



## Ausbau der Veloroute 1 Abschnitt Reventlowstraße

### Dokumentation

September 2018, steg Hamburg im Auftrag des Bezirksamts Altona



Freie und Hansestadt Hamburg  
Bezirksamt Altona

## Inhalt

1. Hintergrund
2. Informationsveranstaltung
3. Ausblick

Anlage: Präsentationen der Informationsveranstaltung mit Entwurfsplänen sowie Ergebnisse der Radverkehrszählung

## 1. Hintergrund

Im Hamburger „Bündnis für Radverkehr“ wurde beschlossen bis zum Jahr 2020 alle Velorouten in Hamburg so auszubauen, 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, weshalb einzelne Abschnitte ausgebaut und Lückenschlüsse zu guten Radwegeverbindungen vorgenommen werden.

In 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 Kfz, mit dem ÖPNV) betrachtet und abgewogen.

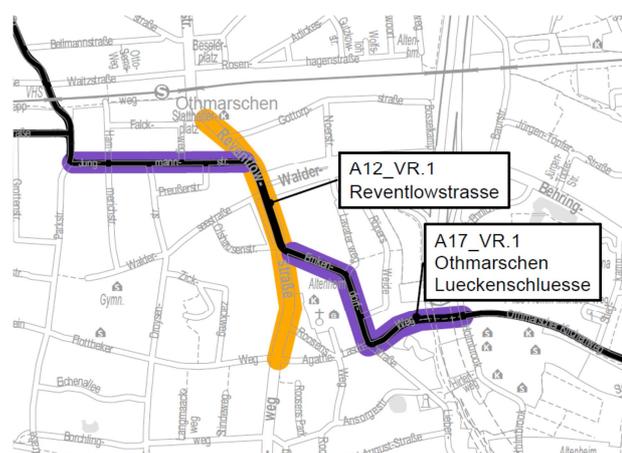
Das Planungsverfahren soll Anwohnerinnen und Anwohner sowie Interessierte einbeziehen und informieren.

### Abschnitt Reventlowstraße

Der Abschnitt A12 verläuft auf der Reventlowstraße von der Einmündung des Statthalterplatzes bis zur westlichen Einmündung des Flottbeker Wegs.

Um die Anschlüsse an derzeit im Bau befindliche und zukünftig geplante Baumaßnahmen entsprechend zu gestalten, ist der Planungsraum (gelbe Markierung) größer als der Abschnitt, auf dem die Veloroute verläuft (schwarze Linie).

Beim durch eine gewisse räumliche Enge, eine hohe Verkehrsfrequenz und den alten Baumbestand geprägten Straßenzug in Othmarschen soll durch eine Überarbeitung der Straßenraumaufteilung möglichst viel Fläche für die sichere Abwick-



lung von Fuß- und Radfahrerverkehr gewonnen werden. U. a. werden die bestehenden Radfahrstreifen umgebaut, mit einem größtenteils durchgehenden Schutzstreifen für den Radverkehr auf der Fahrbahn ergänzt, Querungsmöglichkeiten für linksabbiegende Radfahrerende eingerichtet sowie die Knotenpunkte der Reventlowstraße in diesem Planungsabschnitt u.a. mithilfe eines sogenannten kleinen Kreisverkehrs übersichtlicher gestaltet.

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

## **2. Informationsveranstaltung**

Für den Abschnitt Reventlowstraße hat das Bezirksamt Altona in einer Informationsveranstaltung am 27. August 2018 (von 19.00 bis 21.00 Uhr in der Hamburger Volkshochschule in Othmarschen) über die geplante Umbaumaßnahme und den Zeitplan der Umsetzung informiert. Hierzu eingeladen waren alle Anwohnenden und Interessierten. An der Veranstaltung nahmen etwa 60 Personen teil.

Nach einer Begrüßung durch Herrn Kropshofer (steg Hamburg) 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 gab der Verkehrsplaner Herr Kühner von Masuch + Olbrisch Ingenieurgesellschaft für das Bauwesen mbH einen Überblick über den Planungsbereich und die wesentlichen Konfliktpotentiale der Reventlowstraße im Bestand. Er stellte die Planungsziele und Randbedingungen vor und erläuterte die wesentlichen Planungsbegriffe und -inhalte im Detail sowie die planerischen Einflussfaktoren im Bestand (Nutzungen, Verkehrsströme, Bilanzen). Auf dieser Basis wurde der geplante Zustand der unterschiedlichen Teilabschnitte vorgestellt.

Die Präsentation der Veranstaltung ist in der Anlage zu finden.

Im zweiten Teil der Informationsveranstaltung hatten die Teilnehmenden die Gelegenheit zu Verständnis- und Rückfragen sowie zu Diskussion und Kommentaren.

Nach den Ausführungen im Plenum gab es zudem die Möglichkeit sich anhand der ausliegenden Planung auszutauschen und Detailfragen zu klären.



## Vorstellung des Entwurfs

Grundsätzlich liegen folgende Grundsätze den Planungen des Vorentwurfs zugrunde:

- Förderung des Radverkehrs (durchgehende Radverkehrsanlagen)
- Erhöhung der Sicherheit, u.a. durch Verbesserung von Sichtbeziehungen und Vermeidung von Begegnungskonflikten
- Erneuerung der Gehwege
- Erhalt des Kfz-Parkraums
- Verringerung der Geschwindigkeit durch eine optische Verschmälerung der Fahrbahn
- Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen
- Barrierefreier Ausbau von Knoten und Einmündungen
- Erhalt des Baumbestands
- Erhalt des bestehenden Charakters der Straße

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

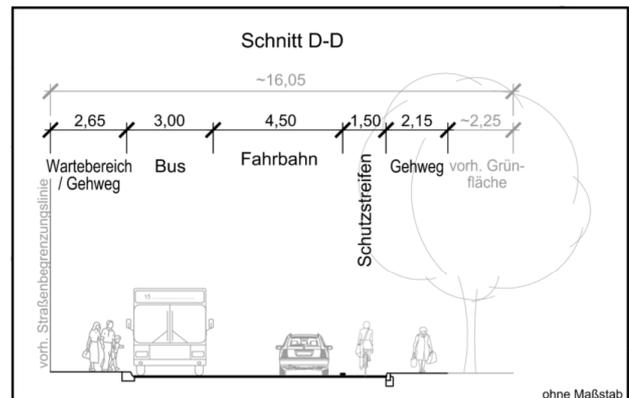
Die Präsentation mit den Entwurfsplänen ist in der Anlage beigefügt.

## Fahrbahn bzw. Straßenquerschnitt

Mit dem Umbau soll auf der Reventlowstraße grundsätzlich ein Straßenquerschnitt umgesetzt werden, der mit Fahrbahn, Radwegführungen (unterschiedlich je Abschnitt), Parkständen, Gehweg und Straßenbegleitgrün ausgestattet ist. So ergeben sich folgende beispielhafte Straßenraumquerschnitte für unterschiedliche Planungsbereiche, die sich in ihrer Gestaltung den örtlichen Gegebenheiten anpassen und eine jeweils angepasste Gestaltung der Radwegführung aufweisen.

### Planungsbereich Klein Flottbeker Weg:

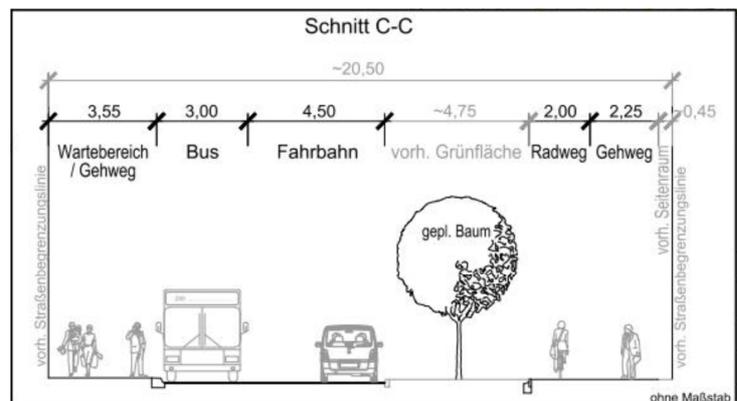
Der im Bereich der Bushaltestelle erstellte Querschnitt zeigt beidseitige 1,50 m breite, auf der Fahrbahn angelegte Fahrradschutzstreifen, die im Bereich der Bushaltestelle durch eine Zick-Zack-Linie ersetzt werden. Vor und hinter der Haltestelle wird der Schutzstreifen markiert und planmäßig durch den ein- bzw. ausfahrenden Bus überfahren.



### Planungsbereich Reventlowstraße im Bereich Roosens Weg:

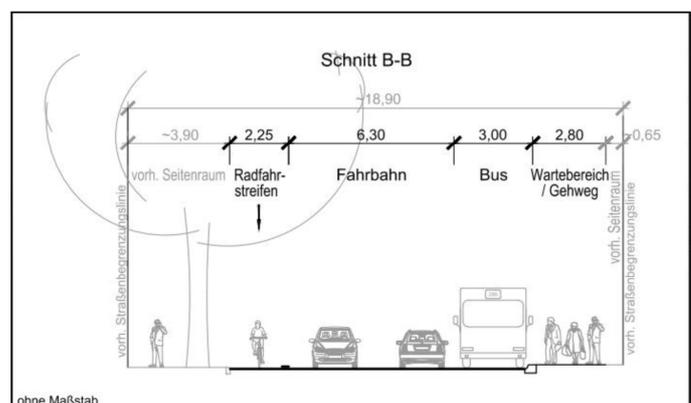
Der im Bereich der Bushaltestelle erstellte Querschnitt zeigt einen 1,50 m breiten Fahrradschutzstreifen auf der westlichen Seite der Reventlowstraße (im Bereich der Bushaltestelle wie o.g).

Auf der östlichen Seite der Reventlowstraße gibt es einen 2,00 m breiten Radweg, der neben dem Gehweg und durch eine langgezogene Grünfläche von der Straße separiert, verläuft.



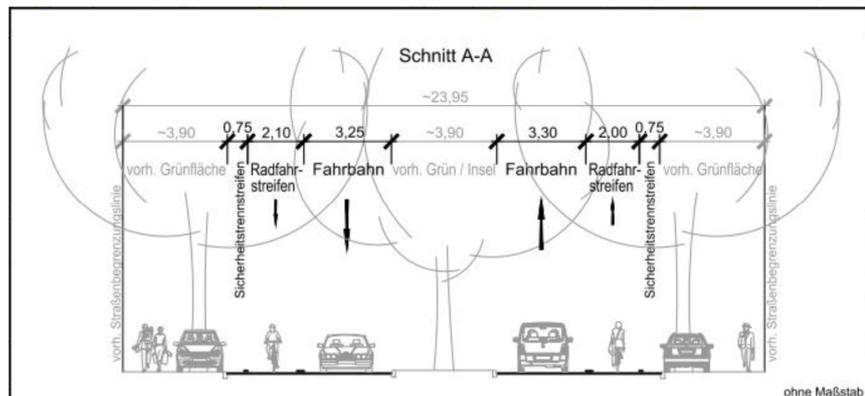
### Planungsbereich Reventlowstraße zwischen Waldersee- und Emkendorfstraße:

Der Querschnitt im Bereich der Bushaltestelle zeigt einen 1,50 m breiten Fahrradschutzstreifen auf der westlichen Seite der Reventlowstraße, der im Bereich der Bushaltestelle durch eine Zick-Zack-Linie ersetzt wird. Vor und hinter der Haltestelle wird der Schutzstreifen markiert und planmäßig durch den ein- bzw. ausfahrenden Bus überfahren. Auf der östlichen Seite gibt es einen 2,25 m breiten Radfahrstreifen, der mit einer Breitstrichmarkierung gekennzeichnet auf der Fahrbahn verläuft.



### Planungsbereich Reventlowstraße zwischen Gottorp- und Jungmannstraße:

Der Querschnitt zeigt die mit der vorhandenen Grüninsel voneinander getrennten Fahrbahnen, auf denen ein 2,00 m bzw. 2,10 m breiter Radfahrstreifen verläuft. Dieser ist mit einem 0,75 m breiten Sicherheitsstreifen von auf dem Grünstreifen parkenden Pkw und den angrenzenden Gehwegen getrennt.



Grundsätzlich werden der Fahrbahnbelag und auch die Gehwege im Zuge des Umbaus erneuert.

### Radverkehr

Im gesamten Abschnitt wird die Einrichtung einer durchgehenden Radwegeführung geplant. Diese basiert auf den Ergebnissen einer Radverkehrszählung, die zur Einsicht den Unterlagen im Anhang beigefügt ist. Wie bereits anhand der Querschnitte erläutert, sind sowohl Radwege also auch Radfahrstreifen und Schutzstreifen vorgesehen. Auch im Bereich der geplanten Kreisverkehrsanlage an der Kreuzung der Reventlowstraße mit der Walderseestraße wird der Radverkehr über von der Fahrbahn getrennte Radwege um den neuen Kreisverkehr geführt. Es werden hier keine Schutzstreifen eingerichtet, da sie in Kreisverkehren grundsätzlich unzulässig sind.



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 Breitstrichlinie gekennzeichnet ist und auf dem Autos weder fahren noch halten oder parken dürfen, wird ein Schutzstreifen durch eine gestrichelte Linie markiert. Er beinhaltet auch einen zusätzlichen (nicht markierten) Sicherheitsabstand von 0,5 m zu längsparallelen Pkw. Der Schutzstreifen kann im Fall der Reventlowstraße bei Bedarf im Begegnungsfall von PKW mit LKW oder Bussen überfahren werden und auch das Halten auf einem Schutzstreifen ist erlaubt. Das Parken ist auf einem Schutzstreifen untersagt.

Im Veloroutenabschnitt Reventlowstraße sieht die Planung in großen Teilen Schutzstreifen vor, da der Bestandsquerschnitt der Straßen die Einrichtung eines (breiteren) Radfahrstreifens nicht zulässt. Damit können Parkplätze sowie zahlreiche Bäume erhalten werden.



Bei den Teilnehmenden der Informationsveranstaltung ergibt sich ein unterschiedliches Meinungsbild zum Thema Schutzstreifen. Diese werden teilweise positiv, teilweise negativ bewertet.

Ein Hauptkritikpunkt stellt die Einrichtung eines Schutzstreifens im südlichen Teil der Reventlowstraße zwischen der Emkendorfstraße und Roosens Weg dar, deren Geschwindigkeitsbegrenzung nach Schilderung einiger Teilnehmender vor allem nachts deutlich durch Pkw überschritten wird. Der Bitte um die Einrichtung eines Radfahrstreifens oder Radweges steht die Erklärung der Verkehrsplaner gegenüber, dass die Reventlowstraße im Falle einer Lkw-Pkw-Begegnung nicht genügend Spielraum für einen Radfahrstreifen bietet. Würde ein solcher umgesetzt werden, bedeutet dies die Fällung von erheblichem Baumbestand.

Den Wunsch der Teilnehmenden, die Schutzstreifen zur Erhöhung der Wahrnehmbarkeit und Beachtung mit deutlichen Fahrradsymbolen auf dem Bodenbelag auszustatten, nimmt das Bezirksamt für die Ausarbeitung der Planung zur Prüfung mit.

Ein Vorschlag seitens der Teilnehmenden sieht die Einrichtung einer kleinen Kreisverkehrsanlage an der Kreuzung der Reventlowstraße mit der Emkendorfstraße zur Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten vor. Besonders in Hauptverkehrszeiten käme es an diesem Punkt zu einer Häufung von Begegnungen des Radverkehrs mit zügig fahrenden Pkw. Diese Option ist im Vorfeld durch das Bezirksamt Altona und die Verkehrsplaner geprüft worden. Sowohl die Prinzipien des auch hier umzusetzenden Busbeschleunigungsprogramms als auch die Polizei- und Verkehrsbetriebe sehen an dieser Stelle keine Möglichkeit für eine Kreisverkehrsanlage.

