auto? Bäume?.... → Abwägung + Kommunikation

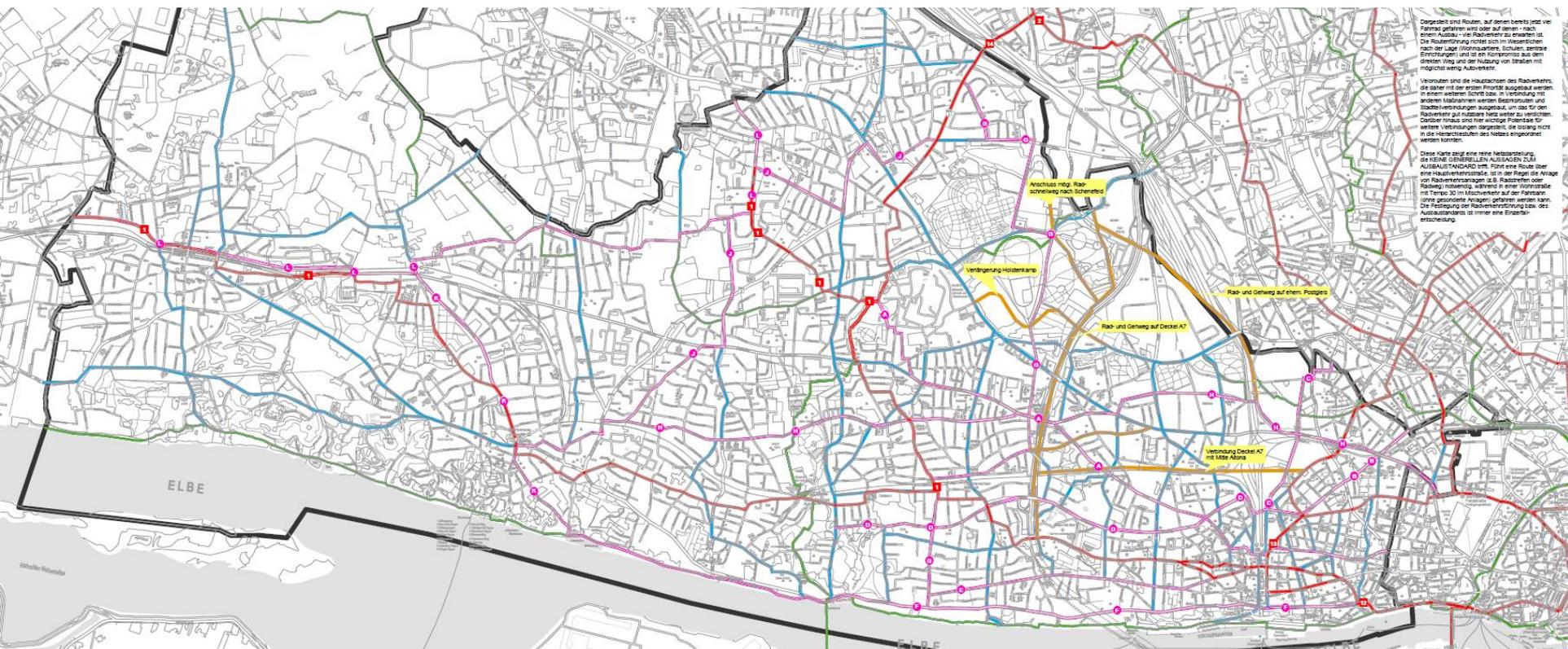
↓

**Ergebnis**

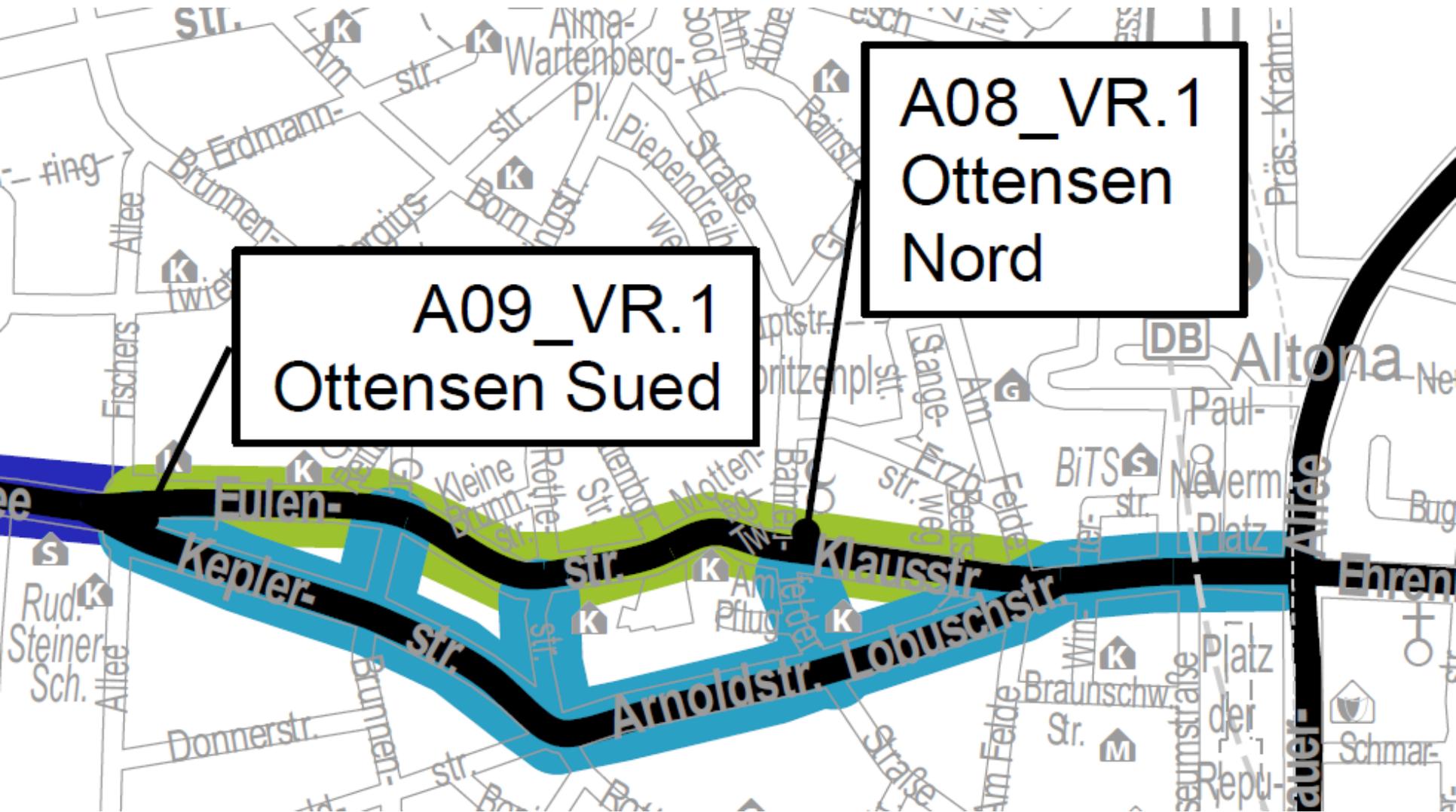
# Veloroutennetz – schematisch



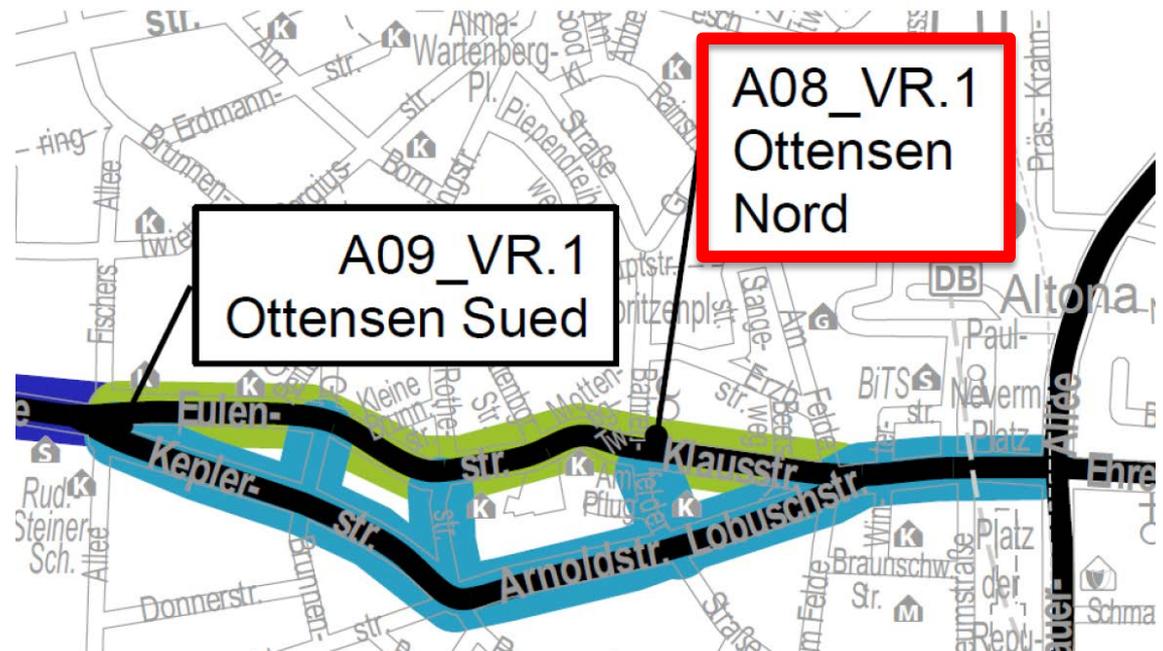
## Ergänzend zu Velorouten: Bezirksrouten, Stadtteilverbindungen, weitere Potentiale...







# VELOROUTE 1 ABSCHNITT A08 KLAUSSTRASSE / EULENSTRASSE



03.05.2018

- **Heutiger Zustand**
- **Geplanter Zustand**
  - **Abschnitt 1 Klausstraße**
  - **Abschnitt 2 Eulenstraße Ost**
  - **Abschnitt 3 Eulenstraße West**
- **Fazit /Zusammenfassung**

# Heutiger Zustand Übersichtslageplan

## Abschnitt 3

### Eulenstraße West

(von Große Brunnenstraße bis Fischers Allee)

## Abschnitt 2

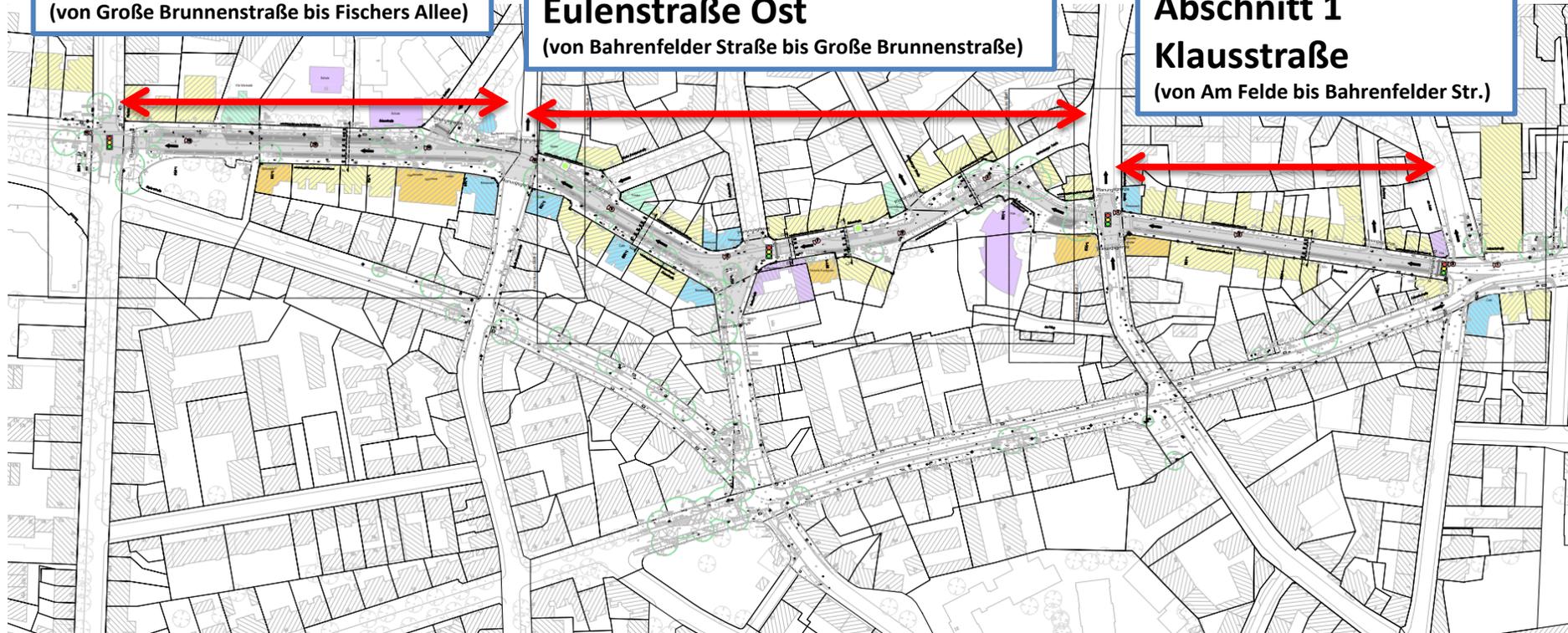
### Eulenstraße Ost

(von Bahrenfelder Straße bis Große Brunnenstraße)

## Abschnitt 1

### Klausstraße

(von Am Felde bis Bahrenfelder Str.)



# Heutiger Zustand

## Übersichtslageplan

### Abschnitt 3

#### Eulenstraße West

(von Große Brunnenstraße bis Fischers Allee)

### Abschnitt 2

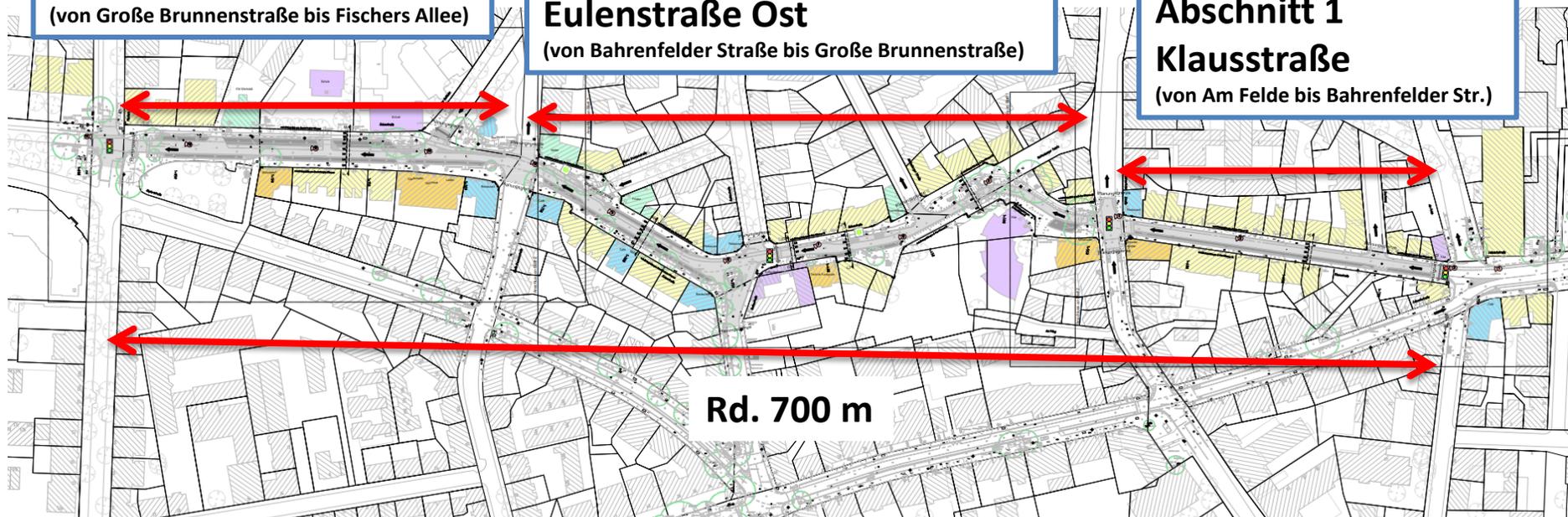
#### Eulenstraße Ost

(von Bahrenfelder Straße bis Große Brunnenstraße)

### Abschnitt 1

#### Klausstraße

(von Am Felde bis Bahrenfelder Str.)



