

Ausbau der Veloroute 1 **Abschnitt Chemnitzstraße**

Dokumentation der Informationsveranstaltung
am 18. April 2018

Mai 2018, steg Hamburg im Auftrag des Bezirksamts Altona



Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Altona

Hintergrund und Verfahren

Im Sommer 2016 wurde mit dem „Bündnis für Radverkehr“ vereinbart, das ca. 280 km lange Netz der Velorouten bis zum Jahr 2020 so auszubauen, dass eine ganzjährig sicher befahrbare Radverkehrsinfrastruktur sowie vielfältige Service- und Informationsangebote zur Verfügung stehen. 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, ÖPNV) betrachtet und abgewogen. Beim Planungsverfahren zum Ausbau werden Anwohnerinnen und Anwohner und Interessierte einbezogen und informiert.

Abschnitt Chemnitzstraße

Die Chemnitzstraße liegt im Stadtteil Altona-Altstadt. Es handelt sich um eine Tempo-30-Zone, welche die beiden Hauptverkehrsstraßen Max-Brauer-Allee und Holstenstraße verbindet.

Die Chemnitzstraße ist Teil der Veloroute 1, welche ihren Ausgangspunkt am Rathausmarkt hat und über St. Pauli, Altona-Altstadt und Ottensen, durch Othmarschen und Blankenese bis nach Rissen führt. Bereits im Jahr 2011 war das Radverkehrsaufkommen in diesem Streckenabschnitt höher als das Aufkommen des Kfz-Verkehrs, wie eine Verkehrszählung aus dem November des Jahres belegt; im Zeitraum von 6:00 bis 19:00 Uhr wurden 2453 Radfahrer und 1446 Kraftfahrzeuge in der Chemnitzstraße östlich der Hospitalstraße registriert. Eine reine Radverkehrszählung im Juni 2016 an demselben Standort, in der gleichen Zeitspanne, ergab 3446 Radfahrende. Diese Zahl zeigt, dass der Radverkehr zugenommen hat und diese Route sehr gut angenommen wird.

Das Bezirksamt Altona plant die Einrichtung einer Fahrradstraße in der Chemnitzstraße mit baulichen Umgestaltungsmaßnahmen zur Folge und einer Sanierung der Fahrbahndecke.

Informationsveranstaltung

Für den Abschnitt Chemnitzstraße hat das Bezirksamt Altona in einer Informationsveranstaltung am **18. April 2018** (von 19.00 bis 21.00 Uhr im Stadtteilkulturzentrum HausDrei e.V.) über die geplante Umbaumaßnahme und den Zeitplan der Umsetzung informiert. Hierzu eingeladen waren alle Anwohnenden und Interessierten. An der Veranstaltung nahmen etwa 40 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 beleuchtete er die wesentlichen Konfliktpotentiale der Chemnitzstraße im Bestand und berichtete die Ergebnisse der Unfalldauswertung (von 2014 bis 2017) sowie Verkehrszählungen (von 2011 und 2016). Neben der Darstellung des Veloroutenbegriffs wurde grundsätzlich ein Hauptaugenmerk auf die Definition von „Fahrradstraßen“ aus rechtlicher und baulicher Perspektive gelegt. Im Anschluss erläuterte Herr Hahn die erarbeitete Vorzugsvariante für die Umbaumaßnahme der Chemnitzstraße. Die Präsentation der Veranstaltung ist in der Anlage zu finden.

Im zweiten Teil hatten die Teilnehmenden der Informationsveranstaltung 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 zu einer Fahrradstraße wird mehr Fläche für Radfahrende und Fußgänger gewonnen sowie deren Sicherheit an Knotenpunkten erhöht. 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 Entwurfspläne sind in der Anlage beigefügt.

Fahrradstraße

Stellt der Radverkehr die vorwiegende Verkehrsart in einem Planungsabschnitt dar oder ist dies bald zu erwarten, wird der Umbau zur Fahrradstraße in Betracht gezogen. Die bauliche Umsetzung der Velorouten bei einzelnen Maßnahmen sind von der örtlichen Gegebenheit sowie dem Radverkehrsaufkommen abhängig.

In der Chemnitzstraße ist der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart, deswegen soll der Umbau als Fahrradstraße erfolgen.

Gemäß der Straßenverkehrsordnung ist anderer Fahrzeugverkehr in der Fahrradstraße nur mit einem Zusatzzeichen wie beispielsweise „Anlieger frei“ oder „Kfz frei“ zulässig. Die Höchstgeschwindigkeit ist dabei auf 30 km/h begrenzt und das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern erlaubt. Der Radverkehr darf in einer Fahrradstraße weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Kraftfahrzeugverkehr die Geschwindigkeit weiter verringern.

Gemäß der Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen (ReStra) und der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) erfolgt die Anlage einer Fahrradstraße unter Achtung einer Fahrbahnbreite von mindestens 4,50 m bei einem Querschnitt mit Parkstreifen. Die Planung sieht Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen auf dem Asphalt vor, um auch dem Verkehr, der über die Nebenstraßen in die Chemnitzstraße gelangt, die Verkehrsregelung darzustellen.

Diese Aspekte einer Fahrradstraße führen zu einer erhöhten Sicherheit für auto- und radfahrende Anwohnende sowie Fußgänger. Bisherige Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr auf Bürgersteigen verringern sich. Dies betrifft auch das Sicherheitsempfinden von Kindern.

Vorfahrtregelung

Im Rahmen der Einrichtung einer Fahrradstraße werden sämtliche angrenzende Einmündungen als Gehwegüberfahrten hergestellt. In diesen Bereichen erfolgt eine Anhebung auf Gehwegniveau und eine Trennung mit einem abgesenkten Bordstein. Durch diese baulichen Maßnahmen wird die Rechts-vor-links-Regelung aufgehoben und der Verkehr in der Chemnitzstraße vorfahrtberechtigt.

Fahrbahn

Das Natursteinpflaster, das in einigen Teilen der Fahrbahn vorhanden ist, soll ausgebaut und die gesamte Straße niveaugleich in Asphalt hergestellt werden. Dort, wo bereits Asphalt vorhanden ist, wird dieser abgefräst und erneuert, da zum Teil erhebliche Schäden vorhanden sind.

Einfahrten

Der Umbau des Knotens Max-Brauer-Allee / Chemnitzstraße erfolgt im Zuge des Umbaus der Max-Brauer-Allee durch den LSBG. Weitere Informationen sind auf dem Internetauftritt des LSBG zu finden: <http://lsbg.hamburg.de/stadtstrassen/5828548/max-brauer-allee/>

Radverkehr

Die kurzen Abschnitte der separat geführten Radwege stehen nicht im Einklang mit einer Fahrradstraße und werden zurückgebaut; die Flächen werden der Fahrbahn zugeschlagen. Die StadtRAD-Station bleibt an ihrem jetzigen Standort bestehen. Im Zuge der Umgestaltung sind im Straßenverlauf zusätzliche Fahrradabstellplätze - etwa 16 neue Anlehnbügel- vorgesehen.

Gehwege

Im Abschnitt zwischen Hospitalstraße und Karl-Wolff-Straße ist auf der Nordseite die Verbreiterung des Gehweges von ca. 1,70 m auf 2,50 m geplant. Sämtliche Schutzgitter sind seit der Verlegung der Grundschule Chemnitzstraße entbehrlich und werden demontiert.