Die Teilnehmenden der Infoveranstaltung merken außerdem an, dass die vorliegende Planung zwar eine Linksabbiegerspur für den Radverkehr von der Reventlowstraße in die Emkendorfstraße vorsieht, diese in der Praxis jedoch zu Konflikten mit dem Pkw-Verkehr führen könnte. Das Bezirksamt nimmt diese Anmerkung zur Prüfung mit.

## **Gehwege und Fußgängerverkehr**

Im Zuge der Umbaumaßnahmen werden die Gehwege in der Regel zu einer Breite von 2,00 m ausgebaut. Dies wird aufgrund von begrenztem Raum nicht überall möglich sein, an anderen Stellen können aber auch größere Breiten realisiert werden. Im Bereich des Kreisverkehrs liegt die geplante Gehwegbreite überall deutlich über 2,0 m. Lediglich vor Hausnr. 38 und 40 kann auf Grund der vorhandenen Bäume eine etwas geringere Breite realisiert werden (circa 1,80 m).

Einige Teilnehmende der Informationsveranstaltung betonen die Bedeutung sicherer Überwege, v.a. auch für Schülerinnen und Schüler oder ältere Menschen. Es wird kommentiert, dass der Kreisverkehr mit weiteren Fußgängerüberwegen ausgestattet werden sollte. Seitens des Bezirksamts wird das Thema der Querungen in der Plankonkretisierung geprüft.

Zudem werden baulich die Gehwegflächen in den meisten Bereichen des Kreisverkehrs vergrößert, die Querungsdistanzen verkürzt und so vor allem Fußgängerinnen und Fußgängern ein sicherer Übergang ermöglicht. Dies wird besonders im Bereich der neuen Kreisverkehrsanlage deutlich.

## Kreisverkehrsanlage

Die Kreisverkehrsanlage im Bereich der Kreuzung der Reventlowstraße zur Walderseestraße wird in Form eines sogenannten „kleinen Kreisverkehrs“ geplant und ersetzt die bisherigen Lichtsignalanlagen an allen Straßenmündungen.

Der Kreisverkehr umfasst einen Durchmesser von ungefähr 40 Metern, welcher sich aus der Rücksichtnahme auf den vorherrschenden alten Baumbestand ergibt, und wird von zwei Ausfahrten in Richtung Reventlowstraße sowie drei Ausfahrten in Richtung Walderseestraße geformt.

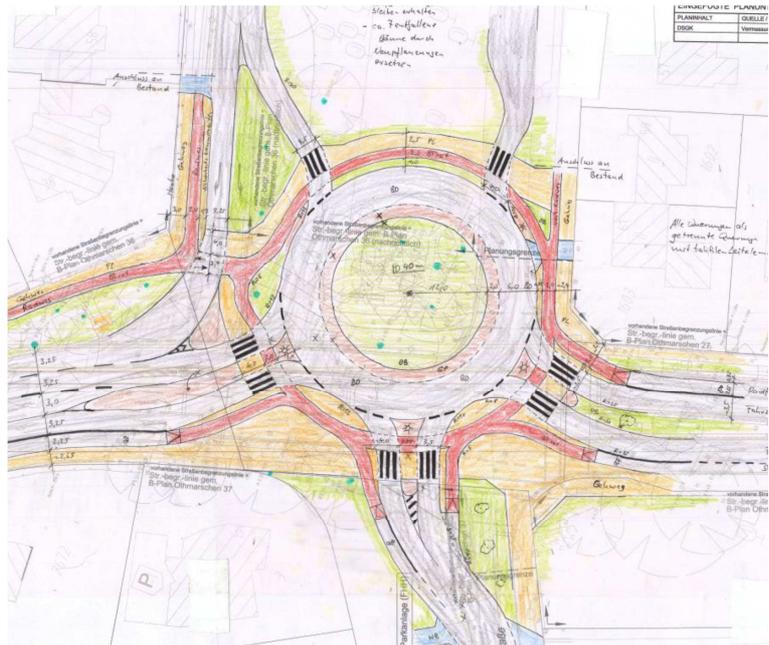
Durch die Planung einer Kreisverkehrsanlage kann gegenüber anderen Planungen (Erhalt und Umbau der Kreuzung) ein Maximum an Bäumen erhalten werden, sodass sie als Vorzugsplanung gilt.

Des Weiteren trägt sie zur Optimierung des Verkehrsflusses aller Verkehrsteilnehmer und zur sicheren Abwicklung des Fuß- und Radverkehrs bei. Aus diesem Grund sieht die Planung Aufleitung der Radfahrstreifen auf Radwege in den Seitenräumen vor. Es entstehen so vor allem für den Radverkehr bessere und sicherere Abbiegebeziehungen, die ohne Aufstellflächen auskommen. Alle Zu- und Ausfahrten werden mit Fußgängerüberwegen (FGÜ) („Zebrastrifen“) ausgestattet, die vor allem den Schülerinnen und Schülern einen sicheren Überweg ermöglichen.

Eine Besonderheit der geplanten Kreisverkehrsanlage ist die Einrichtung eines sogenannten „Bypasses“ an der nordöstlichen Zufahrt der Walderseestraße. So kann der Kreisverkehr von einem Teil der ermittelten Verkehrslast von 17.000 Kfz/Tag entlastet werden und somit leistungsfähig sein.

Nach einer Prüfung der Vorzugsplanung mit entsprechenden Behörden wird - die bisherige Berechnung ergänzend - eine Simulation durch M+O durchgeführt, die der Prüfung der tatsächlichen Leistungsfähigkeit der Kreisverkehrsanlage in unterschiedlichen Szenarien dient. Es wird geprüft, ob am Knoten Walderseestraße/ A7 Verkehrszahlen vorliegen, die in der Simulation verwendet werden können.

Eine vergleichbar gestaltete, jedoch deutlich kleiner ausfallende Kreisverkehrsanlage befindet sich an der Kreuzung der Bernadottestraße und der Liebermannstraße.



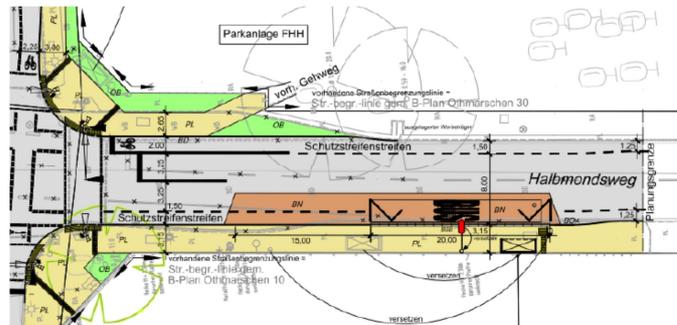
## Ruhender Verkehr

Der ruhende Kfz-Verkehr wird entlang der Reventlowstraße grundsätzlich nicht umgeplant, jedoch entfallen 14 (von bisherigen 44) Parkstände für Pkw im öffentlichen Straßenraum zugunsten der Neuordnung des Verkehrsraumes. Insbesondere führen die Verlegung von Bushaltstellen sowie die Einrichtung von Aufstellbereichen für den Radverkehr zur Reduktion von Parkständen. Dabei handelt es sich zum größten Teil um Parkplätze im Seitenraum.

## Bushaltestelle

Im Abschnitt Reventlowstraße sind leichte Anpassungen an den vorhandenen Bushaltestellen geplant. Grundsätzlich ist dabei die Einrichtung von Haltestellen am Fahrbahnrand das Ziel, um zur Konfliktvermeidung von haltenden Bussen und anderen Verkehrsteilnehmenden beizutragen. Dies lässt sich jedoch häufig aufgrund von mangelndem Platz im Verkehrsraum nicht umsetzen.

So wird die Haltestelle am Halbmondsweg mitsamt ihrer Beschilderung und Fahrgastunterstand um circa 20 Meter in Richtung Halbmondsweg verschoben, um eine Verlängerung der Bushaltheiteposition und damit die Anpassung an moderne, längere Fahrzeuge zu ermöglichen. Der Fahrradschutzstreifen, der in den Bereich der Bushaltestelle fällt, wird durch eine Zick-Zack-Linie ersetzt. Vor und hinter der Haltestelle wird der Schutzstreifen markiert und planmäßig durch den ein- bzw. ausfahrenden Bus überfahren.



Die Bushaltestelle am Klein Flottbeker Weg wird ebenso um circa 60 m in Richtung Klein Flottbeker Weg versetzt. Diese Planung ermöglicht die sichere Führung des Fahrradschutzstreifens aus dem Kreuzungsbereich und trägt zur Reduktion des durch die Bushaltestelle bisher produzierten Rückstaus zu.

Die Haltestelle im Halbmondsweg auf der Ostseite wird vor die Einmündung zum Roosens Weg verlegt, die auf den zukünftigen Buslinienführungen der Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH (VHH) basiert. Die Teilnehmenden der Informationsveranstaltung äußern Fragen bezüglich möglicher Veränderungen in der Buslinienführung im Bereich Agathe-Lasch-Weg, Roosens Weg und Reventlowstraße (Buslinie 15). Dazu liegen derzeit keine Informationen vor und die Zuständigkeit ist dafür beim VHH

Der Haltebereich der beiden gegenüberliegenden Haltestellen an der Reventlowstraße wird ebenso verlängert. Der Fahrgastunterstand auf der östlichen Seite der Reventlowstraße wird dabei zugunsten einer Entzerrung des Kreuzungsbereichs leicht versetzt.

Die Busbucht im Agathe-Lasch-Weg wird ca. 20 m nach Osten zwischen die Überfahrten von Hausnr. 31 und 33 verlegt.

Die Haltestellen werden mit besonders belastbaren Betonfahrbahnen ausgestattet, sodass eine langfristige Nutzbarkeit gegeben ist. Zudem werden die Höhen der Busborde an heutige Standards angepasst.

Während der Bauzeit wird mit den VHH eine mögliche Linienführung abgestimmt.

## Baumbestand

Um die beschriebene und in den Plänen dargestellte Planung und die Querschnitte (Fahrbahn – Schutzstreifen/Radfahrestreifen/Radweg – Parkstände – Straßenbegleitgrün - Gehweg) umsetzen zu können, werden vor allem im Bereich der geplanten Kreisverkehrsanlage einzelne Fällungen von Bäumen erforderlich. Die Entfernung von 10 Bäumen steht der Neupflanzung von 14 Bäumen gegenüber, sodass sich ein Plus von vier zusätzlichen Bäumen ergibt. Auf weitere Neupflanzungen wurde zugunsten des Erhalts von Parkständen verzichtet.

Durch die Anlage von Wurzelsuchgräben wird im weiteren Verlauf der Planung geprüft werden, in welchem Maße sich die Baumaßnahmen den Wurzelbereichen des Baumbestandes nähern dürfen.

Der begrünte Mittelstreifen auf der Reventlowstraße bleibt bestehen.

Der Bemerkung der Teilnehmenden, dass zu viel für Vögel wichtiger Wildwuchs auf für die Kreisverkehrsanlage entfallenden Nebenflächen überplant würde, kann das Bezirksamt nur die Schwierigkeiten der Abwägung von Belangen in verkehrsplanerischen Baumaßnahmen entgegenen.

## **Fahrgeschwindigkeit**

In der Informationsveranstaltung wurde von Teilnehmenden die Notwendigkeit einer Geschwindigkeitsbegrenzung, bspw. Tempo 30 oder Tempo 40, der Reventlowstraße im Bereich zwischen der Emkendorfstraße und dem Agathe-Lasch-Weg diskutiert.

Das Bezirksamt Altona prüft die Anregungen im Zuge der Planüberarbeitung, verweist aber auf die reguläre Innerortsgeschwindigkeit von 50 km/h und die Führung einer Metrobuslinie in der Straße.

Zur Drosselung der Pkw-Geschwindigkeit wird in derartigen Planungen vermehrt zu dem Werkzeug der optischen Einengung der Fahrbahn gegriffen. Fahrradschutzstreifen können in diesem Zusammenhang eine große Rolle zur Beeinflussung des Verkehrsverhaltens und somit auch der Geschwindigkeit spielen.

Die von Teilnehmenden angeregte Einrichtung von Blitzanlagen in beide Richtungen ist nicht im Rahmen des Ausbaus der Veloroute möglich, wird jedoch erneut an die zuständigen Stellen weitergegeben.

## **Anschluss an derzeitige Baumaßnahmen**

Alle Anschlussprojekte werden vom Bezirksamt Altona koordiniert. So schließt auch die vorliegende Planung für den Ausbau der Veloroute 1 im Abschnitt Reventlowstraße an die derzeitigen Baumaßnahmen am Statthalterplatz und im Bereich der S-Bahn-Station Othmarschen in detaillierter Absprache aller Planungsbeteiligten an. Der dort geplante durchgehende Radfahrstreifen, der auch unter der Brücke beidseitig verläuft, wird dementsprechend im Abschnitt Reventlowstraße fortgeführt.

Ebenso werden alle Maßnahmen zum Bau und der Erweiterung von Fernwärmeleitungen mit der Planung abgestimmt.

## Austausch im Anschluss an die Informationsveranstaltung

Im Gespräch mit den Planerinnen und Planern wurden Detailfragen geklärt und neben den in der Informationsveranstaltung im Plenum geäußerten Anmerkungen und Fragen u.a. noch folgende Informationen ausgetauscht:

- Bitte um Berücksichtigung des durch den Wegfall von Parkständen bedingten, steigenden Parksuchverkehrs in der Planung
- Prüfung einer Querung für Radfahrende (vom Statthalterplatz kommend) in die Gottorperstraße
- Prüfung ob zwischen der Emkendorfstraße und Roosens Weg Teilaufpflasterungen in der Reventlowstraße vorgesehen werden können (*Anmerkung: Im Verlauf von Straßen mit Tempo 50 ist dies nicht vorgesehen*)



## 3. 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.

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, nach der Koordinierung mit anderen, den Straßenraum betreffenden Maßnahmen mit dem Umbau im Sommer 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 wird auf etwa ein Jahr inklusive der Winterpause geschätzt. Aufgrund der Streckenführung der Buslinien auf der Reventlowstraße ist nicht von einer Vollsperrung auszugehen.