- **Wohnnutzung, Gastronomie, Einzelhandel und Sondernutzung (u.a. Schule, Kita)**
- **rd. 5.000 Kfz / 24h (3% SV Anteil) rd. 1.500 Rf / 13h**
- **ca. 70 Unfälle (10/60) in drei Jahren (2014-2016), davon 10% mit Rf-Beteiligung**
- **rd. 120 legale Parkstände**
- **Zul. Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h (bereits ab Museumsstraße)**

# Heutiger Zustand

## Bestandsfotos



Klausstraße



Eulenstraße / Bahrenfelder Straße



Eulenstraße Bereich Kita



Eulenstraße / Mottenburger Straße

# Heutiger Zustand

## Bestandsfotos



Eulenstraße vor der Motte



Eulenstraße westl. von Rothestraße



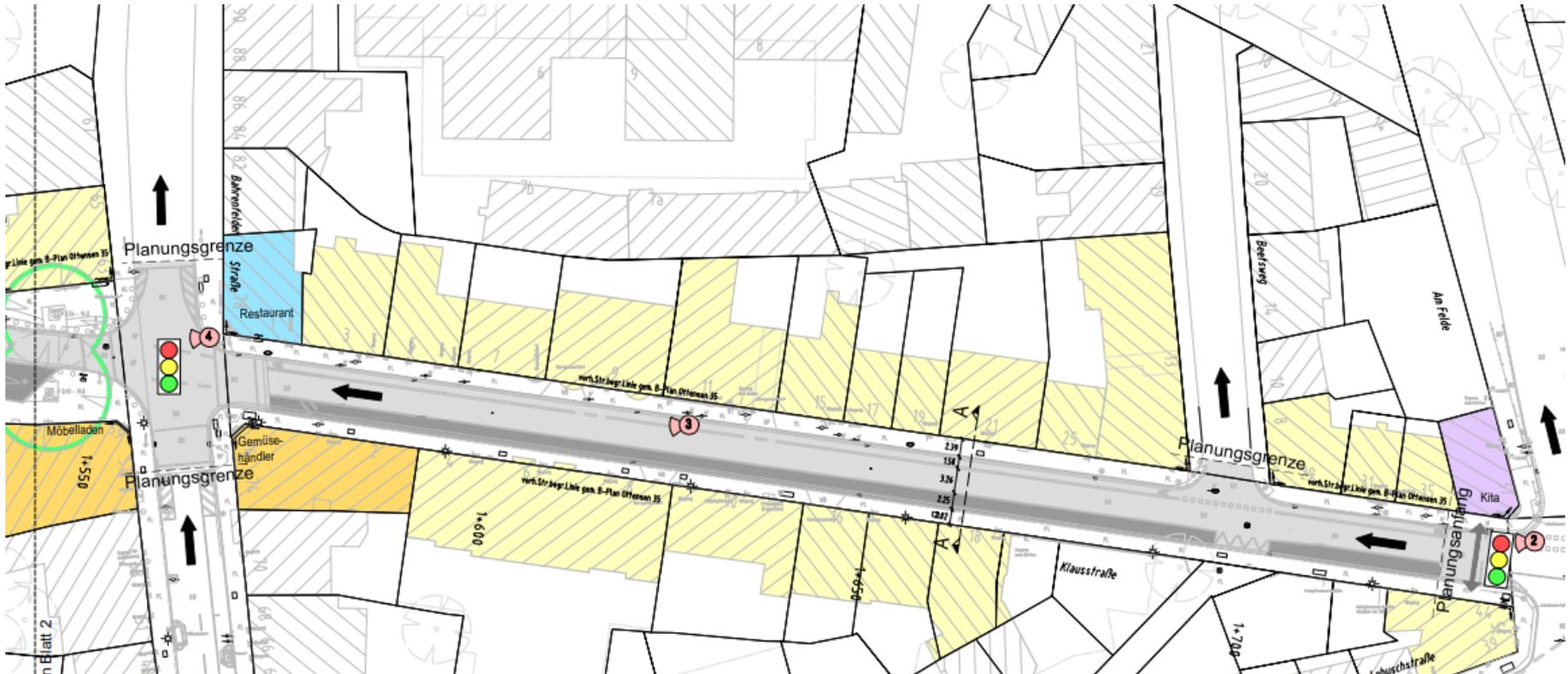
Große Brunnenstraße



An der Reitbahn

# Heutiger Zustand

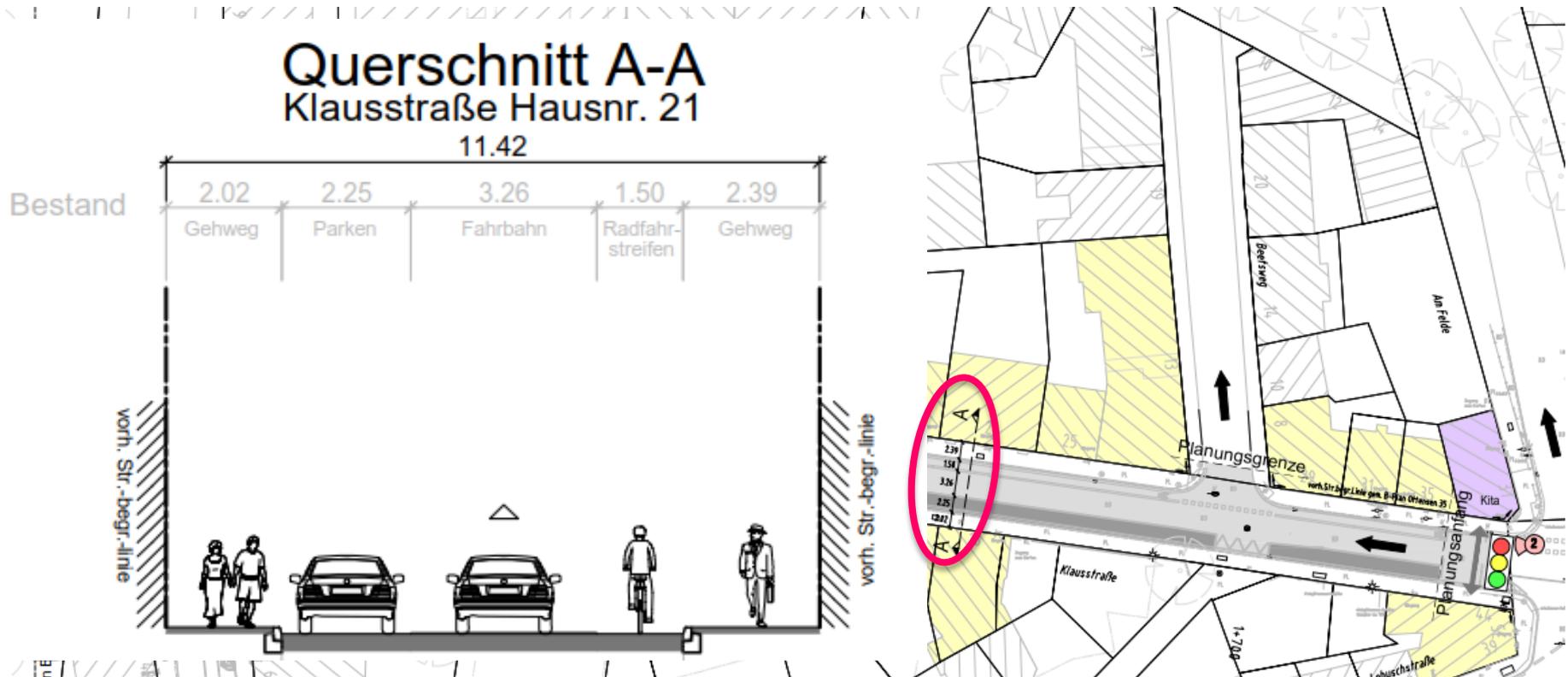
## Abschnitt 1 Klausstraße



- **Überwiegend Wohnnutzung**
- **Gesicherte Querung an den Knotenpunkten**
- **Längsparken am linken Fahrbahnrand**
- **Schmaler Radfahrstreifen (nicht regelkonform)**
- **Schmale Gehwege**

# Heutiger Zustand

## Abschnitt 1 Klausstraße



- Überwiegend Wohnnutzung
- Gesicherte Querung an den Knotenpunkten
- Längsparken am linken Fahrbahnrand
- Schmäler Radfahrstreifen (nicht regelkonform)
- Schmale Gehwege

# Heutiger Zustand

## Abschnitt 2 Eulenstraße Ost



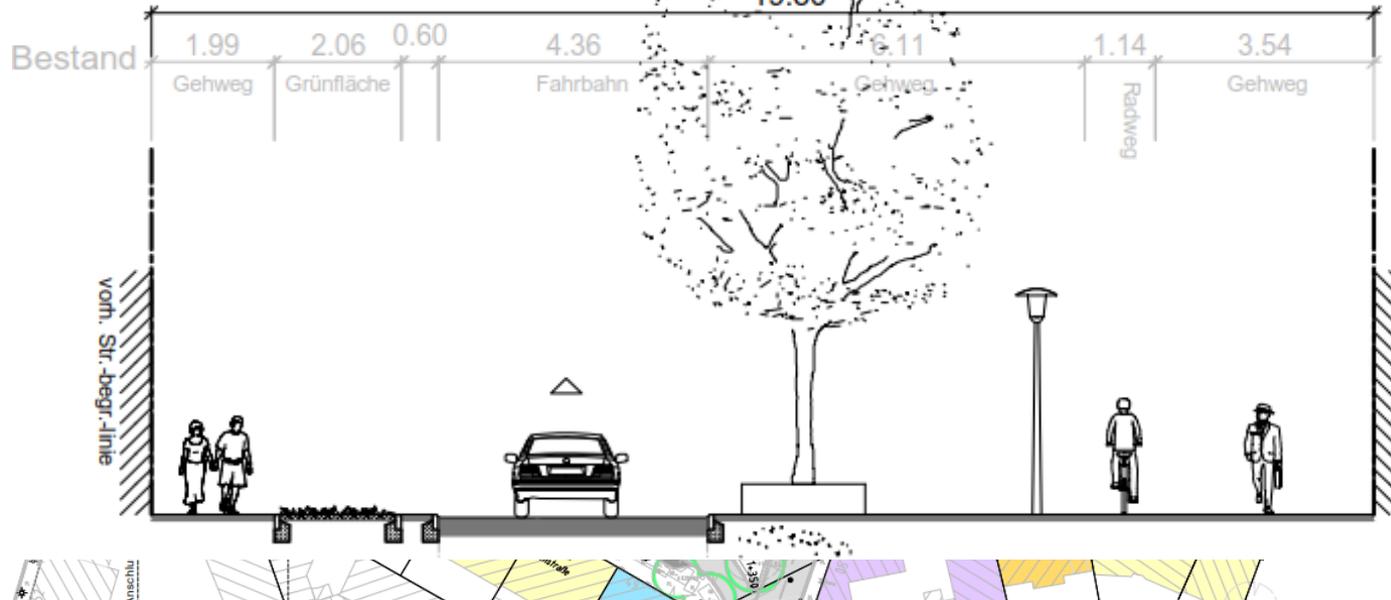
- **Mix aus Wohnnutzung, Gastronomie und Einzelhandel**
- **Kita Eulenstraße + Spielplatz**
- **Gesicherte Querung am Knotenpunkt Rothestraße**
- **Haltestellen als Busbuchten**
- **Radfahrstreifen unterbrochen (tlw. Führung auf der Nebenfläche)**
- **Längs- und Schrägparken**

# Heutiger Zustand

## Abschnitt 2 Eulenstraße Ost

### Querschnitt B-B Eulenstraße Hausnr. 16

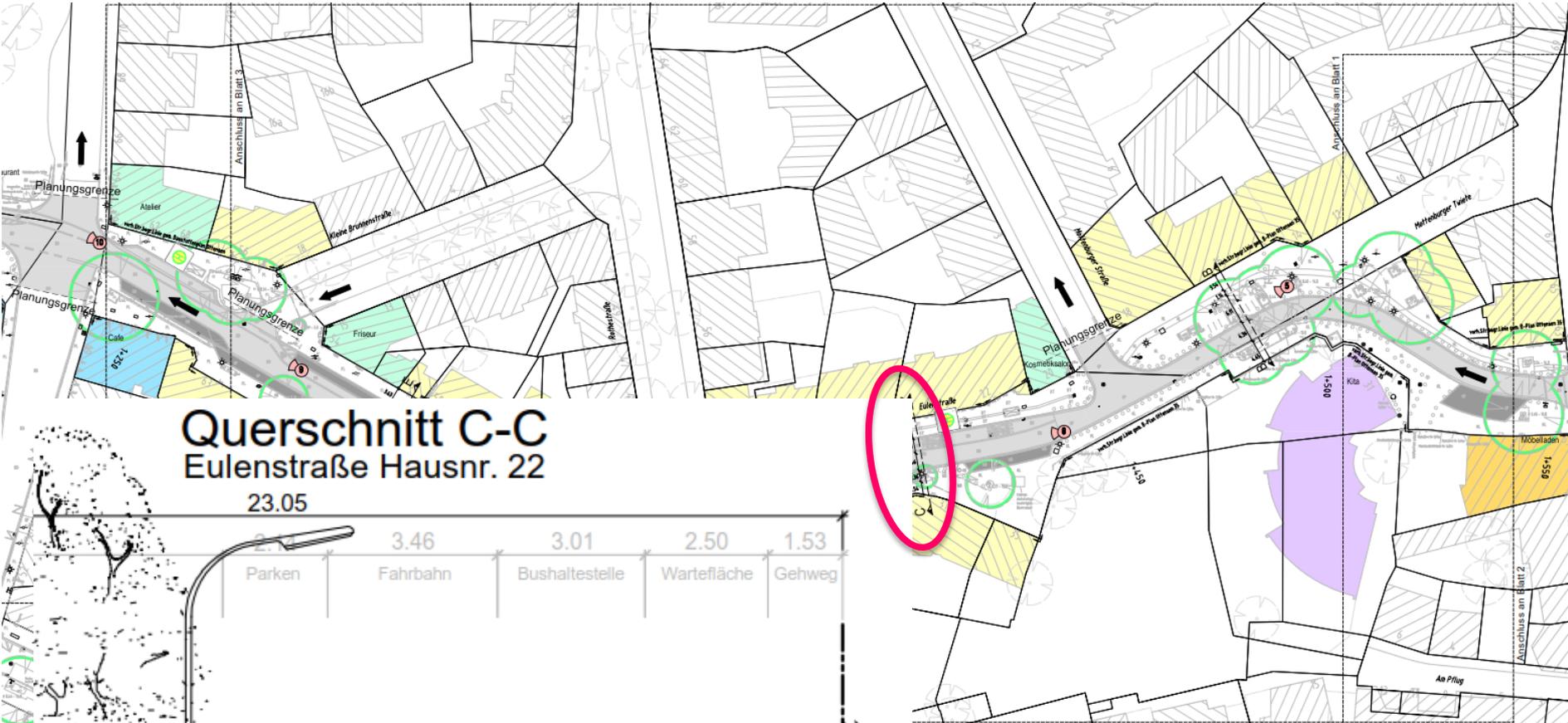
19.80



- Mix aus Wohnnutzung, Gastronomie und Einzelhandel
- Kita Eulenstraße + Spielplatz
- Gesicherte Querung am Knotenpunkt Rothestraße
- Haltestellen als Busbuchten
- Radfahrstreifen unterbrochen (tlw. Führung auf der Nebenfläche)
- Längs- und Schrägparken