Der Fußgängerüberweg ist in einer Fahrradstraße nicht notwendig und soll entfernt werden. Es ist angedacht an dieser Stelle die Fahrbahn einzuengen und den Übergang mit taktilen Leitelementen für Blinde / Sehbehinderte zu gestalten. Ebenfalls barrierefrei mit Bodenindikatoren ausgestattet wird die Fußgängerquerung an der Ampel Holstenstraße.

Die Ausgestaltung des Fußweges an der Ecke Chemnitzstraße/Virchowstraße wird im Zuge der Planüberarbeitung geprüft.

Ruhender Verkehr

Der ruhende Kfz-Verkehr wird entlang der gesamten Chemnitzstraße neu geordnet. Da in einer Fahrradstraße eine Fahrbahnbreite von 4,50 m vorgegeben ist, werden die Längsparkplätze einseitig jeweils abwechselnd am Fahrbahnrand markiert. In Höhe der Hausnr. 73 soll eine bauliche Insel zurückgebaut werden, um diese Fläche dem Parkstreifen zuzuschlagen.

Die Anzahl der Kfz-Stellplätze im Straßenraum reduziert sich um 25% von 64 auf 48 Stellplätze.

Pflanzarbeiten

Es ist vorgesehen, die Parkstände mit Halbinseln baulich einzufassen. Die Insel gegenüber Haus Nr. 50 soll mit Stauden oder Bodendeckern begrünt werden; für die Insel gegenüber Nr. 43 ist die Pflanzung eines Baumes vorgesehen.

Eine weitere Baumpflanzung ist in der Grünfläche an der Einmündung Schumacherstraße geplant. Dieses Areal ist momentan vermüllt und als Abstellfläche zweckentfremdet und wird im Rahmen des Umbaus aufgearbeitet.

Um die Abbiegebeziehungen an der Kreuzung Hospitalstraße zu verbessern, ist die Fällung eines Baums (Vogelbeere) nötig. Diese wird durch die Neupflanzung von insgesamt zwei Bäumen im Abschnitt Chemnitzstraße ausgeglichen.

Diagonalsperre Hospitalstraße

Von 1982 bis 2005 war die Chemnitzstraße Teil des Sanierungsgebietes Altona-Altstadt S2. Aus dieser Zeit stammt auch die Diagonalsperre an der Kreuzung Hospitalstraße, die zur Unterbindung des Abkürzungsverkehrs zwischen den beiden Hauptverkehrsstraßen (Max-Brauer-Allee - Holstenstraße) angeordnet wurde.

Die Diagonalsperre bleibt erhalten, um den motorisierten Durchgangsverkehr weiterhin erfolgreich zu verhindern, wird aber baulich umgestaltet. Es ist eine kleine Insel in der Straßenmitte vorgesehen, welche für die Radfahrer in beide Richtungen eine Durchfahrt von 1,50 m Breite ausspart. Um ein Durchkommen von Kraftfahrzeugen zu verhindern, werden Absperrpoller sowohl im Gehweg wie auch auf der Insel (hier mit B-Schließung) eingebaut. Die Anzahl und somit ihr Abstand wird im Zuge der Planüberarbeitung mit einem Augenmerk auf die Passiermöglichkeit für Lastenräder geprüft. Die Überfahrbarkeit für Rettungsfahrzeuge wird sichergestellt.

Entsorgungscontainer

Die Entsorgungscontainer an der Ecke zur Warnholtzstraße bleiben erhalten. Eine Umstellung auf Unterflurcontainer ist aufgrund der im Boden liegenden Leitungen nicht möglich.

Beschilderung

- Der Beginn der Fahrradstraße wird aus beiden Richtungen und an allen Seitenstraßen beschildert. Die im Planungsstand der Informationsveranstaltung fehlende Beschilderung an der Virchowstraße wird hinzugefügt. Im Westen endet die Fahrradstraße an der Einmündung Schumacherstraße, da der Radverkehr ab hier über die Max-Brauer-Allee geführt wird. Dies wird entsprechend beschildert (siehe Pläne in der Anlage)
- Zur Verdeutlichung der Fahrradstraße ist das Piktogramm „Radfahrer“ in Verbindung mit Richtungspfeilen zu Beginn und am Ende sowie bei allen Einmündungen auf der Fahrbahn vorgesehen. Dies soll auch zu einer Tempoverringerung bei der Einfahrt aus der Holstenstraße führen.
- Mit einem Zusatzzeichen wird angezeigt, dass der Radverkehr in beide Richtungen erlaubt ist, auch entgegen der Einbahnstraßenregelung.
- Dem motorisierten Fahrzeugverkehr wird die Benutzung der Fahrradstraße durch das Zusatzzeichen „Kfz-Verkehr frei“ gestattet. Die Kraftfahrzeuge dürfen die Straße in mäßiger Geschwindigkeit (max.

30 km/h) befahren, aber der Radverkehr hat Vorrang. So ist es den Anliegern des südlich gelegenen Wohngebietes weiterhin möglich, das Quartier über die Chemnitzstraße anzufahren / zu verlassen.

- Die Chemnitzstraße fällt als Fahrradstraße aus der Tempo-30-Zone heraus. Deshalb wird die Tempo-30-Beschilderung entfernt. An sämtlichen Seitenstraßen muss dagegen auf den Beginn / das Ende der Tempo-30-Zone erneut hingewiesen werden.
- Absolute Halteverbote werden bei folgenden Bereichen eingerichtet:
 - Auf der Nordseite von Haus Nr. 15 (westlich der Parkbucht) bis zur Virchowstraße,
 - entlang der Südseite von der Virchowstraße bis zur Hospitalstraße,
 - auf der Nordseite, gegenüber Haus Nr. 50 bis zur Warnholtzstraße.

Weiteres Verfahren

- Die Baumaßnahmen in der Chemnitzstraße beginnen voraussichtlich im Jahr 2019. 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 vier Monate geschätzt.
- Die häufigen Bauarbeiten (u.a. Vattenfall, Hamburg Wasser) in den letzten Jahren in der Chemnitzstraße mit den einhergehenden Störungen führen zu viel Unmut bei den Anwohnenden. Leider ist die Koordinierung von Bau- und Planungsprozessen der externen Leitungsträger schwierig. In der Regel wird aber eine 5-jährige Umbausperre verhängt, die auch nach der Umbaumaßnahme im Zuge des Veloroutenausbaus gelten soll.
- Die Bitte vieler Anwohner um eine sinnvolle und geschickte Umlenkung des Verkehrs während der Baumaßnahmen samt einem Angebot an sicheren Querungsmöglichkeiten wird vom Bezirksamt bei der Planung berücksichtigt.

Zusammenfassung und Bilanz

- Verbesserung für den Radverkehr, mehr Platz und bessere Berollbarkeit (mehr Komfort)
- Vermeidung von Konflikten im Begegnungsverkehr Pkw – Pkw und Pkw – Fahrrad
- Übersichtlichere Einmündungen
- Verbesserung der Befahrbarkeit für Entsorgungsfahrzeuge
- Verbreiterung des Gehwegs im Fall extremer Engstellen
- Lärminderung durch den Entfall des Kopfsteinpflasters
- Bäume: +1 (Fällung: 1, Neupflanzung: 2)
- Öffentliche Parkstände: -18

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, mit dem Umbau im Frühjahr 2019 zu beginnen.

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

Anlage: Präsentation Informationsveranstaltung mit Entwurfsplänen



UMBAU CHEMNITZSTRASSE

VELOROUTE 1

Infoveranstaltung, HausDrei

18.04.2018

- ▶ Hintergrund und Rahmenbedingungen
- ▶ Vorstellung der Planung
- ▶ *Fragen*
- ▶ weiteres Vorgehen

Bezirksamt Altona

↓

Zuständigkeit
Bezirksstraßen

↓

Planungsanlass
Neu-, Um- und Ausbau
Erschließung
Veloroute

....