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

**Anlage: Präsentationen der Informationsveranstaltung mit Entwurfsplänen sowie die Ergebnisse der Radverkehrszählung**



# VELOROUTE 1

# REVENTLOWSTRASSE

Infoveranstaltung

27.08.2018

- ▶ Begrüßung
- ▶ Veloroute – Hintergrund und Netz
- ▶ Vorstellung der Planung
- ▶ Fragen

- ▶ Anlass und **Finanzierung** der Maßnahme
- ▶ Bundesfördermittel aus „Kommunalinvestitionsförderungsgesetz (KInvFG)“, Förderprogramm bis Ende 2020 → zeitkritisch

## Veloroutennetz:

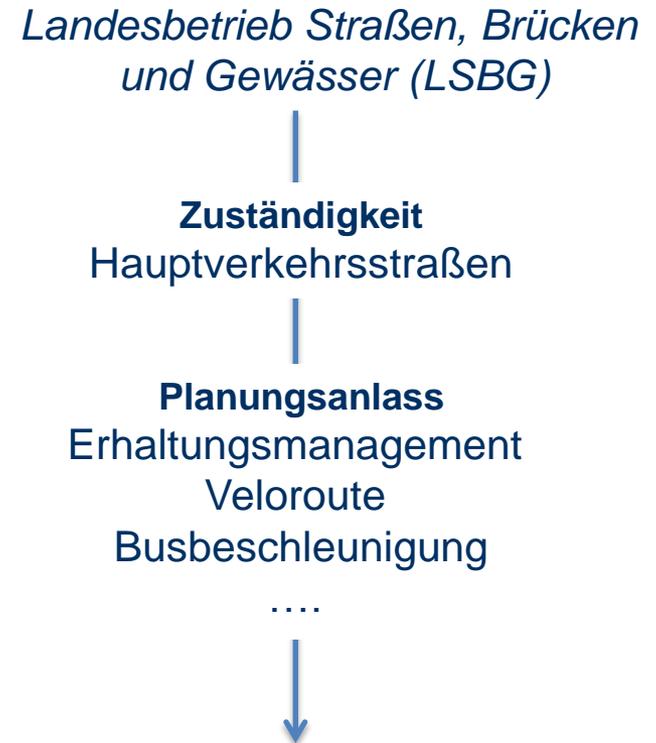
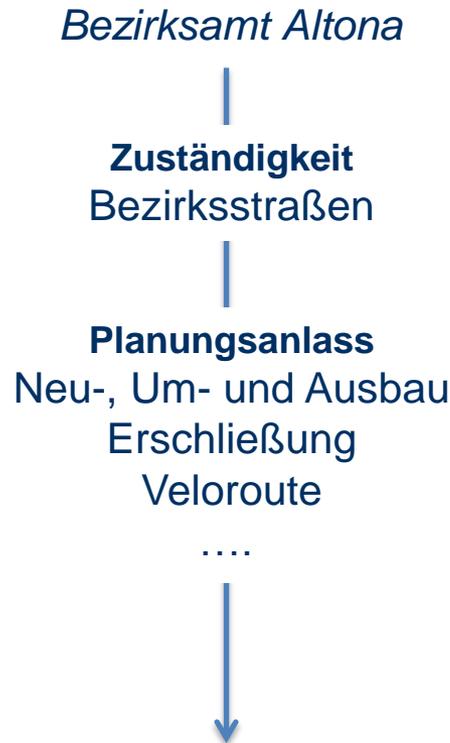
- ▶ Idealnetz geeigneter Strecken für Radverkehr
- ▶ Bezirksübergreifende Verbindungen
- ▶ Erschließung Aufkommensschwerpunkte (Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Schulen)

# Begriff Veloroute

- ▶ „Veloroute“ → Keine Aussage über die bauliche Anlage vor Ort!
- ▶ Planung immer nach örtlichen Gegebenheiten!
- ▶ Grundlage: Aktuelle technische Regelwerke

## Beispiele für Radverkehrsführung





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

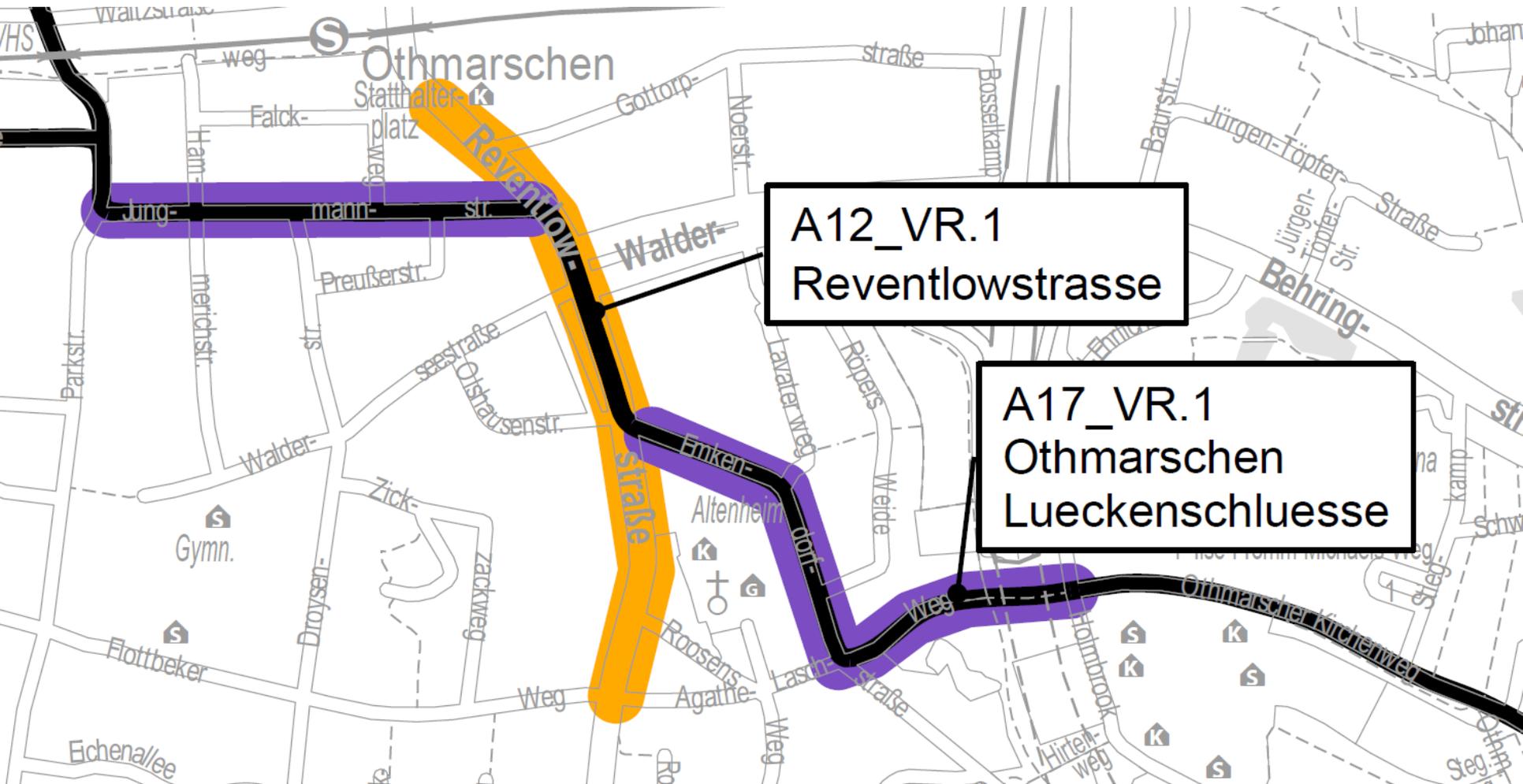
↓

**Ergebnis**









A12\_VR.1  
Reventlowstrasse

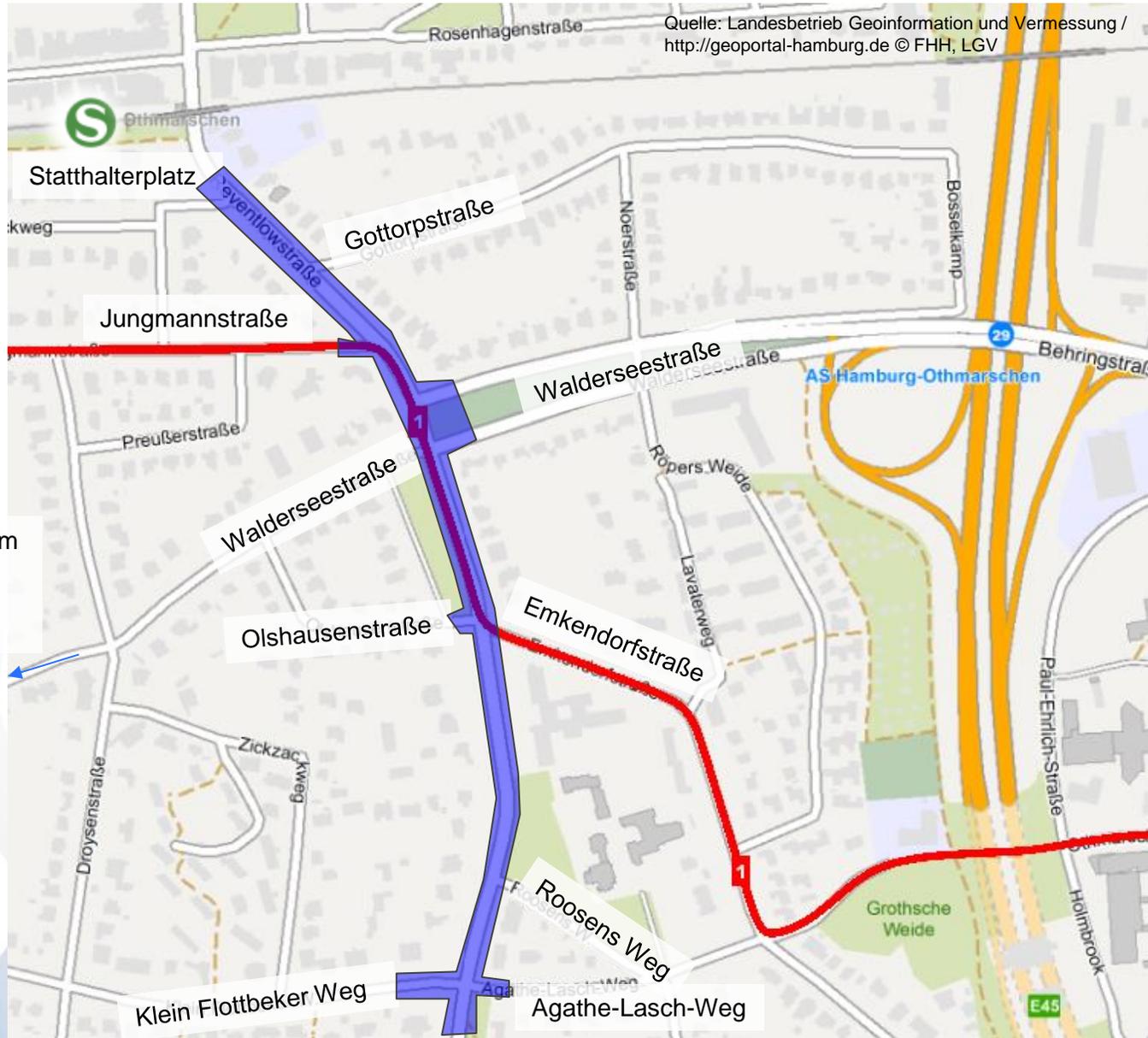
A17\_VR.1  
Othmarschen  
Lueckenschluesse

# Veloroute 1, Abschnitt A12, Reventlowstraße zwischen Statthalterplatz und Klein Flottbeker Weg

Öffentlichkeitsinformation am 27.08.2018



# Lage im Umfeld



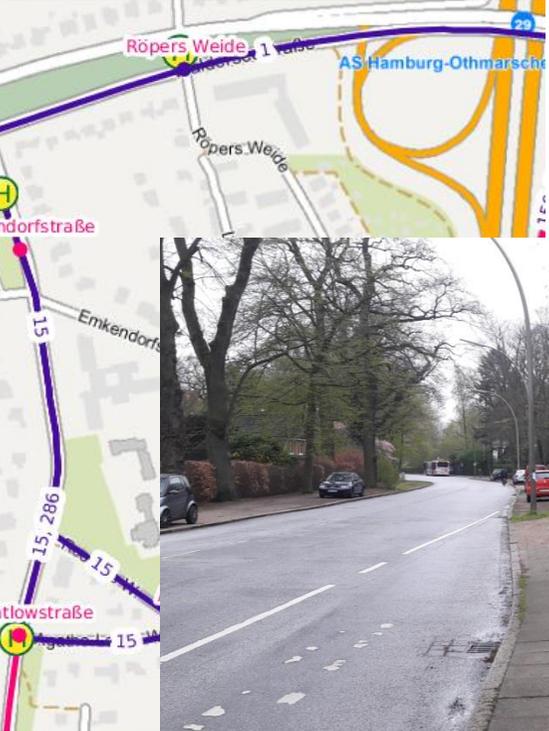
Richtung Gymnasium  
Othmarschen /  
Grundschule Klein  
Flottbeker Weg

# Planungsbereich

- Bezirk Altona, Stadtteil Othmarschen
- Hauptverkehrsstraße zwischen Statthalterplatz und Walderseestraße, Bezirksstraße mit Verbindungsfunktion zw. Walderseestraße und Klein Flottbeker Weg
- Zu überplanende Länge: ca. 800 m
- Veloroute 1 zwischen Jungmannstraße und Emkendorfstraße
- Verkehrsbelastung Reventlowstraße (2018) in Höhe
  - Walderseestraße Süd: ca. 10.700 Kfz/13h (4,5 % Anteil SV)
  - Klein Flottbeker Weg: ca. 8.800 Kfz/13h (4,1 % Anteil SV)
- Verkehrsunfalldaten: Keine Unfallhäufungsstellen im Planungsbereich, Knoten Reventlowstraße – Walderseestraße Richtung Süden auffällig (18 Unfälle im Längsverkehr)

## Planungsbereich

- Angrenzende Bebauung: Überwiegend Wohngebiet mit Einfamilienhäusern, westl. gelegene Schulen (Grundschule und Gymnasium) und Kirchengelände mit Kita und Altenwohnheim
- Die Flurstücke 5, 6, und 2672 (Jungmannstraße 1-5), 2173 (Roosens Weg 28) und 62+63 (Reventlowstraße 5) sind schützenswerte Baudenkmäler/Ensembles
- Umfangreicher Baumbestand
- Landschaftsschutzgebiet „Altona-Südwest, Ottensen, Othmarschen, Klein Flottbek, Nienstedten, Dockenhuden, Blankenese, Rissen“ grenzt zwischen Emkendorfstraße und Roosens Weg an



- Buslinien 15 und 286: Bushaltestellen „Emkendorfstraße“ und „Reventlowstraße“
- Buslinie 1 durchfährt nördlichen Planungsabschnitt
- Taktverdichtung geplant
- Busbeschleunigung

Quelle: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung / <http://geoportal-hamburg.de> © FHH, LGV

# Ruhender Verkehr (Parken)



- Parken auf Gehwegen ist zugelassen (Reventlowstraße, Klein Flottbeker Weg und Agathe-Lasch-Weg)
- 2 Längsparkstände im Klein Flottbeker Weg vor Hs. Nr. 3/3a



# Straßenbäume



- Gesamt:  
ca. 160 Bäume
- Überwiegend guter,  
vitaler Baumzustand
- Linienhaftes Biotop:  
Baumbestand zw.  
Walderseestraße und  
Klein Flottbeker Weg
- Erkundungen mittels  
Wurzelsuchgräben  
werden noch durch-  
geführt

# Vorhandene Radverkehrsanlagen



- Beidseitige Radfahrstreifen zwischen Statthalterplatz und Jungmannstraße (ca. 1,75- 1,85 m breit, kein Sicherheitstrennstreifen)
- benutzungspflichtige Radwege zwischen Jungmannstraße und Walderseestraße
- Gehweg + „Radfahrer frei“ im Agathe-Lasch-Weg und Klein Flottbeker Weg



# Planungsziele

- Ausbau der Veloroute 1 mit einheitlicher Radverkehrsführung, Berücksichtigung der abknickenden Veloroute in die Jungmannstraße und Emkendorfstraße
- Erstmals Radverkehrsanlagen einrichten bzw. vorhandene nach aktuellem Regelwerk ausbauen.
- Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger erhöhen (im Sichtfeld des Kfz-Verkehr, Trennung Radfahrer vom Fußgängerverkehr)
- Gehwege erneuern
- Möglichst viele, am Besten alle Bäume erhalten
- Parkstände erhalten
- Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen (mindestens 2,5 m breite Wartefläche, taktile Bodenindikatoren)
- Barrierefreier Ausbau der Knoten und Einmündungen

# Mögliche Radverkehrsführungen

- Gemeinsamer Geh- und Radweg
- Radweg
- Radfahrstreifen
- Schutzstreifen
- Mischverkehr: Radfahrer mit Kfz auf der Fahrbahn