# Heutiger Zustand

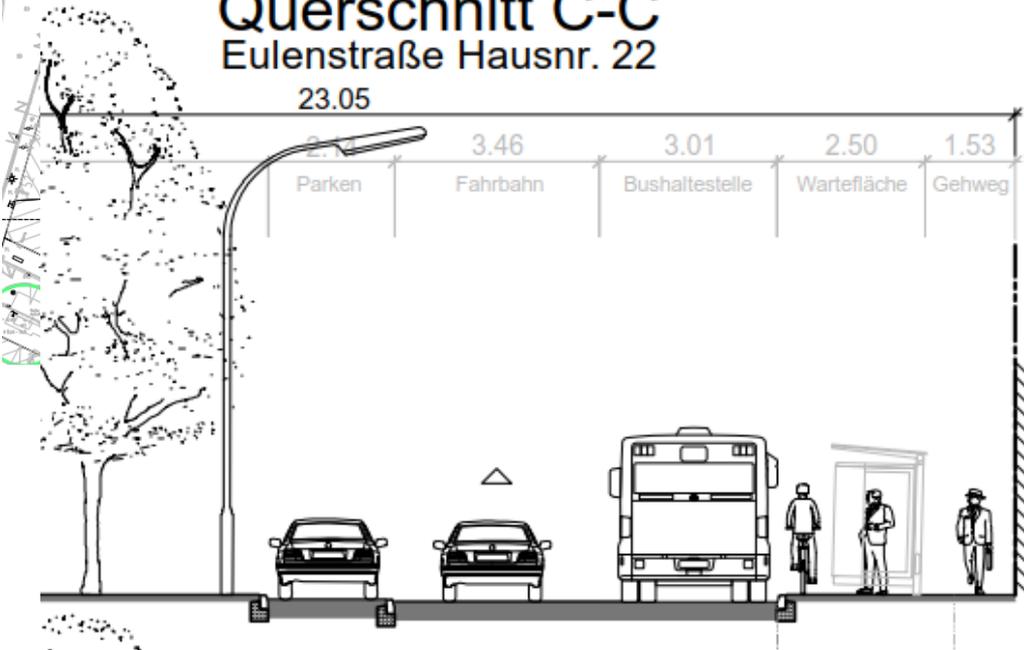
## Abschnitt 2 Eulenstraße Ost



### Querschnitt C-C

#### Eulenstraße Hausnr. 22

23.05



vorn. Str.-begr.-linie

# Heutiger Zustand

## Abschnitt 3 Eulenstraße West



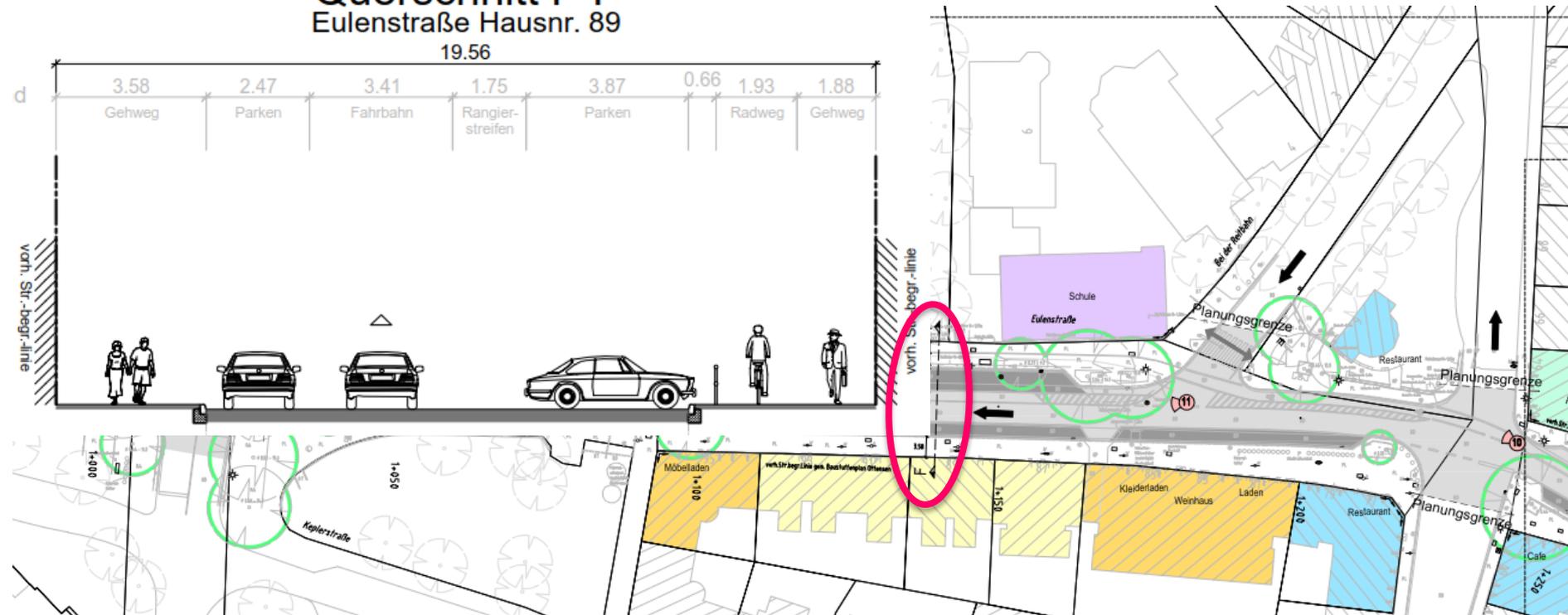
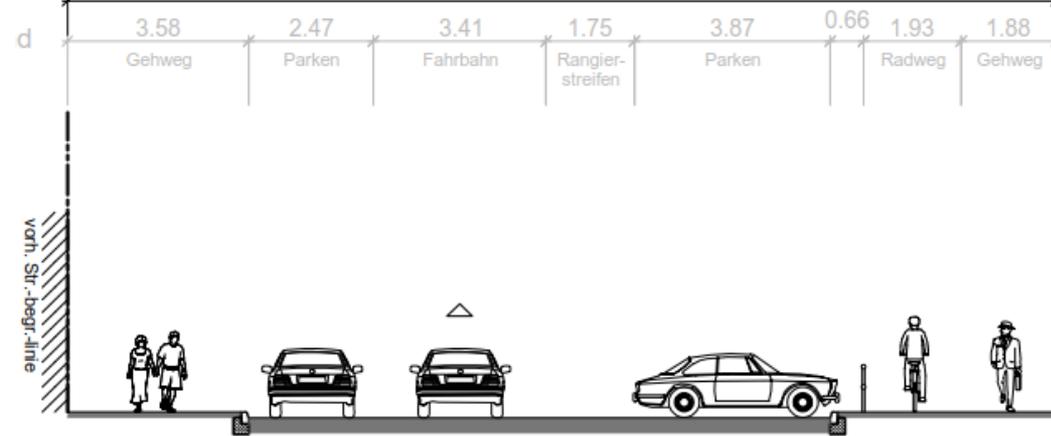
- **Mix aus Wohnnutzung, Gastronomie und Einzelhandel**
- **Kath. Schule St. Marien**
- **Gesicherte Querungsmöglichkeit am Knotenpunkt Fischers Allee**
- **Radfahrstreifen aufgelöst (tlw. Führung auf der Nebenfläche)**
- **Längs- und Schrägparken**

# Heutiger Zustand

## Abschnitt 3 Eulenstraße West

### Querschnitt F-F Eulenstraße Hausnr. 89

19.56



- Mix aus Wohnnutzung, Gastronomie und Einzelhandel
- Kath. Schule St. Marien
- Gesicherte Querungsmöglichkeit am Knotenpunkt Fischers Allee
- Radfahrstreifen aufgelöst (tlw. Führung auf der Nebenfläche)
- Längs- und Schrägparken

- Heutiger Zustand
- **Geplanter Zustand**
  - Abschnitt 1 Klausstraße
  - Abschnitt 2 Eulenstraße Ost
  - Abschnitt 3 Eulenstraße West
- Fazit /Zusammenfassung

# Geplanter Zustand Gesamtmaßnahme

## Abschnitt 3

### Eulenstraße West

(von Große Brunnenstraße bis Fischers Allee)

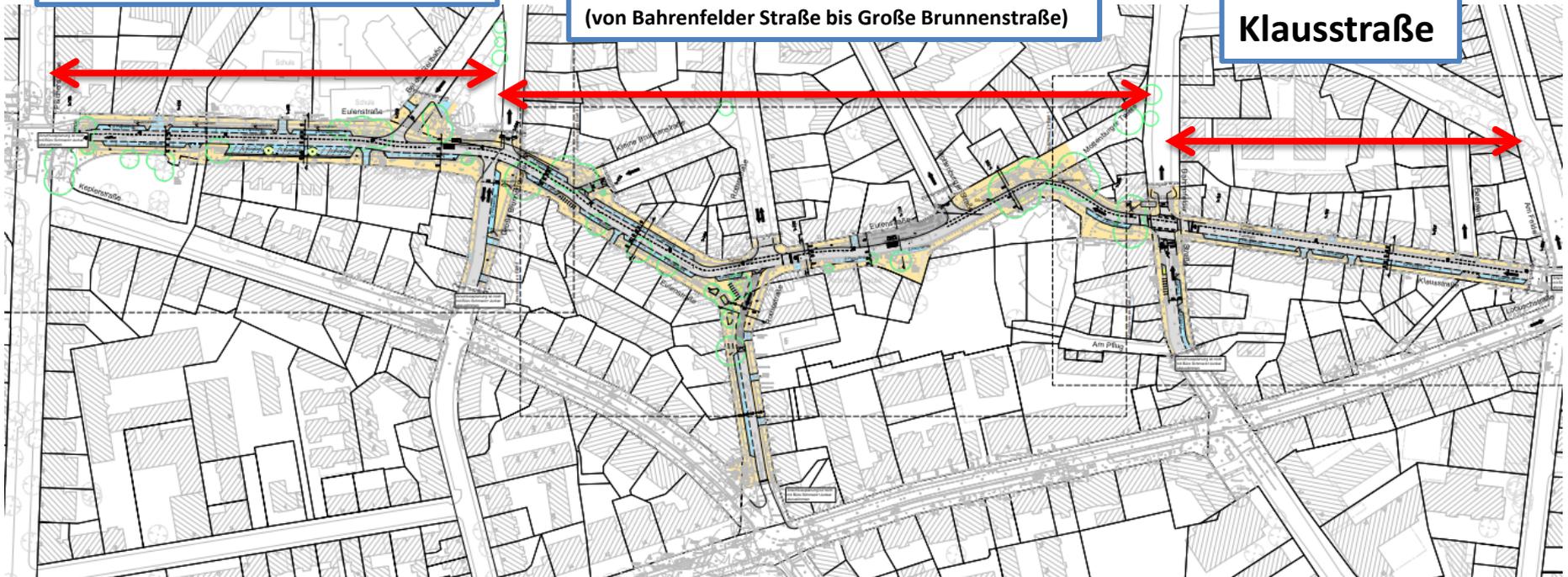
## Abschnitt 2

### Eulenstraße Ost

(von Bahrenfelder Straße bis Große Brunnenstraße)

## Abschnitt 1

### Klausstraße



# Geplanter Zustand

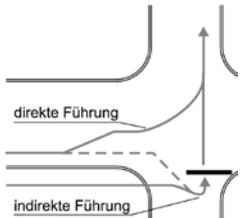
## Grundlagen / Anforderungen



- geradlinige, unterbrechungsarme Fahrt
- Sicherheitsabstand zum ruhenden Verkehr



- gute Sicht bei allen Fahrbeziehungen



- keine gravierenden Geschwindigkeitsunterschiede zum Kfz-Verkehr

- adäquate Oberflächenqualität



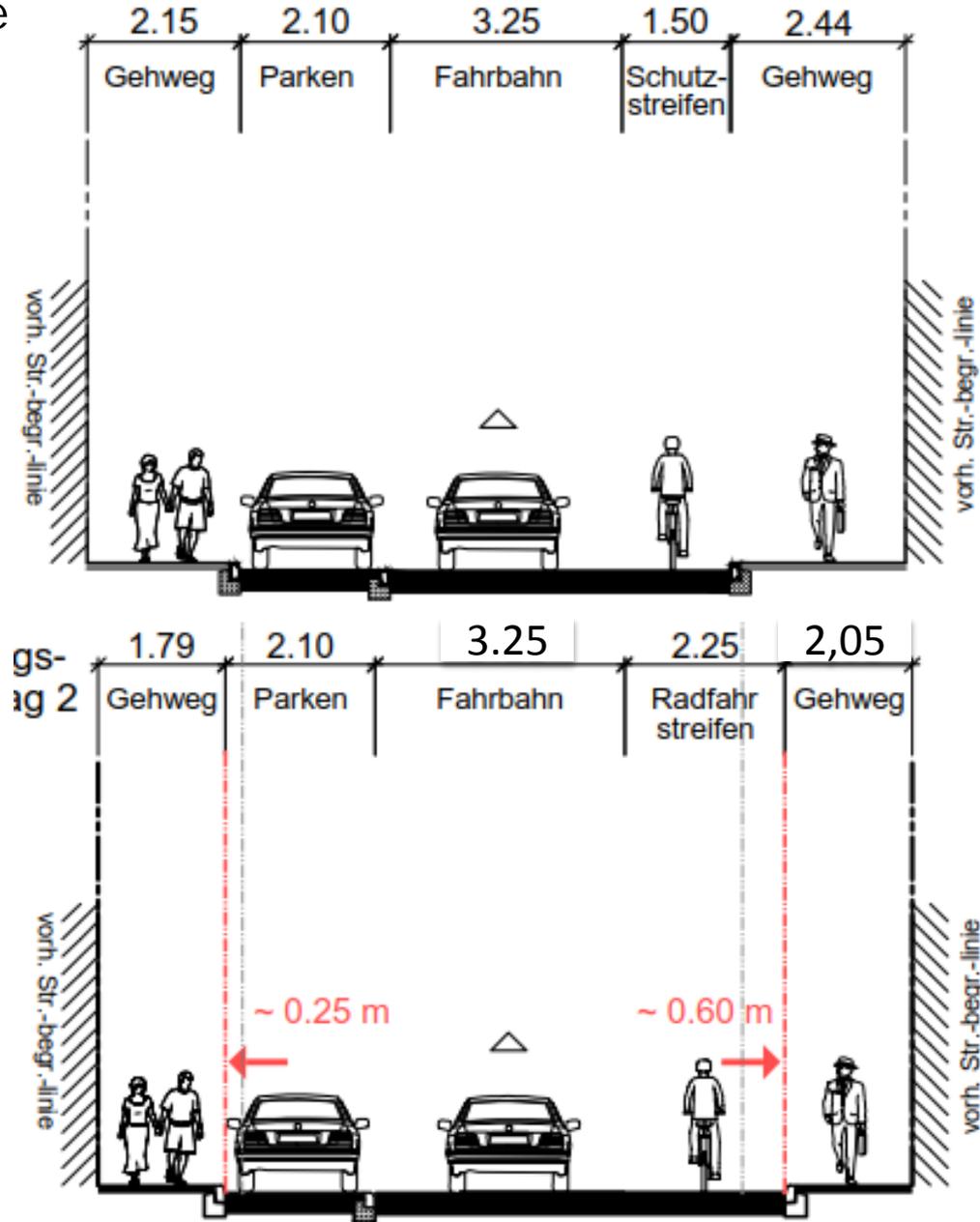
- sichere und anwenderfreundliche Abstellmöglichkeiten



- Bäume und Parkstände erhalten
- Gehwegsituation verbessern

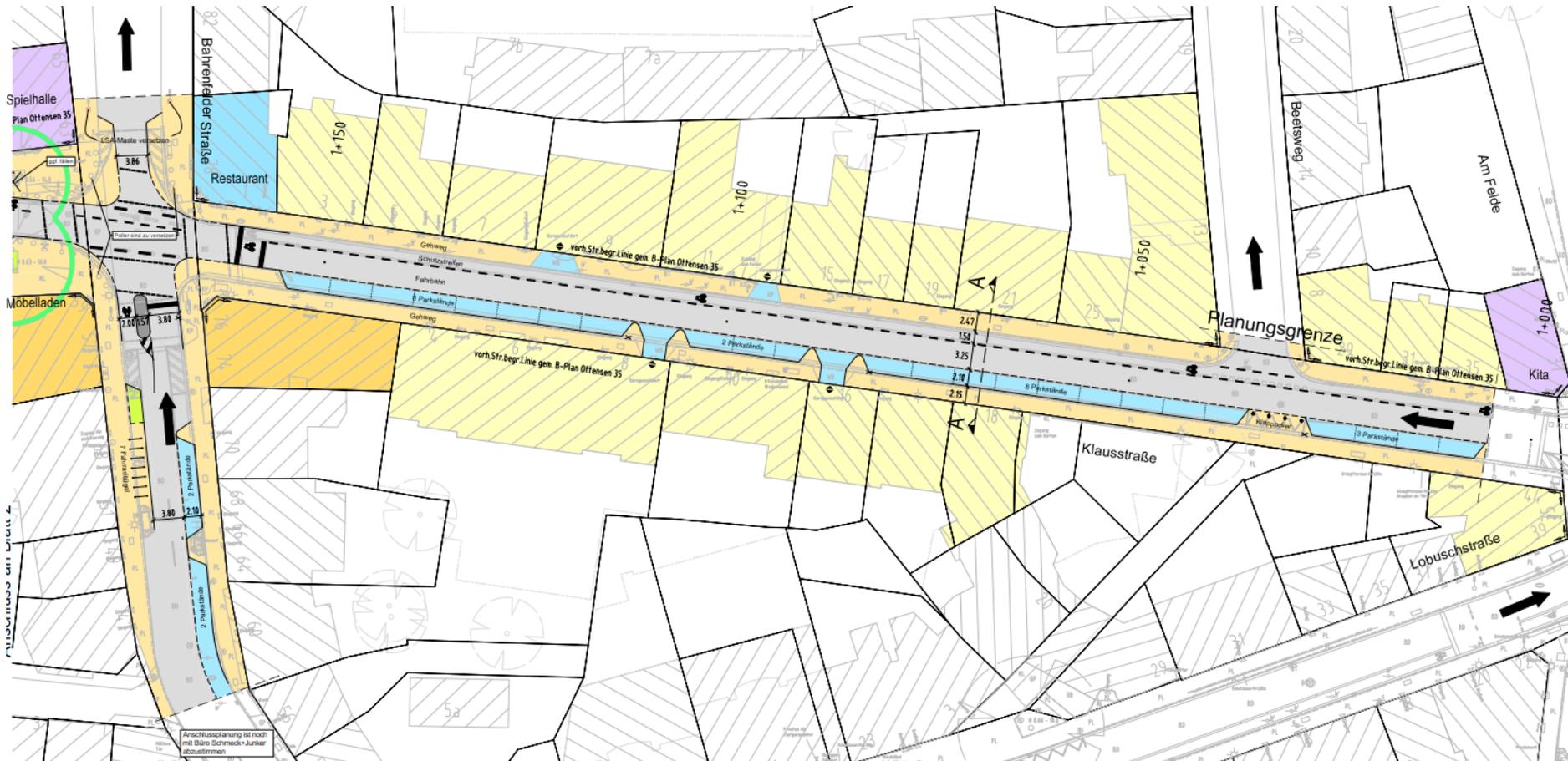
# Geplanter Zustand

## Gesamtmaßnahme



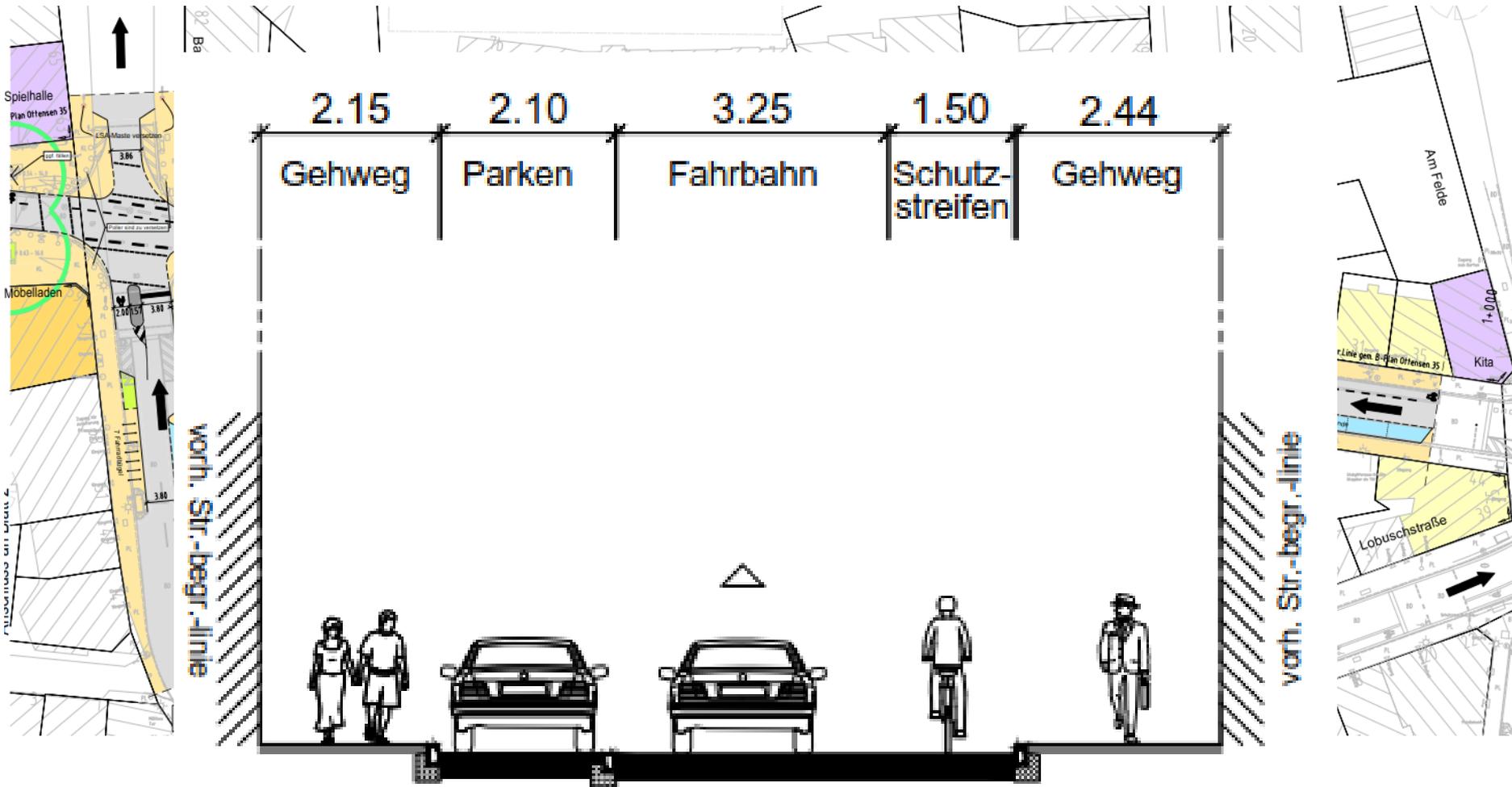
# Geplanter Zustand

## Abschnitt 1 Klausstraße



# Geplanter Zustand

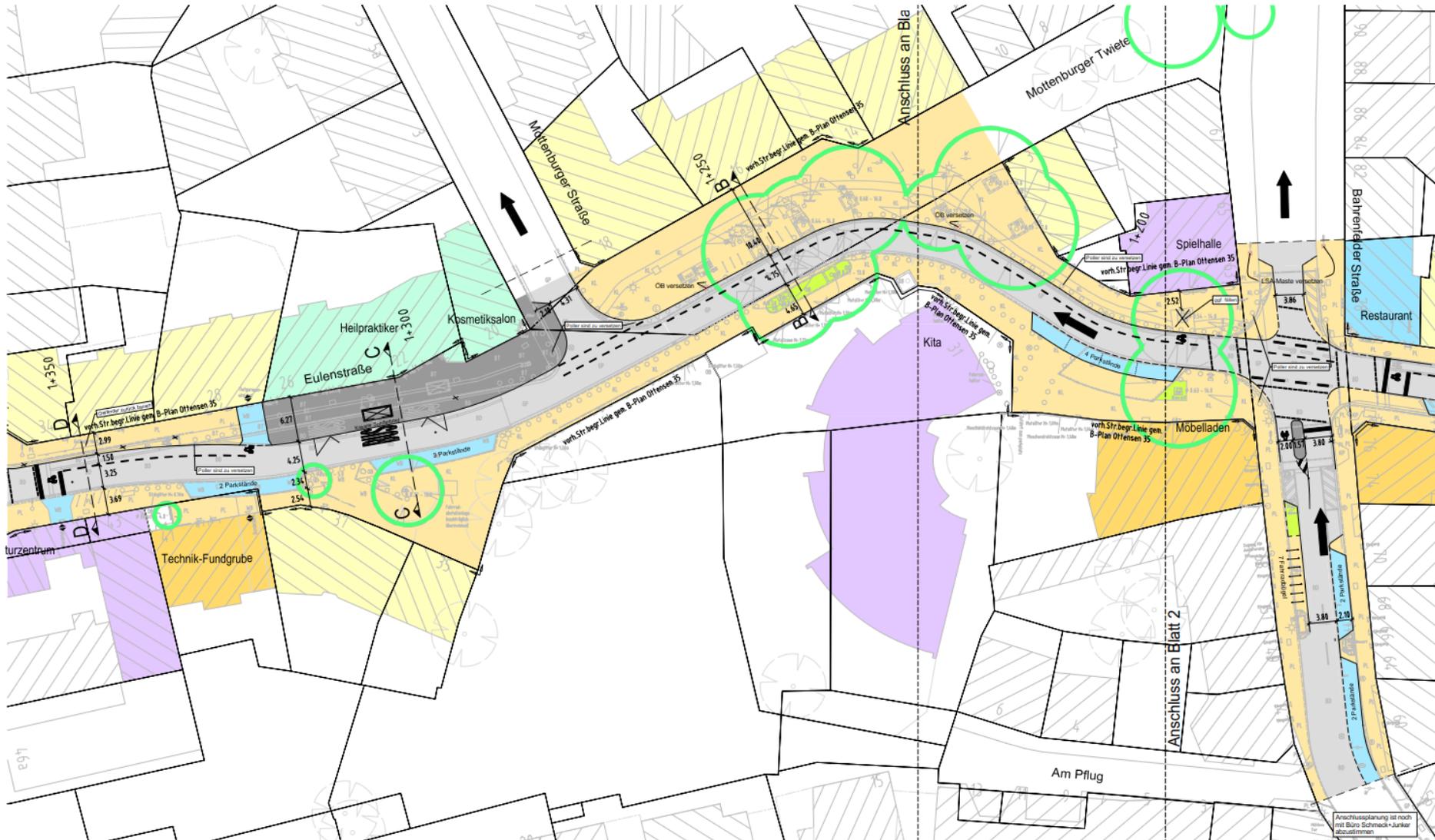
## Abschnitt 1 Klausstraße





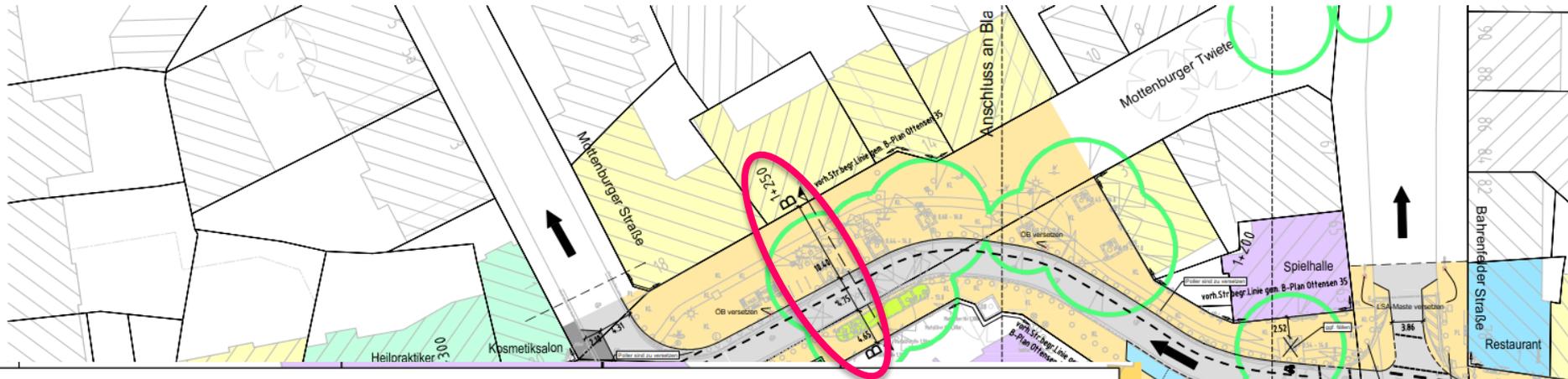
# Geplanter Zustand

## Abschnitt 2 Eulenstraße Ost

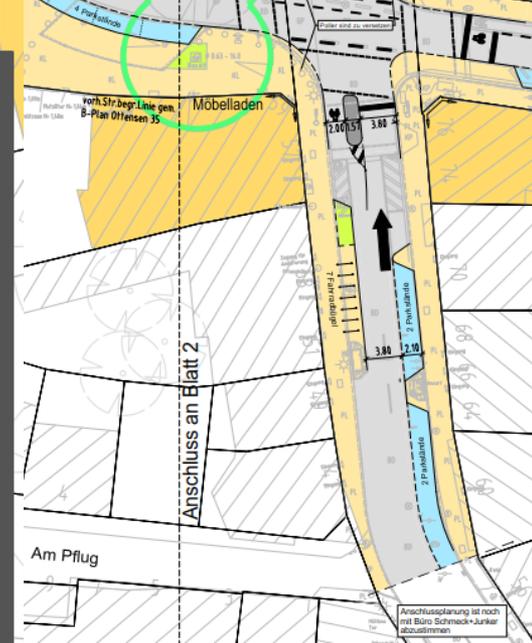
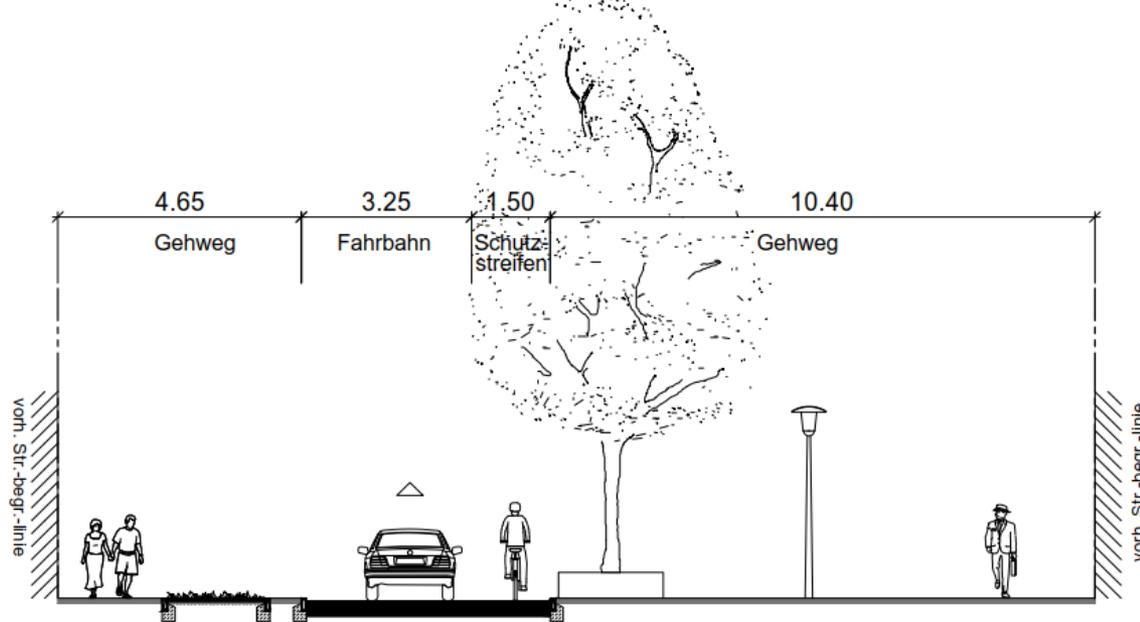