*Landesbetrieb Straßen, Brücken
und Gewässer (LSBG)*

↓

Zuständigkeit
Hauptverkehrsstraßen

↓

Planungsanlass
Erhaltungsmanagement
Veloroute
Busbeschleunigung

....



Herangehensweise
Örtliche Gesamtbetrachtung + Abwägung ALLER Ansprüche + Kommunikation



Ergebnis

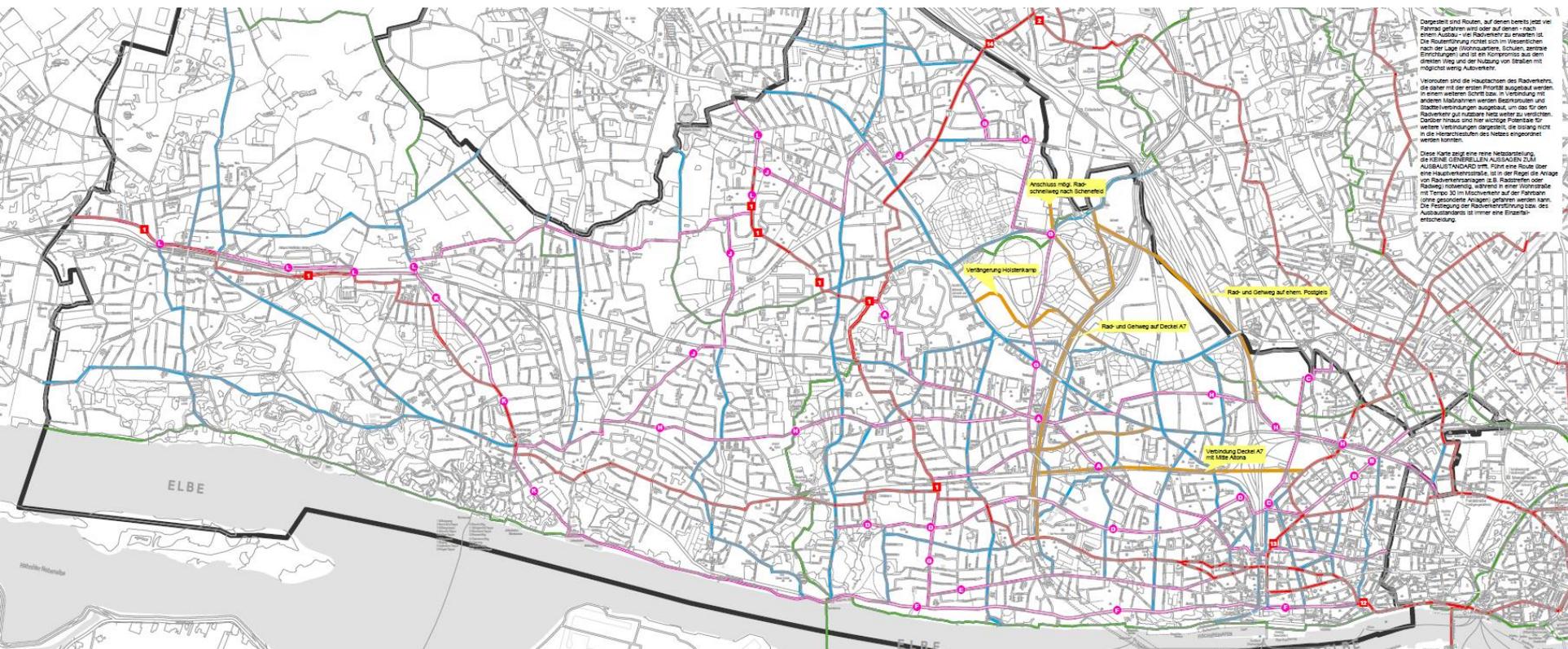
- ▶ Anlass und Finanzierung der Maßnahme
- ▶ Idealnetz geeigneter Strecken für Radverkehr
- ▶ Bezirksübergreifende Verbindungen
- ▶ Erschließung Aufkommensschwerpunkte (Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Schulen)
- ▶ **„Velorouten“ → Keine Aussage über die bauliche Anlage vor Ort!**
- ▶ **Planung immer nach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



Veloroutennetz – schematisch

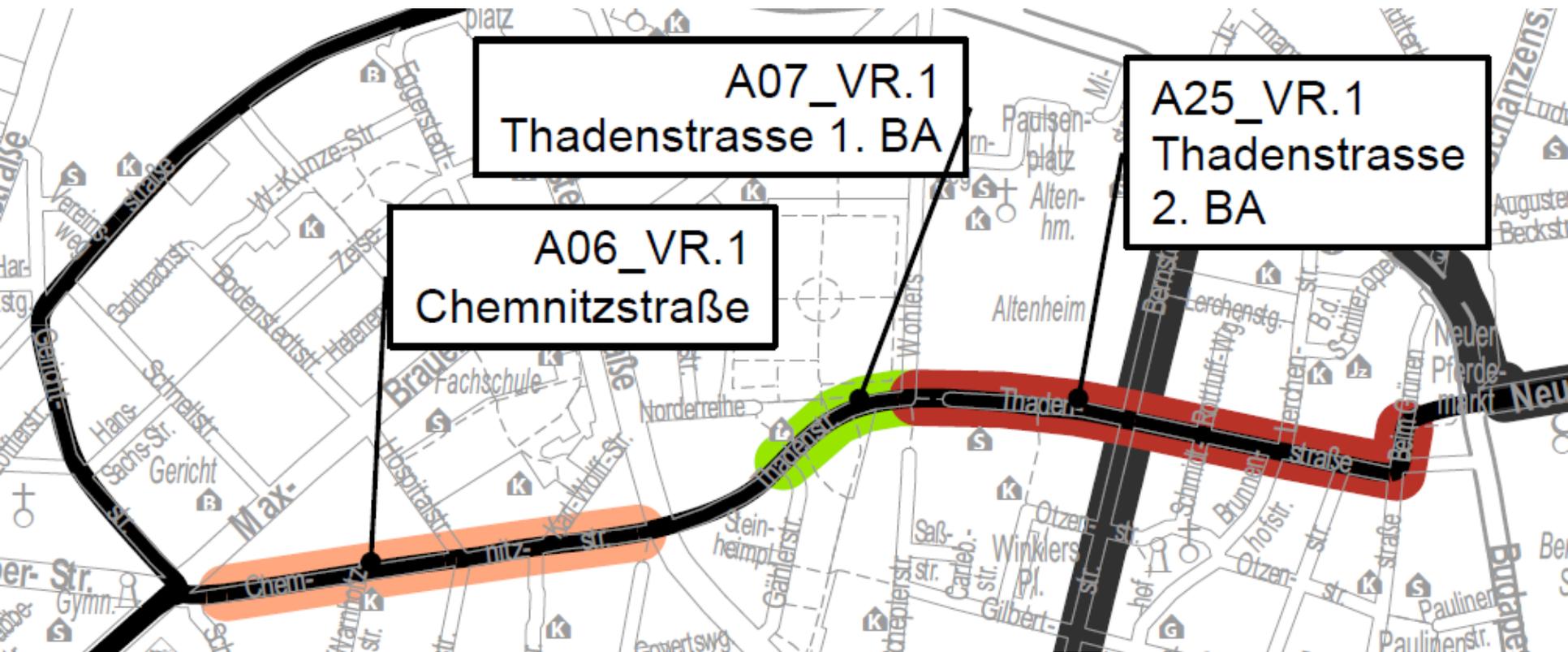


Ergänzend zu Velorouten: Bezirksrouten, Stadtteilverbindungen, weitere Potentiale...