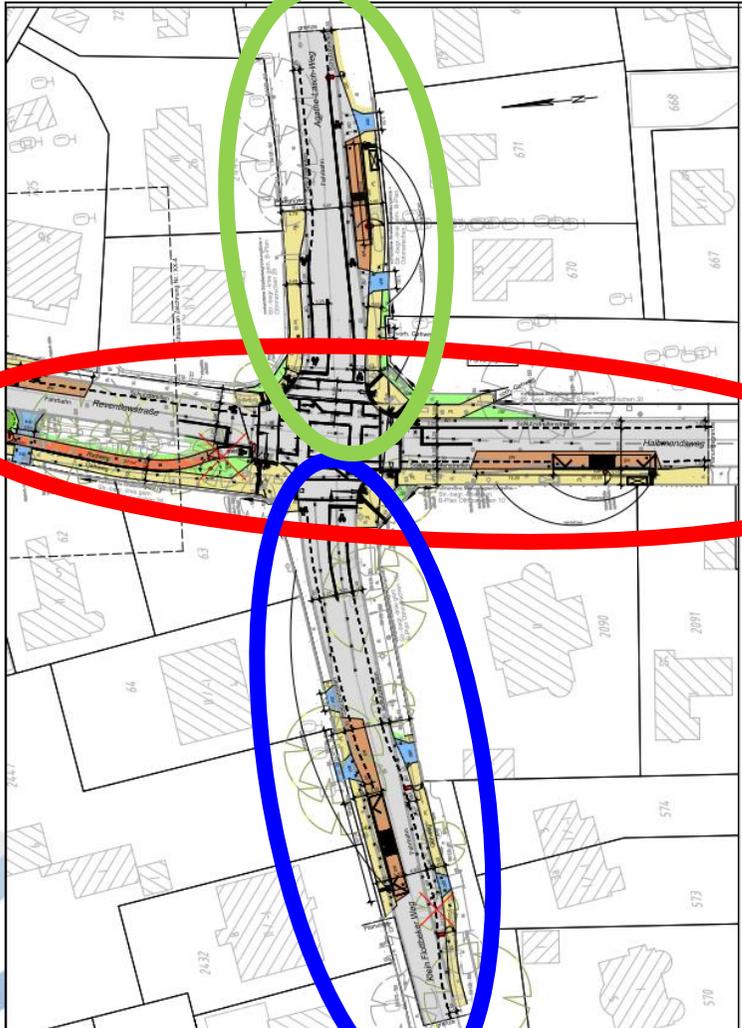
Beispiel Schutzstreifen



Beispiel Radfahrstreifen

# Planungsabschnitt 5 – Knoten Klein Flottbeker Weg/ Agathe-Lasch-Weg

- 21 Straßenbäume, 2 entfallende Bäume , 1 Neupflanzung
- 11 Parkstände (Längsparkstand und Parken auf Gehwegen) entfallen

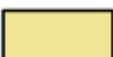
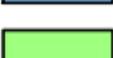
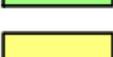


Folie 13

Folie 12

Folie 14

## Legende

	Fahrbahn (Asphalt)
	Busverkehrsflächen (Straßenbeton)
	Gehweg (Betonplatten 50/50/7 cm, grau)
	Sicherheitsstreifen/Überhangstreifen (Betonsteinpflaster)
	Gehweg (Pflasterverbände/Großpflasterbereiche)
	Radweg (Betonsteinpflaster 25/25/7 cm, rot)
	Bodenindikatoren (Rippenplatten/Noppenplatten)
	Parkflächen (Wabensteinpflaster aus Beton)
	Überfahrten (Wabensteinpflaster aus Beton)
	Grünfläche
	Grandfläche

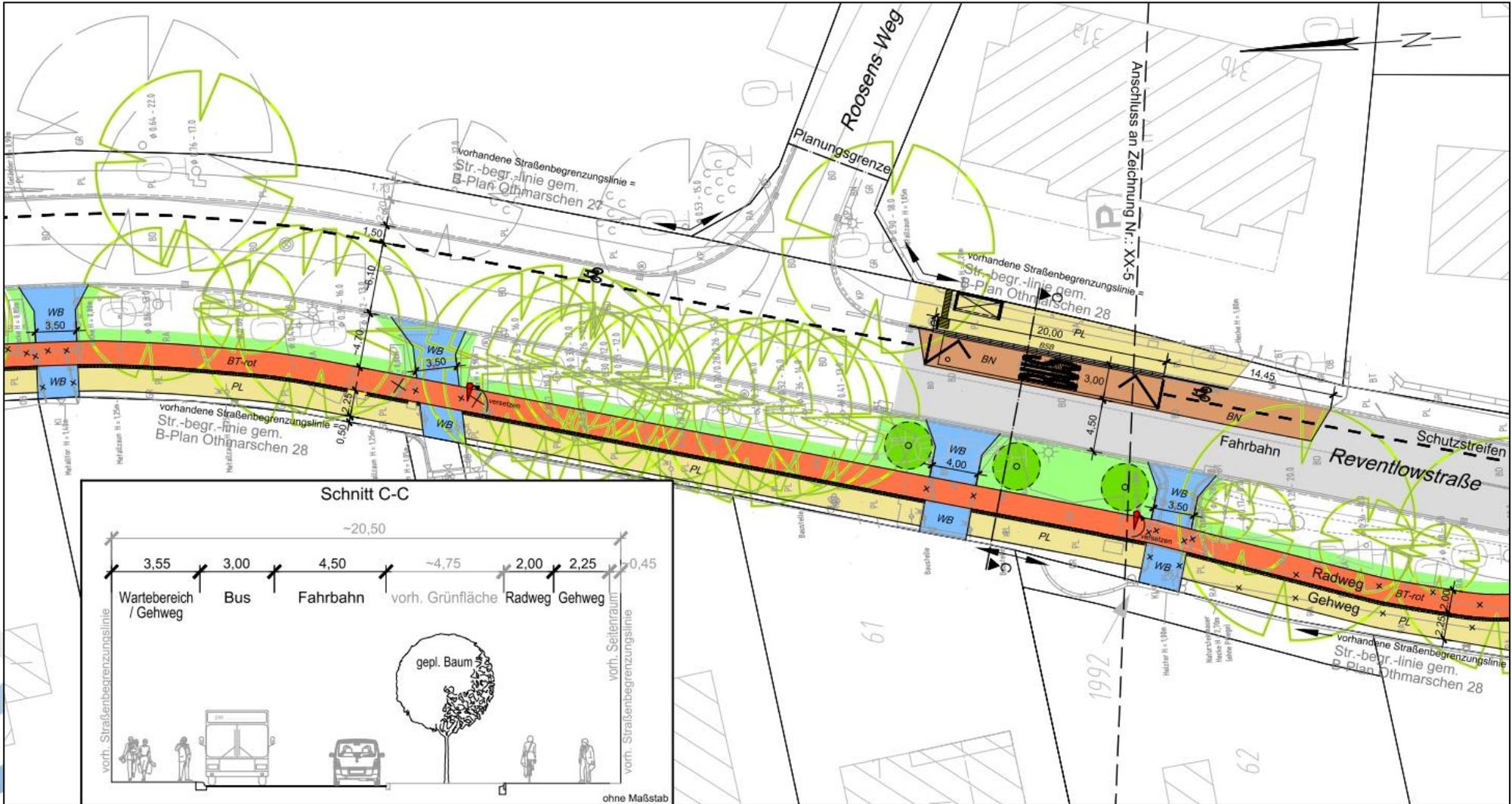






# Planungsabschnitt 4 – Roosens Weg bis Emkendorfstraße

- 34 Straßenbäume, bleiben komplett erhalten, 4 Neupflanzungen
- Keine vorhandenen und keine geplanten Parkstände



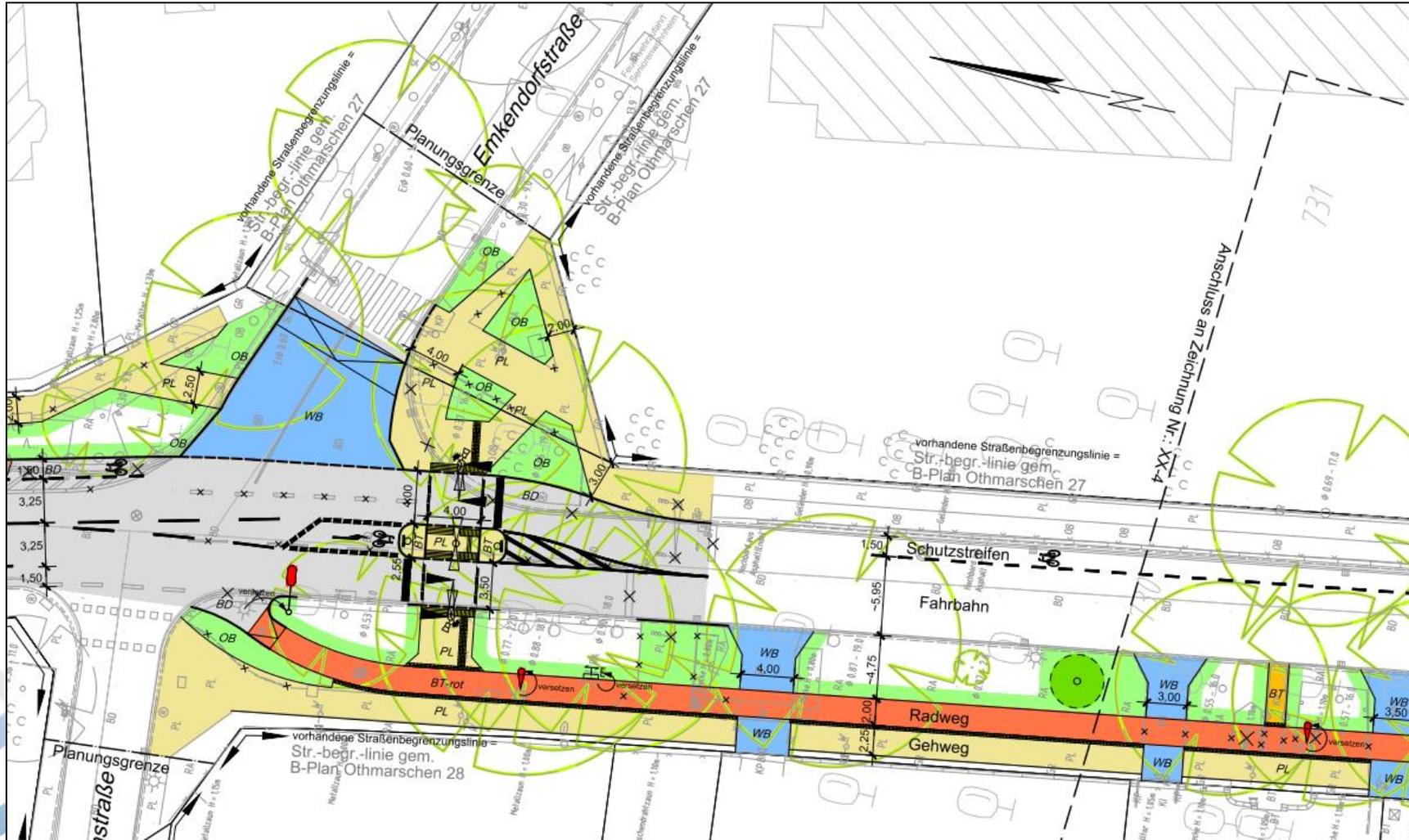
# Planungsabschnitt 4 – Roosens Weg bis Emkendorfstraße

- 34 Straßenbäume, bleiben komplett erhalten, 4 Neupflanzungen
- Keine vorhandenen und keine geplanten Parkstände



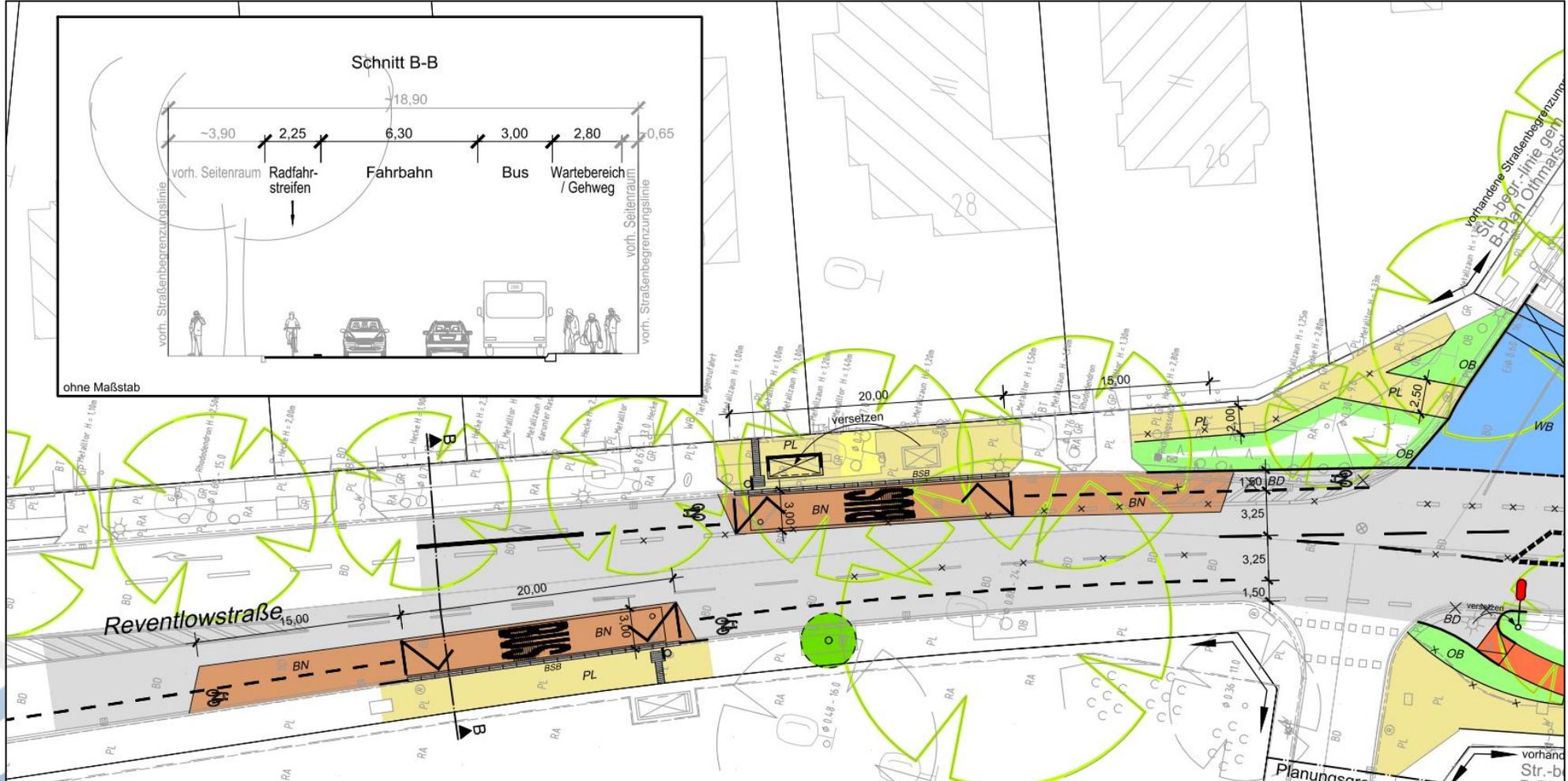
# Planungsabschnitt 3 – Walderseestraße bis Emkendorfstraße

- 21 Straßenbäume, bleiben komplett erhalten, 2 Neupflanzungen
- 3 Parkstände (Parken auf Gehwegen) bleiben erhalten