# Geplanter Zustand

## Abschnitt 2 Eulenstraße Ost

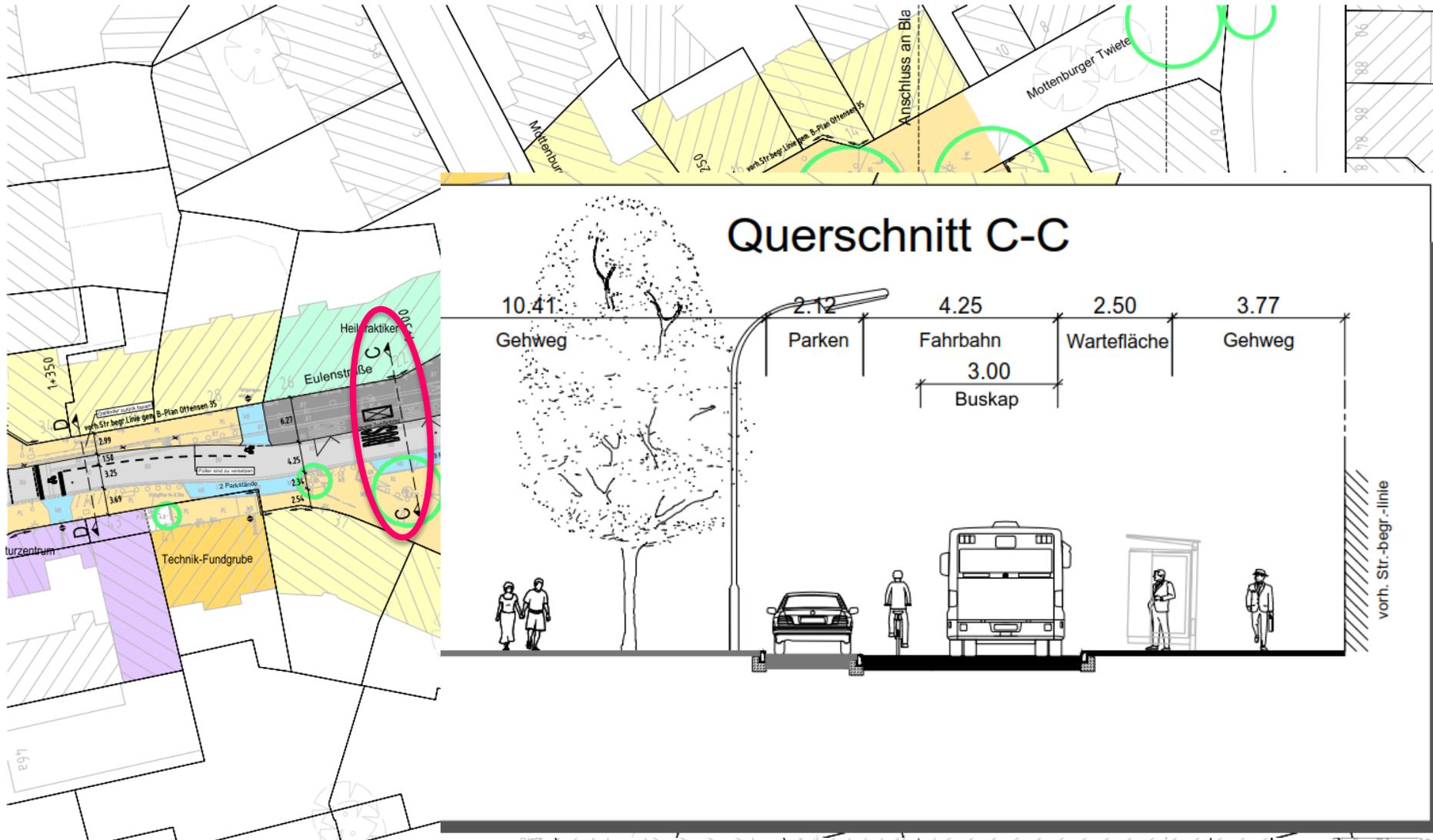


### Querschnitt B-B



# Geplanter Zustand

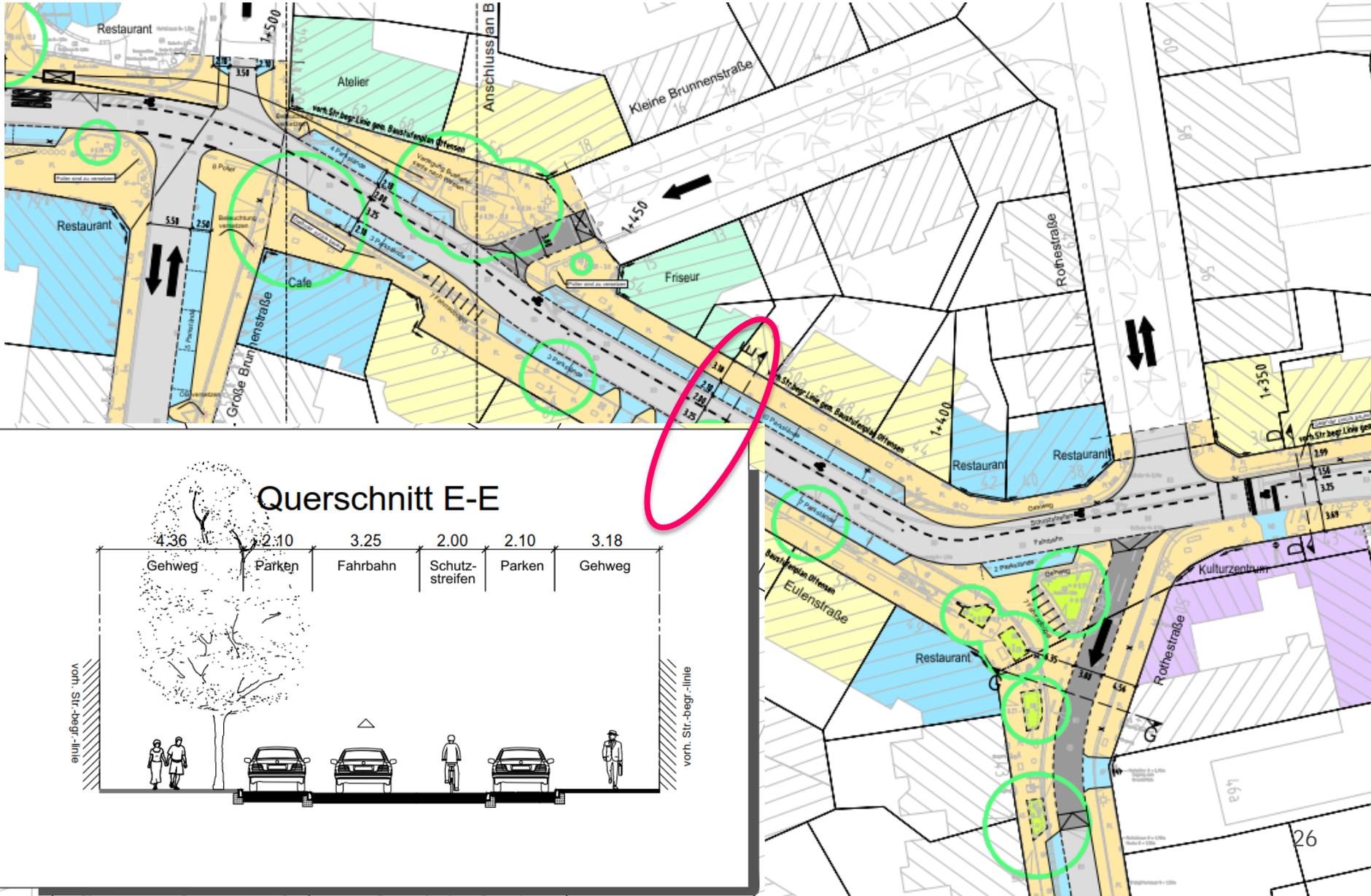
## Abschnitt 2 Eulenstraße Ost





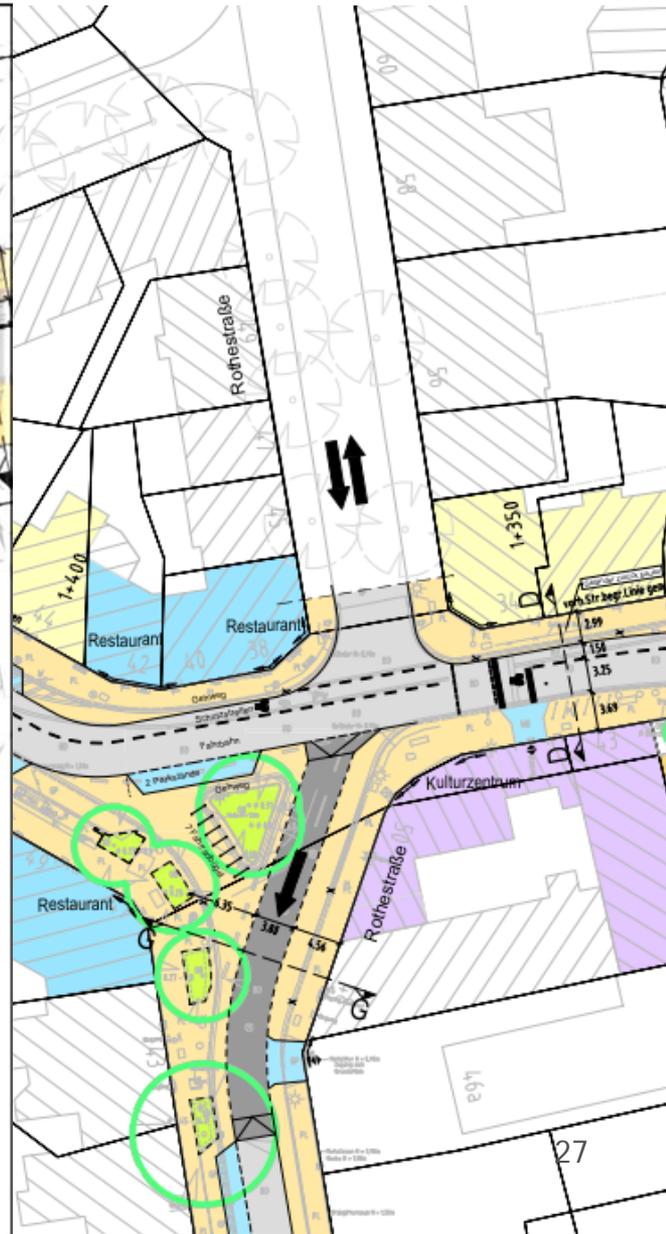
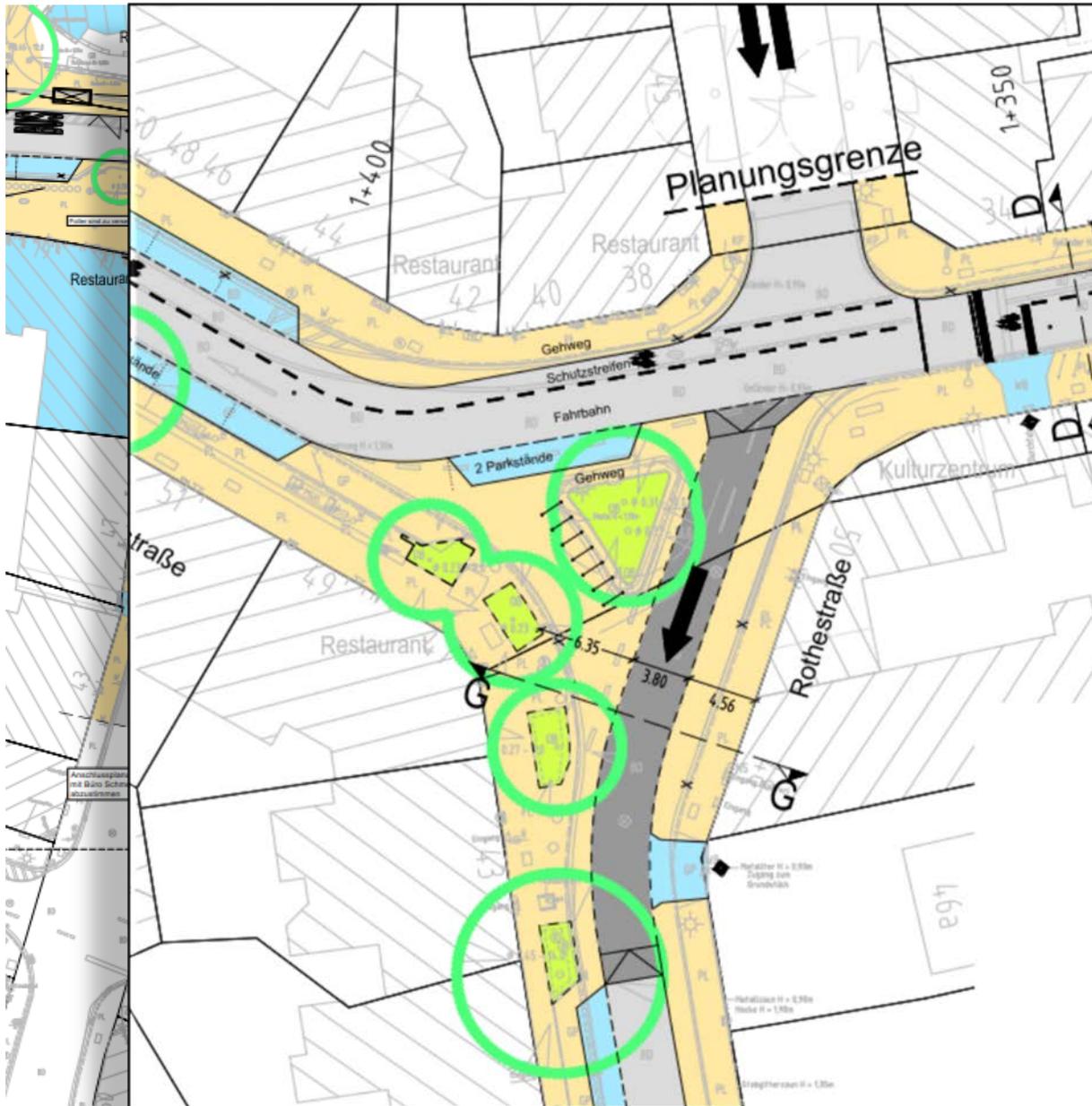
# Geplanter Zustand

## Abschnitt 2 Eulenstraße Ost



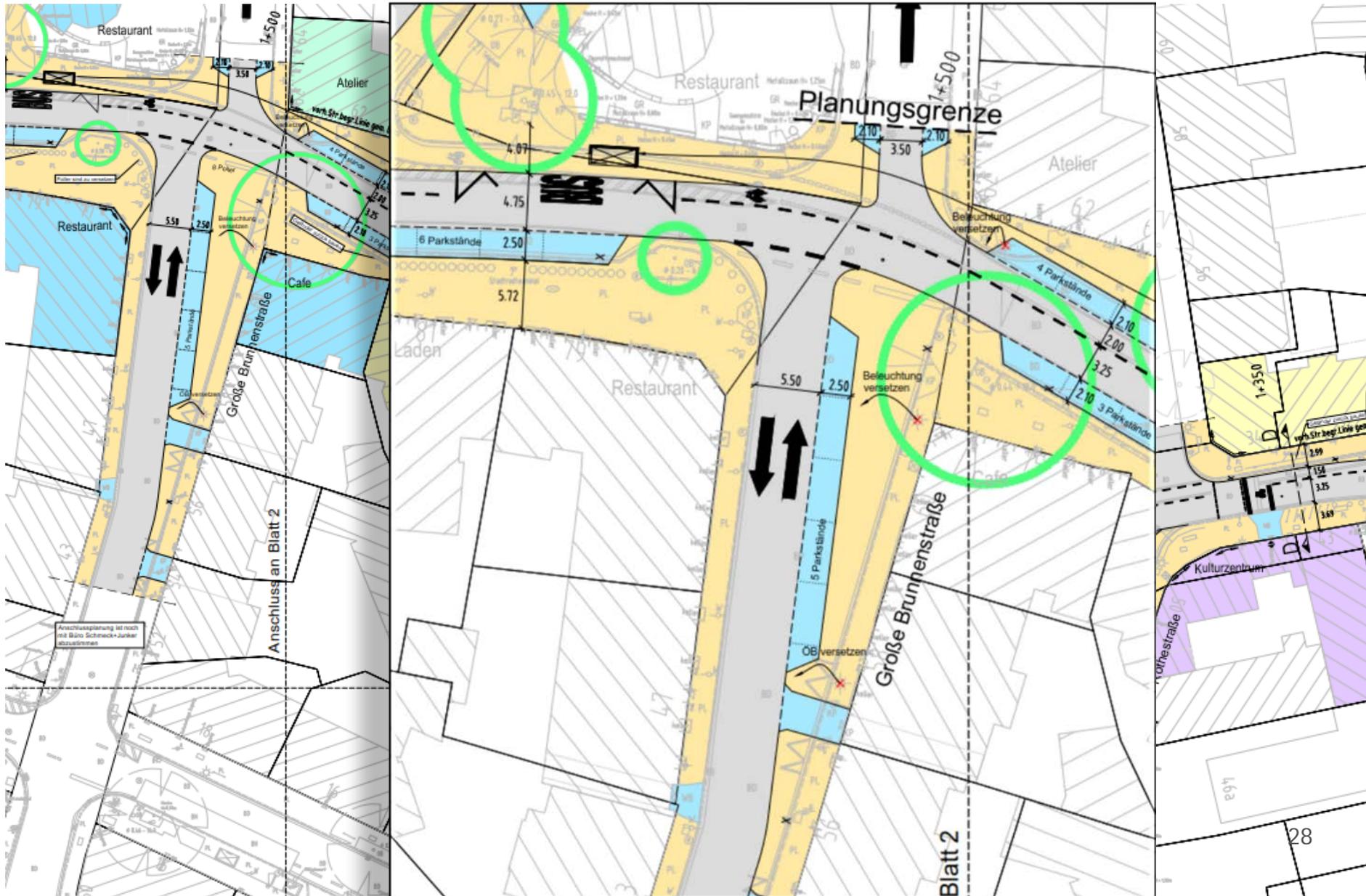
# Geplanter Zustand

## Abschnitt 2 Eulenstraße Ost



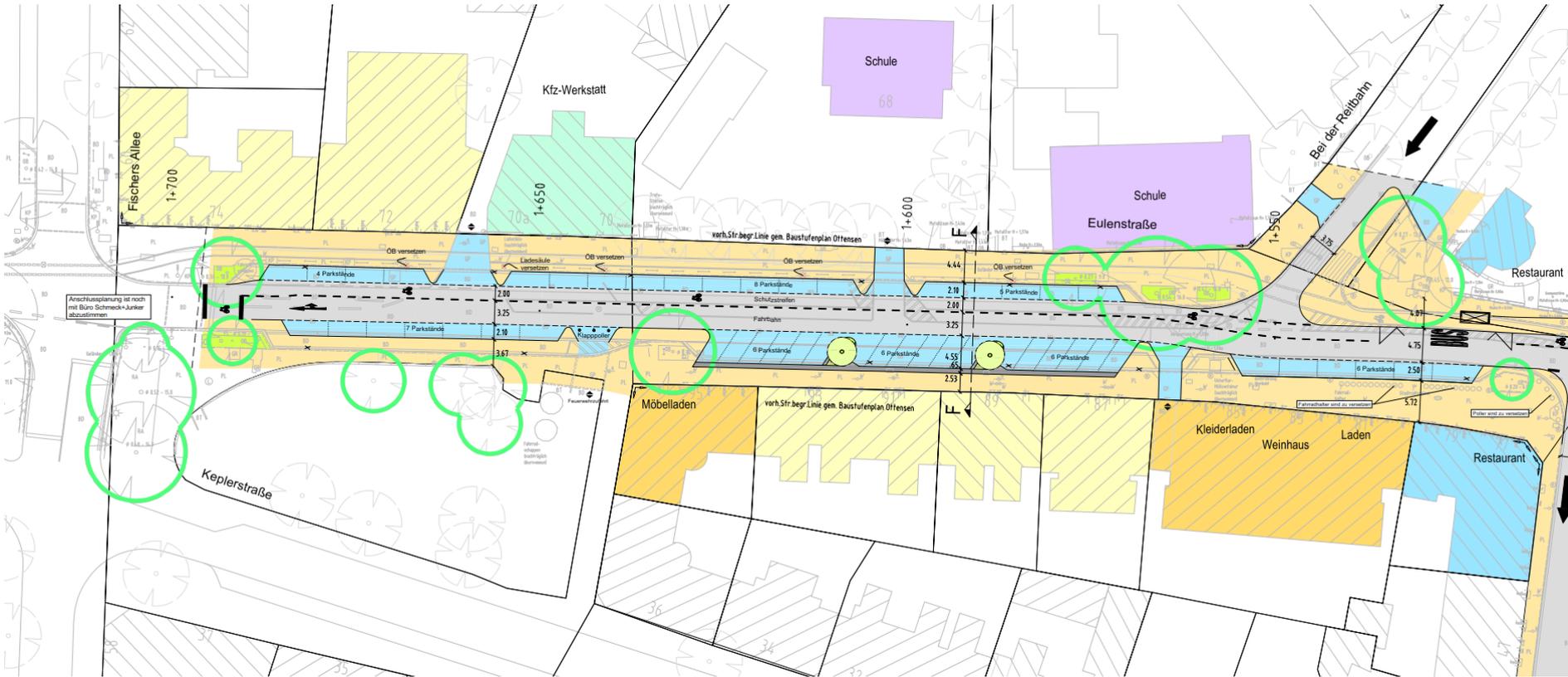
# Geplanter Zustand

## Abschnitt 2 Eulenstraße Ost



# Geplanter Zustand

## Abschnitt 3 Eulenstraße West





- **Heutiger Zustand**
- **Geplanter Zustand**
  - **Abschnitt 1 Klausstraße**
  - **Abschnitt 2 Eulenstraße Ost**
  - **Abschnitt 3 Eulenstraße West**
- **Fazit /Zusammenfassung**

- ✓ **Einheitliche und kontinuierliche Führung des Radverkehrs**
- ✓ **Erhöhung der Verkehrssicherheit**
- ✓ **Optimierung der Knotenpunkte**
- ✓ **adäquate Oberflächenqualität für Radfahrer und Fußgänger**
- ✓ **Verbesserung der Aufenthaltsqualität**
- ✓ **Einhaltung der Regelmaße**
- ✓ **Geschwindigkeitsreduzierung durch das Halten der Busse am Fahrbahnrand**
- ✓ **Entfall von rd. 10% vorhandener Parkstände**
- ✓ **Bäume erhalten (bis auf einen)**

Vielen Dank !

# Veloroute 1 Abschnitt A08 Klausstraße / Eulenstraße



Auftraggeber:

Freie und Hansestadt Hamburg  
Bezirksamt Altona  
Fachamt Management des Öffentlichen Raumes

Jessenstraße 1-3  
22767 Hamburg

Auftragnehmer:





# VELOROUTE 1- OTTENSEN SÜD

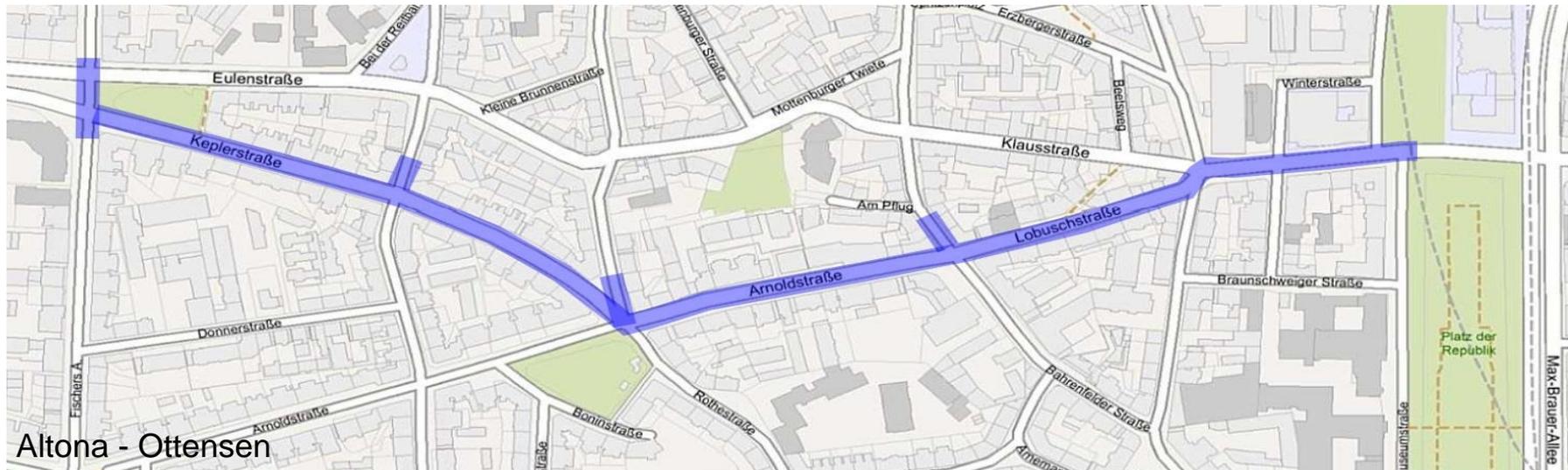
KEPLERSTR. – ARNOLDSTR. – LOBUSCHSTR.

Info-Veranstaltung Abschnitt Ottensen Veloroute 1 - A8 / A9  
im Stadtteilkulturzentrum Motte

03.Mai 2018

## Veloroute 1 – Abschnitte Ottensen Süd

- ▶ Keplerstraße – Arnoldstraße – Lobuschstraße von Fischers Allee bis Museumstraße
- ▶ Bezirksstraße
- ▶ Einbahnstraße, Geschwindigkeit 30
- ▶ Wohngebiet mit Geschäften



Altona - Ottensen

Übersicht (Quelle:  
GeoPortal)

# Bestand - Straßenquerschnitt

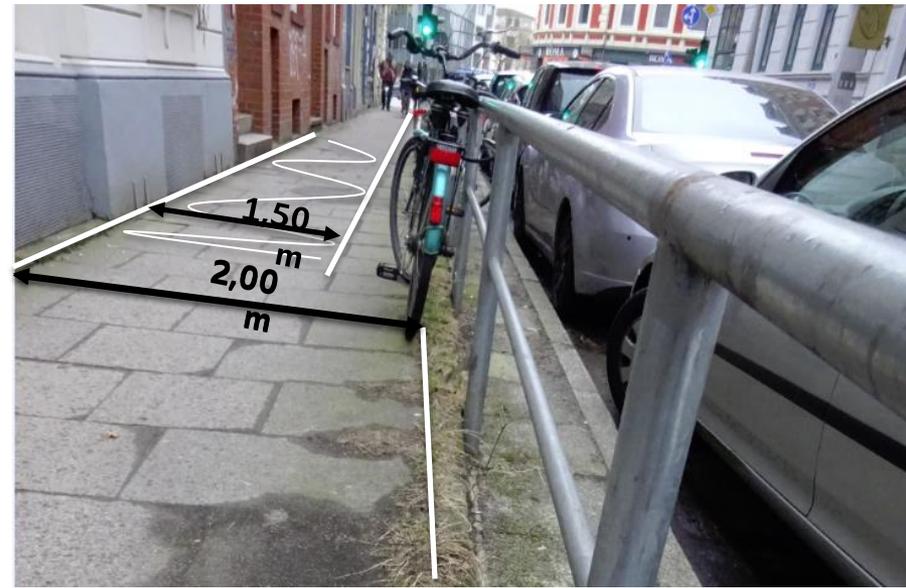


## Schmale Gehwege

- ▶ Einengung der Gehwege durch:
  - ▶ abgestellte Fahrräder
  - ▶ Hecken

## Fahrradparken im Quartier

- ▶ wenige Fahrradbügel
- ▶ Wildparken an Bauschutzbügeln oder Fußgängerschutzgittern

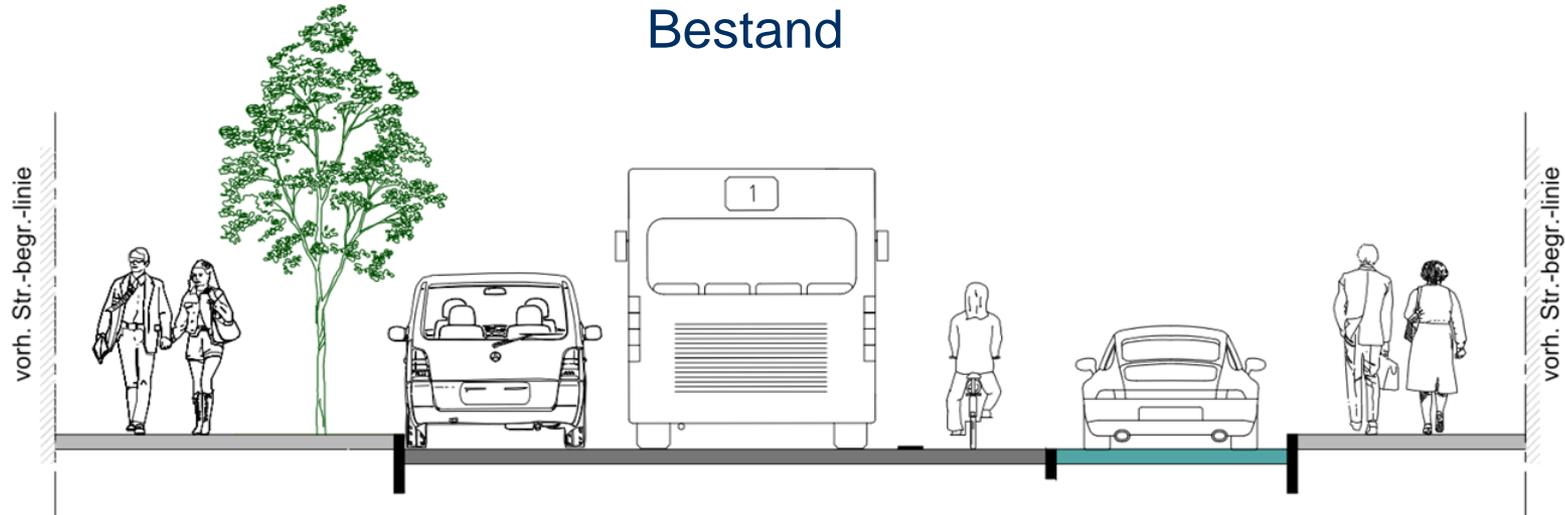


## Falschparker

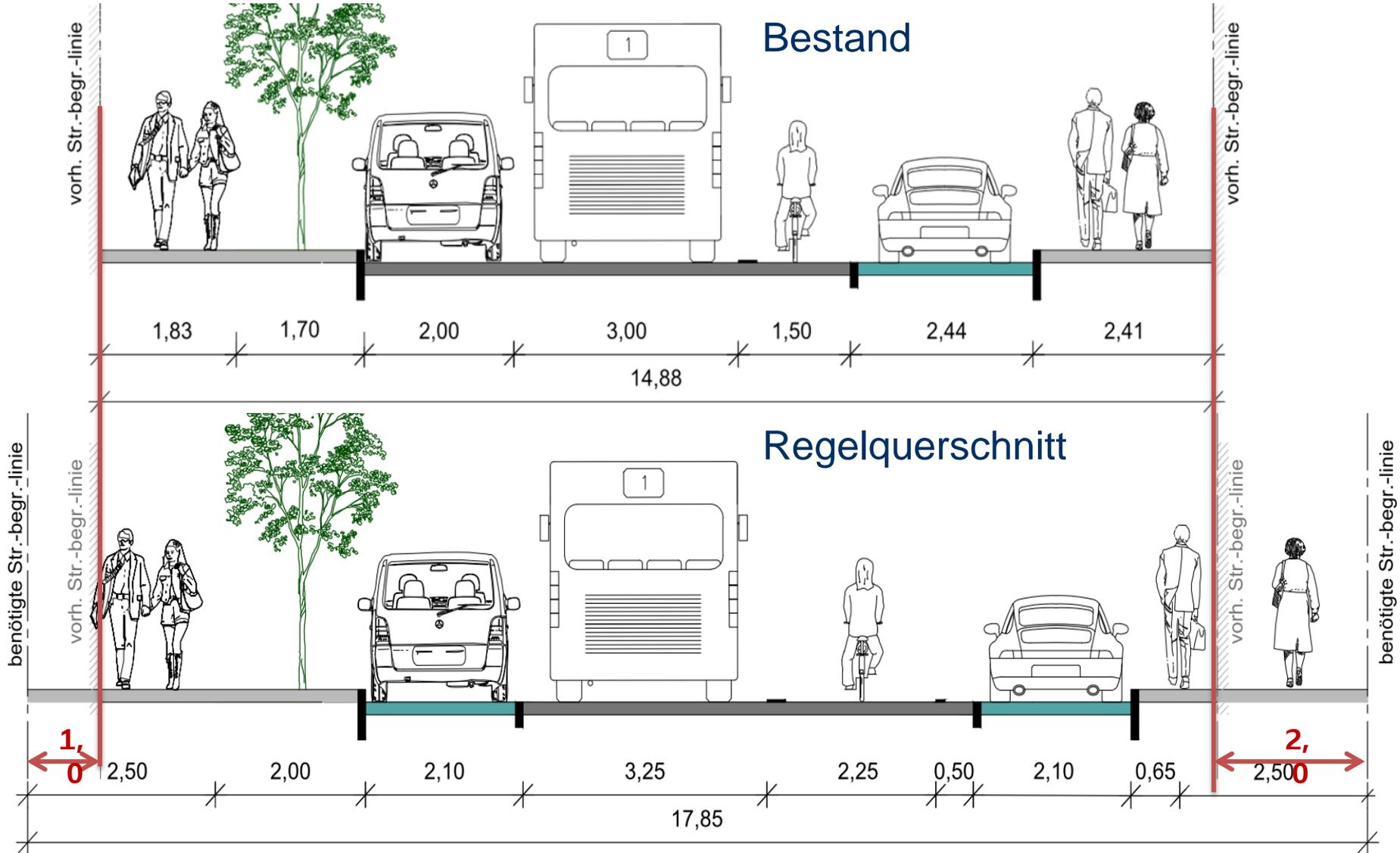
- ▶ Sperrflächen
- ▶ Feuerwehruzufahrten
- ▶ Kreuzungen



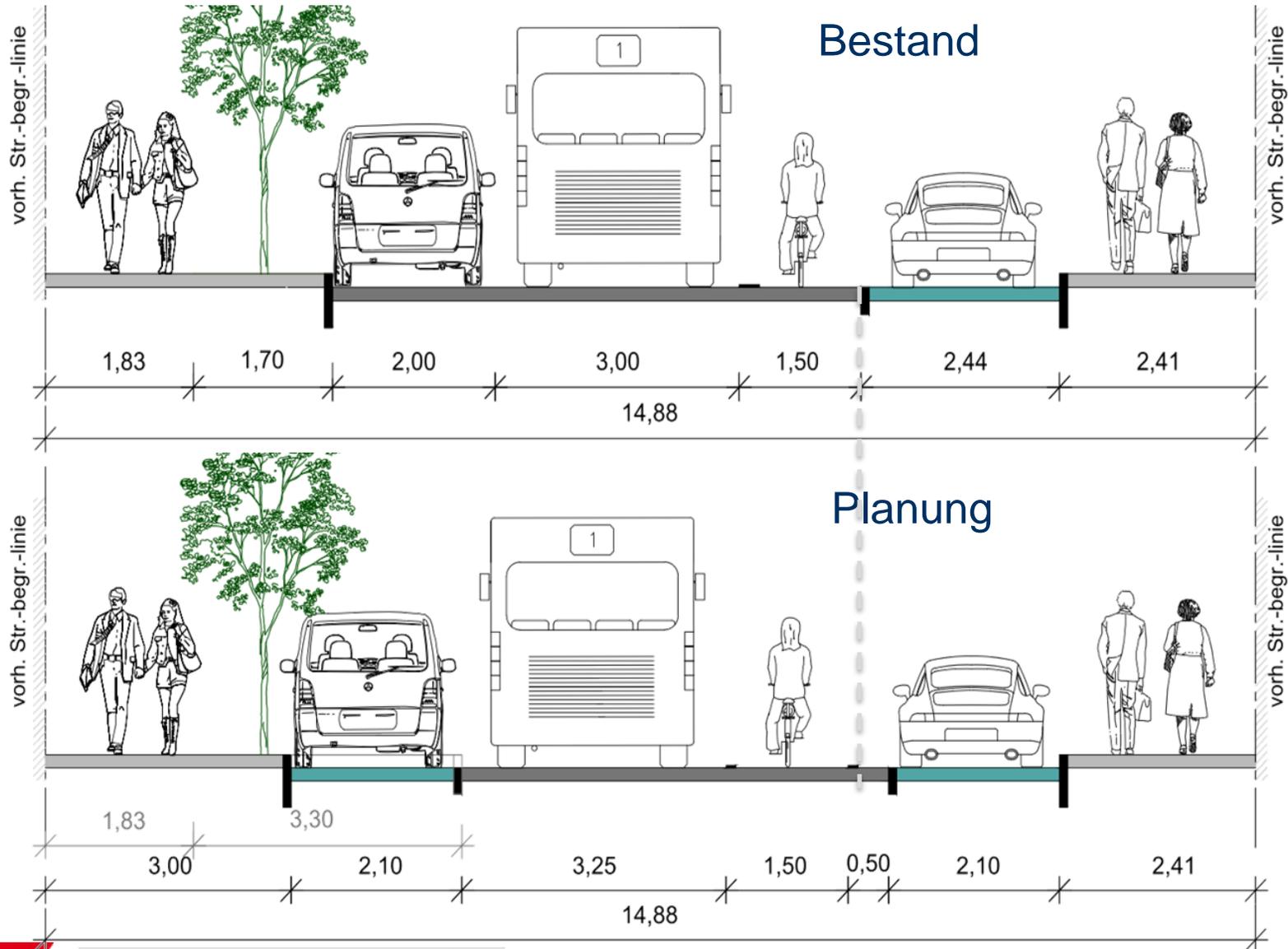
## Bestand



# Straßenquerschnitt Veloroute 1 - Ottensen



# Straßenquerschnitt Veloroute 1 - Ottensen



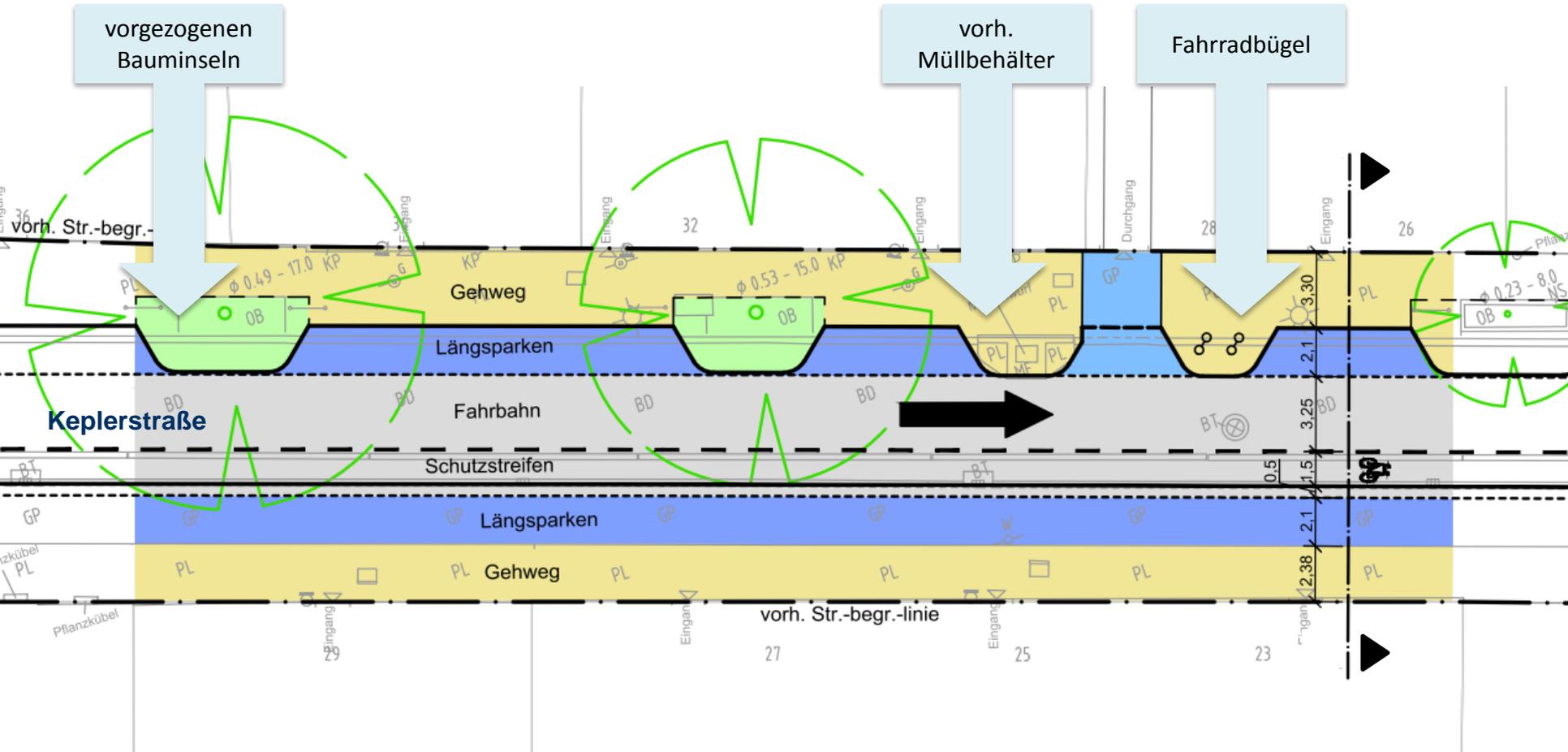
# Entwurfsplanung - Keplerstraße



Übersicht (Quelle: GeoPortal)



# Entwurfsplanung - Keplerstraße



# Entwurfsplanung - Bushaltestelle Große Brunnenstraße

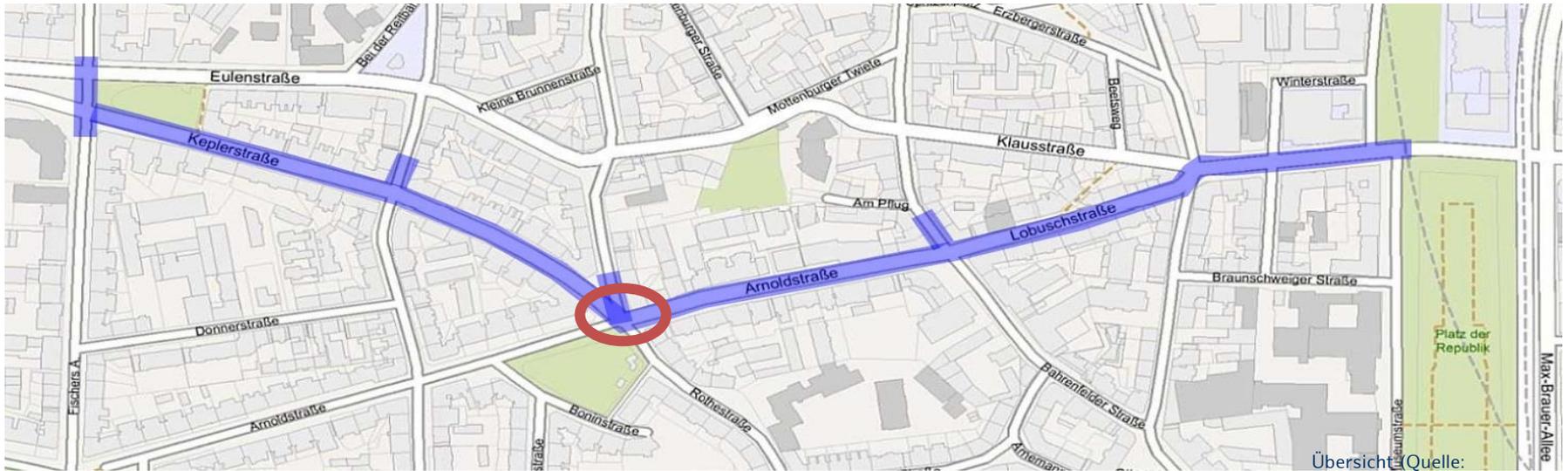


Übersicht (Quelle: GeoPortal)



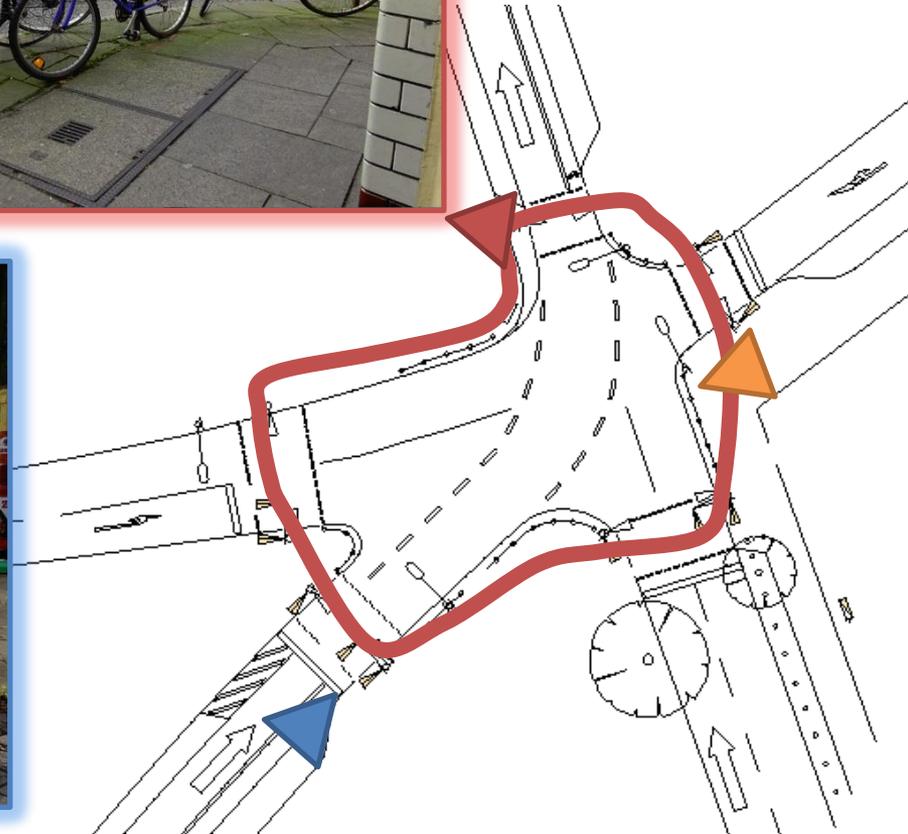


# Entwurfsplanung - Kreuzung Keplerstraße / Arnoldstraße

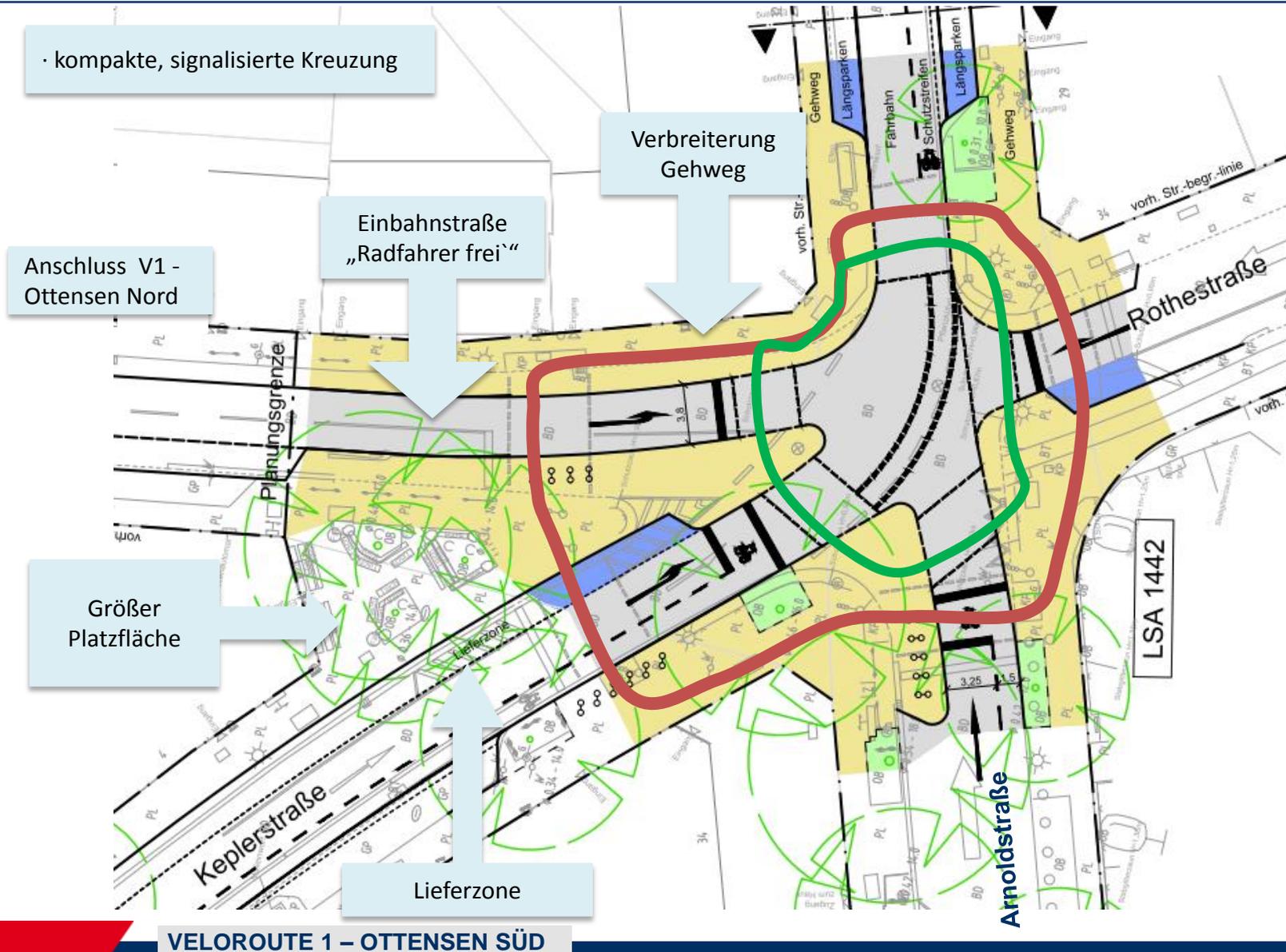


Übersicht (Quelle:  
GeoPortal)

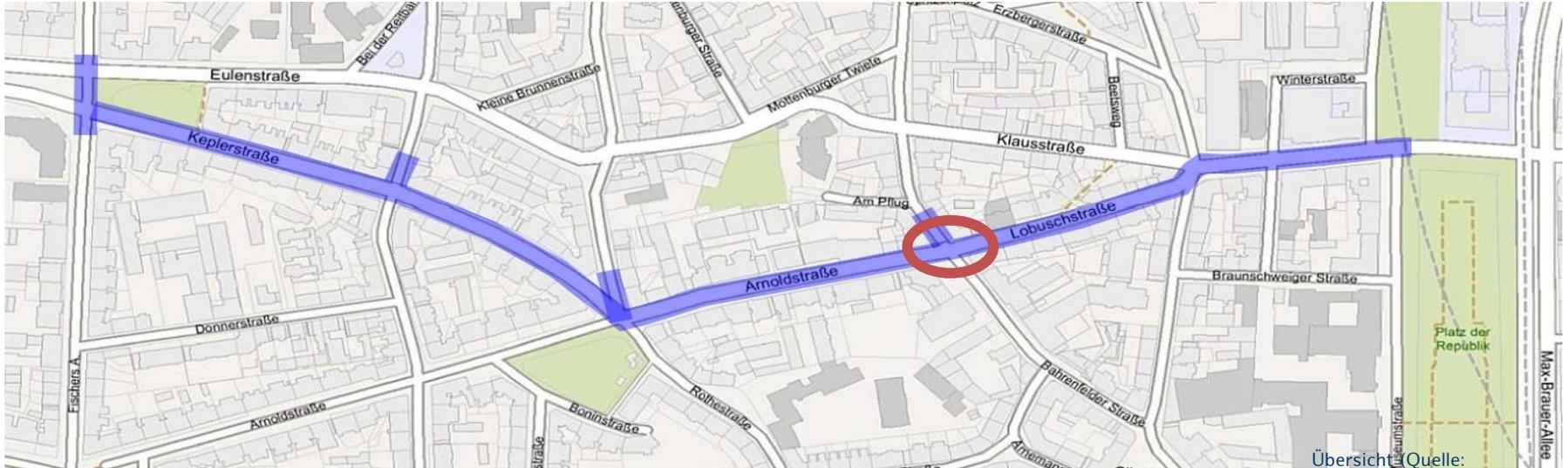
# Entwurfsplanung – Kreuzung Keplerstraße / Arnoldstraße



# Entwurfsplanung – Kreuzung Keplerstraße / Arnoldstraße



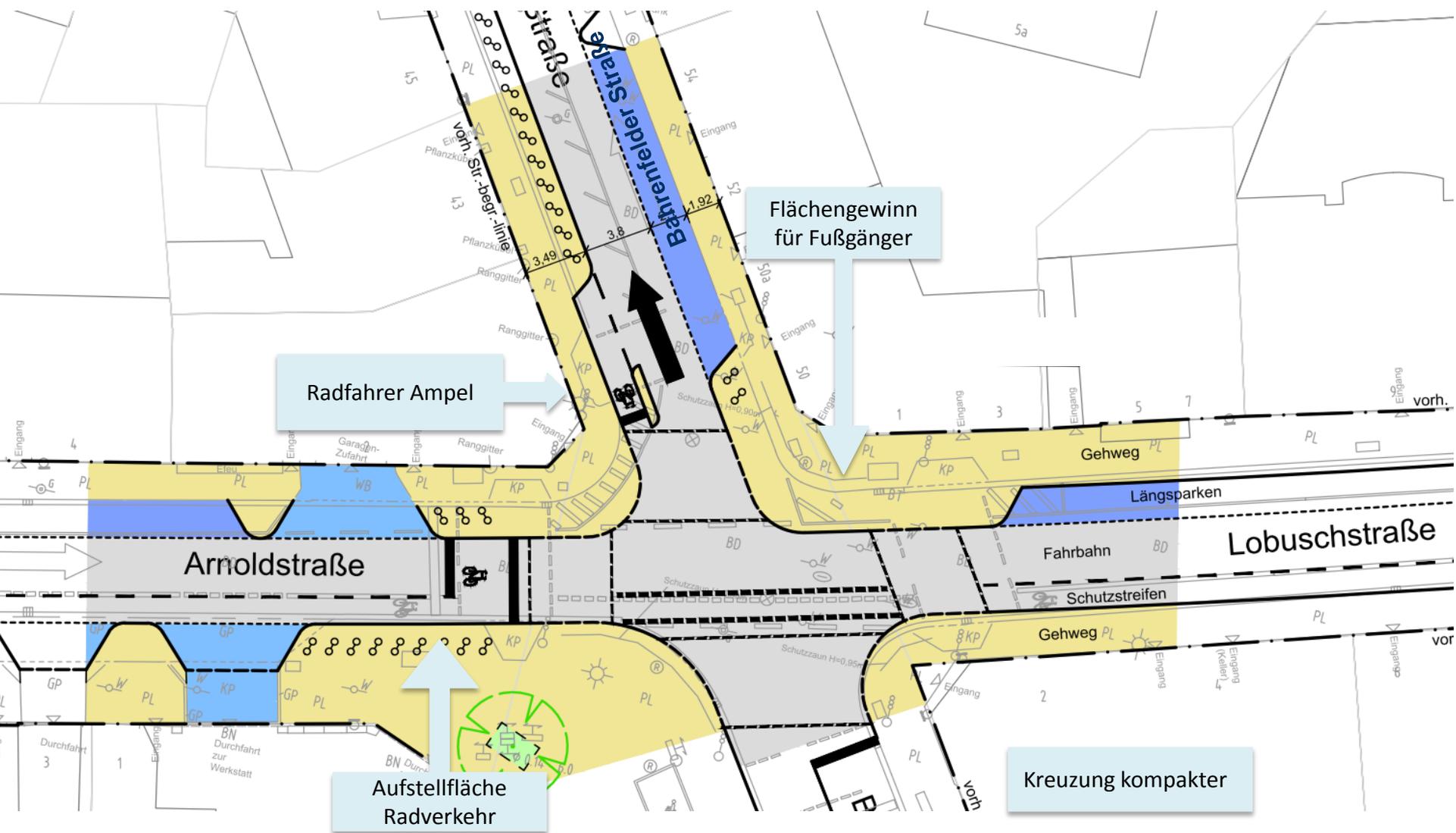
# Entwurfsplanung - Kreuzung Bahrenfelder Straße



Übersicht (Quelle: GeoPortal)



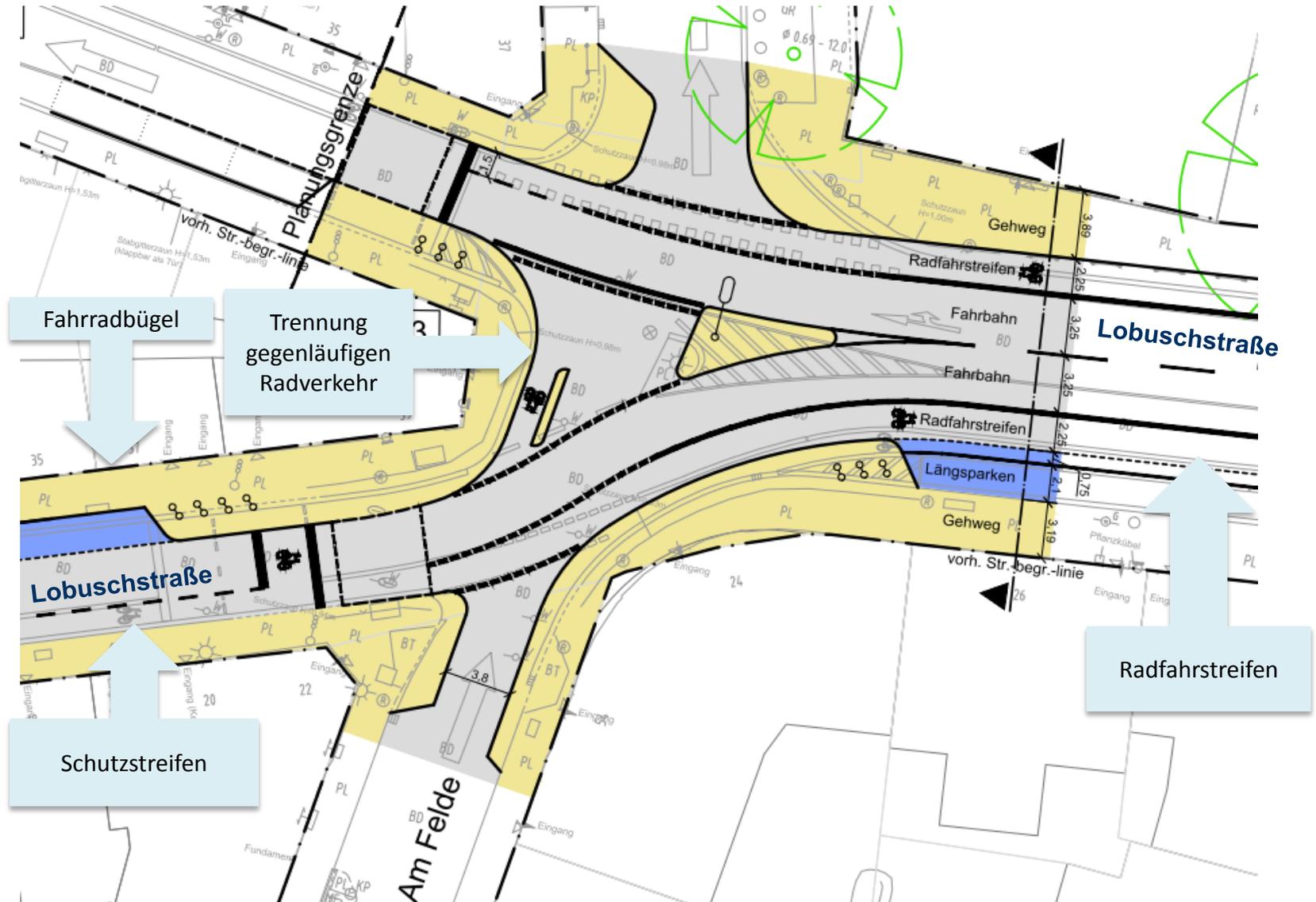
# Entwurfsplanung – Kreuzung Bahrenfelder Straße



# Entwurfsplanung - Kreuzung Lobuschstraße / Klausstraße

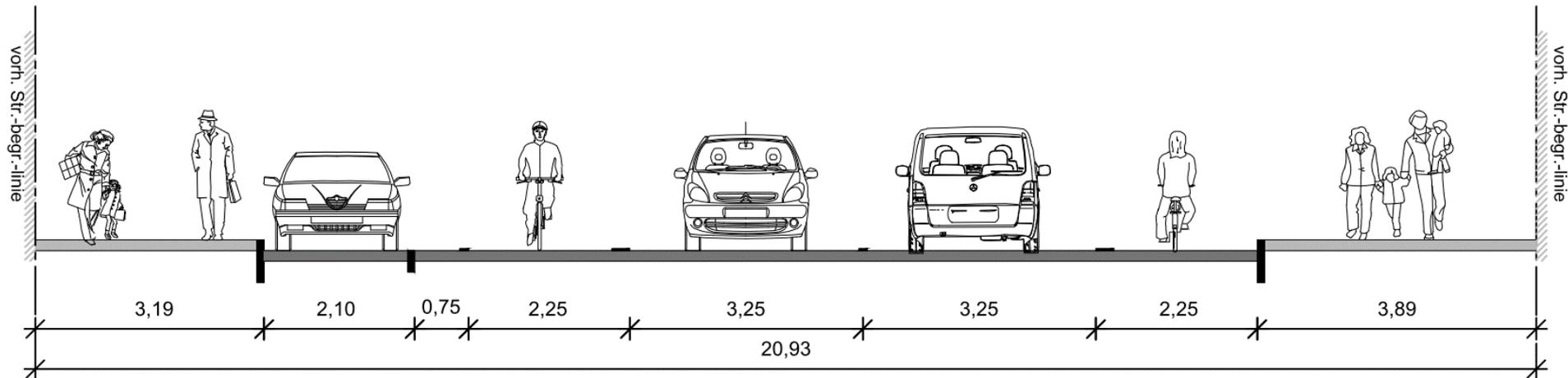


# Entwurfsplanung – Kreuzung Lobuschstraße / Klausstraße



## Lobuschstraße

zwischen Am Felde und Max - Brauer- Allee



## Veloroute 1 – Abschnitt Ottensen Süd

- ▶ Verbesserte Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer,  
durch Aufwertung und Neuordnung des Straßenraumes



Einheitliche Radverkehrsführung



Keine Baumfällung



Reduzierung der vorhandenen Parkplätze um 15 %



zusätzliche Fahrradanhänger



Verbreiterung der Gehwege – Barrierefreiheit

- ▶ Einhaltung der Regelmaße



**VIELEN DANK FÜR**

**IHRE AUFMERKSAMKEIT**

Dipl. Ing. [redacted] Windhorst



**SCHMECK · JUNKER**  
Ingenieurgesellschaft mbH

03.05.2018