- ▶ Max-Brauer-Allee bis Holstenstraße
- ▶ OHNE die beiden Knotenpunkte mit den Hauptverkehrsstraßen

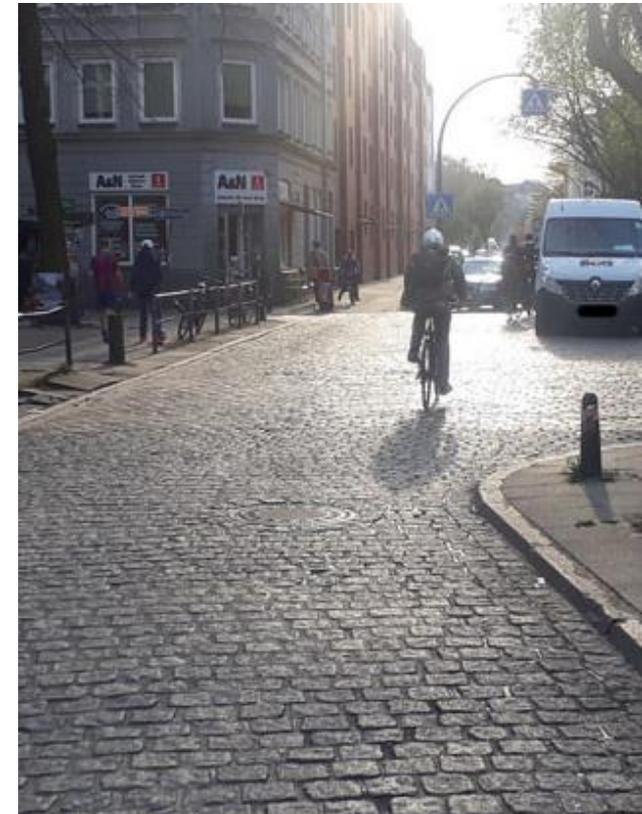


Schmaler Gehweg, Kopfsteinpflaster, Unübersichtlichkeit

Nutzbare Breite: ca. 1,00m



Befahrbarkeit Müllfahrzeug?



Engstellen im Fahrbahnbereich (Blick in Richtung Holstenstraße)

Westlich der Sperre, Pkw-Begegnung,
Fahrbahnbreite ca. **2,90m**

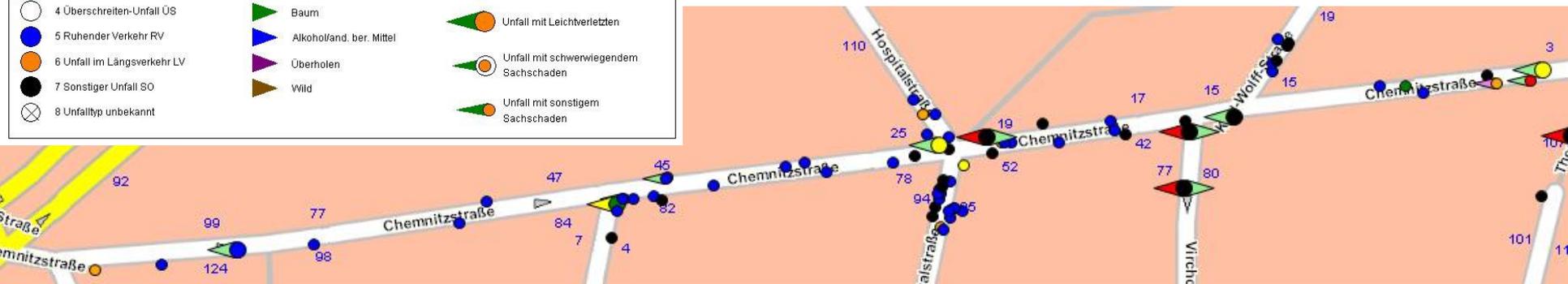


Östlich der Sperre, Pkw-Begegnung,
Fahrbahnbreite ca. **3,25m**



Legende EUSKa - Sonderkarte

Unfalltyp	Sondermerkmale	Sonderkarte
1 Fahr Unfall F	Fussgänger	Unfall mit Getöteten
2 Abbiege-Unfall AB	Radfahrer	Unfall mit Schwerverletzten
3 Einbiegen/Kreuzen-Unfall EK	Krad	Unfall mit Leichtverletzten
4 Überschreiten-Unfall ÜS	Baum	Unfall mit schwerwiegendem Sachschaden
5 Ruhender Verkehr RV	Alkohol/and. ber. Mittel	Unfall mit sonstigem Sachschaden
6 Unfall im Längsverkehr LV	Überholen	
7 Sonstiger Unfall SO	Wild	
8 Unfalltyp unbekannt		



- ▶ Strecke Chemnitzstraße, ohne Anfangs- und Endknoten
- ▶ Auswertzeitraum: 01.01.2014 bis 30.09.2017
- ▶ Räumlich konzentriert zw. Warnholz- und Virchowstraße → Engstelle, Einmündungen!
- ▶ **Insgesamt:** Hauptsächlich Unfälle mit Bezug zum Parken: Unfalltyp 5 (Ruhender Verkehr) und Unfalltyp 7 (Sonstiger Unfall) = 67%
- ▶ **Fahrrad:** 8 Unfälle, davon 3x Konflikt mit Fußgänger, 2x Konflikt mit Parken



Radverkehrszählung:
Mittwoch, 01.06.2016
6:00 – 19:00 Uhr

Kfz-Zählung:
Dienstag, 01.11.2011
6:00 – 19:00 Uhr

Ergebnis: Fahrrad = „vorherrschende Verkehrsart“, Kriterium für Fahrradstraße erfüllt

Auszug StVO

- ▶ Anderer Fahrzeugverkehr nur mit Zusatzzeichen erlaubt
z.B. „**Anlieger frei**“ oder „**Kfz frei**“
- ▶ Höchstgeschwindigkeit: 30 km/h.
- ▶ „Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Kraftfahrzeugverkehr die Geschwindigkeit weiter verringern.“
- ▶ Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern erlaubt

Fahrradstraße – baulich

Fahrbahnbreiten gem. Regelwerk (ReStra bzw. RAST)

- ▶ Fahrradstraße: min. **4,50m** / Wohnstraße für Begegnung Pkw-Pkw: Regelmaß **4,75m**

Fahrbahnbreite Bestand:
2,90m bzw. 3,25m

Ausgestaltung

- ▶ Belag: Asphalt
- ▶ Fahrradpiktogramme mit Pfeilen
- ▶ Einmündungen als Gehwegüberfahrten