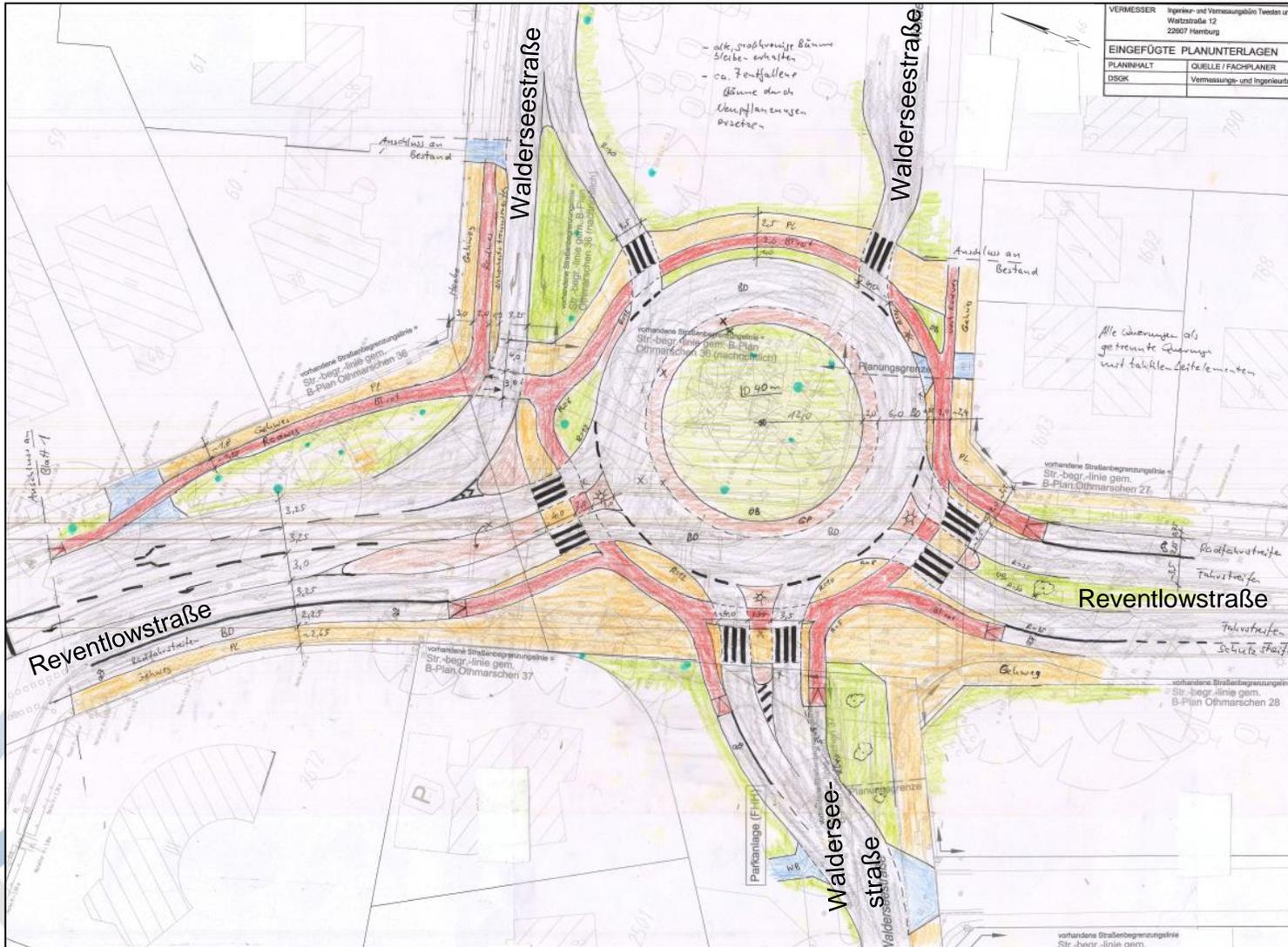
# Planungsabschnitt 3 – Walderseestraße bis Emkendorfstraße

- 21 Straßenbäume, bleiben komplett erhalten, 2 Neupflanzungen
- 3 Parkstände (Parken auf Gehwegen) bleiben erhalten



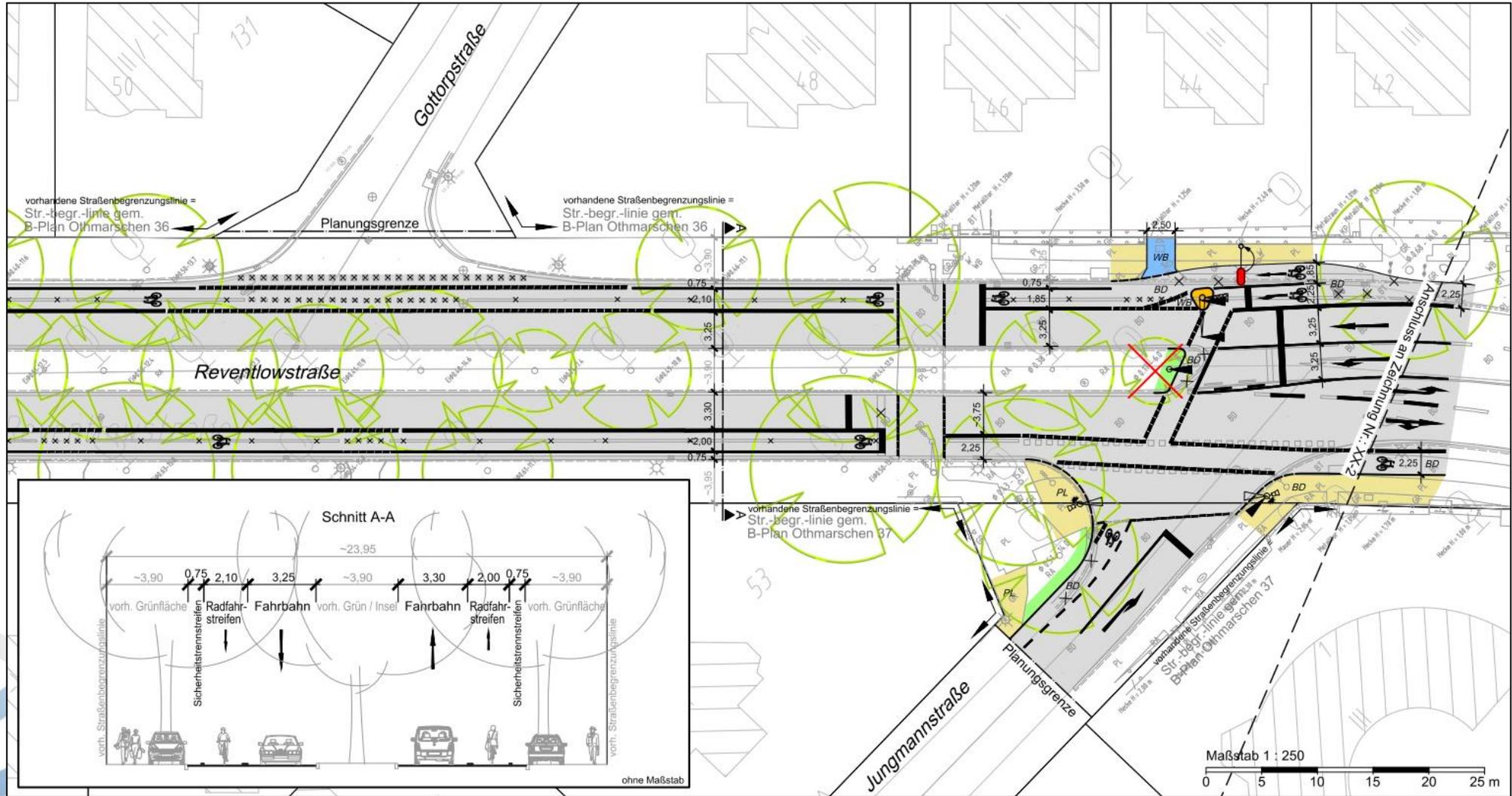
# Planungsabschnitt 2 – Knoten Walderseestraße

- ca. 50 Straßenbäume, 7 entfallene Bäume, mind. 7 Neupflanzungen
- Keine vorhandenen und keine geplanten Parkstände

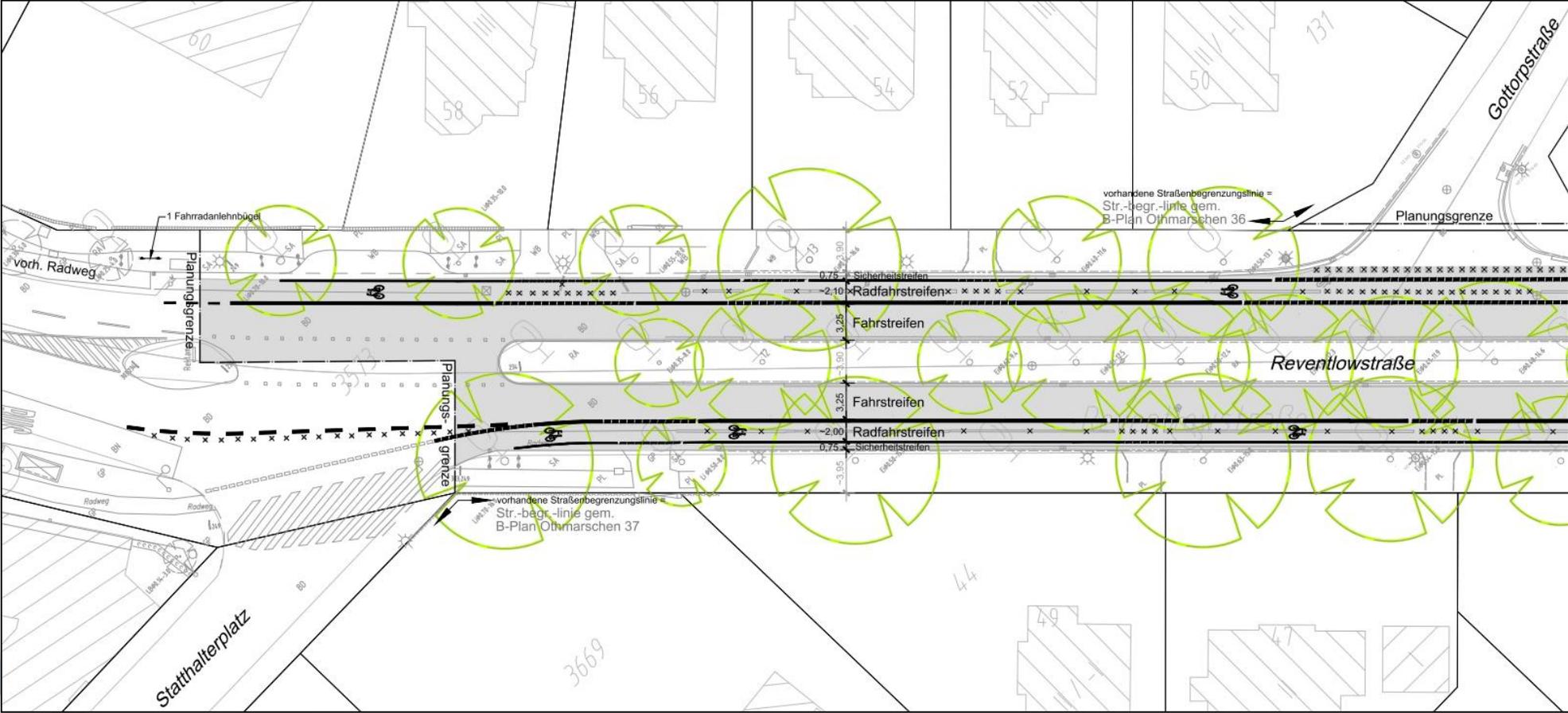


# Planungsabschnitt 1 – Jungmannstraße bis Statthalterplatz

- 32 Straßenbäume, 1 entfallender Baum , keine Neupflanzung
- 30 Parkstände (Parken auf Gehwegen) vorhanden, 3 Parkstände entfallen



# Planungsabschnitt 1 – Jungmannstraße bis Statthalterplatz



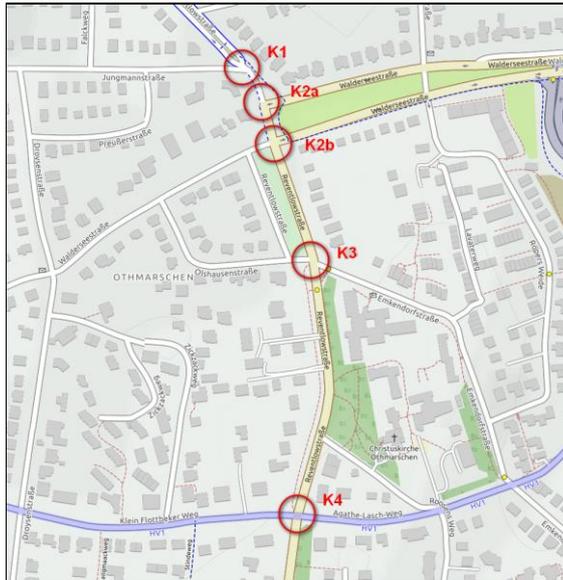
## Zusammenfassung der Planung

- Ergänzung von Radverkehrsanlagen zwischen Walderseestraße und Klein Flottbeker Weg
- Einrichtung von Querungsmöglichkeiten für linksabbiegende Radfahrer in die Emkendorfstraße und Jungmannstraße
- Umbau der Radfahrstreifens im nördlichen Abschnitt der Reventlowstraße
- Umbau Knoten Reventlowstraße/ Walderseestraße zum kleinen Kreisverkehr
- Weitgehende Beibehaltung des vorhandenen Bordverlaufes
- Baumbilanz: + 4  
ca. 160 Straßenbäume, 10 Bäume entfallen, 14 Neupflanzungen
- Parkstandsbilanz: - 14  
44 vorhandene Parkstände, 14 entfallende Parkstände, 0 geplante Parkstände

**Vielen Dank!**

# Veloroute 1 Reventlowstraße

Ergebnisse der Radverkehrszählung vom 24.04.2018



Projekt-Nr.: 17.268    Stand: 11.06.2018

## *Auftraggeber:*

Freie und Hansestadt Hamburg  
Bezirksamt Altona  
Fachamt Management des öffentlichen Raums  
Jessenstraße 1-3  
22767 Hamburg

## *Bearbeitung:*



Gewerbering 2  
22113 Oststeinbek b. Hamburg

Tel. +49 (40) 713004 – 0  
Fax +49 (40) 713004 – 10  
[www.moingenieure.de](http://www.moingenieure.de)

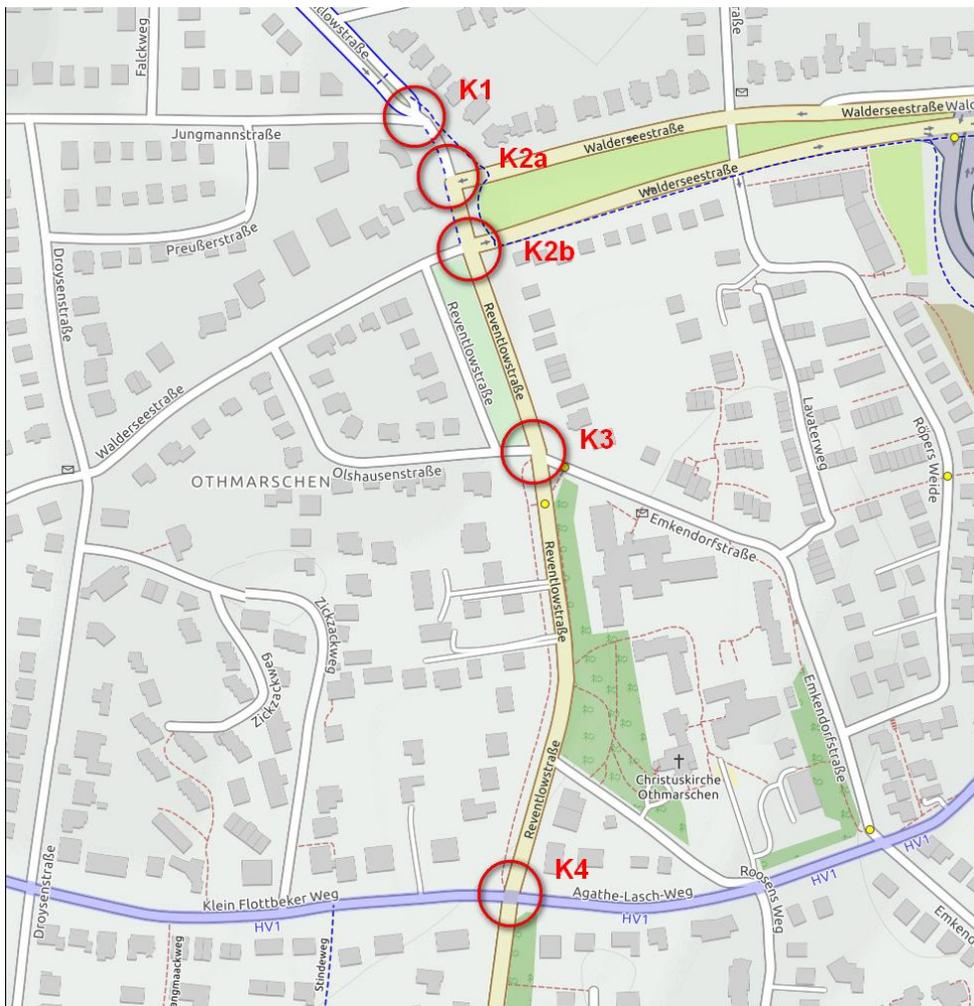
## Inhalt

<b>1</b>	<b>Allgemeines .....</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>K1: Reventlowstraße / Jungmannstraße .....</b>	<b>2</b>
2.1	Radverkehr.....	2
<b>3</b>	<b>K2: Reventlowstraße / Walderseestraße .....</b>	<b>5</b>
3.1	Radverkehr.....	5
<b>4</b>	<b>K3: Reventlowstraße / Emkendorfstraße / Olshausenstraße .....</b>	<b>8</b>
4.1	Radverkehr.....	8
<b>5</b>	<b>K4: Reventlowstraße / Agathe-Lasch-Weg / Halbmondsweg / Klein Flottbeker Weg.....</b>	<b>11</b>
5.1	Radverkehr.....	11

# 1 Allgemeines

Da für das Plangebiet A12 (VR.1 Reventlowstraße) keine Verkehrszahlen vorliegen, ist im Zuge der Reventlowstraße an folgenden Knotenpunkten eine aktuelle Verkehrszählung durchgeführt worden:

K1	Reventlowstraße / Jungmannstraße
K2a	Reventlowstraße / Walderseestraße aus Ri Anschlußstelle
K2b	Reventlowstraße / Walderseestraße in Ri Anschlußstelle / Walderseestraße West
K3	Reventlowstraße / Emkendorfstraße / Olshausenstraße
K4	Reventlowstraße / Agathe-Lasch-Weg / Halbmondsweg / Klein Flottbeker Weg



Übersicht Zählstellen

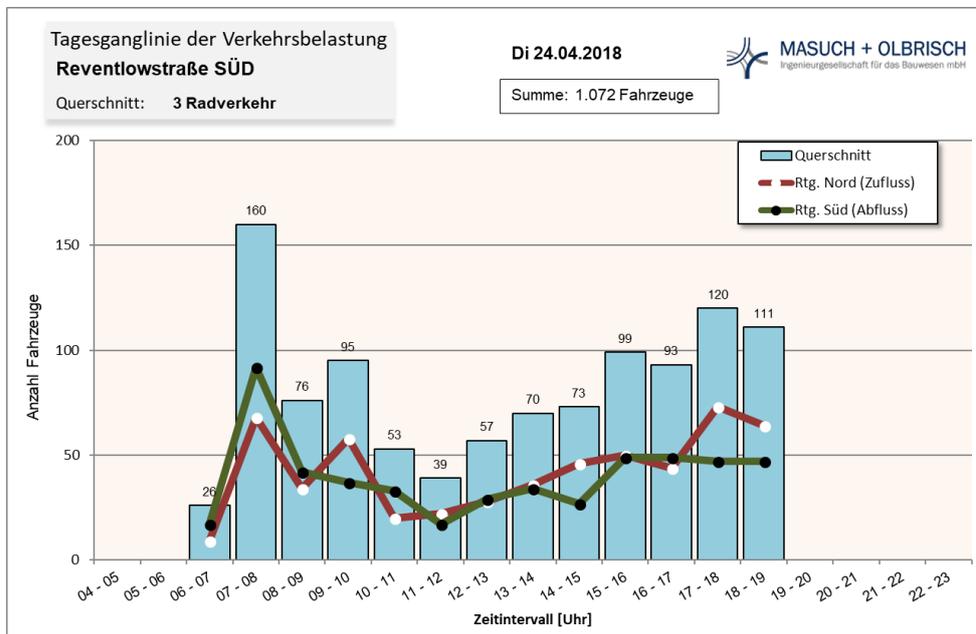
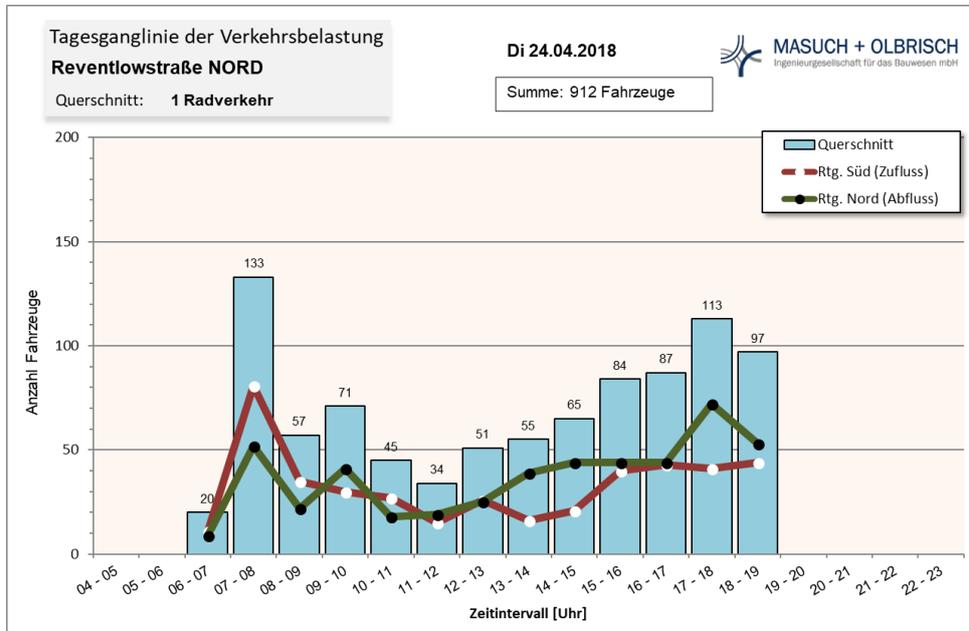
Karte: © OpenStreetmap Mitwirkende

Erfasst wurden am Dienstag, den 24. April 2018 im Zeitraum von 6:00 Uhr bis 19:00 Uhr die Kfz-Ströme mit Ausweisung des Schwerverkehrsanteils sowie die Radverkehrsströme. Bei den Radfahrern wurde der Gesamtradverkehr (Fahrbahn + Nebenfläche) erfasst, wobei der Anteil der auf der Fahrbahn verkehrenden Radfahrer gesondert ausgewiesen ist.

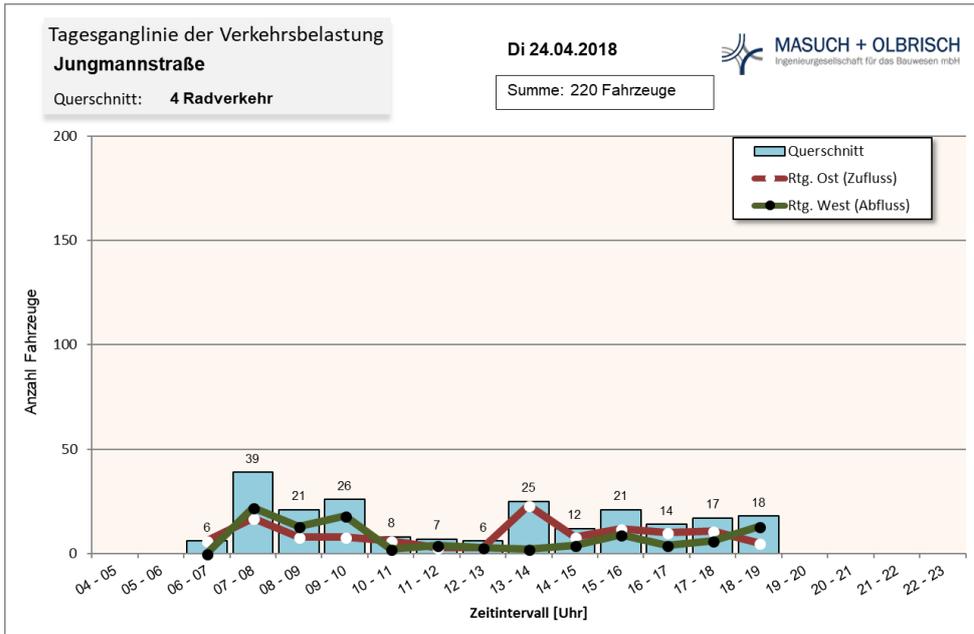
## 2 K1: Reventlowstraße / Jungmannstraße

### 2.1 Radverkehr

#### Querschnittsbelastungen (Tagesverkehr)

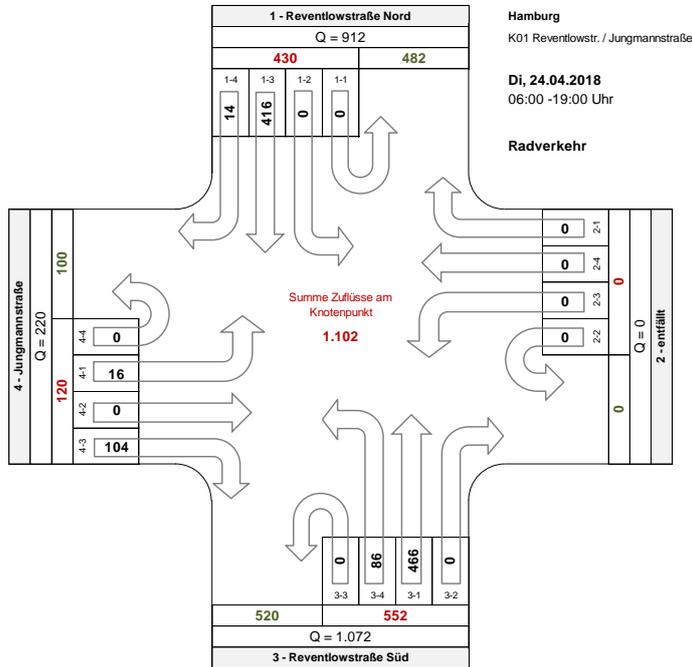


# Veloroute 1 Reventlowstraße - Ergebnisse der Verkehrszählung 24.04.2018

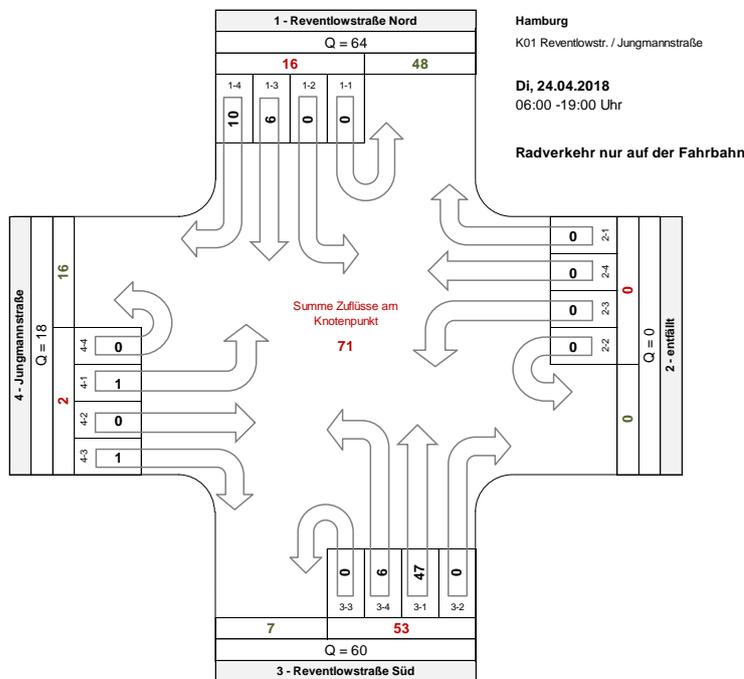


### Knotenströme Radverkehr

Radverkehr insgesamt



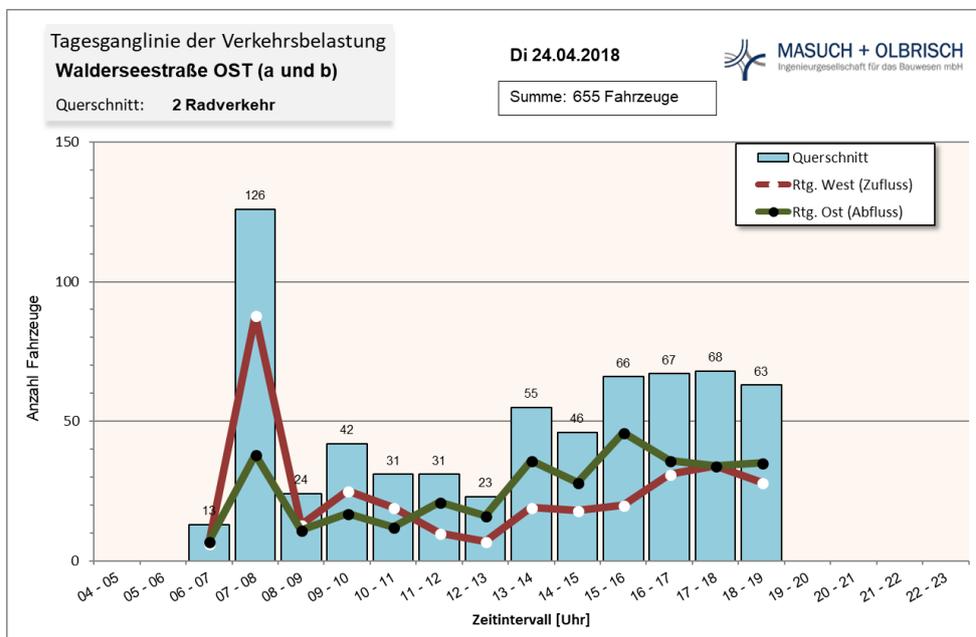
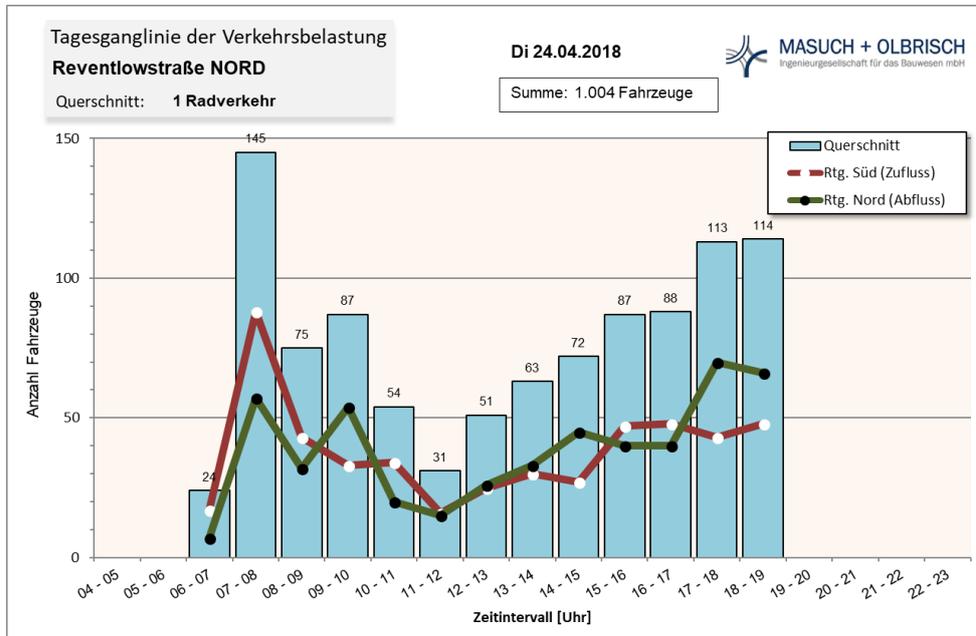
Davon Radfahreranteil auf der Fahrbahn:



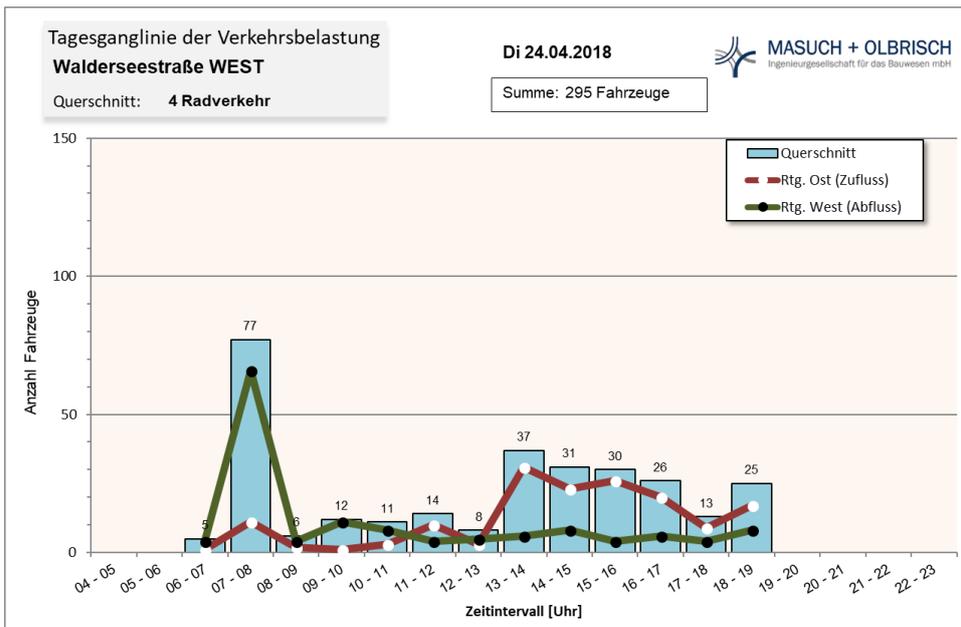
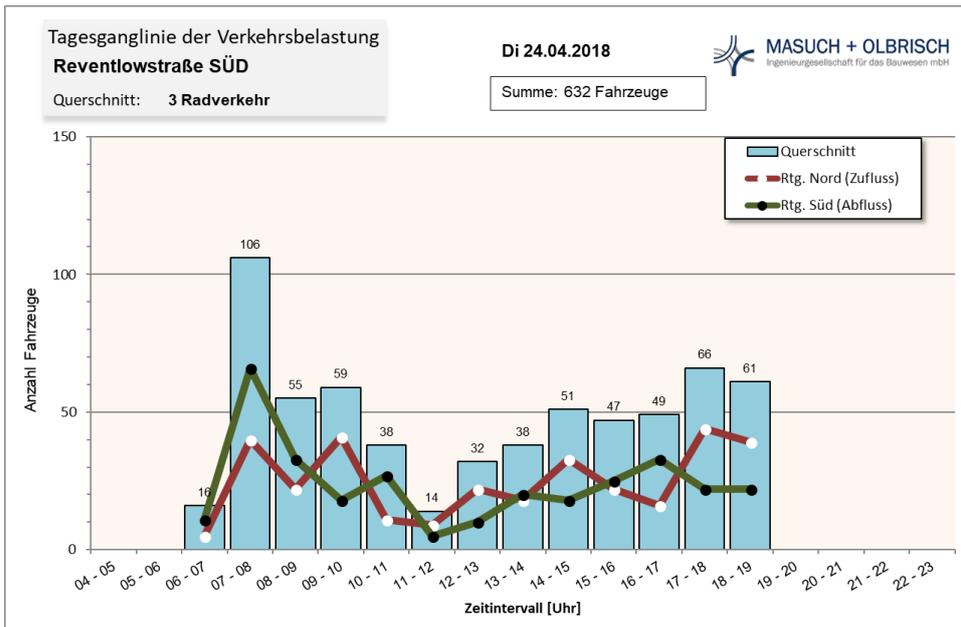
### 3 K2: Reventlowstraße / Walderseestraße

#### 3.1 Radverkehr

Querschnittsbelastung (Tagesganglinien)

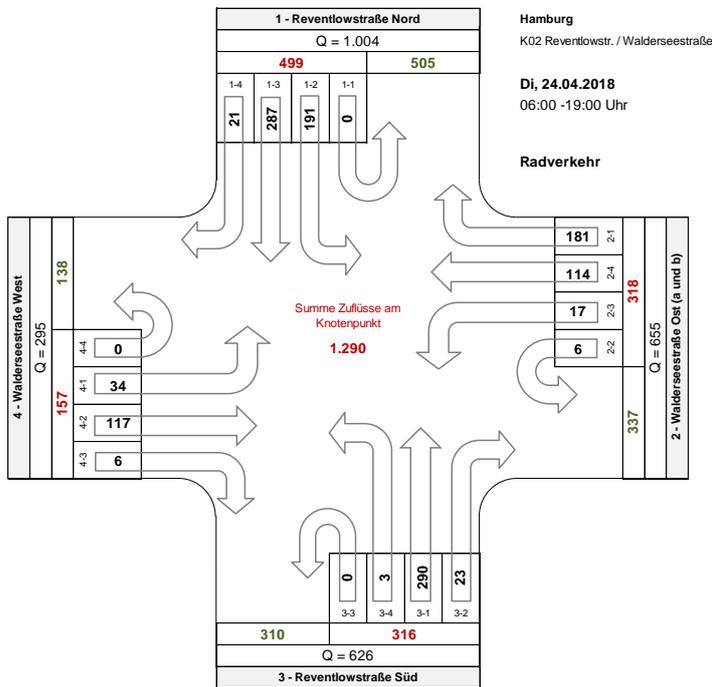


# Veloroute 1 Reventlowstraße - Ergebnisse der Verkehrszählung 24.04.2018

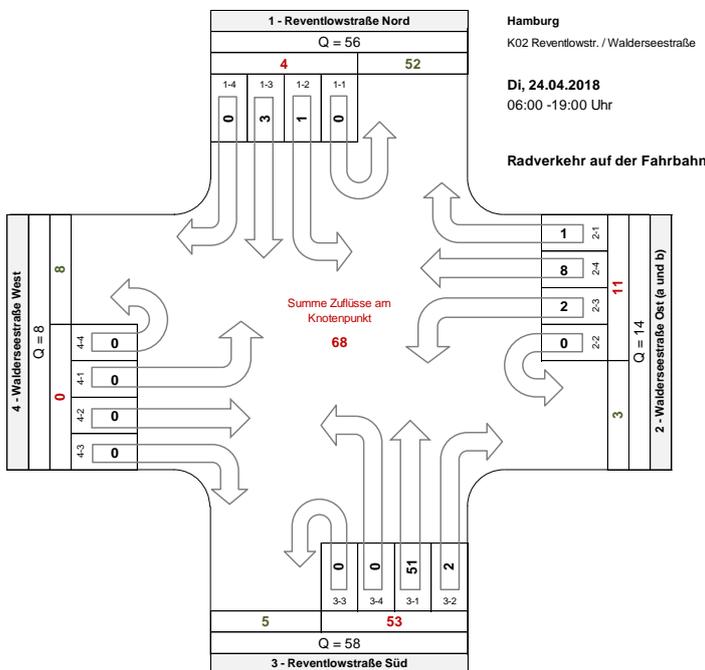


Knotenströme Radverkehr

Radverkehr insgesamt



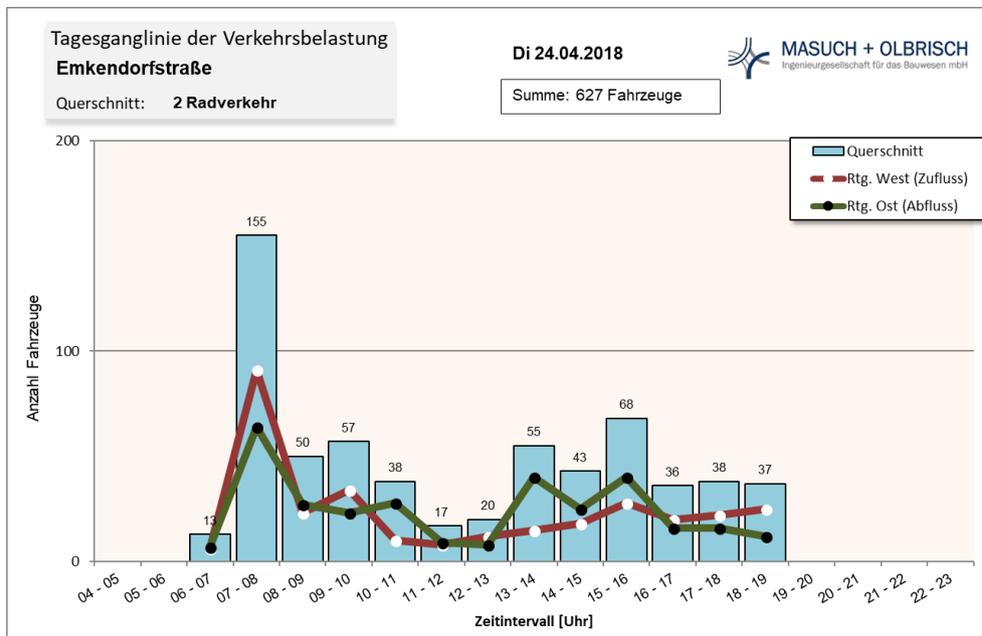
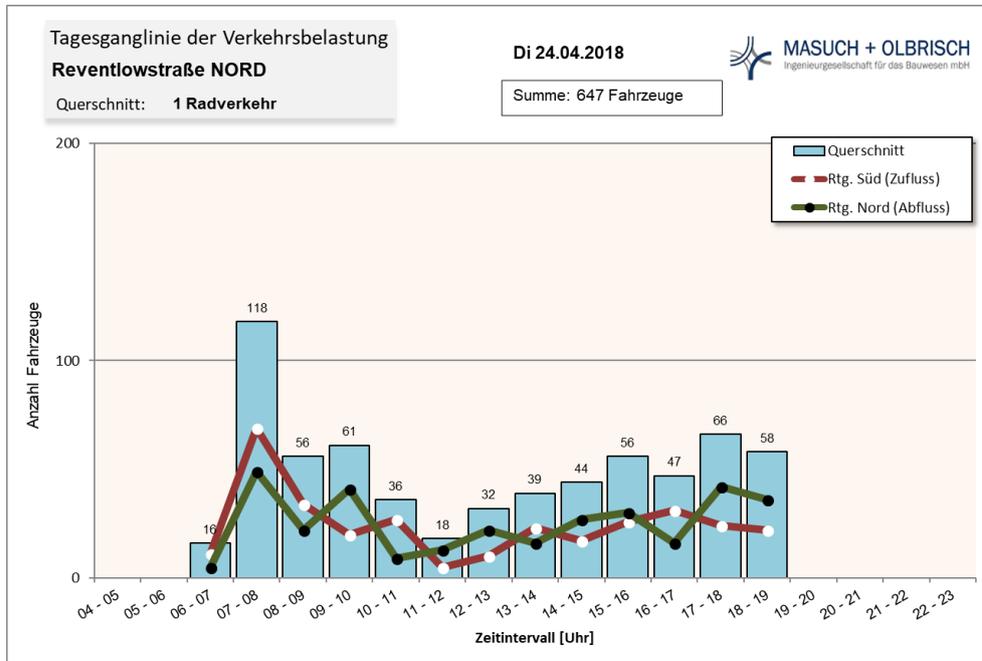
Davon Radfahreranteil auf der Fahrbahn:

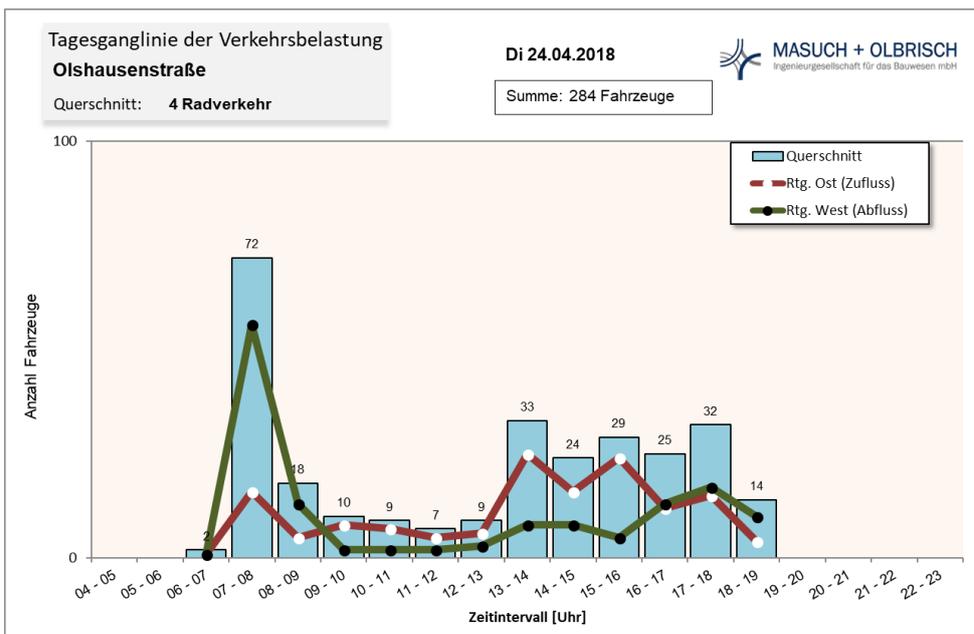
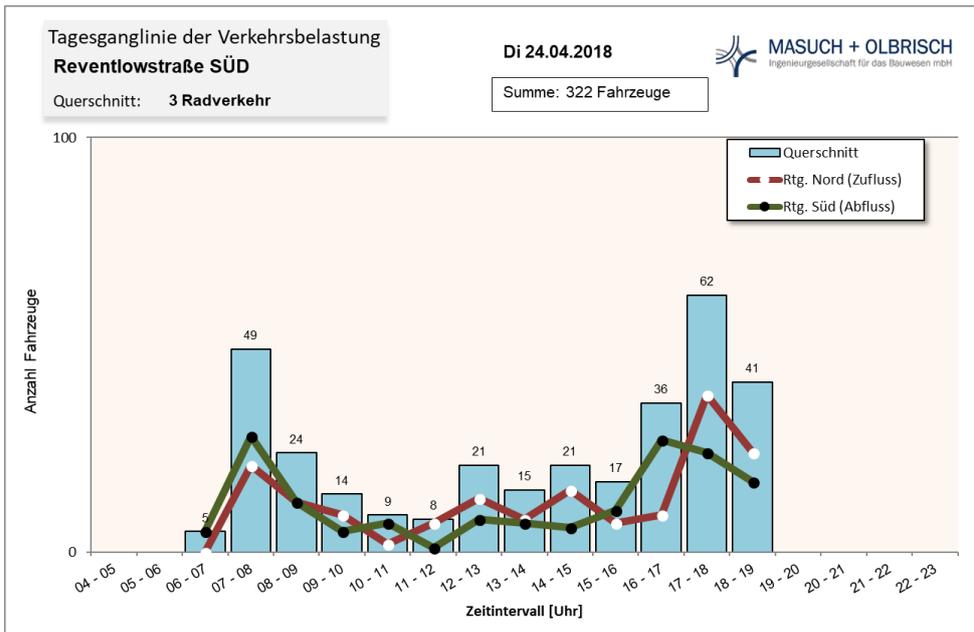


## 4 K3: Reventlowstraße / Emkendorfstraße / Olshausenstraße

### 4.1 Radverkehr

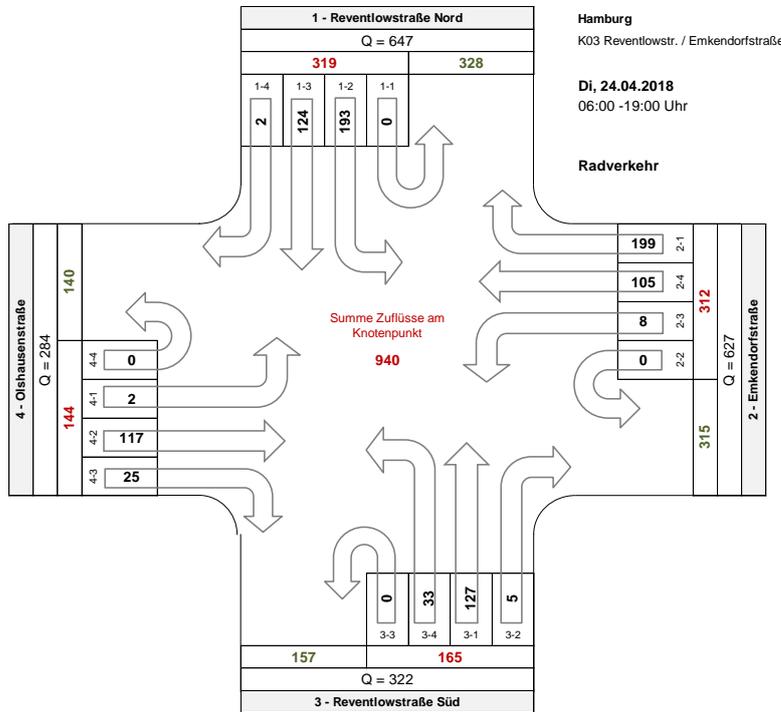
#### Querschnittsbelastungen (Tagesganglinien)



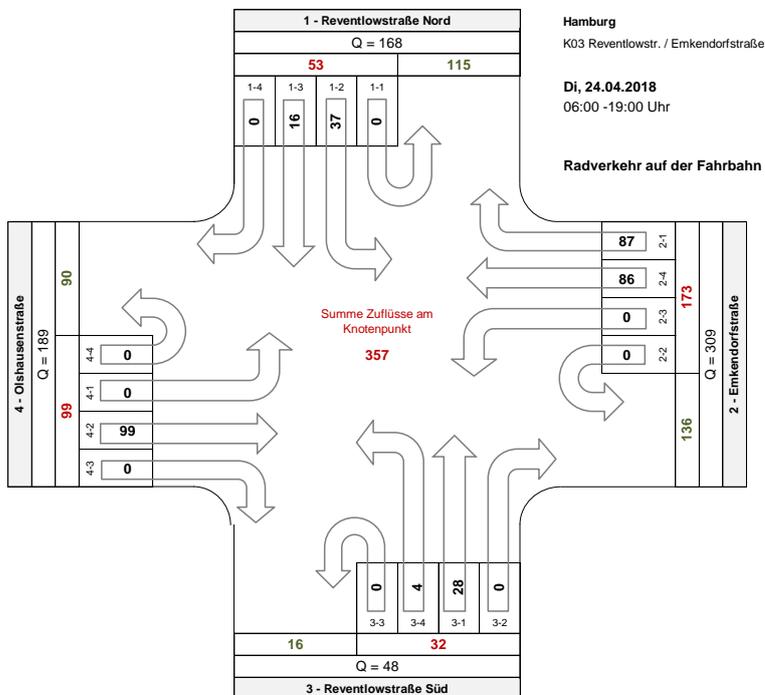


Knotenströme Radverkehr

Radverkehr insgesamt



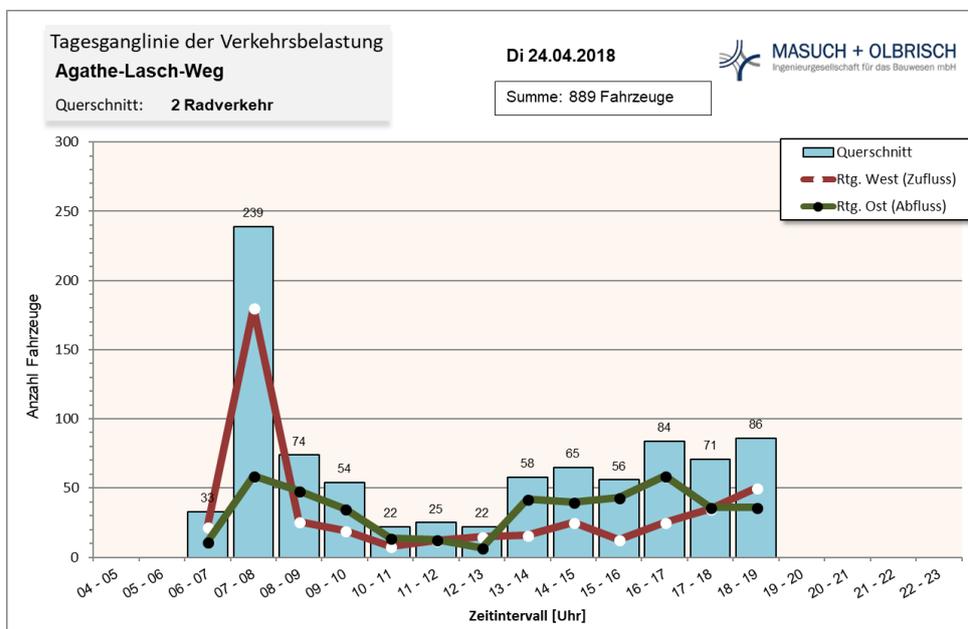
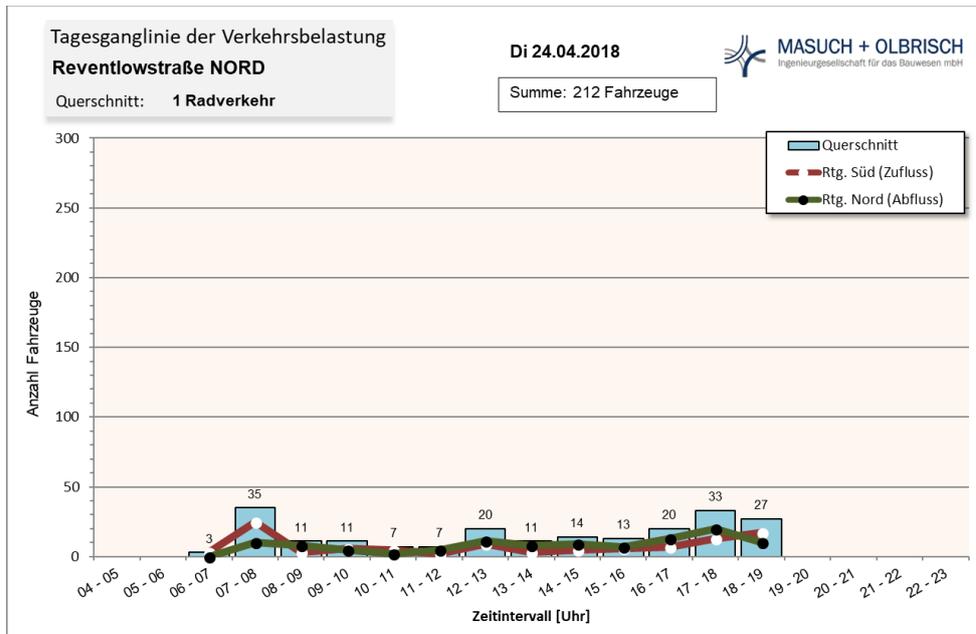
Davon Radfahreranteil auf der Fahrbahn:



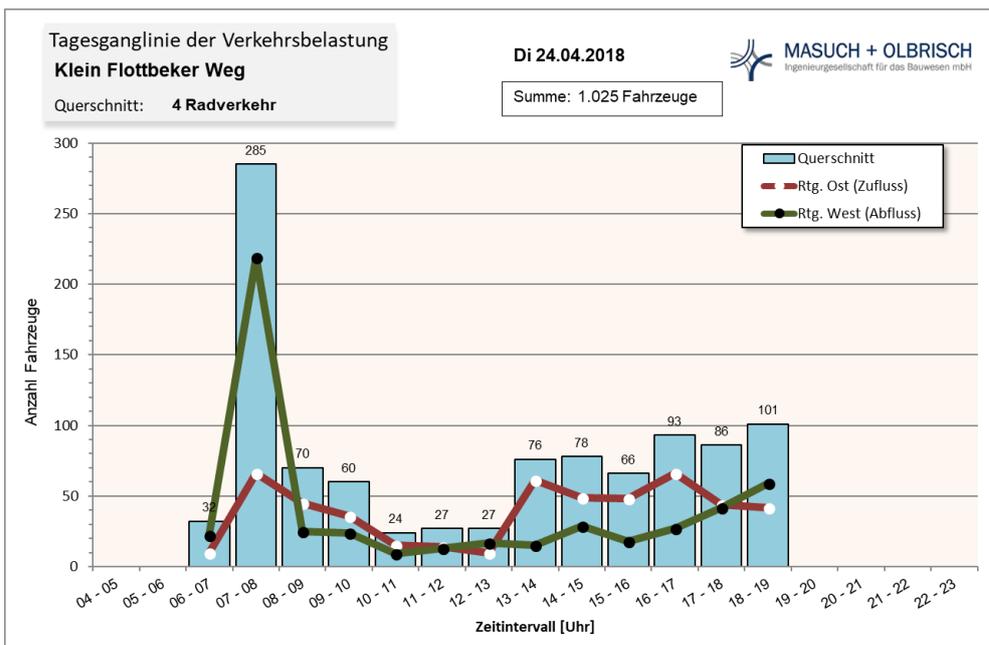
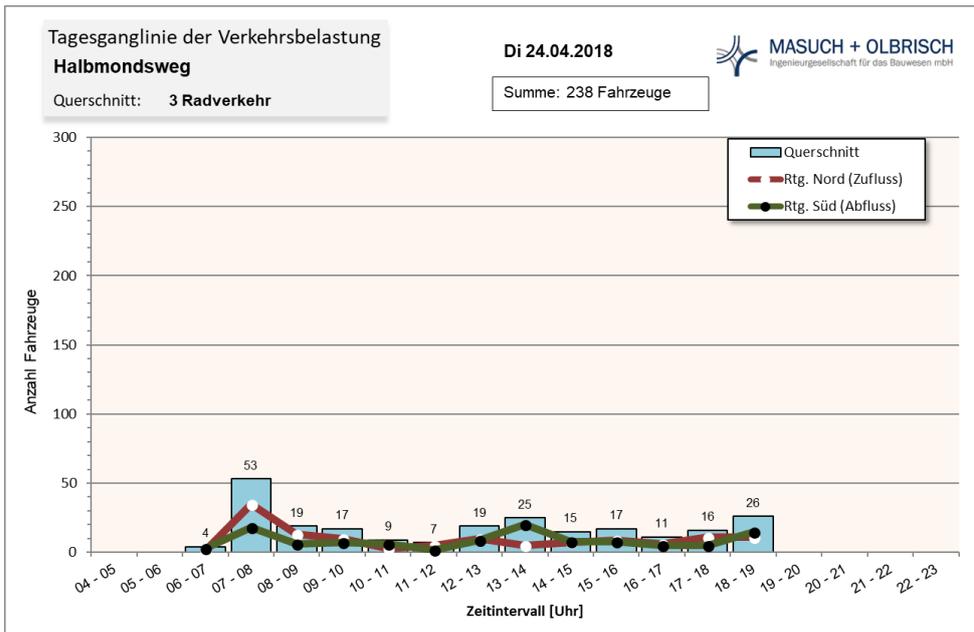
## 5 K4: Reventlowstraße / Agathe-Lasch-Weg / Halbmondsweg / Klein Flottbeker Weg

### 5.1 Radverkehr

#### Querschnittsbelastungen (Tagesganglinien)

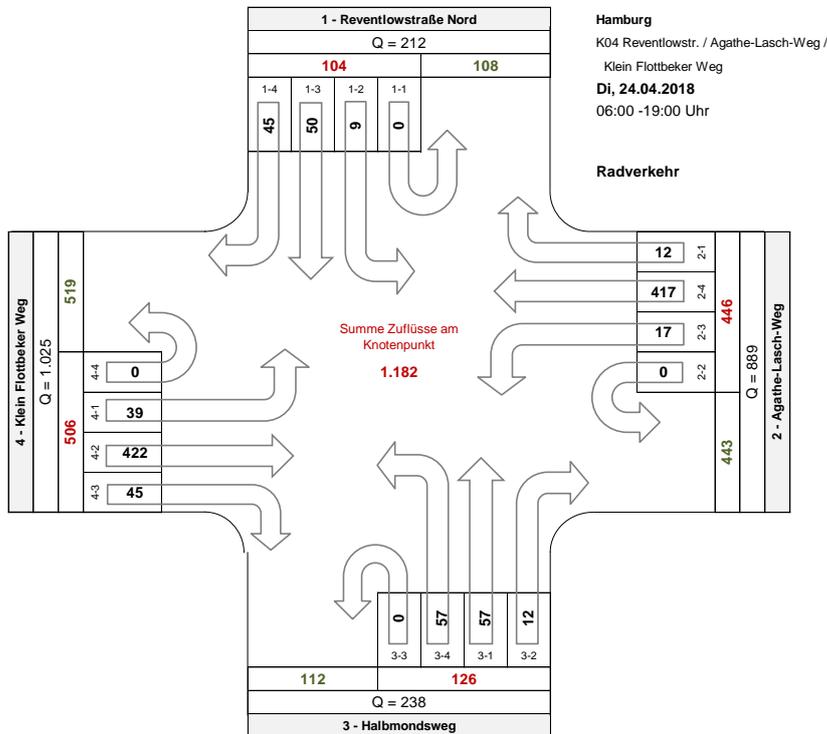


# Veloroute 1 Reventlowstraße - Ergebnisse der Verkehrszählung 24.04.2018



Knotenströme Radverkehr

Radfahrer insgesamt



Davon Radfahreranteil auf der Fahrbahn:

