



Ausbau der Veloroute 1 Abschnitt Nienstedten Hochkamp

Dokumentation

Juni 2019, steg Hamburg im Auftrag des Bezirksamts Altona



Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Altona

Inhalt

1. Hintergrund

2. Informationsveranstaltung

3. 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 2019 hat daher auch zum Abschnitt Nienstedten Hochkamp eine Informationsveranstaltung stattgefunden.

Abschnitt Nienstedten Hochkamp

Der Abschnitt A24 (Nienstedten Hochkamp) setzt sich aus der Humannstraße, dem Langenhegen und der Jürgensallee zusammen.

Im Abschnitt A24 ist keine Radverkehrsanlage vorhanden. Die Fahrbahn wird im gesamten Abschnitt entweder ein- oder beidseitig durch auf der Fahrbahn ruhenden Verkehr eingeengt. Hierbei befinden sich die parkenden Fahrzeuge entweder vollständig auf der Fahrbahn oder zur Hälfte auf der Fahrbahn und zur Hälfte auf dem Gehweg. Der Fahrbahnbelag weist im gesamten Abschnitt stellenweise starke Mängel wie Schlaglöcher und Netzrisse auf. Die Gehwege sind teilweise unbefestigt und entsprechen mit ihrer Befestigung und Breite nicht dem derzeitigen Regelwerk.

Die vorliegende Dokumentation fasst sowohl den vorliegenden Vorentwurf als auch die Stimmen aus der Informationsveranstaltung zusammen. Zur Anschaulichkeit ist die Präsentation der Informationsveranstaltung mit den Entwurfsplänen in der Anlage beigefügt.

2. Informationsveranstaltung

Für den Abschnitt Nienstedten Hochkamp hat das Bezirksamt Altona in einer Informationsveranstaltung am 23. Mai 2019 (von 19.00 bis 21.00 Uhr in der Schule Schulkamp) über die geplante Umbaumaßnahme und den Zeitplan der Umsetzung informiert. Hierzu eingeladen waren alle Anwohnenden und Interessierten. 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 erläuterte der Verkehrsplaner Herr Studemund von Loos-Studemund Ingenieurgesellschaft mbH die Ausgangssituation und die geplanten Straßenquerschnitte. Die Präsentationen der Veranstaltung sind 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 anhand der ausliegenden Planung sich auszutauschen und Detailfragen zu klären.

Im Folgenden wird die Planung in vier Abschnitten zusammengefasst erläutert. Dabei sind die Fragen der Teilnehmenden aus der Informationsveranstaltung eingeflossen und weitere Anmerkungen festgehalten.



Vorstellung des Vorentwurfs

Der Eingriff in den Straßenquerschnitt ist als gering einzuschätzen. Der Radverkehr soll ohne besondere Kennzeichnung, gemäß Grundlagen und Leitlinien für Velorouten in Hamburg, auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt werden.

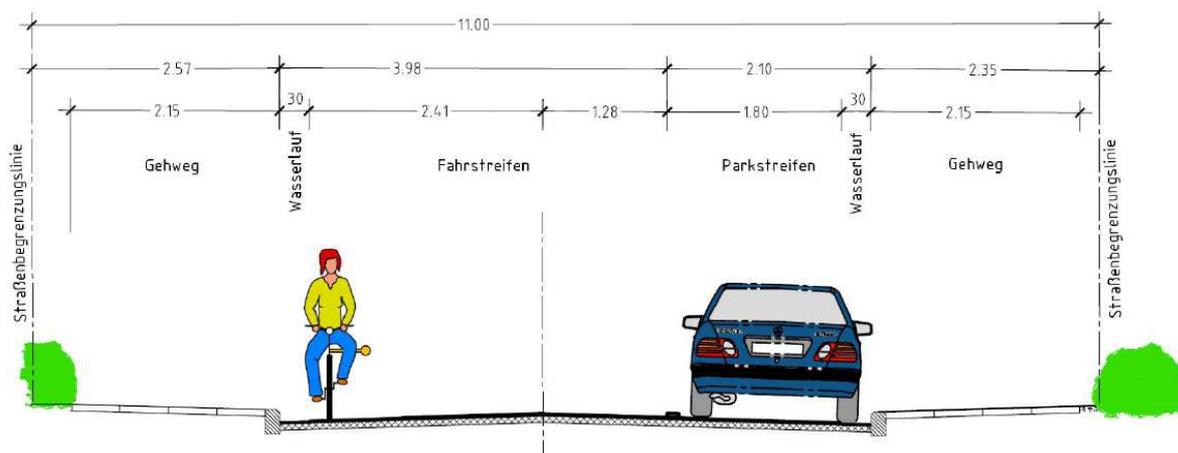
Der Fahrbahnaufbau wird im Sinne der Frostsicherheit und Stabilität teilweise erneuert. Dabei bleiben die Bordsteine unangetastet, da es sonst u.a. zu Schäden an den Baumwurzeln kommen könnte. Lediglich im Bereich der Fahrbahneinengungen werden neue Bordsteine platziert. Alle Parkplätze und Gehwege werden erneuert. D.h. die Parkplätze werden markiert und baulich eingefasst und die Gehwege werden befestigt. Die bestehenden Grundstückszufahrten werden teilweise erhalten oder baulich ergänzt. Bei den bestehenden Blumenkübeln und Briefkästen gibt es keine wesentlichen Änderungen.

Um eine angemessene Breite der Fußwege zu ermöglichen, ist das Zurückschneiden bzw. Entfernen von auf den öffentlichen Straßenraum gewachsenen Hecken an einigen Stellen vonnöten.

Da die Maßnahme keine „endgültige Herstellung einer Straße“ ist, werden keine Kosten des Umbaus auf die Anlieger umgelegt, d.h. es werden keine Anliegerbeiträge anfallen.