Fotos: Beispiel Leinpfad





Fahrbahn Asphalt



Wasserlauf Gussasphalt



Wabensteinpflaster



Granitgroßpflaster, geschnitten



Platten aus Beton 50/50/7 cm



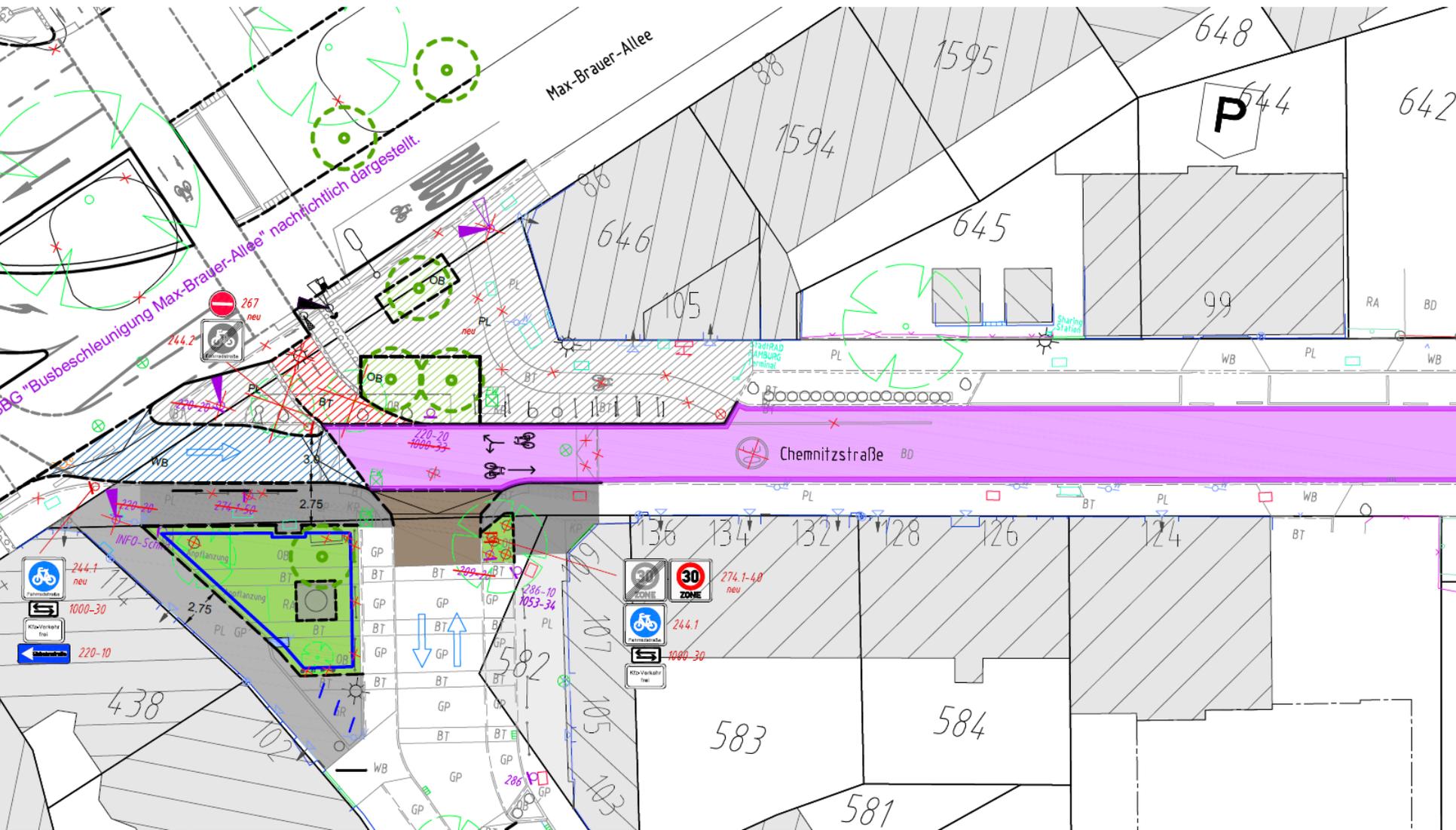
Betonpflaster, grau 25/25/7 cm

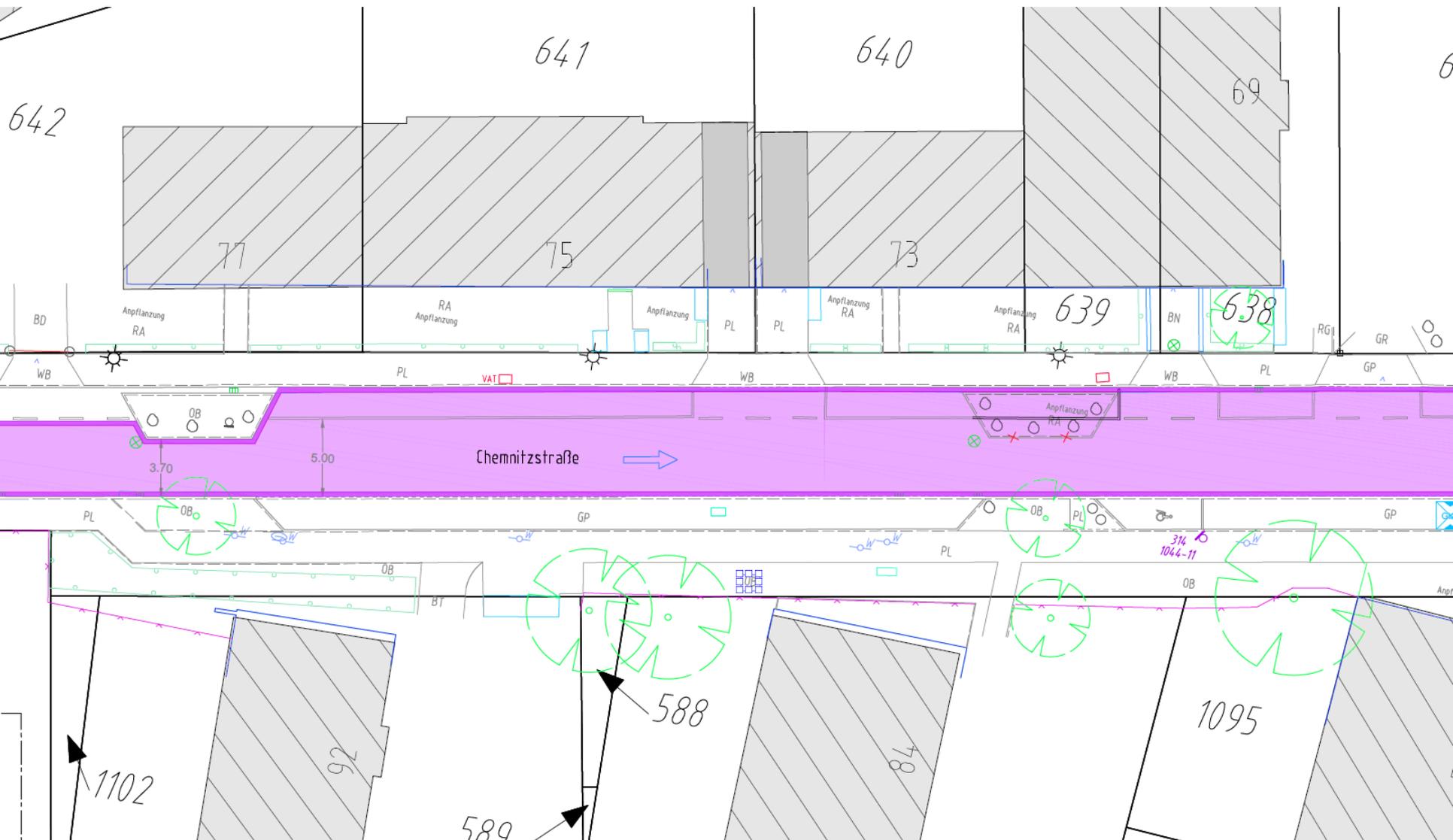


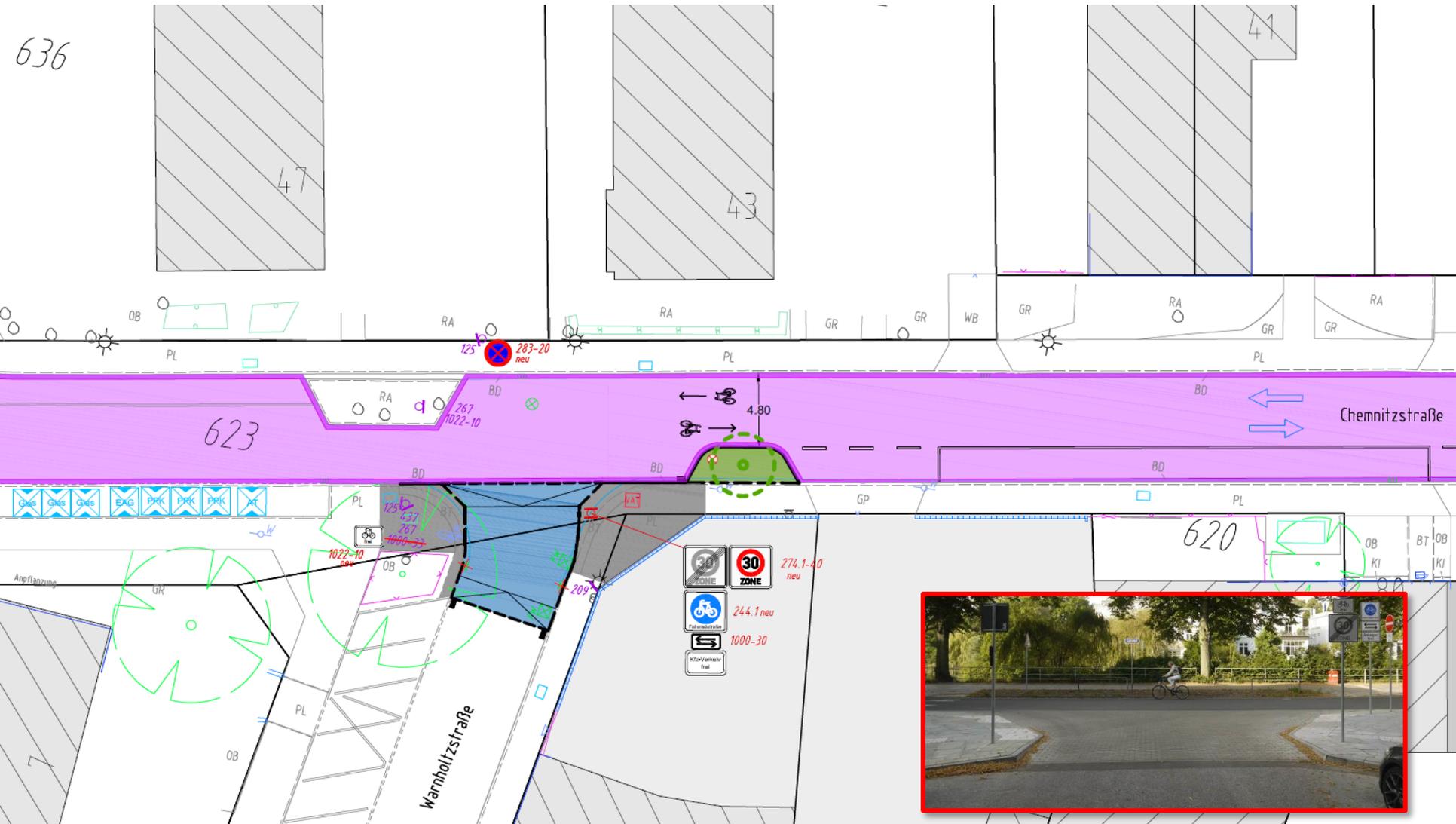
Betonpflaster, grau 10/20/10 cm