Abschnitt um Knoten Humannstraße – Winkelmannstraße

Beim Abschnitt der Humannstraße über den Knoten Humannstraße – Winkelmannstraße sollen Parkstände für Längsparken auf der Fahrbahn eingerichtet werden. Die Fahrbahnbreite bemisst dann im Bereich der Parkstände 4,00 m, ansonsten 6,10 m. Die Verkehrsberuhigungsinseln werden durch die als „Nasen“ vorgezogene Gehwegflächen hinter dem Knotenpunkt ersetzt. An diesen werden taktile Leitelemente installiert. Der Übergang an der Humannstraße wird so durch die bessere Einsehbarkeit erleichtert.

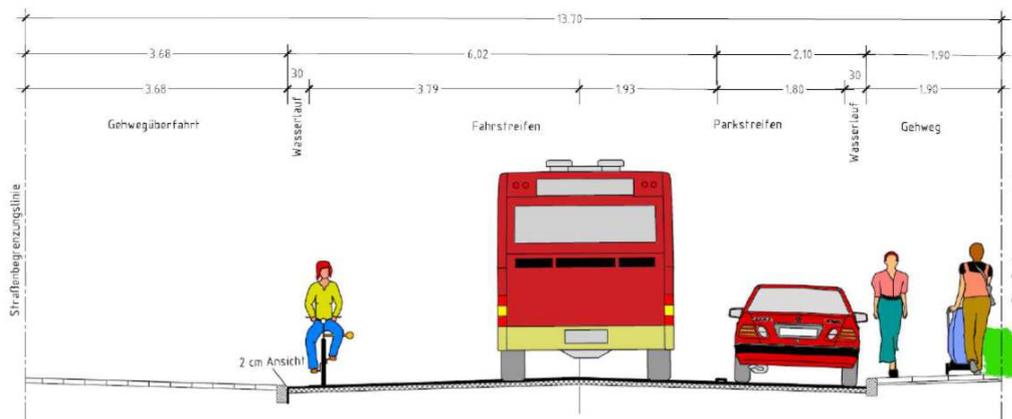


Abschnitt um Knoten Humannstraße – Op de Schanz und Knoten Langenhegen – Nienstedtener Straße

Die Kreuzung Humannstraße – Op de Schanz soll auch weiterhin als abbiegende Vorfahrt ausgebildet werden, um den Linienbus Vorfahrt zu gewähren. Dieses wird nach Anregung nochmals mit dem HVV abgestimmt, um ggf. eine optimalere und durchgängigere Lösung zu finden.

Auch hinter dem Knoten Langenhegen – Nienstedtener Straße werden als „Nasen“ vorgezogene Gehwegflächen hinter dem Knotenpunkt installiert und mit taktilen Leitelemente versehen, um eine bessere Einsehbarkeit am Übergang zu garantieren.

In Op de Schanz wird die Tempo 30-Zone laut einiger Teilnehmender regelmäßig überschritten. Hierüber wird das Bezirksamt die Polizei informieren.

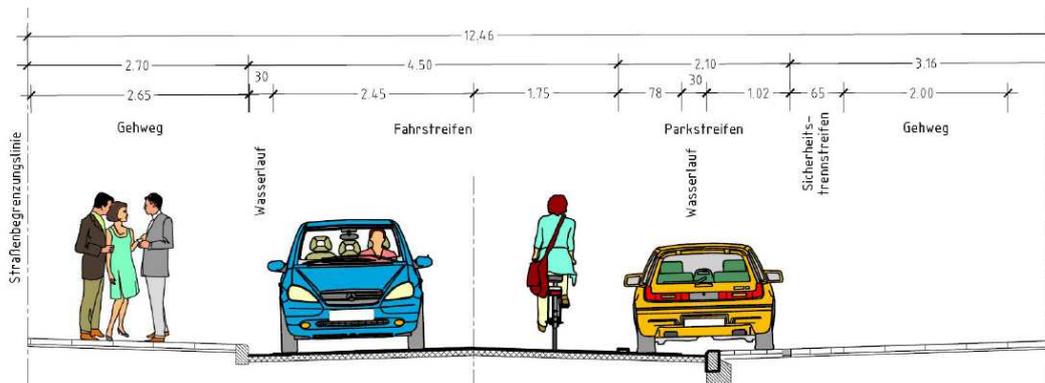


Abschnitt Langenhegen

Der Abschnitt Langenhegen verläuft zwischen dem Knotenpunkt Nienstedtener Straße und der Einmündung in die Jürgensallee.

Um sowohl der Einengung der Gehwege als auch der Fahrbahn Herr zu werden, weist die Planung auf der südlichen Seite der Straße Langenhegen zwischen den Bäumen „halbhohes“ Längsparken in maximal möglicher Anzahl aus. Dies führt zu einer geringfügigen Verengung der Fahrbahn auf 4,50 m.

Auf Nachfrage eines Teilnehmenden wird erläutert, dass die Einrichtung einer Einbahnstraße im Langenhegen aufgrund der fehlenden Gefahrenlage nicht möglich ist. Solche Entscheidungen trifft die Straßenverkehrsbehörde.

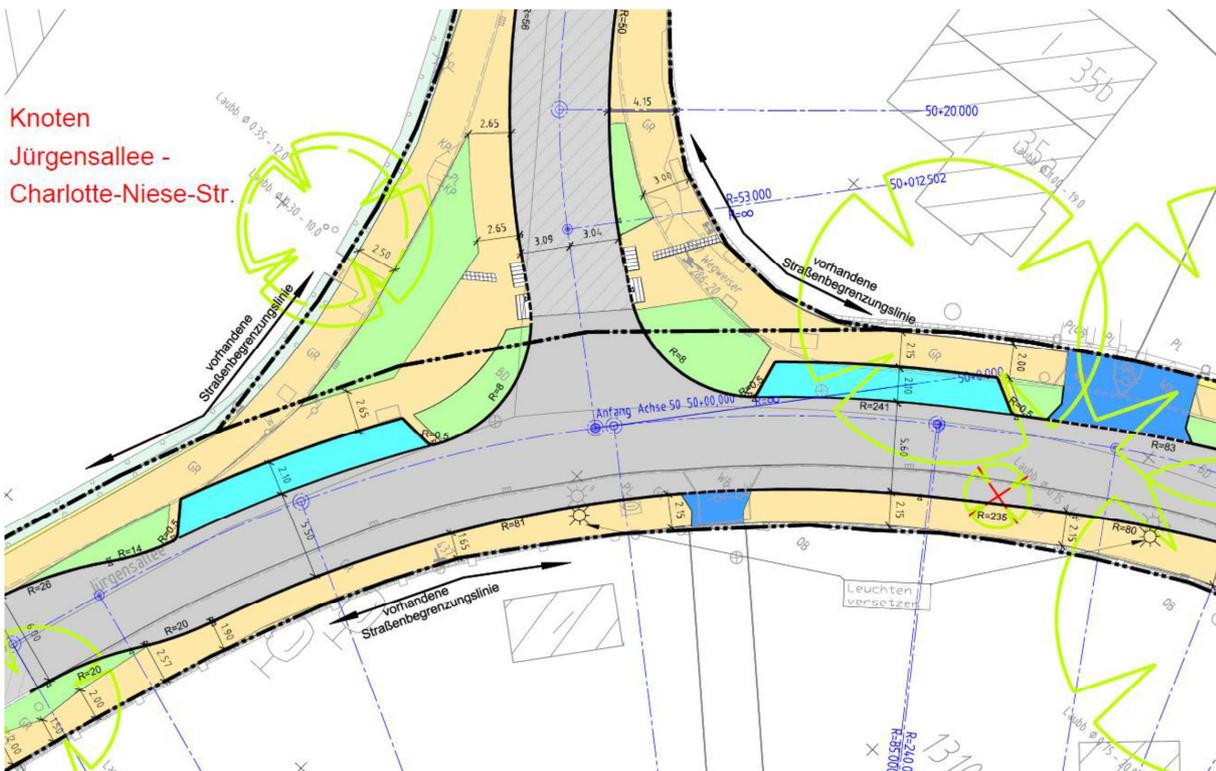


Abschnitt um Knoten Langenhegen – Jürgensallee und Knoten Jürgensallee – Charlotte-Niese-Straße

In diesem Abschnitt führen Eingriffe in die Fahrbahnführung vor allem um den Einmündungsbereich Jürgensallee und Charlotte-Niese-Straße zu einer Neuaufteilung des Straßenraumes. In Abstimmung mit der Polizei werden die sich derzeit in der Innenkurve der Einmündung befindlichen Parkstände zugunsten eines besseren Schutzes der Fahrradfahrenden in die Außenkurve verlegt. Im gleichen Zuge wird die Fahrbahn der Charlotte-Niese-Straße so eingengt, dass großzügige und sichere Gehwegbereiche mit einer besseren Einsehbarkeit der Fahrbahn entstehen und mit neuen taktilen Leitelementen versehen werden können.

Der vorhandene Baumbestand schränkt die Breite der Gehwege so ein, dass die erforderliche Breite von 1,50 m nicht durchgehend sichergestellt werden kann. Zum Ende des Abschnitts hin lenkt die neue Fahrbahnlinie wieder in die bestehende ein.

In diesem Abschnitt kommt es zur Fällung eines Baumes, für dessen Ersatz wird nur wenige Meter weiter gesorgt.



Übergeordnete Fragen und Anmerkungen der Teilnehmenden

Die Stellplatzsituation bzw. der Parkdruck wird von einigen Teilnehmenden thematisiert. Seitens des Bezirksamts wird erläutert, dass Parkstände im öffentlichen Straßenraum im Rahmen der Neuplanung dort, wo es möglich/sinnvoll ist, eingerichtet werden. Beschränkende Faktoren sind Grundstückszufahrten und Bäume sowie Sicherheitsaspekte bspw. an Kreuzungen. Das potentielle Falschparken soll durch planerische Eingriffe minimiert werden.

Das von Teilnehmenden geforderte Anwohnerparken wird gewöhnlich in innerstädtischen, stark verdichteten Stadtteilen implementiert. Die hierfür zuständige Behörde ist der Landesverkehrsbetrieb für Verkehr, nicht das Bezirksamt.

Die Vertreter/innen des Bezirksamts erläutern auf Nachfrage, dass Radverkehrsplanung eine Angebotsplanung ist. Eine Voraussage, welches Radverkehrsaufkommen zu erwarten ist, kann nicht getroffen werden. Ebenso wenig lässt sich die Nutzung der Veloroute durch bspw. Radrennsportler regulieren.

Auf Nachfrage wird erläutert, dass die Führung der Veloroute 1 in einem langen Prozess in Politik und Verwaltung abgestimmt und unter Abwägung verschiedener Gesichtspunkte festgelegt wurde. Eine Änderung der Routenführung ist nun nicht mehr vorgesehen. Neben den Velorouten gibt es auch noch Bezirks- und Stadtteilrouten für Radfahrende.

Die Kennzeichnung der Veloroute wird durch die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) durchgeführt. Dies geschieht jedoch nicht unmittelbar mit dem Bau der einzelnen Abschnitte, sondern erst nach gesamter Fertigstellung der Veloroute 1.

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 Ende 2020 zu beginnen. Der Beginn ist u.a. von den Ergebnissen der Ausschreibung der Baumaßnahmen und der Auftragslage bei den Bauunternehmen abhängig.

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

Weitere Informationen unter www.hamburg.de/altona/velorouten

Anlage: Präsentationen Informationsveranstaltung mit Entwurfsplänen



VELOROUTE 1

JÜRGENSALLEE / LANGENHEGEN / HUMANNSTRASSE

Infoveranstaltung

23.05.2019

- ▶ 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

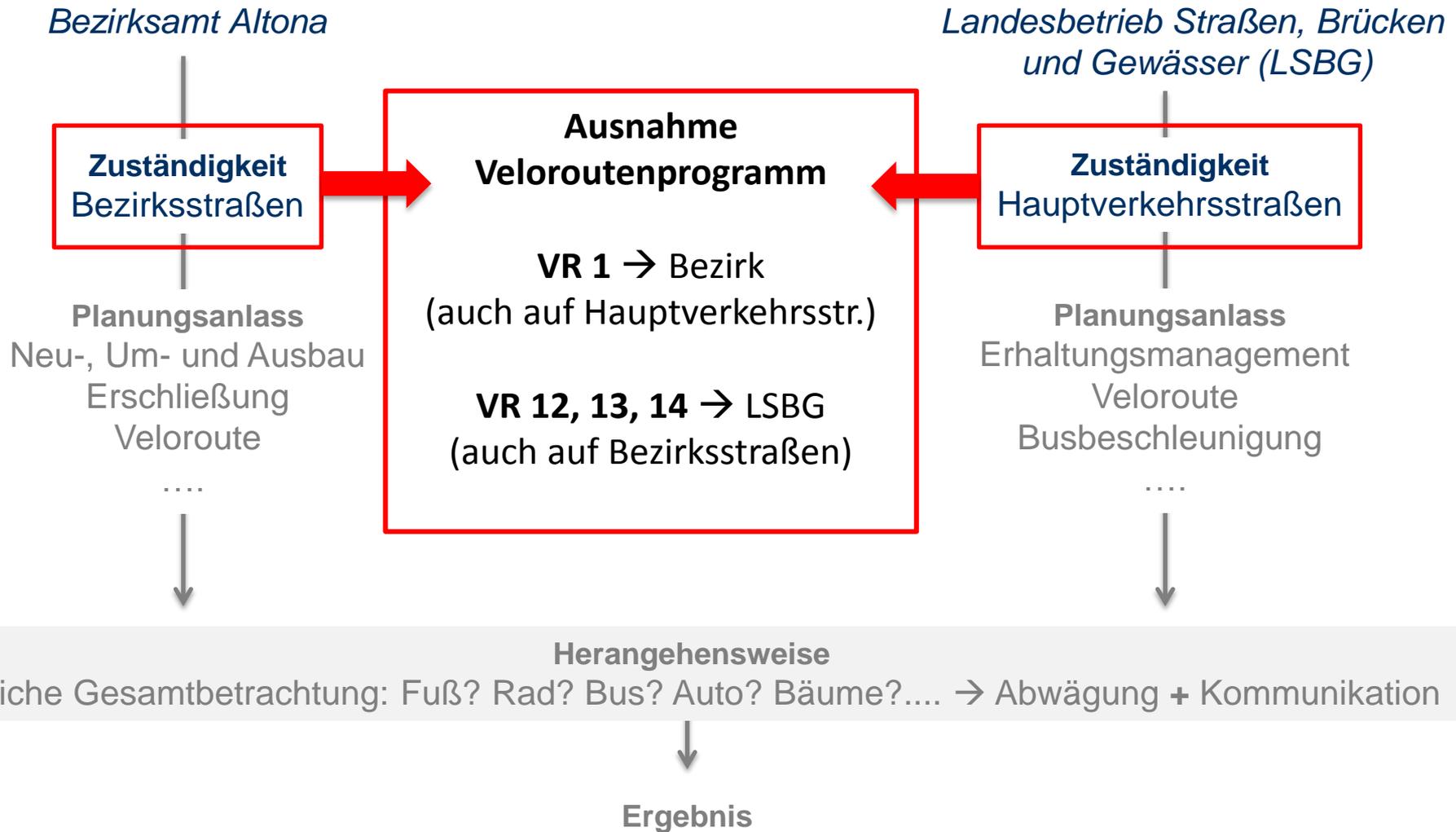
- ▶ „Veloroute“ → Keine Aussage über die bauliche Anlage vor Ort!
- ▶ Planung immer nach örtlichen Gegebenheiten!
- ▶ Grundlage: Aktuelle technische Regelwerke

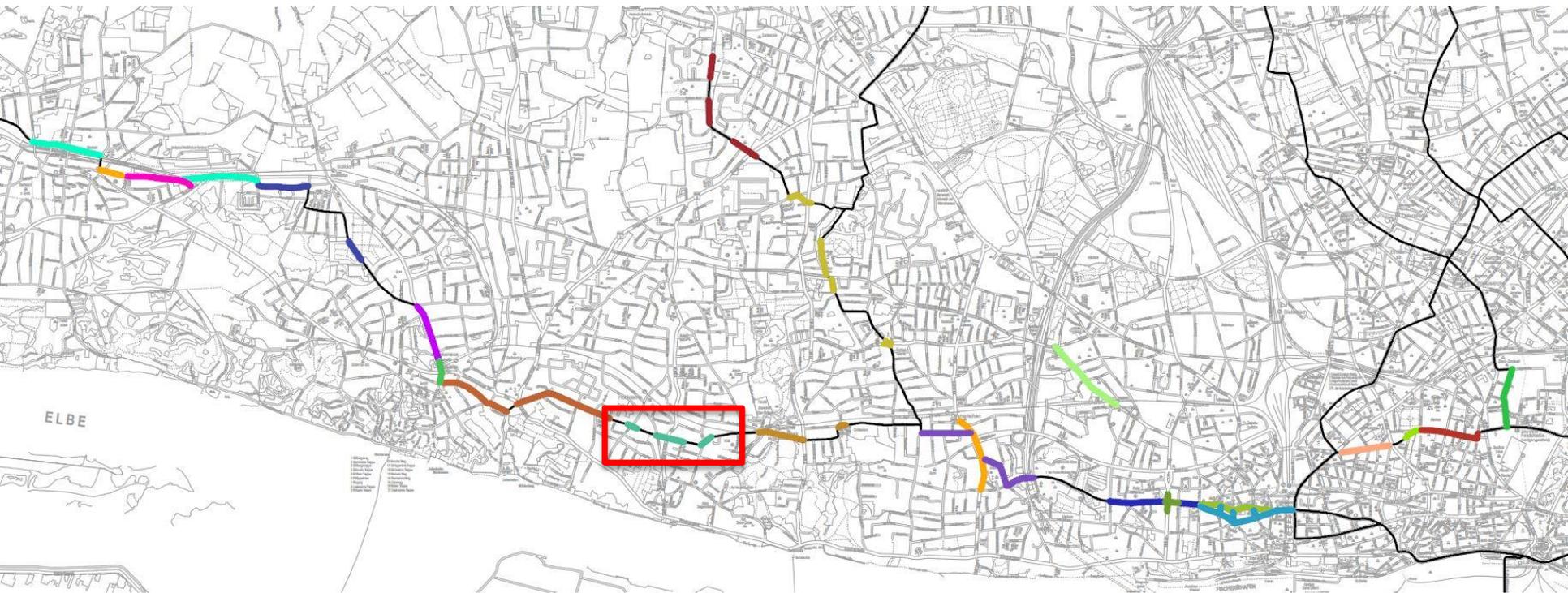
Beispiele für Radverkehrsführung



Wer baut und aus welchem Anlass?







Velo-Route 1

Nienstedten - Hochkamp



Velo-Route 1

Nienstedten - Hochkamp



Humannstraße

Velo-Route 1

Nienstedten - Hochkamp



Knoten Up de Schanz / Langenhegen / Humannstr.

Velo-Route 1

Nienstedten - Hochkamp



Langenhegen

Velo-Route 1

Nienstedten - Hochkamp



Einmündung Charlotte-Niese-Str. / Jürgensallee

Velo-Route 1 Nienstedten - Hochkamp

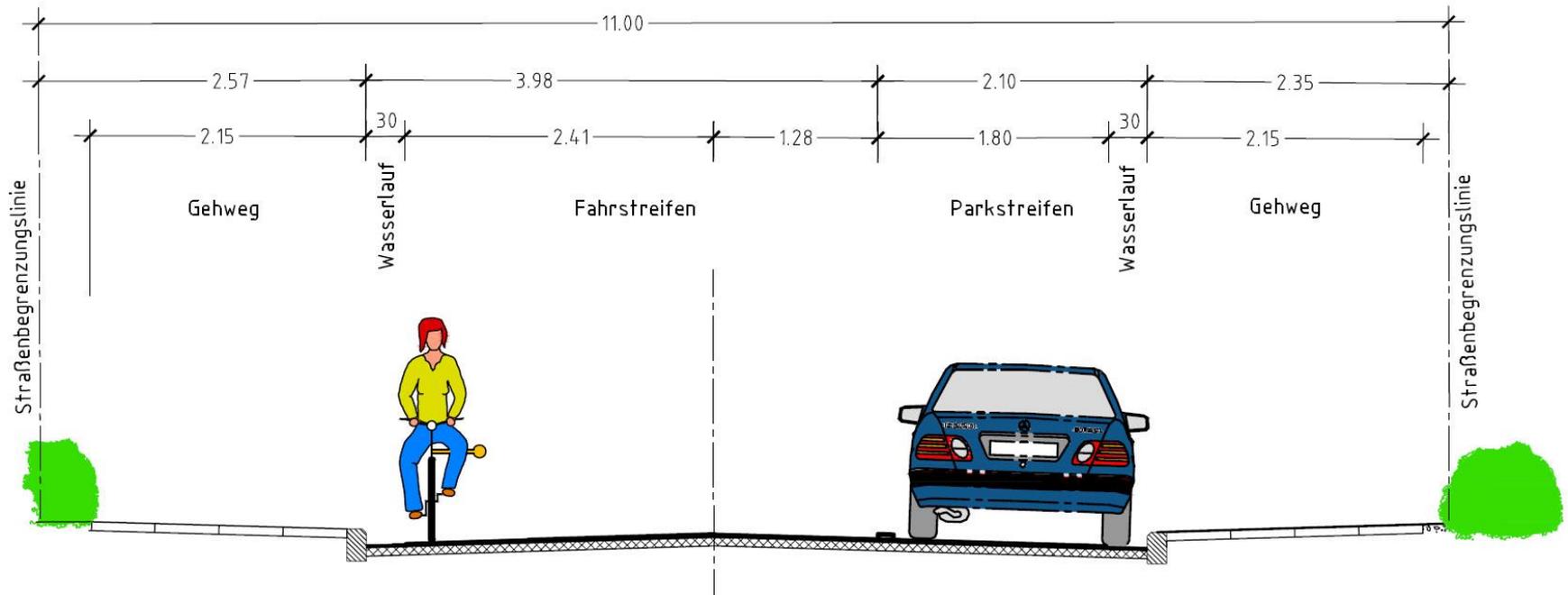
Lageplan Blatt 1 von 4



Velo-Route 1

Nienstedten - Hochkamp

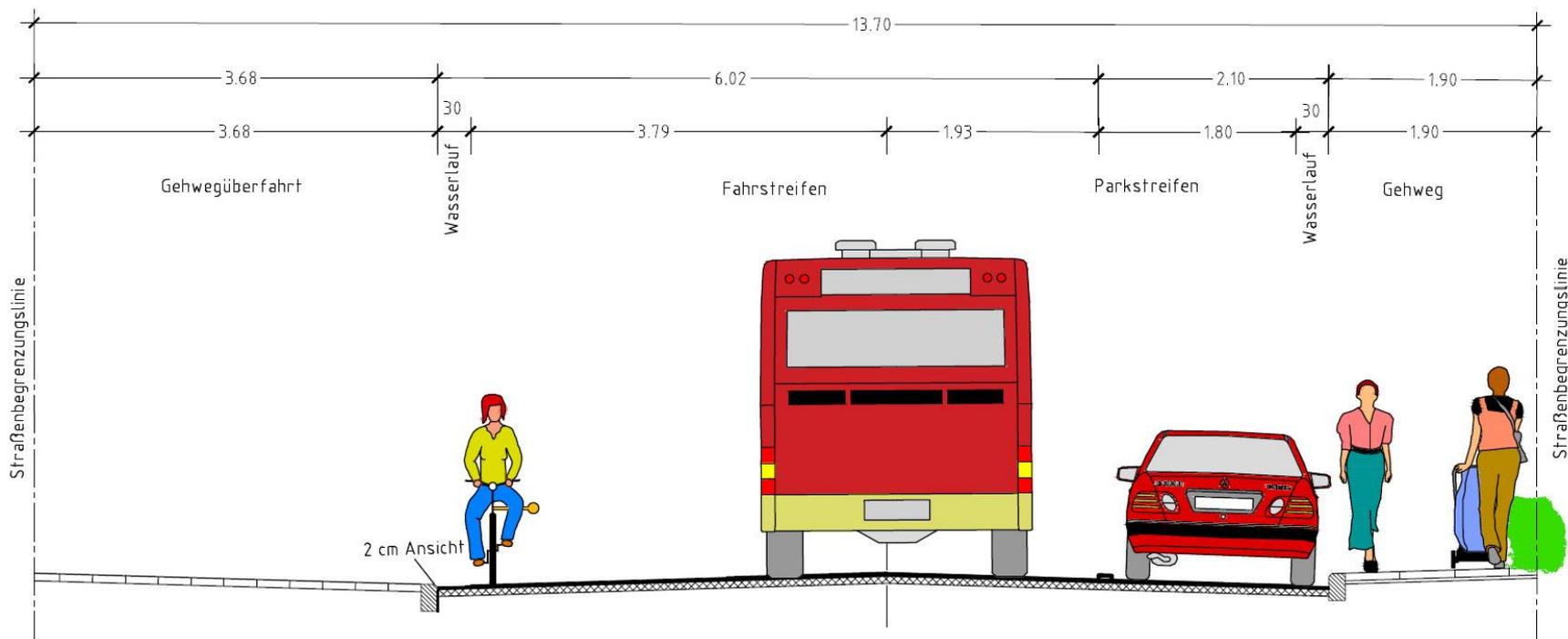
Abschnitt Humannstraße - Station 10+260,000



Velo-Route 1

Nienstedten - Hochkamp

Abschnitt Langenhegen - Station 20+060,000



Velo-Route 1 Nienstedten - Hochkamp

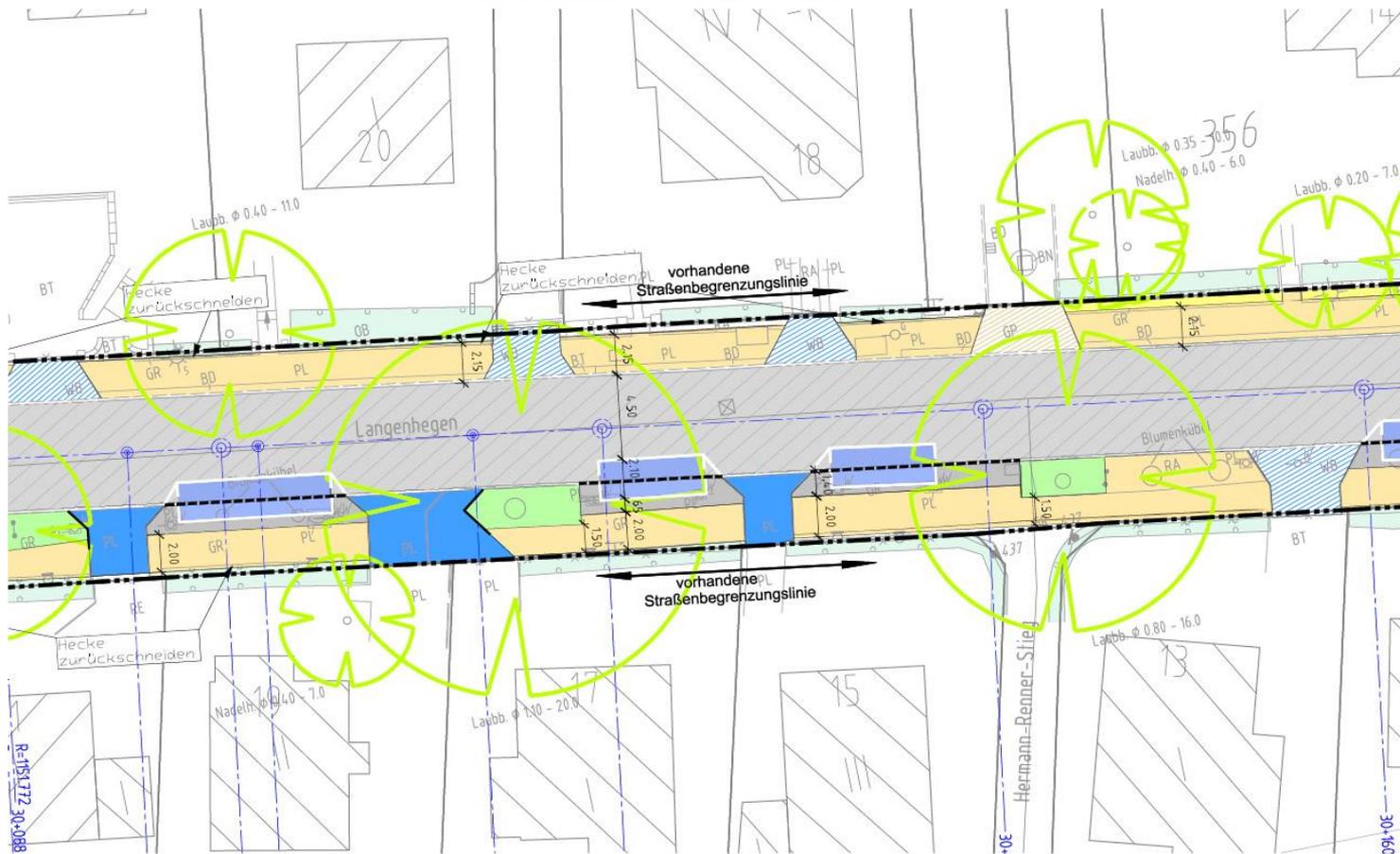
Lageplan Blatt 3 von 4



Velo-Route 1

Nienstedten - Hochkamp

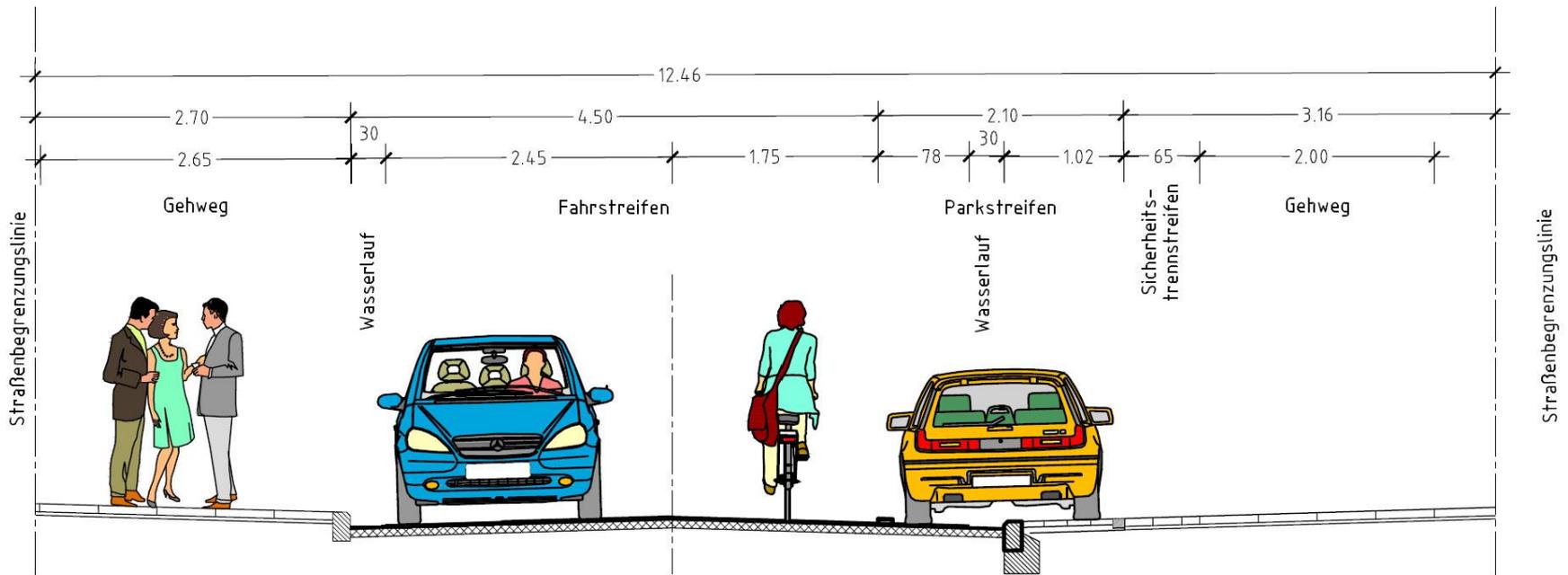
Detail Ausbau Langenhegen



Velo-Route 1

Nienstedten - Hochkamp

Abschnitt Langenhegen - Station 30+220,000



Velo-Route 1

Nienstedten - Hochkamp

Lageplan Blatt 4 von 4

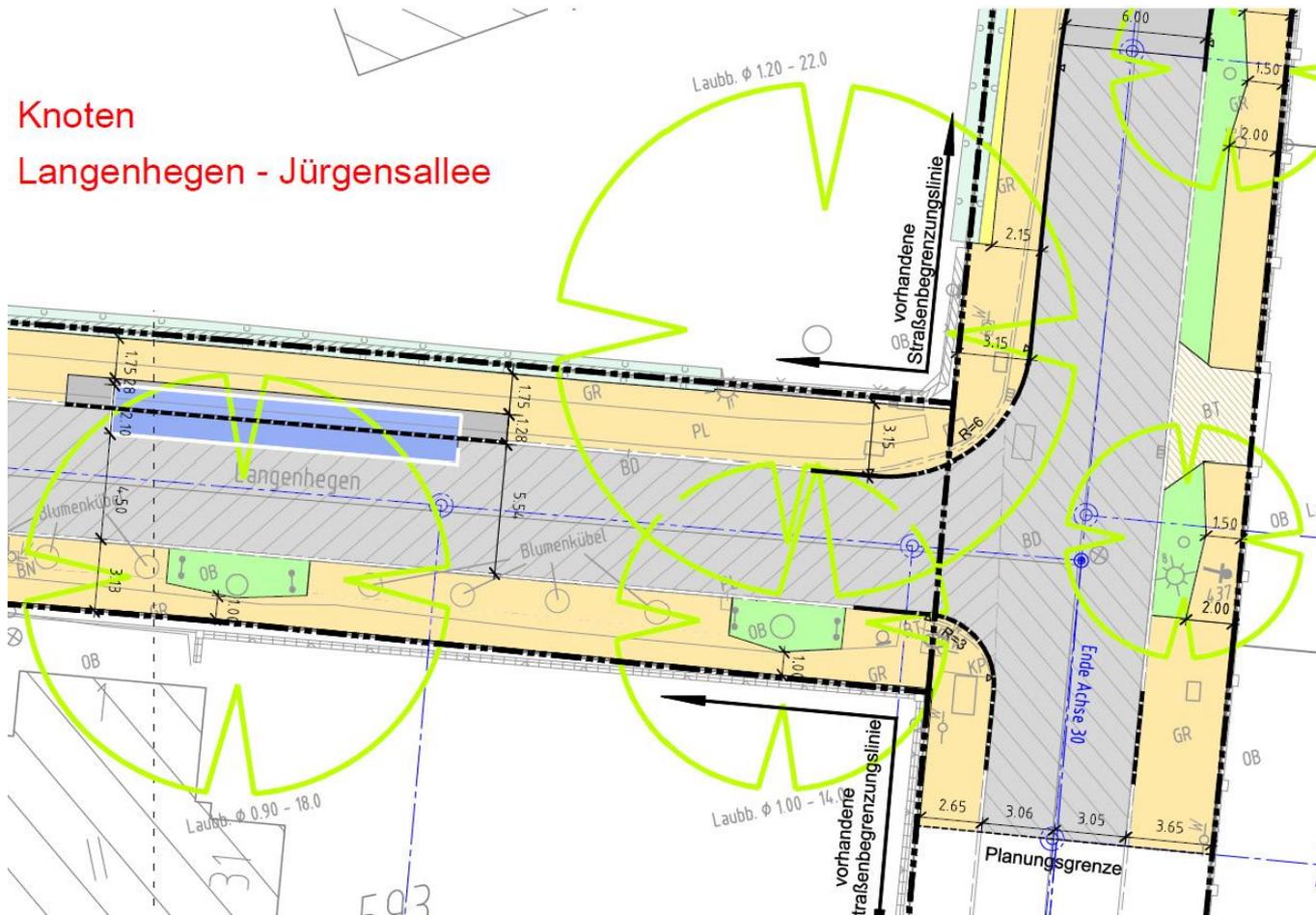


Velo-Route 1

Nienstedten - Hochkamp

Knoten

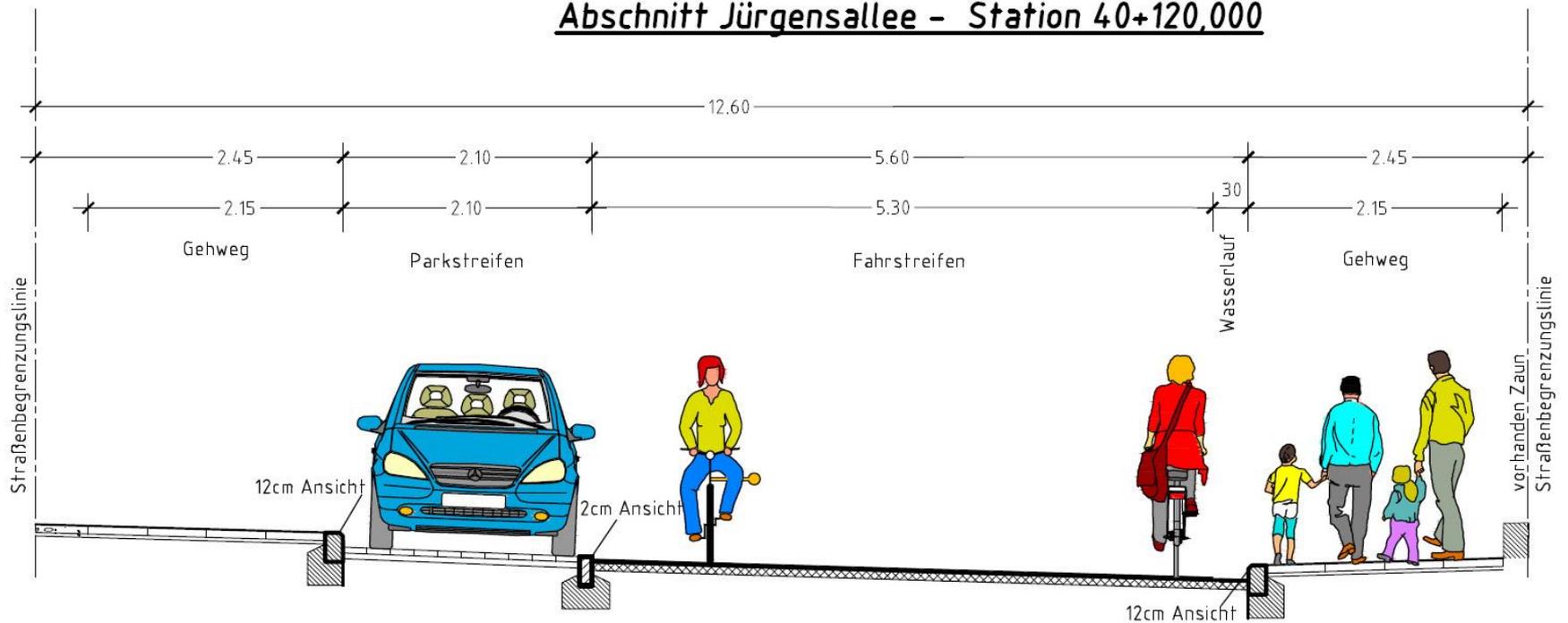
Langenhegen - Jürgensallee



Velo-Route 1

Nienstedten - Hochkamp

Abschnitt Jürgensallee - Station 40+120,000



Velo-Route 1

Nienstedten - Hochkamp