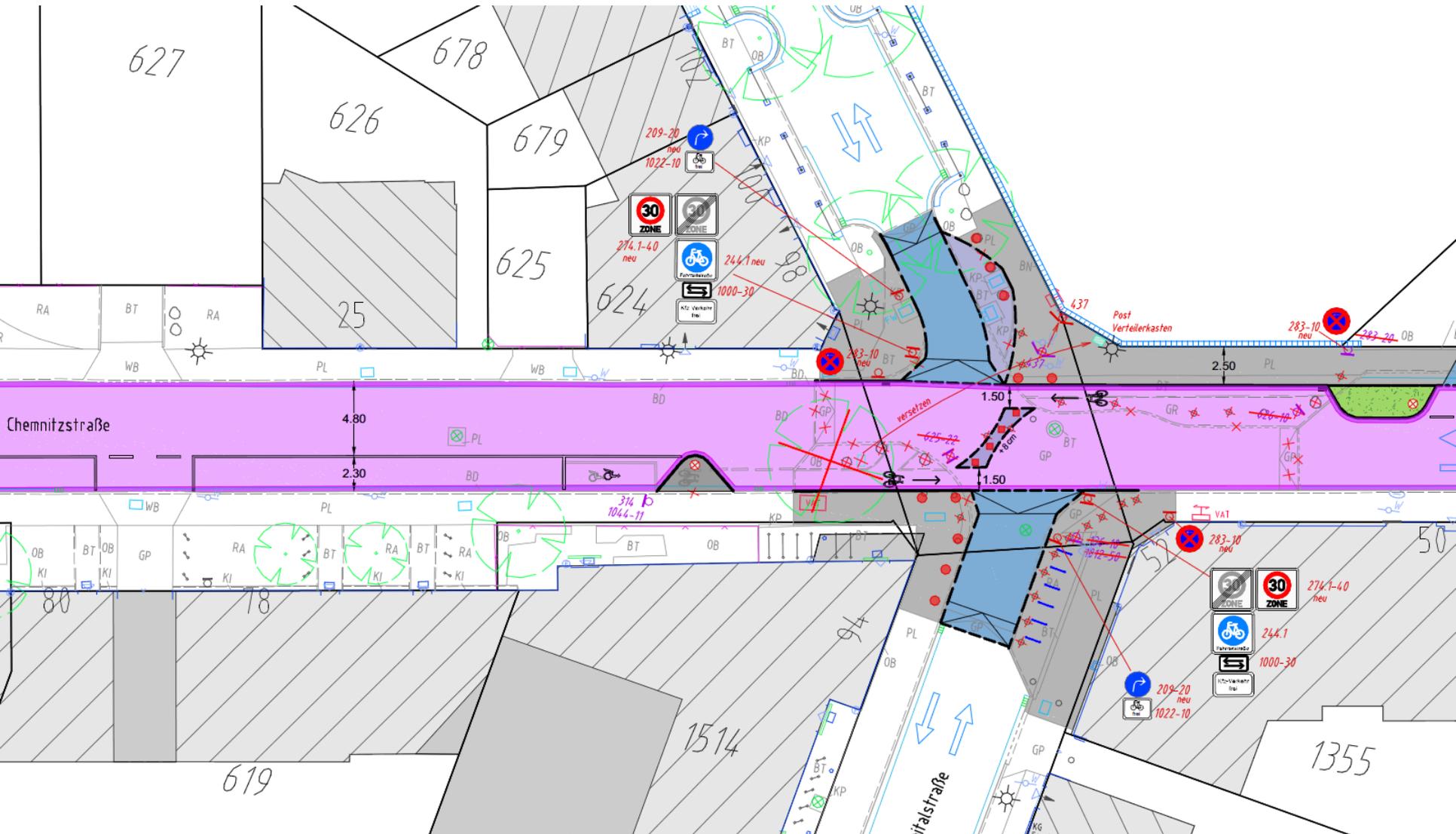
Grünfläche



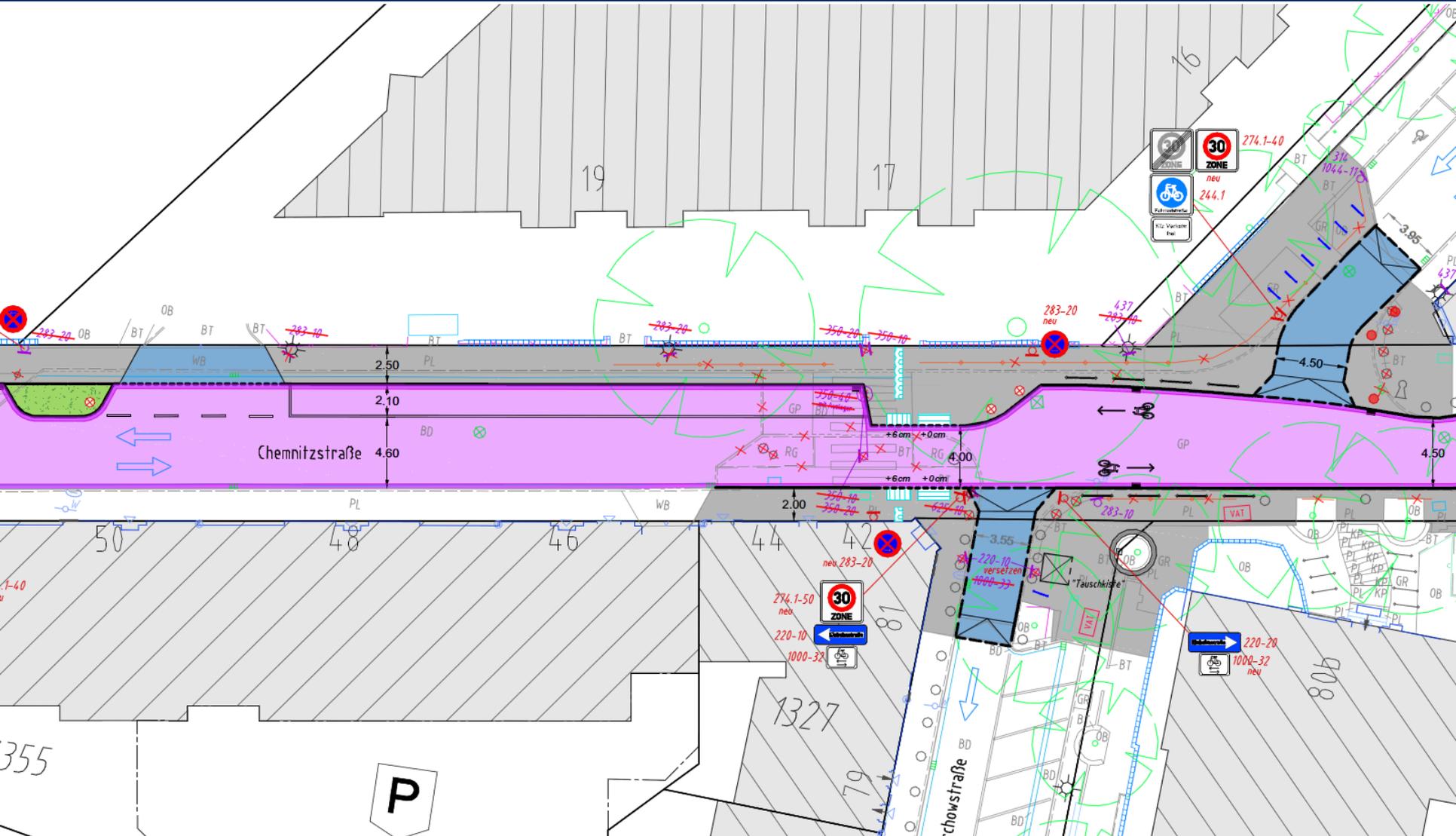




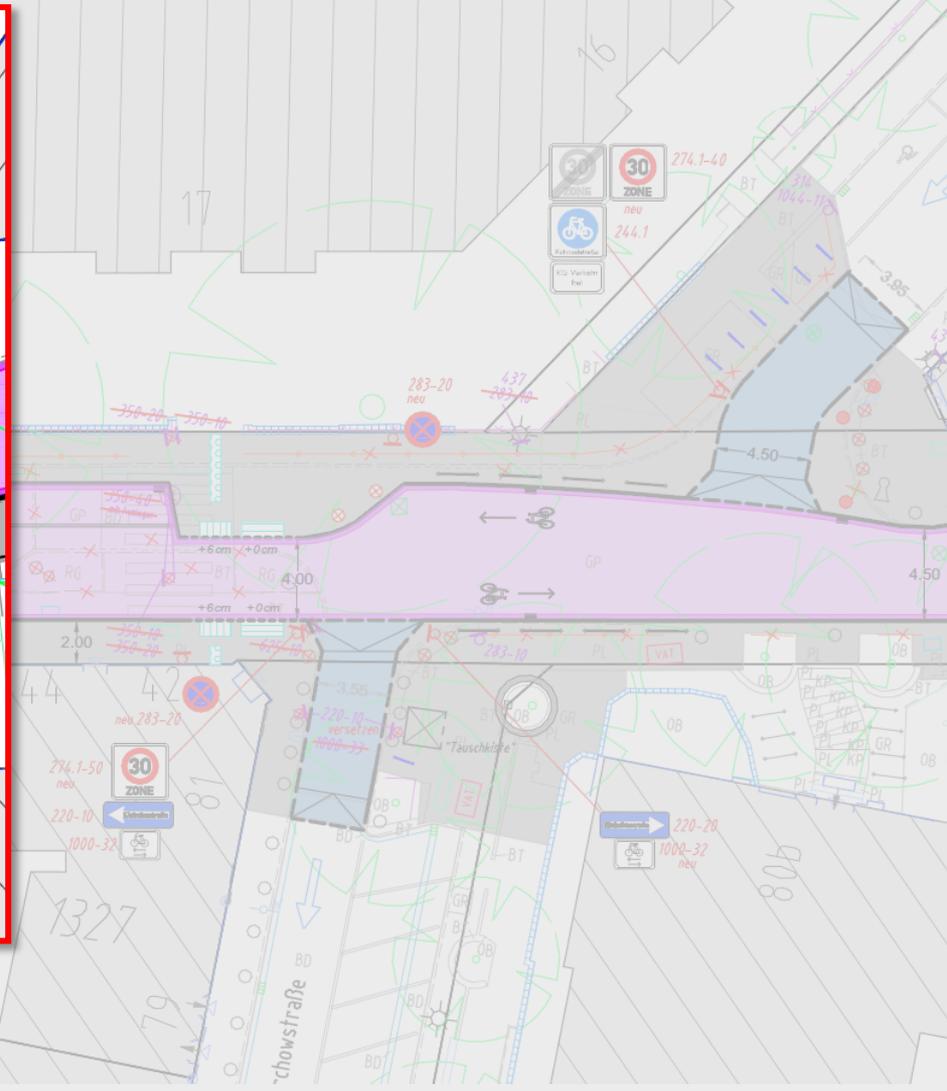
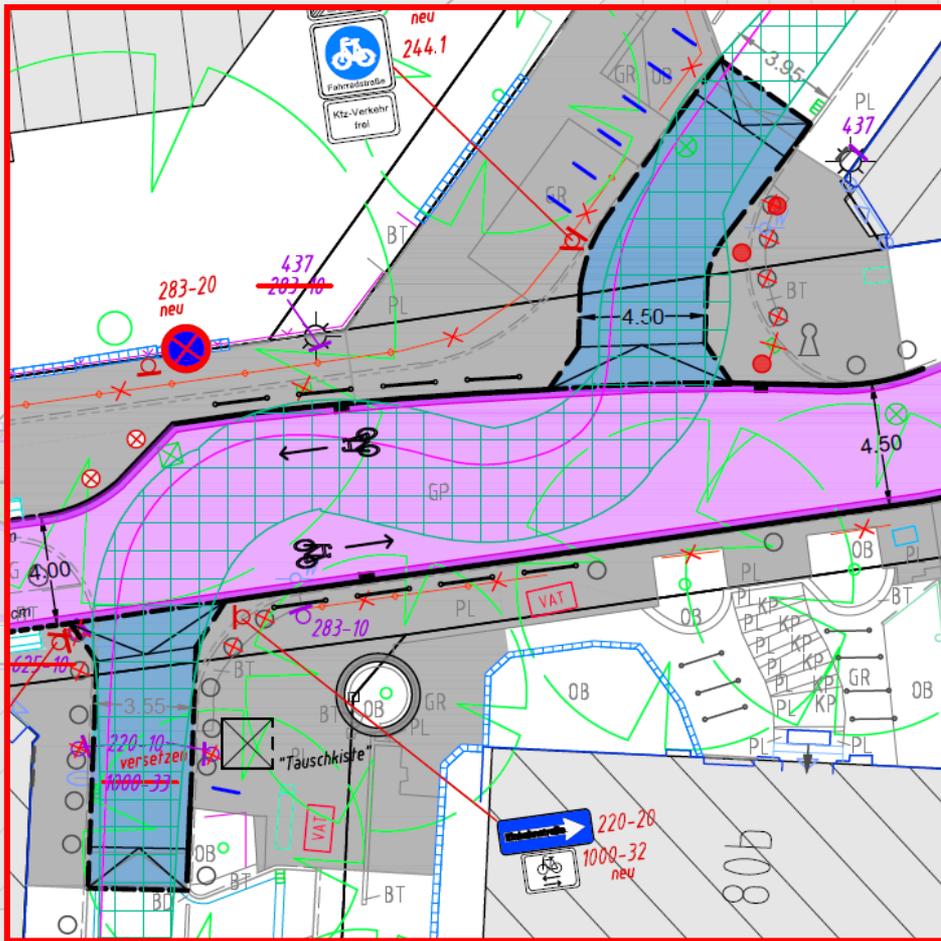
Planung Chemnitzstraße



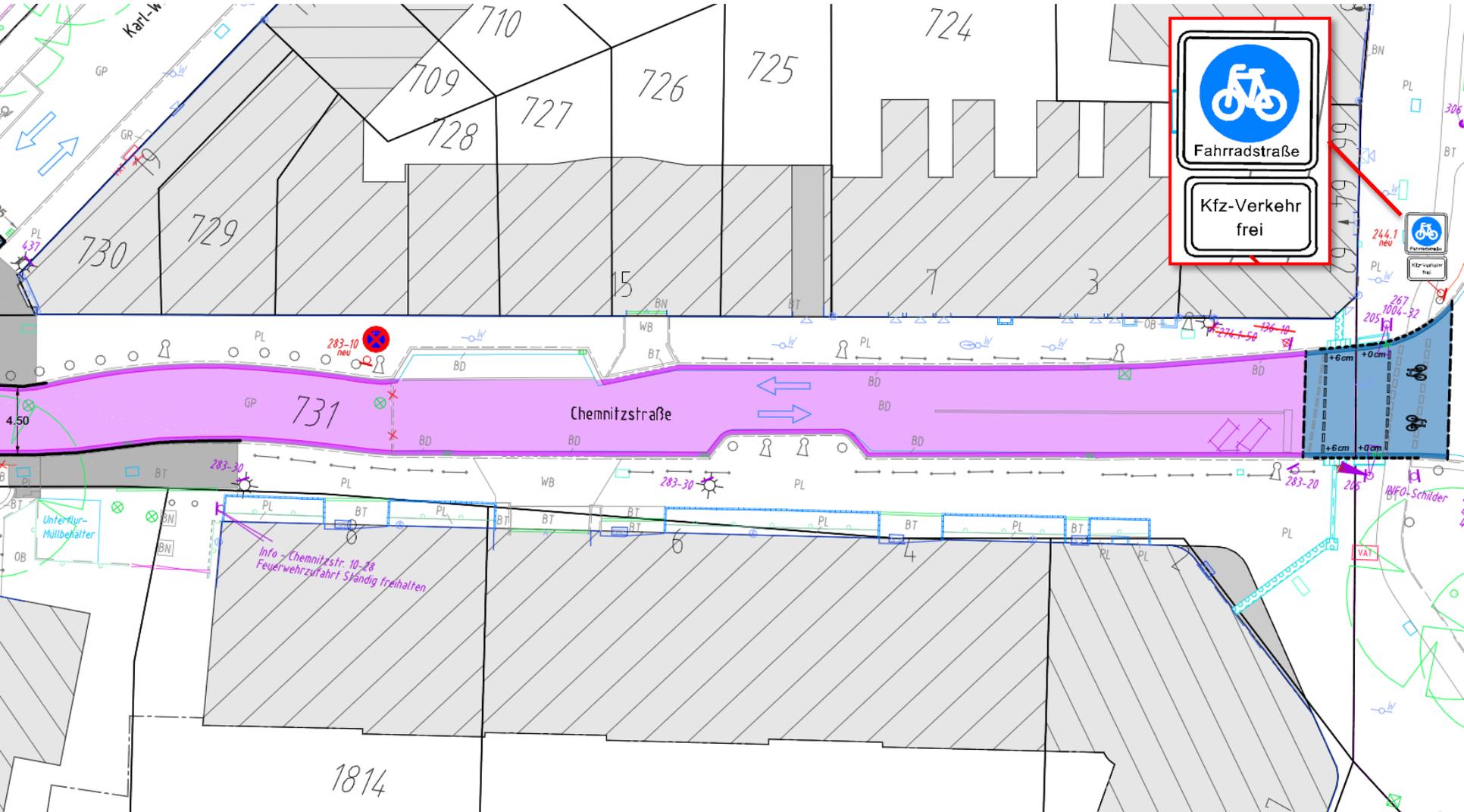
Planung Chemnitzstraße



Planung Chemnitzstraße – Schleppkurve Müllfahrzeug



Planung Chemnitzstraße



- ▶ **Verbesserung** für den Radverkehr, mehr Platz und bessere Beherrschbarkeit
- ▶ **Vermeidung Konflikte** im Begegnungsverkehr Pkw – Pkw und Pkw – Fahrrad
- ▶ **Übersichtlichere** Einmündungen
- ▶ **Befahrbarkeit** für Entsorgungsfahrzeuge verbessert
- ▶ **Verbreiterung Gehweg** in Fall extremer Engstellen
- ▶ **Leiser** durch Entfall Kopfsteinpflaster
- ▶ **Bäume**: +1 (Fällung: 1, Neupflanzung: 2)
- ▶ **Öff. Parkstände**: -18



FRAGEN, ANMERKUNGEN...

... KRITIK, DISKUSSION

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit