



## Ausbau der Veloroute 1 Abschnitt Blankenese Süd

### Dokumentation

Januar 2019, steg Hamburg im Auftrag des Bezirksamts Altona



## Inhalt

1. Hintergrund
2. Informationsveranstaltung
3. Ausblick

Anlage: Präsentation Informationsveranstaltung mit Entwurfsplänen

## 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.

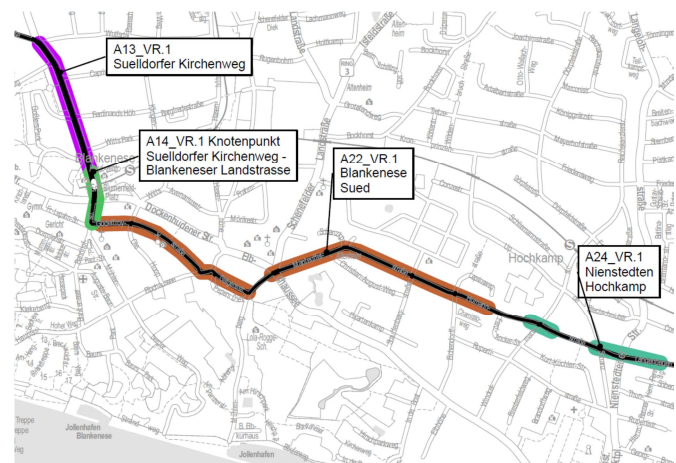
Das Planungsverfahren soll Anwohnerinnen und Anwohner sowie Interessierte einbeziehen und informieren.

### Abschnitt Blankenese Süd

Der Abschnitt A22 verläuft von der Godeffroystraße über ein kurzes Stück der Elbchausee, entlang der Gätgenstraße, über den Knotenpunkt Elbchausee/Mühlenberg bis zur Einmündung der Manteuffelstraße in die Eichendorffstraße.

Um die Anschlüsse an derzeit im Bau befindliche und zukünftig geplante Baumaßnahmen entsprechend zu gestalten, grenzt der Planungsraum (braune Markierung) an andere Abschnitte zum Ausbau der Veloroute (farbige Markierungen entlang der schwarzen Linie).

Diese Dokumentation erläutert sowohl den vorliegenden Vorentwurf zum Umbau und fasst zudem die Stimmen aus der Informationsveranstaltung zusammen. Zur Veranschaulichung sind die Präsentationen der Informationsveranstaltung mit den Entwurfsplänen in der Anlage beigelegt.



## 2. Informationsveranstaltung

Für den Abschnitt Blankenese Süd hat das Bezirksamt Altona in einer Informationsveranstaltung am 12. Dezember 2018 (von 19.00 bis 21.00 Uhr in der Bugenhagenschule Blankenese) 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 Frau Koch (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.

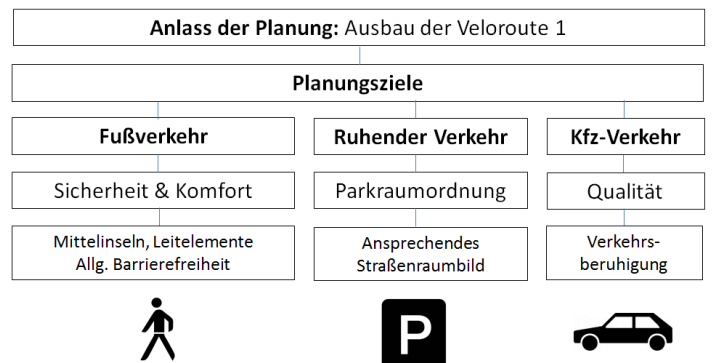
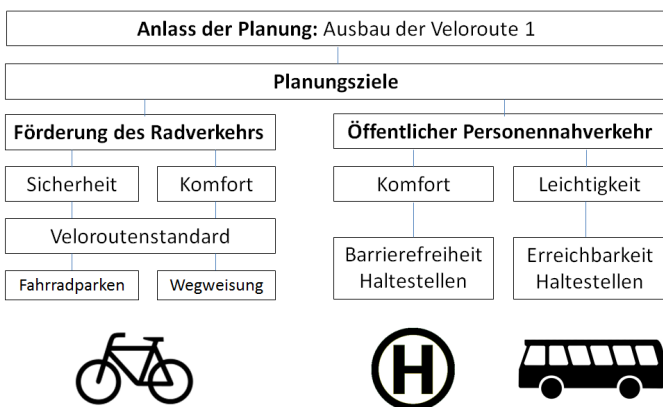
Im Anschluss daran erläuterte der Verkehrsplaner Herr Franke von INGENIEURPLANUNG-OST GmbH die wesentlichen Planungsbegriffe und -ziele sowie die planerischen Einflussfaktoren im Bestand (Nutzungen, Verkehrsströme, Bilanzen). Auf dieser Basis wurden die Planungsentwürfe für die unterschiedlichen Teilabschnitte vorgestellt.

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. Diese sind in der nachfolgenden Erläuterung des Planungsentwurfs mit beschrieben.

### Vorstellung des Entwurfs

Grundsätzlich sind folgende Planungsziele zu nennen:



Auch zukünftig soll der Radverkehr im gesamten Abschnitt im Mischverkehr (d.h. mit auf der Fahrbahn ohne gesonderte Radverkehrsanlagen) geführt werden. Lediglich an den Knotenpunkten / Abbiegebereichen sollen Umbauten vorgenommen und Radverkehrsanlagen eingerichtet oder umgebaut werden, um die Situation für die Radfahrenden zu verbessern. An einigen Stellen sind auch Markierungen auf der Fahrbahn zur Führung der Veloroute 1 vorgesehen.

Die Planung sieht verschiedene Maßnahmen vor, die allen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern zu Gute kommen.

#### Planungsbereich Godeffroystraße:

Die für den Bereich der Godeffroystraße erstellte Planung zeichnet sich vorrangig im Knotenpunkt Ole Hoop durch das Vorziehen der Seitenräume auf die Kreuzung und das damit verbundene Entfallen der Sperrflächen aus. Hierdurch werden die Geh- und Stehflächen für Fußgänger verbreitert und die Querungswege verkürzt und barrierefrei gestaltet (taktile Leitelemente, differenzierte Bordabsenkungen).

Neben der so erzielten höheren Sicherheit wird die Orientierung im Straßenraum zusätzlich durch den Bau taktiler Leitelemente unterstützt.



#### Planungsbereich Elbchaussee

In der Planung für den Mündungsbereich der Godeffroystraße in die Elbchaussee ist die Einrichtung einer Sprunginsel für den Radverkehr vorgesehen, um das Queren sicherer und einfacher zu gestalten.

Hier wird angemerkt, dass im Kreuzungsbereich Gätgensstraße / Elbchaussee Gefahren durch zügiges Rechts-Einbiegen von der Elbchaussee in die Gätgensstraße entstehen. Es wird der Wunsch geäußert, nur das Herausfahren zu ermöglichen und die dafür erforderlichen baulichen Anpassungen vorzunehmen. Das Bezirksamt nimmt dies als Anregung mit. Die Befahrbarkeit mit dem Bus muss hier auch berücksichtigt werden.

Für diesen Bereich der Veloroute, der über die Elbchaussee verläuft, wird die Einrichtung von Tempo 30 gefordert. Die Vertreter des Bezirksamts verweisen auf die übergeordnete Bedeutung der Straße und das Fehlen von bspw. einer Kita, die das Einrichten von Tempo 30 vereinfachen würde, nimmt das Thema aber zur Prüfung mit.

#### Planungsbereich Gätgensstraße:

Für diesen Abschnitt sieht der Planungsentwurf die Ordnung und bauliche Einfassung der Parkstände und das Entfernen des Kopfsteinpflasters vor. Neben einer Verringerung der Fahrgeräusche erhöht sich dadurch der Komfort für Radfahrende.

Durch einen Anwohner wird der Verlust von PKW-Stellplätzen kritisiert und der Verlauf der Veloroute durch die Gätgensstraße in Frage gestellt. Es wird angeregt die Veloroute durch die Gätgensstraße und den Pepers Diek (jeweils in eine Richtung) zu führen.

Der Verlauf der Velorouten wurde in einem langen Prozess in Verwaltung und Politik abgestimmt. Dennoch nimmt das Bezirksamt diese Anregung zur Prüfung mit.

Über den Erhalt oder die Entfernung des Kopfsteinpflasters wird unter den Teilnehmenden rege und kontrovers diskutiert. Bei Einholen eines Meinungsbildes tendiert eine Mehrheit zum Erhalt des Kopfsteinpflasters.

Das Bezirksamt nimmt dies zur Prüfung mit. Ein Kompromiss könnte bspw. die Asphaltierung von lediglich einem schmalen Fahrstreifen sein.

#### Planungsbereich Knotenpunkt Elbchaussee/Mühlenberg:

Bei dieser fünfarmigen Kreuzung, u.a. mit Hauptverkehrsstraßen, mit einer hohen Verkehrsbelastung und diversen Defiziten (u.a. in der Übersichtlichkeit und Sicherheit) wurden verschiedene Umbaumöglichkeiten geprüft.

Dazu zählte auch der Umbau der Kreuzung in einen Kreisverkehr. Dies hätte aber die Inanspruchnahme privater Flächen sowie den Verlust von Baumstandorten zur Folge. Zudem ergab die Prüfung der Varianten, dass die Verkehrssituation nicht vollends verbessert würde und der Kreisverkehr nicht leistungsfähig genug wäre. Bspw. würde durch das Halten der PKW an den Fußgängerüberwegen (in Kreisverkehren vorgeschrieben) häufig ein Rückstau entstehen.

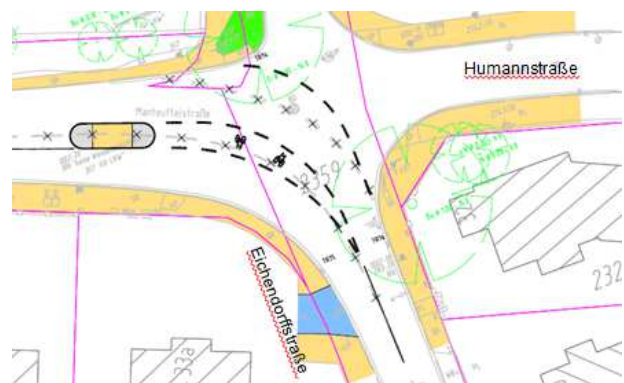


Daher wird eine Planungsvariante bevorzugt, die den Fokus auf die Verbesserung der Führung der Veloroute legt und dabei eher geringfügige Eingriffe vorsieht. Am Mühlenberg und in der Schenefelder Landstraße sind dabei aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS) vorgesehen. Damit haben Radfahrende die Möglichkeit sich vor den Autos aufzustellen und damit ihre Sicherheit zu erhöhen. Die Signalanlagen für Radfahrende sollen in diesem Zuge auch verbessert werden.

#### Planungsbereich Manteuffelstraße:

Hier ist die Optimierung der Bushaltestellen „Domizil am Hirschpark“ und „Stauffenbergstraße“ vorgesehen, indem u.a. Haltestellenkaps und Fahrgastunterstände eingerichtet werden.

Bei der Kreuzung Manteuffelstraße / Eichendorffstraße sollen Aufstellflächen für Radfahrende zur Erleichterung des Abbiegens sowie eine Querungshilfe für Fußgänger geschaffen werden.



Seitens der Teilnehmenden wird der Ausbau der Haltebuchten in Frage gestellt, da die Bushaltestellen nicht sehr stark frequentiert werden. Das Bezirksamt nimmt dies zur Prüfung mit.

Mit dem Verweis auf das Seniorenheim (Domizil am Hirschpark) wird die Einführung von Tempo 30 in der Manteuffelstraße angeregt. Das Bezirksamt nimmt dies zur Prüfung mit.

## Übergeordnete Anmerkungen der Teilnehmenden

### Radverkehr

Es wird kritisiert, dass dem Ziel der Velorouten eine „zügige zusammenhängende Verbindung“ einzurichten nicht genügend Rechnung getragen wird, da es noch häufig Kreuzungen mit „Vorfahrt achten“ gibt.

Das Bezirksamt sagt zu, dass dies im Zuge der weiteren Planausarbeitung geprüft wird.

Der Anregung von Teilnehmenden zur Einrichtung von Fahrradstraßen steht entgegen, dass nicht erwartet wird, dass sich deutlich mehr Radverkehr als Autoverkehr einstellen wird.

Dem Vorschlag der Führung von Radwegen auf dem Gehweg wird seitens des Bezirksamts entgegnet, dass sich dieser Ansatz als zu konflikt- und unfallträchtig gezeigt hat und somit nicht weiter verfolgt wird.

Seitens des Bezirksamts wird auf das gesamte Radverkehrsnetz im Bezirk auch mit den bezirklichen Radrouten hingewiesen, die die Velorouten ergänzen. Perspektivisch soll ein zusammenhängendes Netz von guten Radwegeverbindungen entstehen. Dies ist auch als Angebotsplanung zu sehen, um das Radfahren attraktiver zu machen. Mit dem Veloroutenprogramm besteht erstmals seit langem die Möglichkeit in Hamburg in die Fahrradinfrastruktur zu investieren.

### Weiteres

Von einigen Teilnehmenden wird der hohe Parkdruck im Quartier beschrieben, bspw. durch Besucher des Hirschparks. Die Einrichtung einer Anwohnerparkzone wird als ein Lösungsansatz betrachtet, der politisch weiter verfolgt werden muss.

Mehrere Teilnehmende weisen auf die Notwendigkeit der Koordinierung der Umbaumaßnahmen mit weiteren anstehenden Umbaumaßnahmen, u.a. am Blankeneser Marktplatz, hin.

## 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 Frühjahr 2020 zu beginnen.

Der Beginn ist u.a. von den Ergebnissen der Ausschreibung der Baumaßnahmen und der Auftragslage bei den Baufirmen abhängig. Der ca. ein halbes Jahr dauernde Umbau wird in Abschnitten vorgenommen.

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

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



**VELOROUTE 1 IM BEREICH**

**GODEFFROYSTR. – MANTEUFFELSTR.**

Infoveranstaltung

12.12.2018



- ▶ 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



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



**Ergebnis**

# Veloroutennetz – schematisch

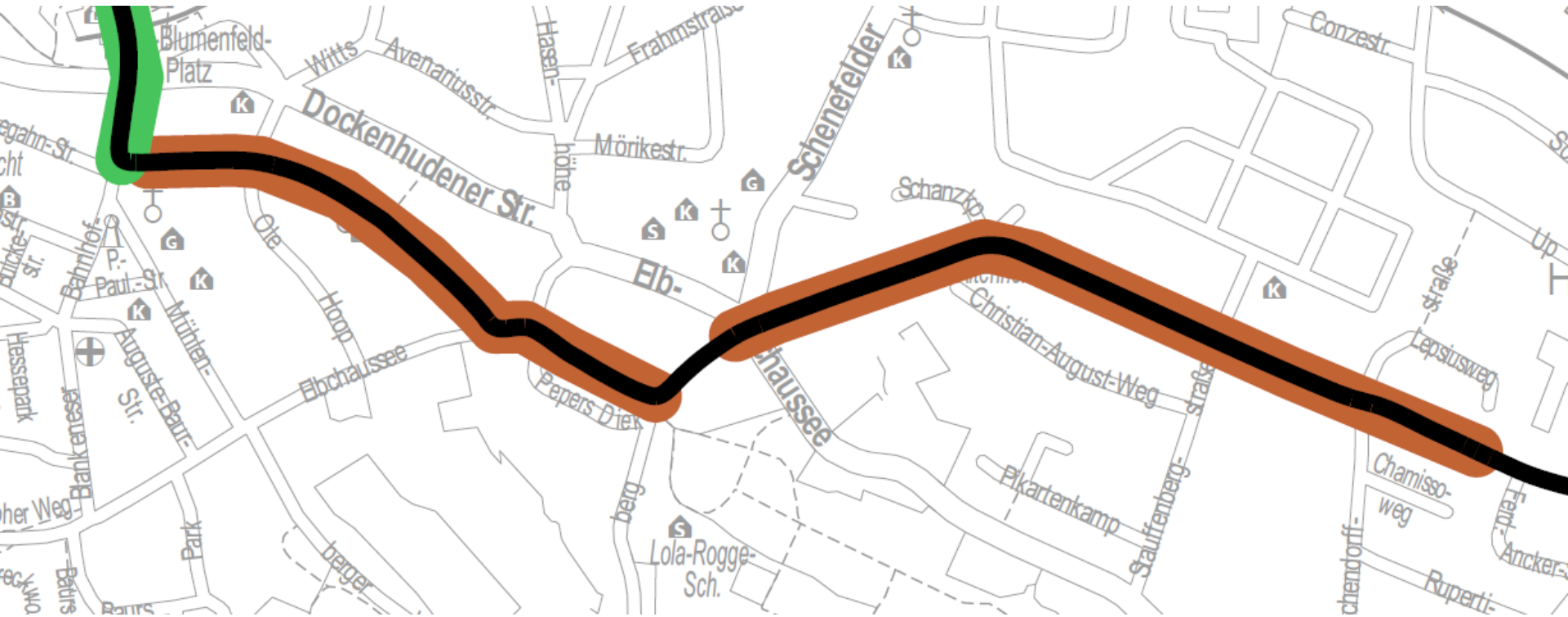


REVENTLOWSTRASSE – VELOURTE 1

Quelle: BWVI



# Projektabschnitte in Altona – Ausschnitt Untersuchungsraum





# Veloroute 1 Blankenese Süd

## Teilbaumaßnahme: A22

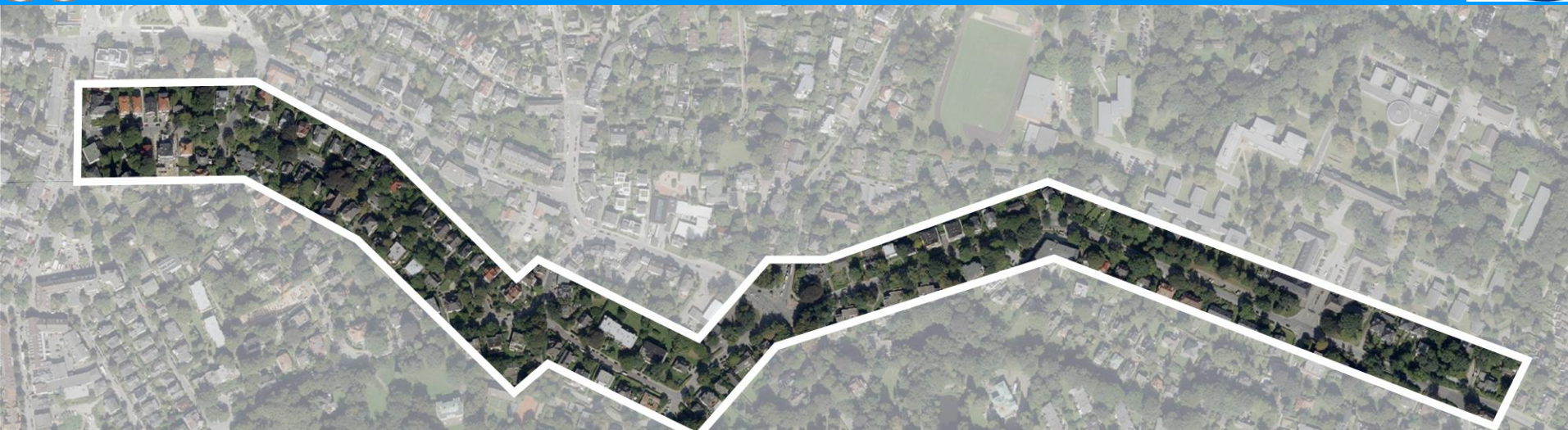
Öffentliche Informationsveranstaltung, Hamburg, 12.12.2018



INGENIEURPLANUNG-OST GmbH  
Ingenieure und Landschaftsplaner  
17489 Greifswald • Poggenweg 28  
Tel. 03834 5955-0 • Fax 03834 5955-55







## 1. Übersicht

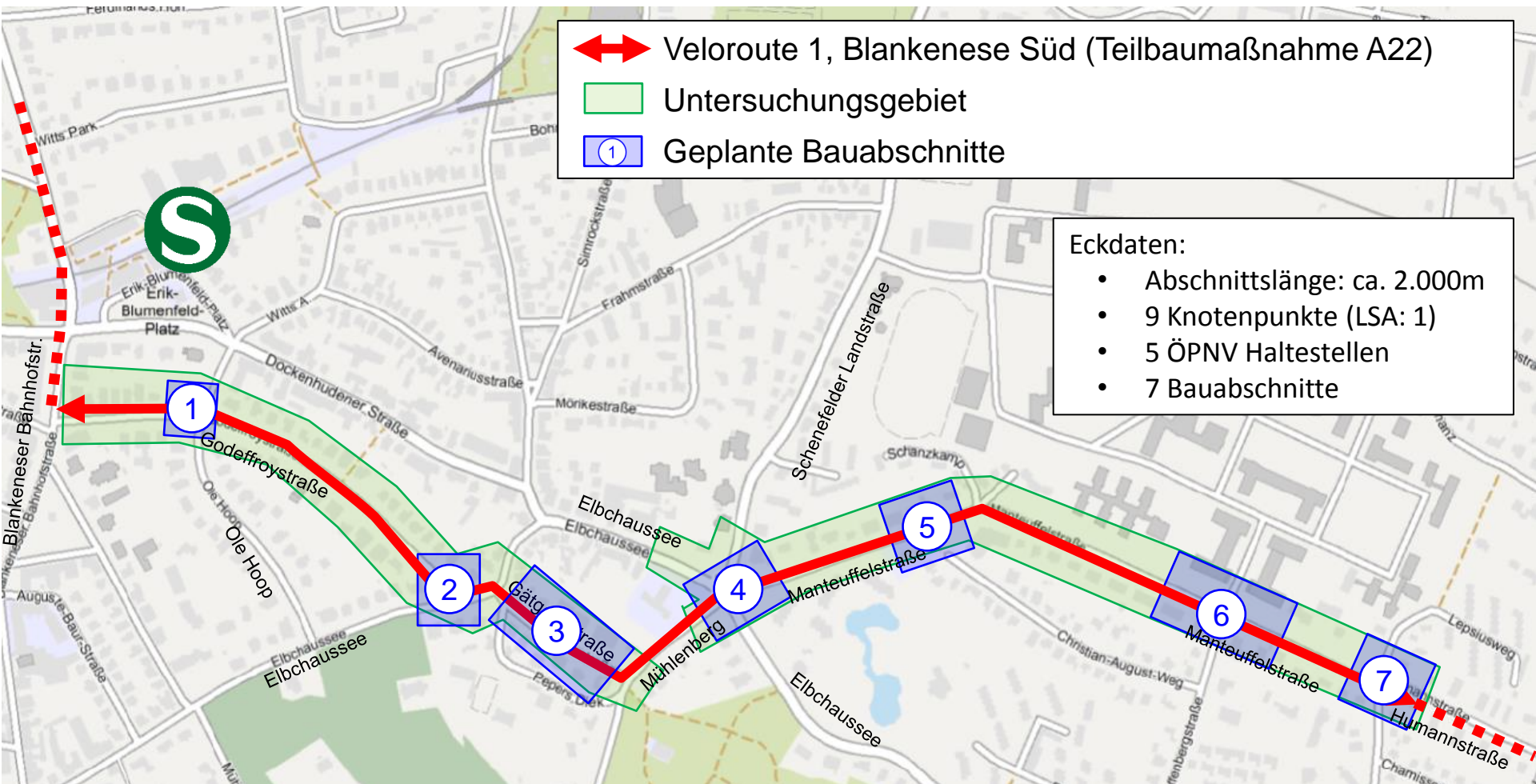
## 2. Darstellung Bestand

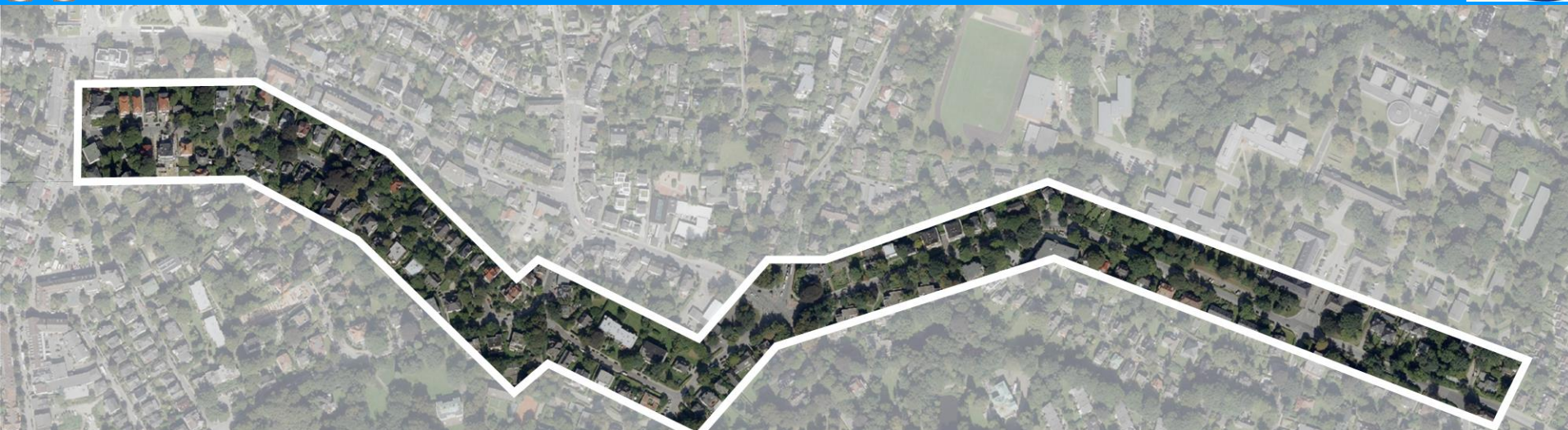
1. Kfz-Verkehr
2. Radverkehr
3. Öffentlicher Personennahverkehr
4. Fußverkehr

## 3. Planungsziele

## 4. Darstellung Planung

1. Godeffroystraße
2. Elbchaussee
3. Gätgensstraße
4. KP Elbchaussee/Mühlenberg
5. Manteuffelstraße





## 1. Übersicht

## 2. Darstellung Bestand

1. Kfz-Verkehr
2. Radverkehr
3. Öffentlicher Personennahverkehr
4. Fußverkehr

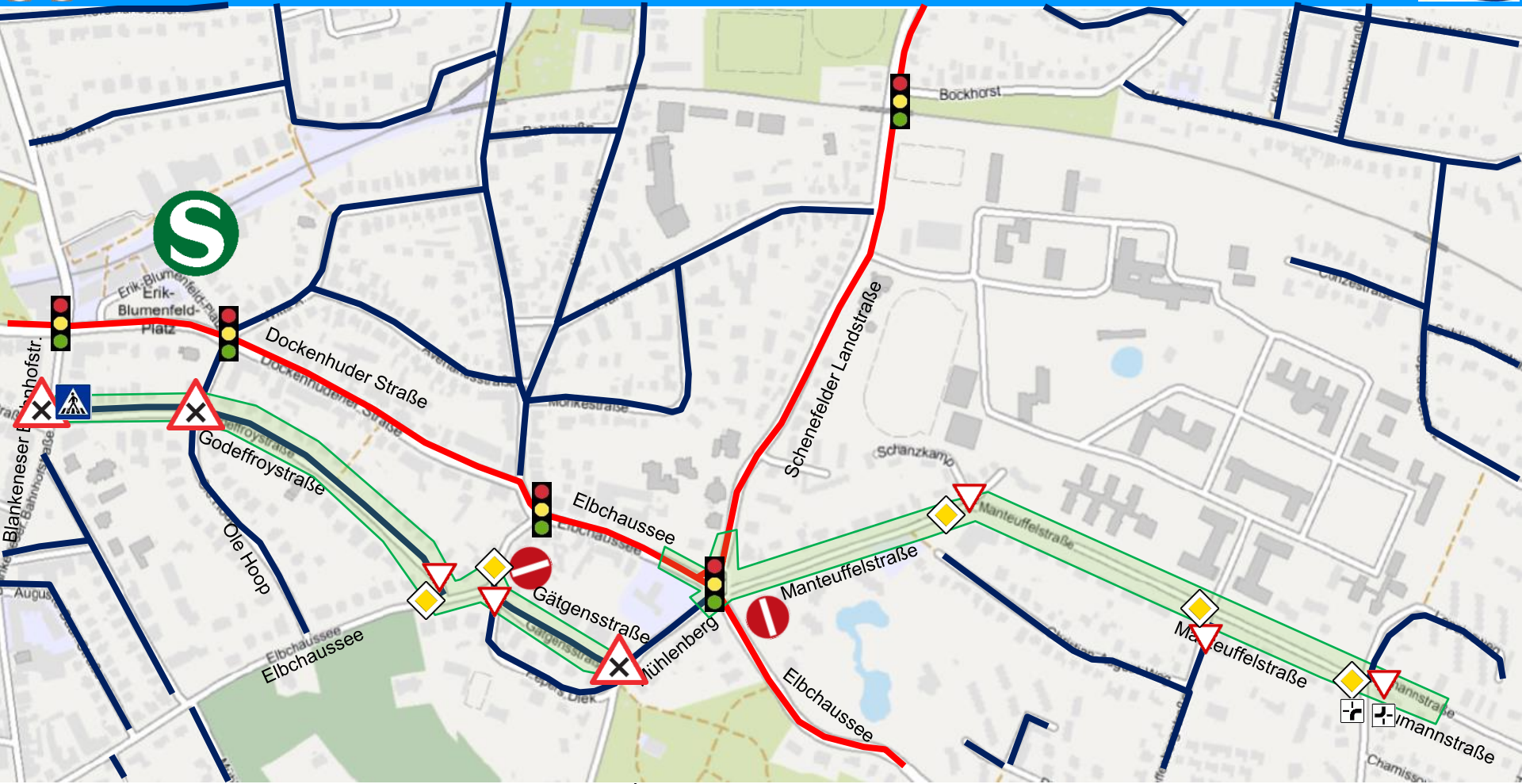
## 3. Planungsziele

## 4. Darstellung Planung

1. Godeffroystraße
2. Elbchaussee
3. Gätgensstraße
4. KP Elbchaussee/Mühlenberg
5. Manteuffelstraße

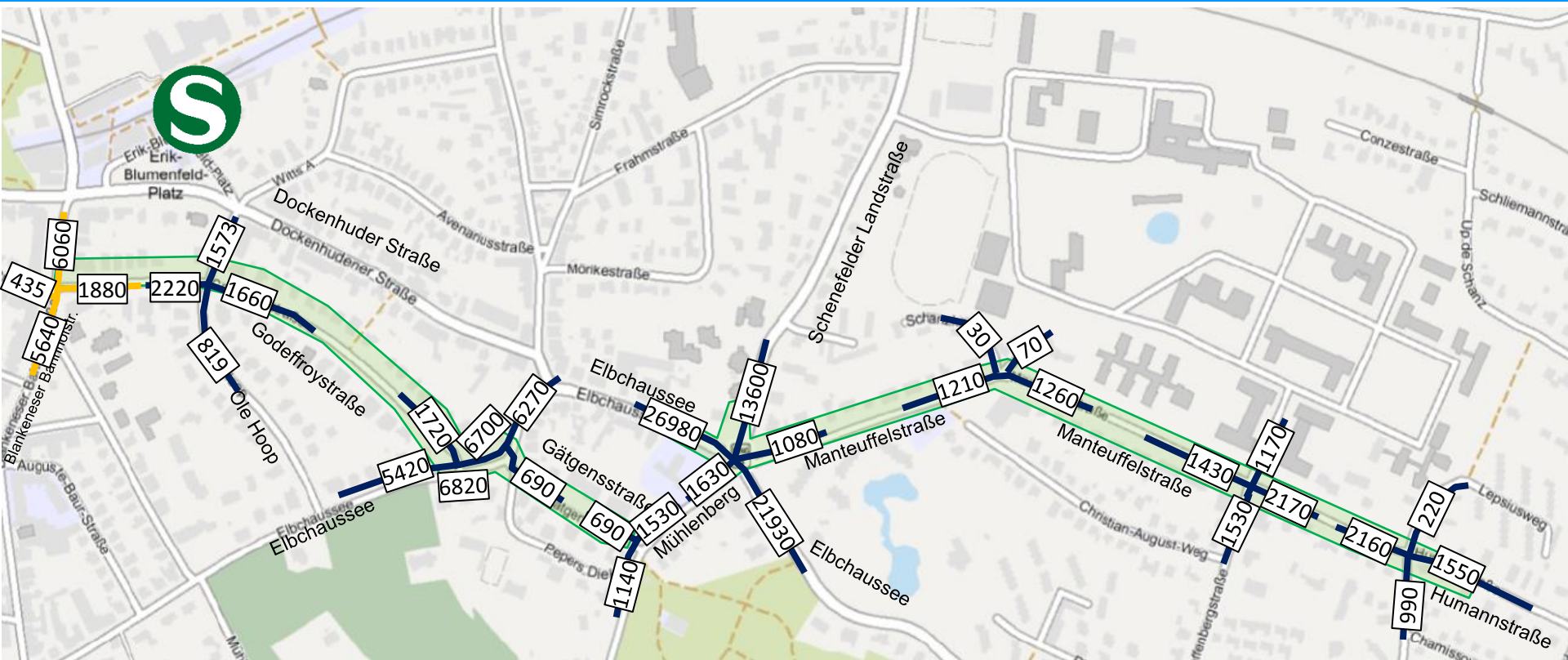


# 2.1 Bestand - Kfz-Verkehr



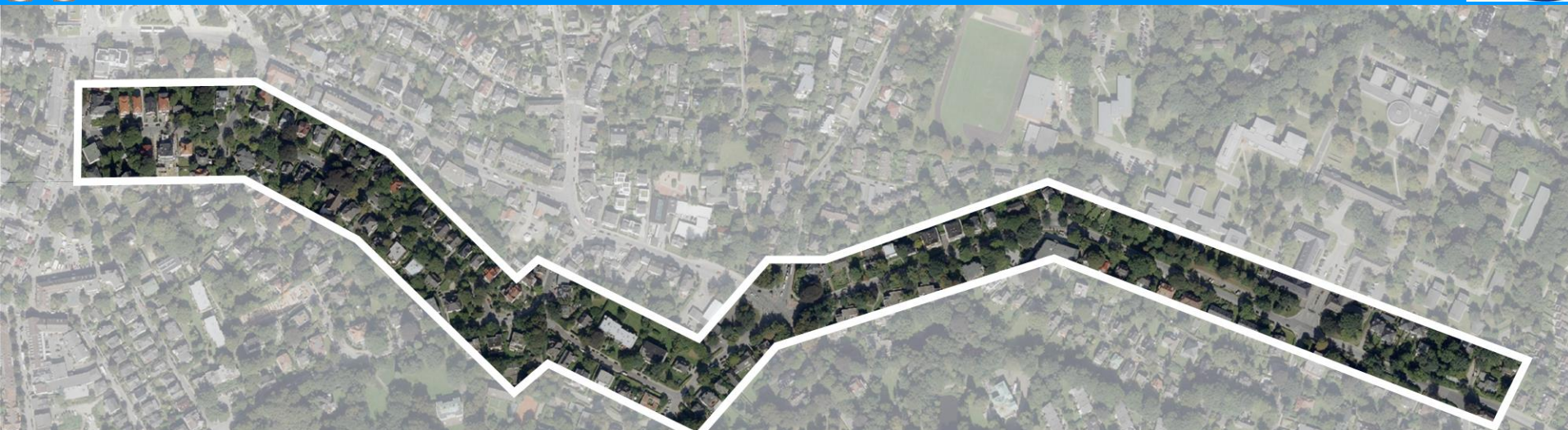
- Hauptverkehrsstraße
- Tempo-30-Zone
- LSA
- Vorfahrtszeichenregelung
- Rechts-vor-Links-Regelung
- Abknickende Vorfahrt
- Einfahrt verboten





- Tagesverkehr vom 17.05.2018 Zählung BWVI
- Tagesverkehr vom 21.06.2018 Zählung VIA Verkehrszählung im Auftrag A/MR

1880 Gesamtquerschnitt Knotenpunktzufahrt in Kfz/24h



## 1. Übersicht

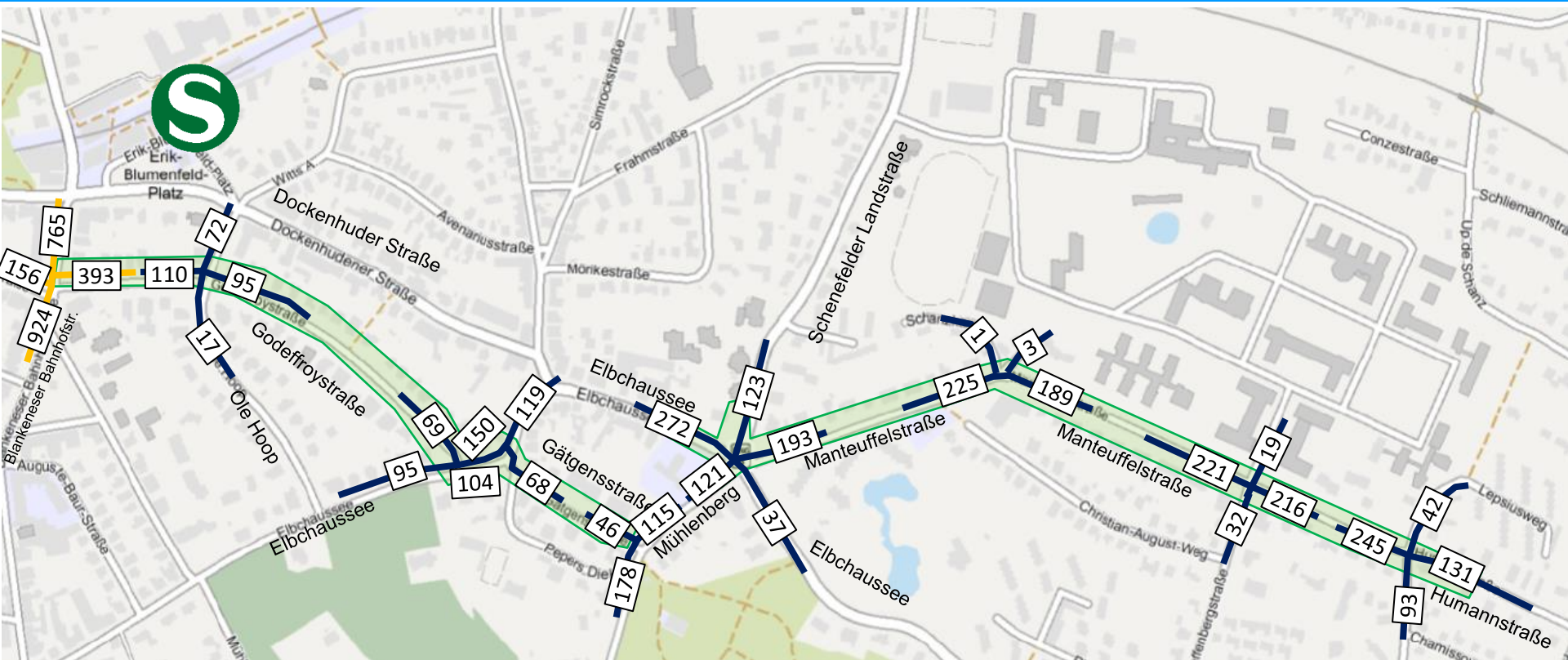
## 2. Darstellung Bestand



1. Kfz-Verkehr
2. Radverkehr
3. Öffentlicher Personennahverkehr
4. Fußverkehr

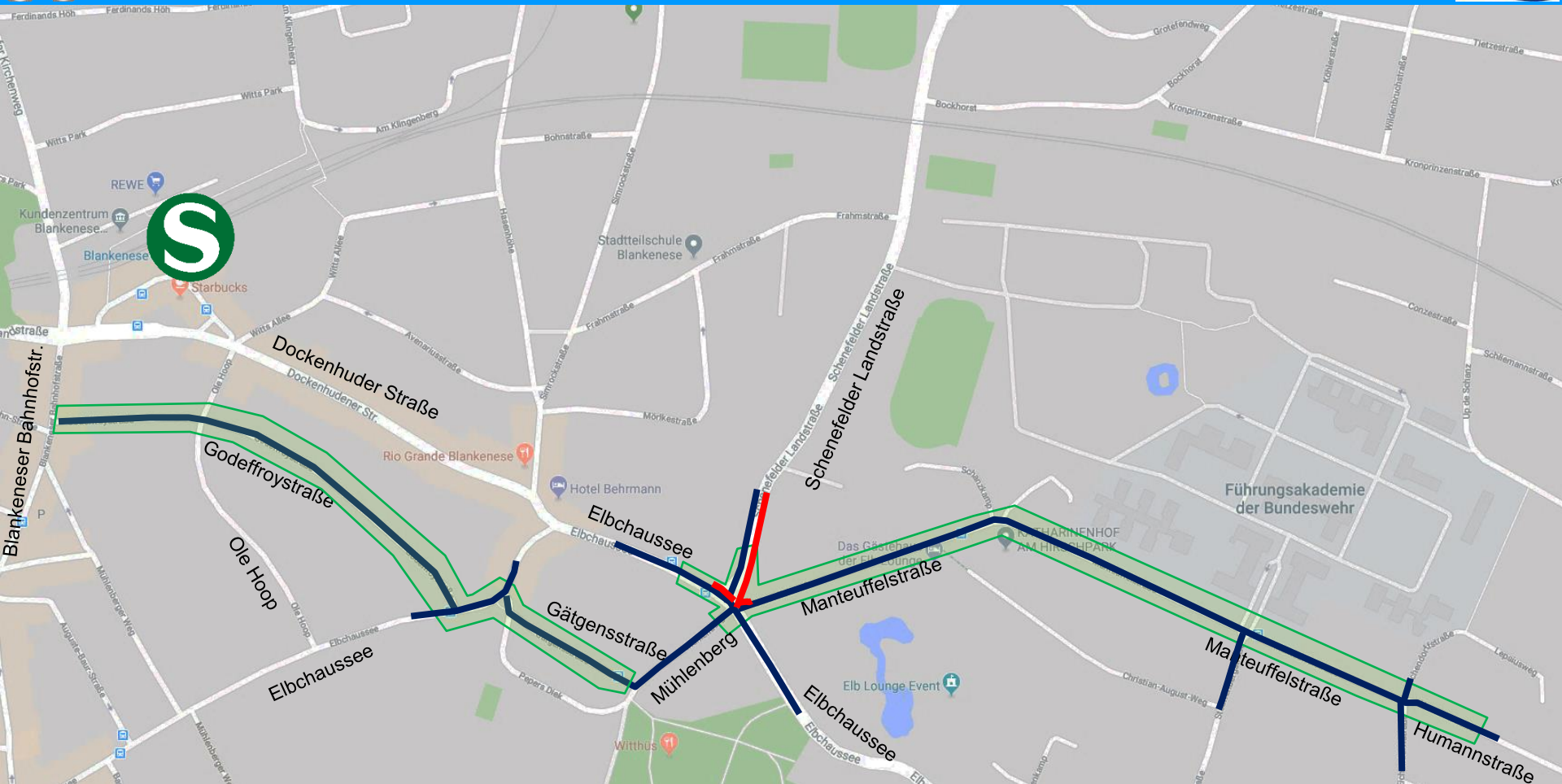
## 3. Planungsziele

## 4. Darstellung Planung

1. Godeffroystraße
2. Elbchaussee
3. Gätgensstraße
4. KP Elbchaussee/Mühlenberg
5. Manteuffelstraße



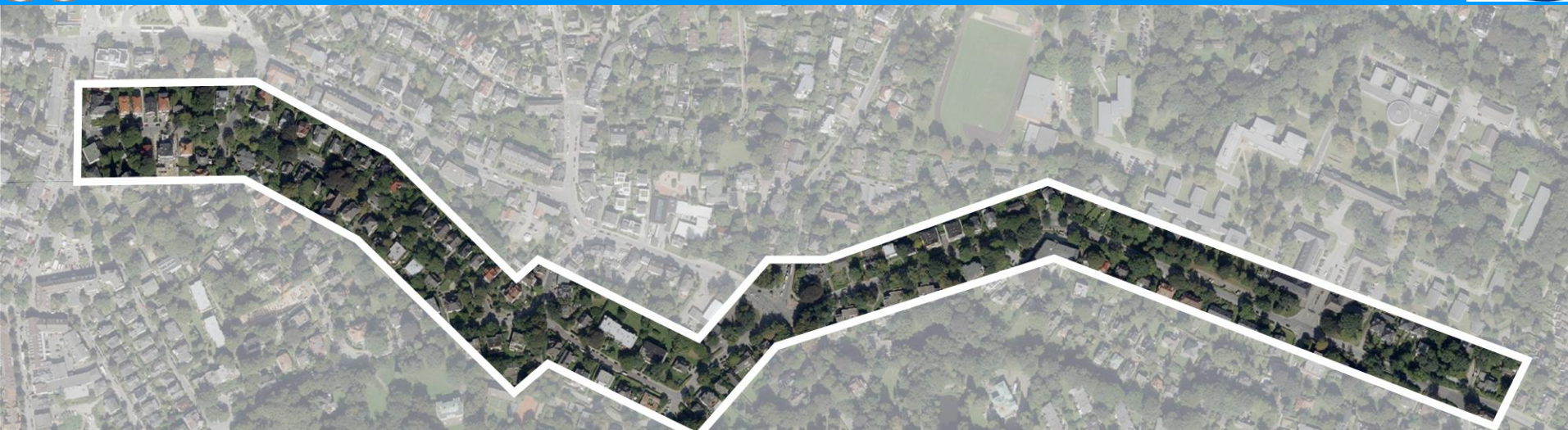
-  Tagesverkehr vom 17.05.2018 Zählung BWVI [Radfahrer von 6:00-19:00 Uhr, Gesamtquerschnitt]
-  Tagesverkehr vom 21.06.2018 Zählung VIA Verkehrszählung im Auftrag A/MR [in den Knoten einfahrende Radfahrer/24h]



- Baulicher Radweg
- Radfahrer im Mischverkehr







## 1. Übersicht

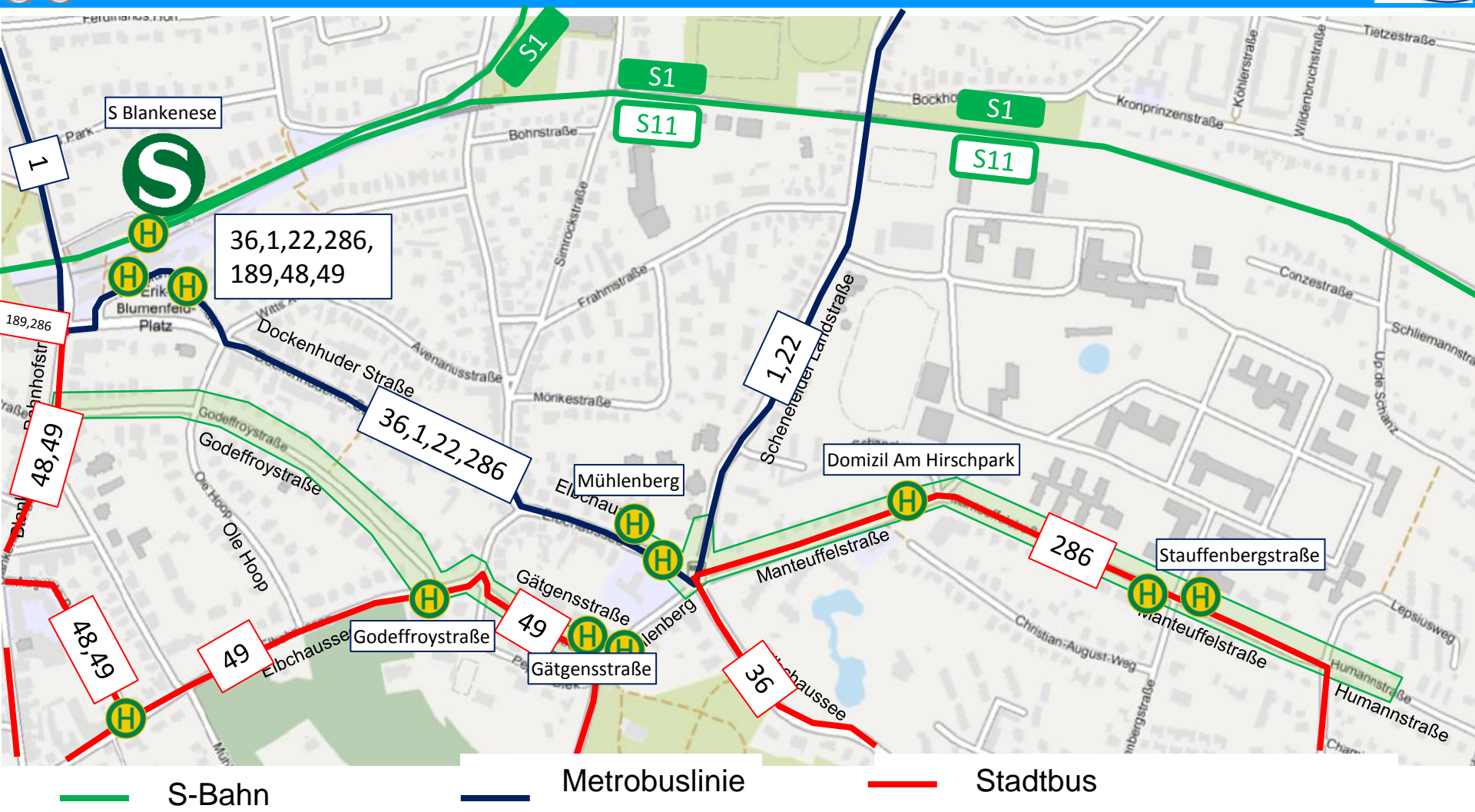
## 2. Darstellung Bestand

1. Kfz-Verkehr
2. Radverkehr
3. Öffentlicher Personennahverkehr
4. Fußverkehr

## 3. Planungsziele

## 4. Darstellung Planung

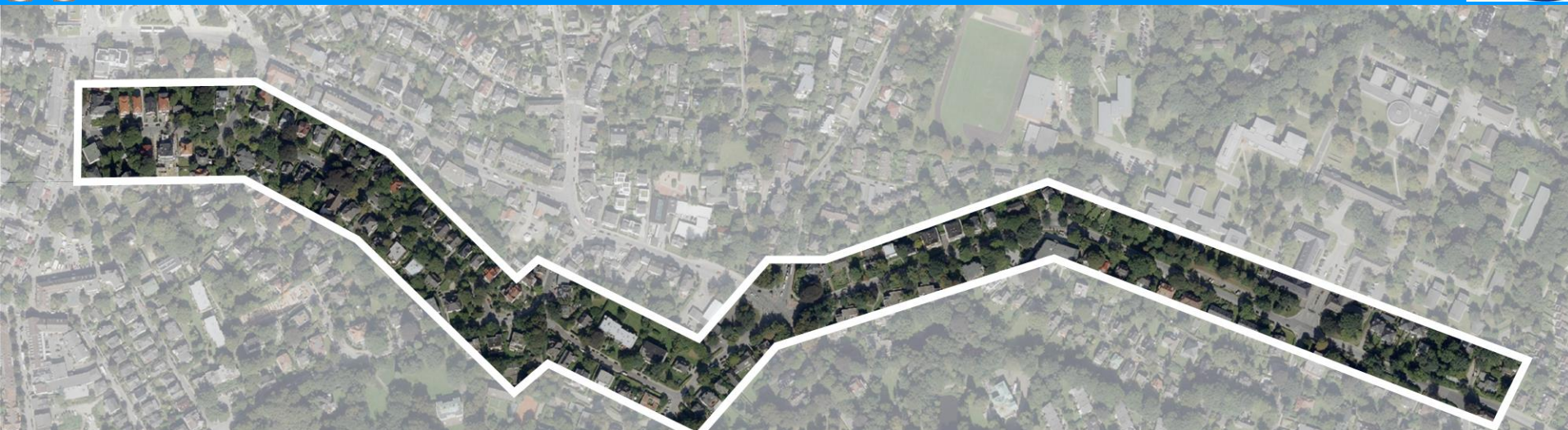
1. Godeffroystraße
2. Elbchaussee
3. Gätgensstraße
4. KP Elbchaussee/Mühlenberg
5. Manteuffelstraße



S-Bahn

Metrobuslinie

Stadtbus



## 1. Übersicht

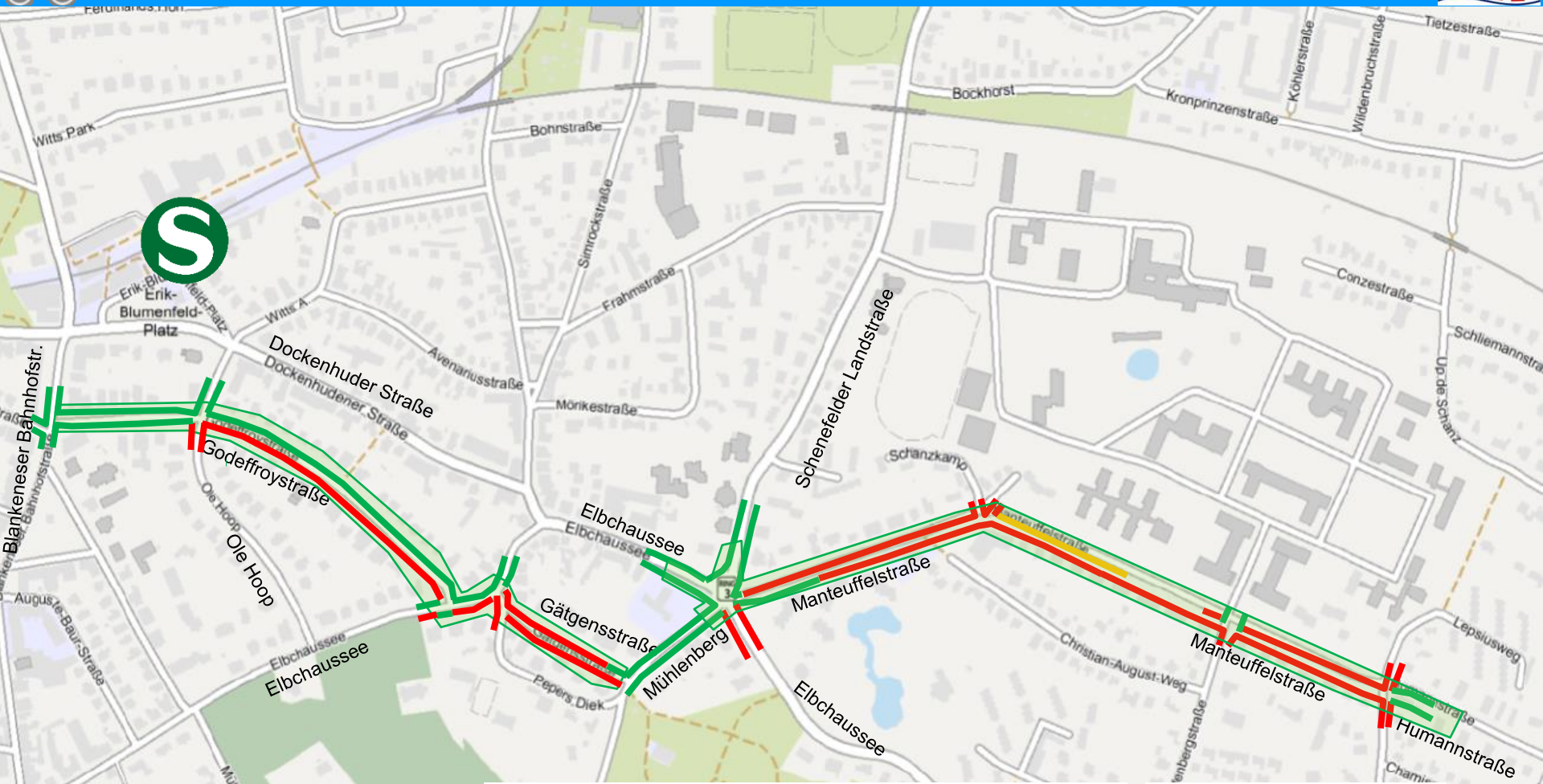
## 2. Darstellung Bestand

1. Kfz-Verkehr
2. Radverkehr
3. Öffentlicher Personennahverkehr
4. Fußverkehr

## 3. Planungsziele

## 4. Darstellung Planung

1. Godeffroystraße
2. Elbchaussee
3. Gätgensstraße
4. KP Elbchaussee/Mühlenberg
5. Manteuffelstraße

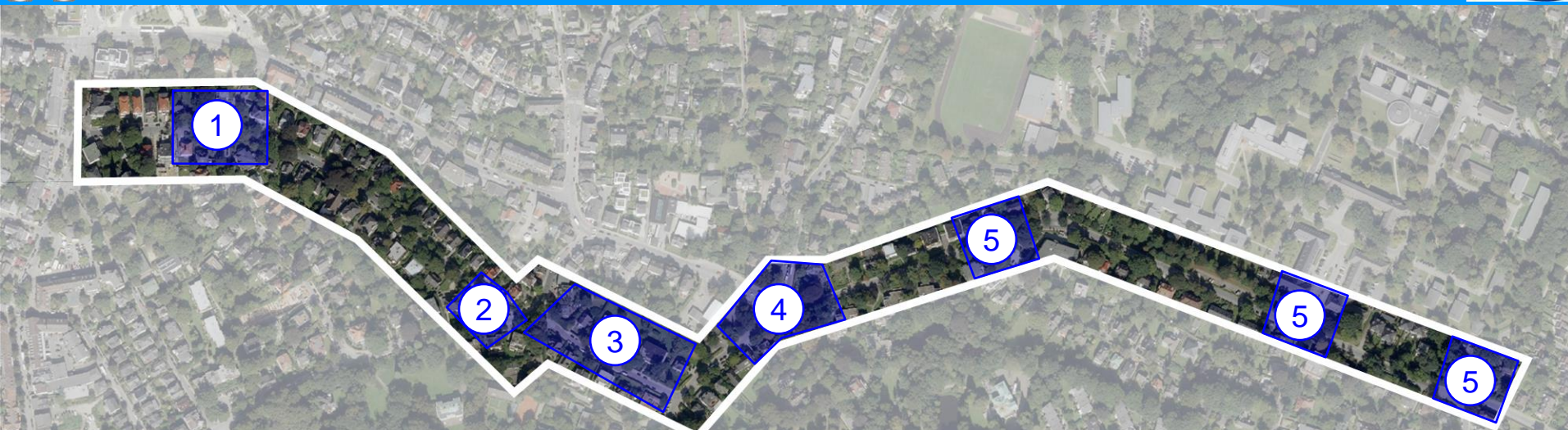


Gehweg Plattenbelag (befestigt)

Gehfläche wassergebundene Deckschicht (unbefestigt)

Trampelpfad





## 1. Übersicht

## 2. Darstellung Bestand

1. Kfz-Verkehr
2. Radverkehr
3. Öffentlicher Personennahverkehr
4. Fußverkehr

## 3. Planungsziele

## 4. Darstellung Planung

1. Godeffroystraße
2. Elbchaussee
3. Gätgensstraße
4. KP Elbchaussee/Mühlenberg
5. Manteuffelstraße



**Anlass der Planung: Ausbau der Veloroute 1**

**Planungsziele**

**Förderung des Radverkehrs**

Sicherheit

Komfort

Veloroutenstandard

Fahrradparken

Wegweisung

**Öffentlicher Personennahverkehr**

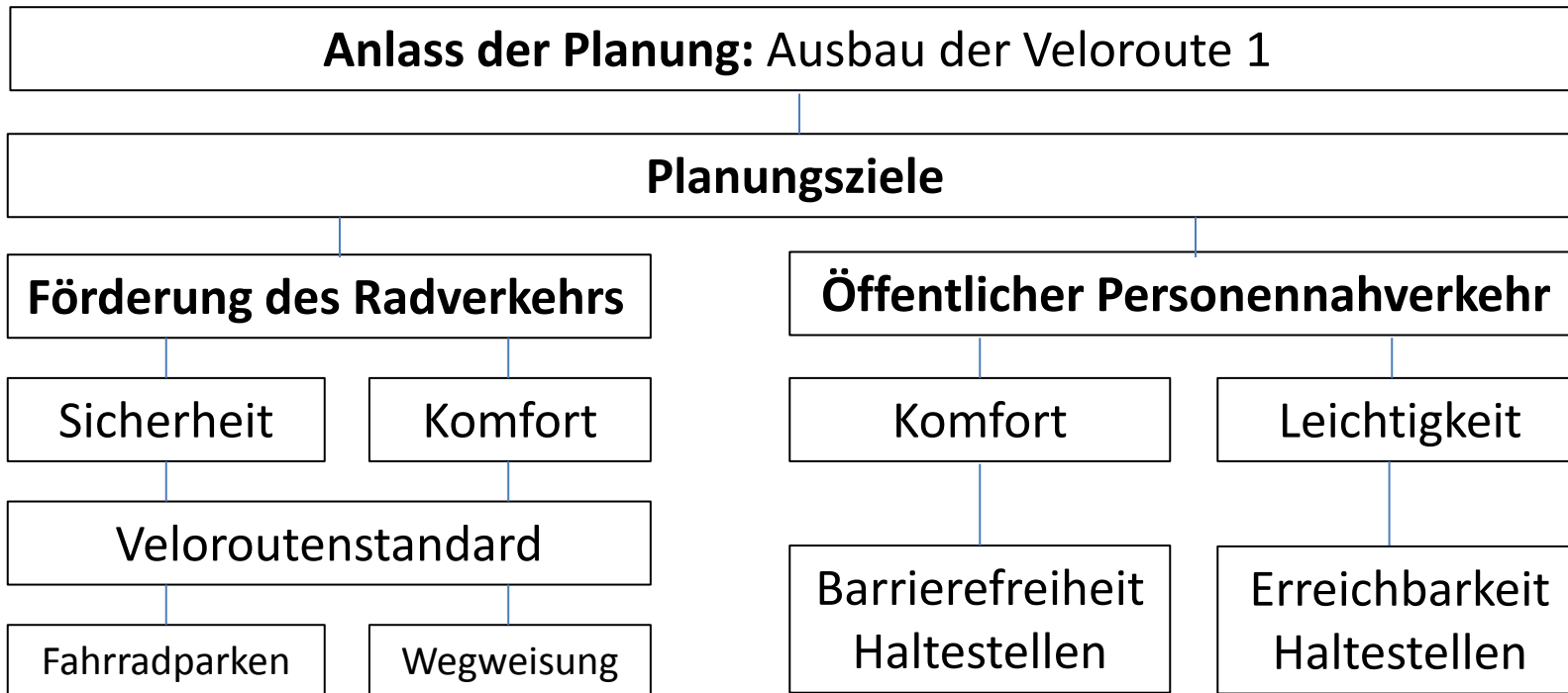
Komfort

Leichtigkeit

Barrierefreiheit  
Haltestellen

Erreichbarkeit  
Haltestellen







## Anlass der Planung: Ausbau der Veloroute 1

### Planungsziele

#### Fußverkehr

Sicherheit & Komfort

Mittelinseln, Leitelemente  
Allg. Barrierefreiheit



#### Ruhender Verkehr

Parkraumordnung

Ansprechendes  
Straßenraumbild



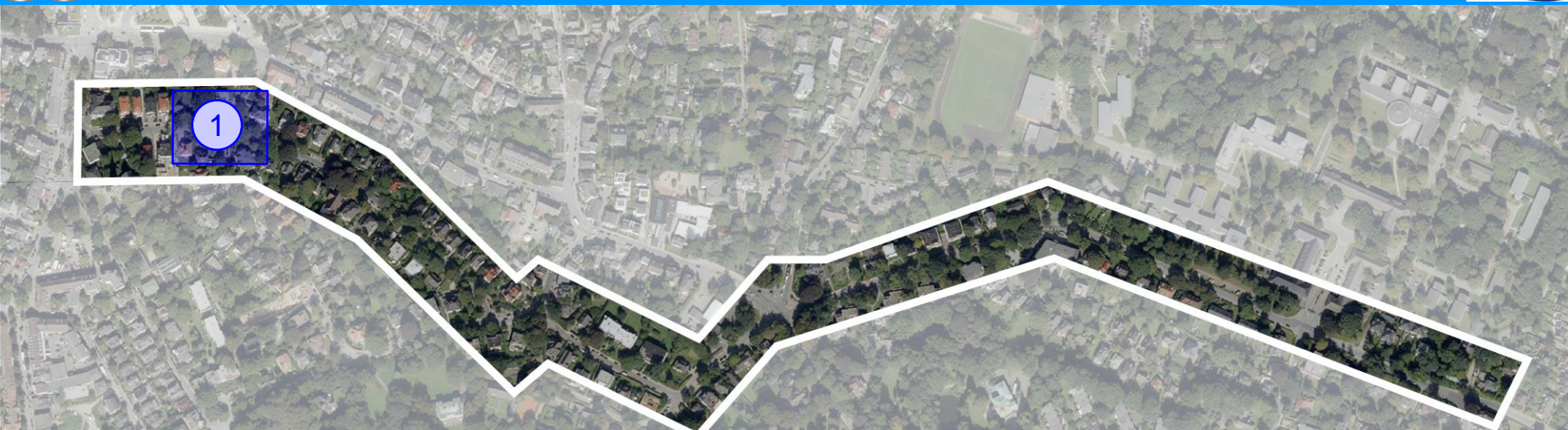
#### Kfz-Verkehr

Qualität

Verkehrs-  
beruhigung







## 1. Übersicht

## 2. Darstellung Bestand

1. Kfz-Verkehr
2. Radverkehr
3. Öffentlicher Personennahverkehr
4. Fußverkehr

## 3. Planungsziele

## 4. Darstellung Planung

1. Godeffroystraße
2. Elbchaussee
3. Gätgensstraße
4. KP Elbchaussee/Mühlenberg
5. Manteuffelstraße



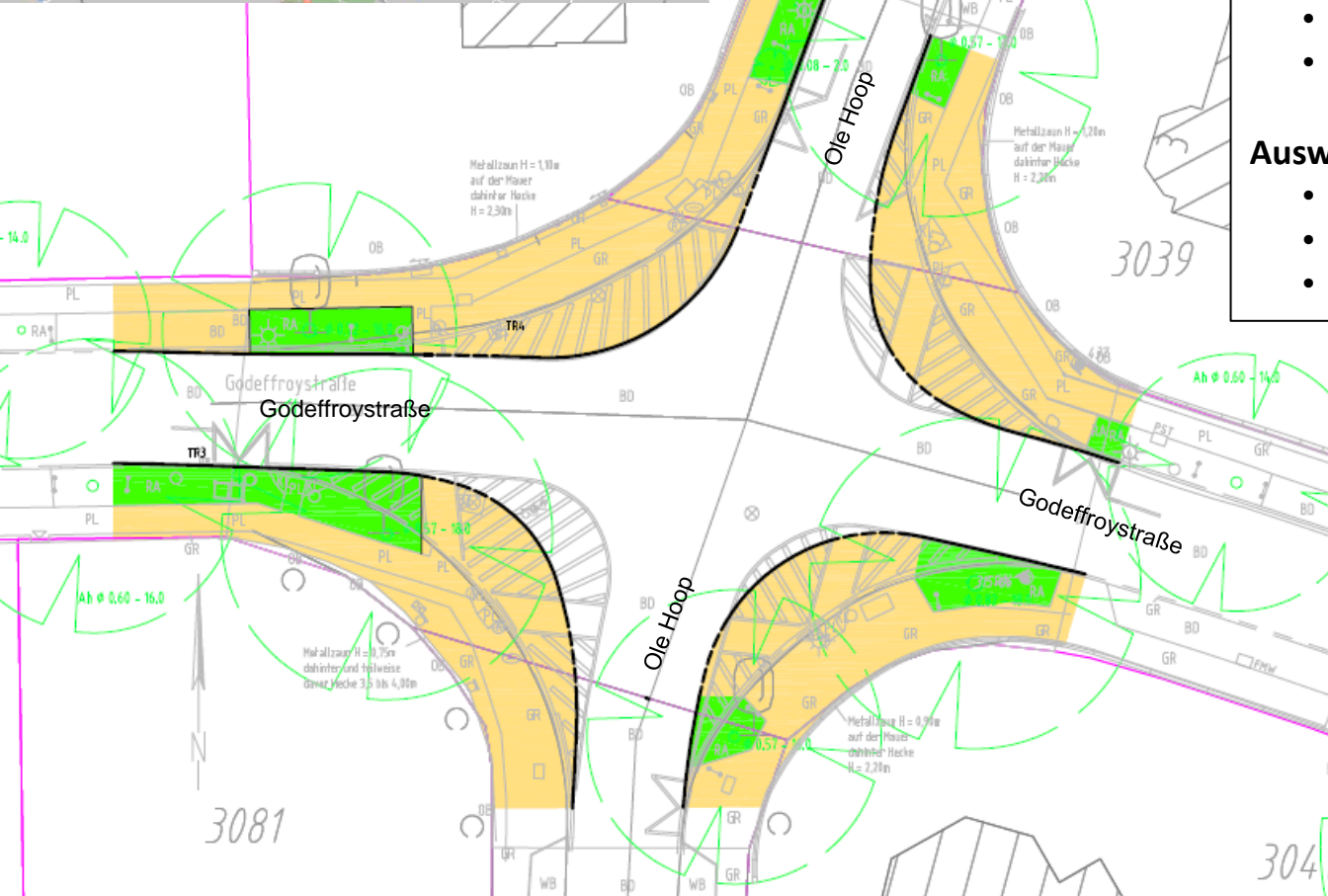
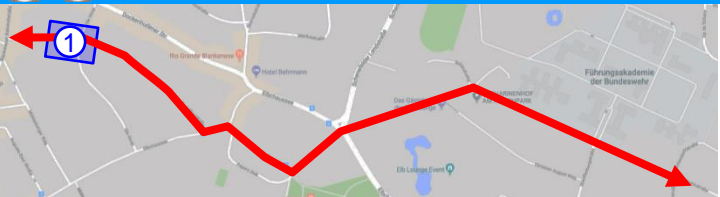


## Godeffroystraße:

- Anwohnerstraße innerhalb Tempo 30 Zone
- ca. 2000 Kfz/24h im Gesamtquerschnitt
- regulär kein ÖPNV (Bus)

## Defizite:

- großzügige Dimensionierung der Kreuzung
- lange Querungswege für Fußgänger
- unästhetische Sperrflächen



## Kreuzung Godeffroystraße/ Ole Hoop:

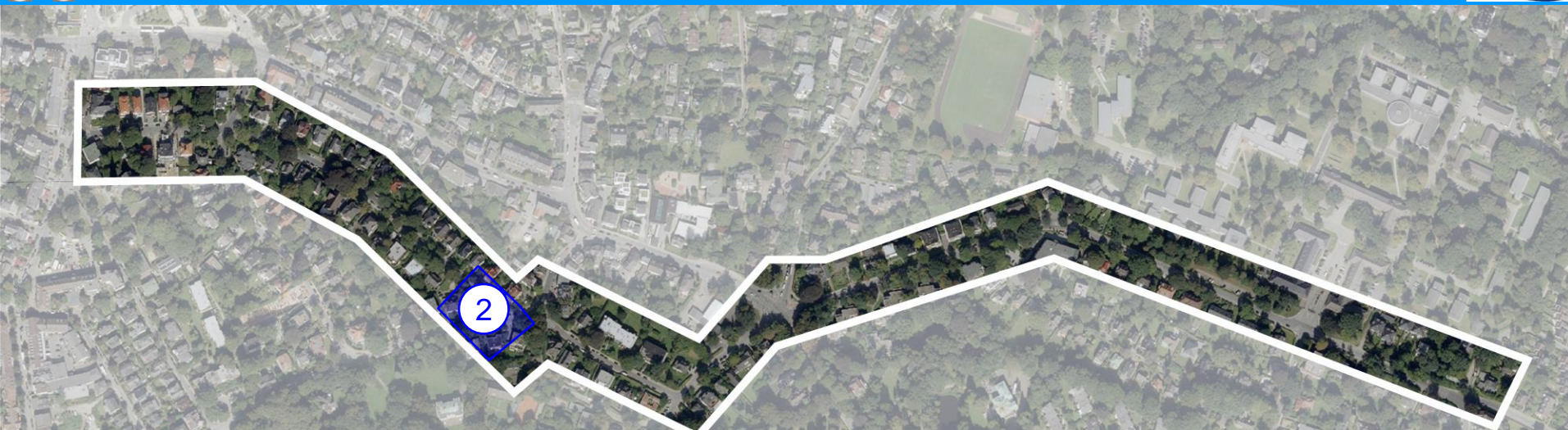
### Planung:

- Vorziehen der Seitenräume
- Entfernen der Sperrflächen
- Bau taktiler Leitelemente

### Auswirkungen

- mehr Sicherheit
- barrierefreies Querenschnitt
- Potential für Fahrradbügel





## 1. Übersicht

## 2. Darstellung Bestand

1. Kfz-Verkehr
2. Radverkehr
3. Öffentlicher Personennahverkehr
4. Fußverkehr

## 3. Planungsziele

## 4. Darstellung Planung

1. Godeffroystraße
2. Elbchaussee
3. Gätgensstraße
4. KP Elbchaussee/Mühlenberg
5. Manteuffelstraße





### Elbchaussee:

- Bezirksstraße mit Tempo 50
- ca. 7000 Kfz/24h im Gesamtquerschnitt
- breite Fahrbahn
- Busverkehr (sog. Bergziege)

### Defizite

- erschwertes Einfahren für den Radverkehr
- Überholen von Radfahrern unter schlechten Sichtbedingungen



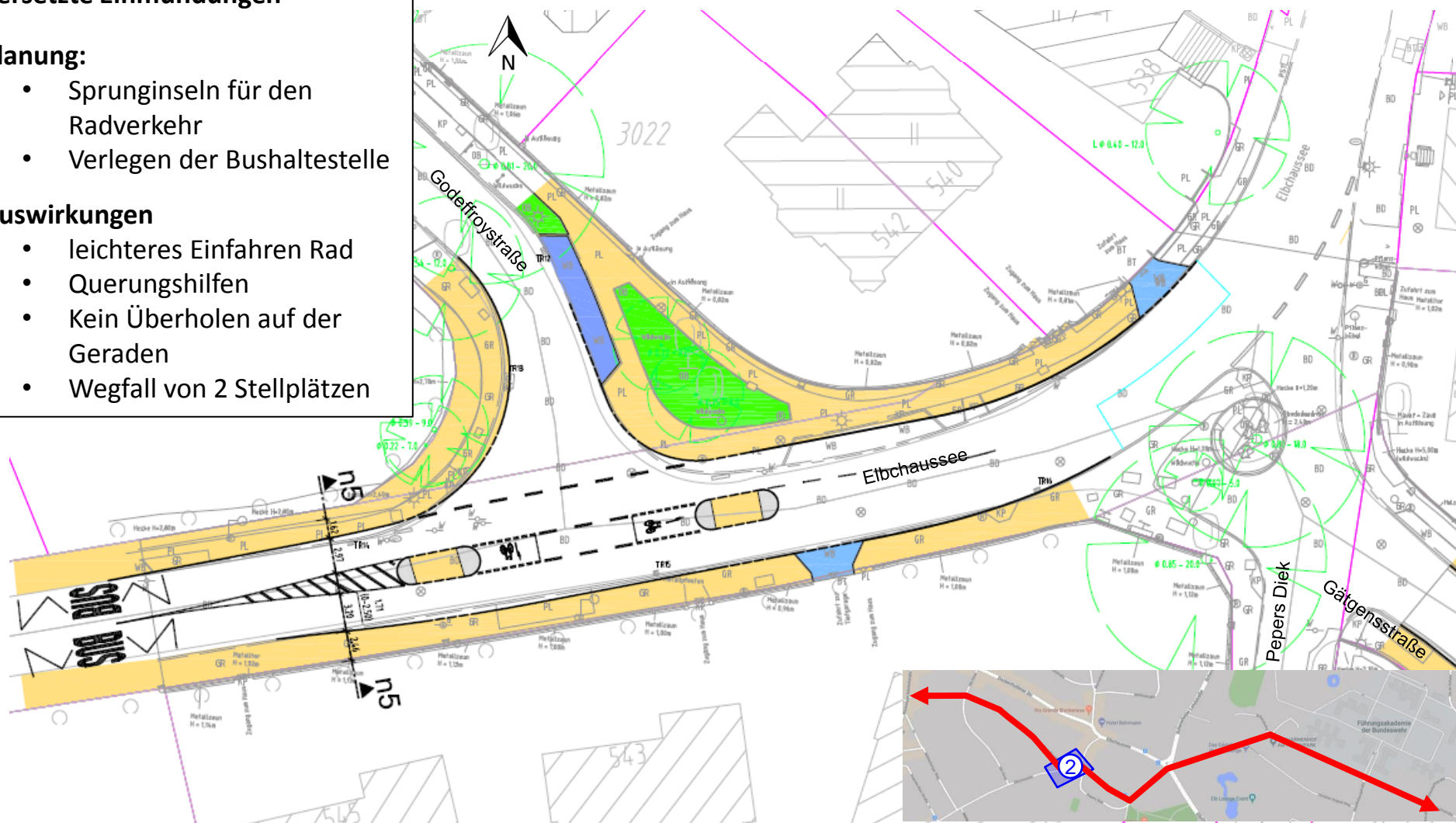
## Versetzte Einmündungen

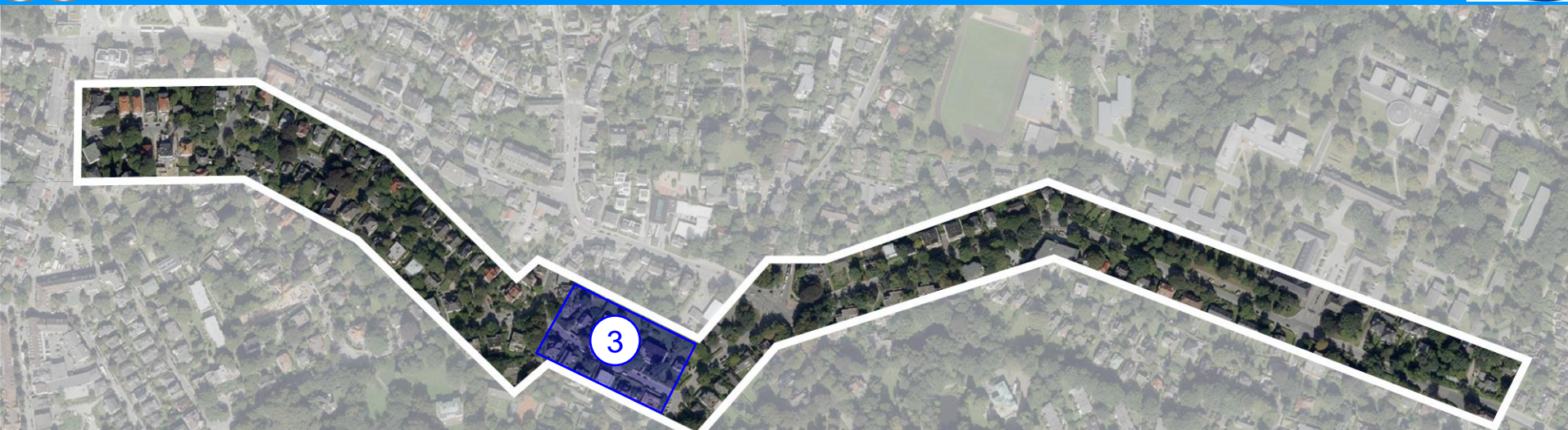
### Planung:

- Sprunginseln für den Radverkehr
- Verlegen der Bushaltestelle

### Auswirkungen

- leichteres Einfahren Rad
- Querungshilfen
- Kein Überholen auf der Geraden
- Wegfall von 2 Stellplätzen





## 1. Übersicht

## 2. Darstellung Bestand

1. Kfz-Verkehr
2. Radverkehr
3. Öffentlicher Personennahverkehr
4. Fußverkehr

## 3. Planungsziele

## 4. Darstellung Planung

1. Godeffroystraße
2. Elbchaussee
3. Gätgensstraße
4. KP Elbchaussee/Mühlenberg
5. Manteuffelstraße





### Gätgensstraße:

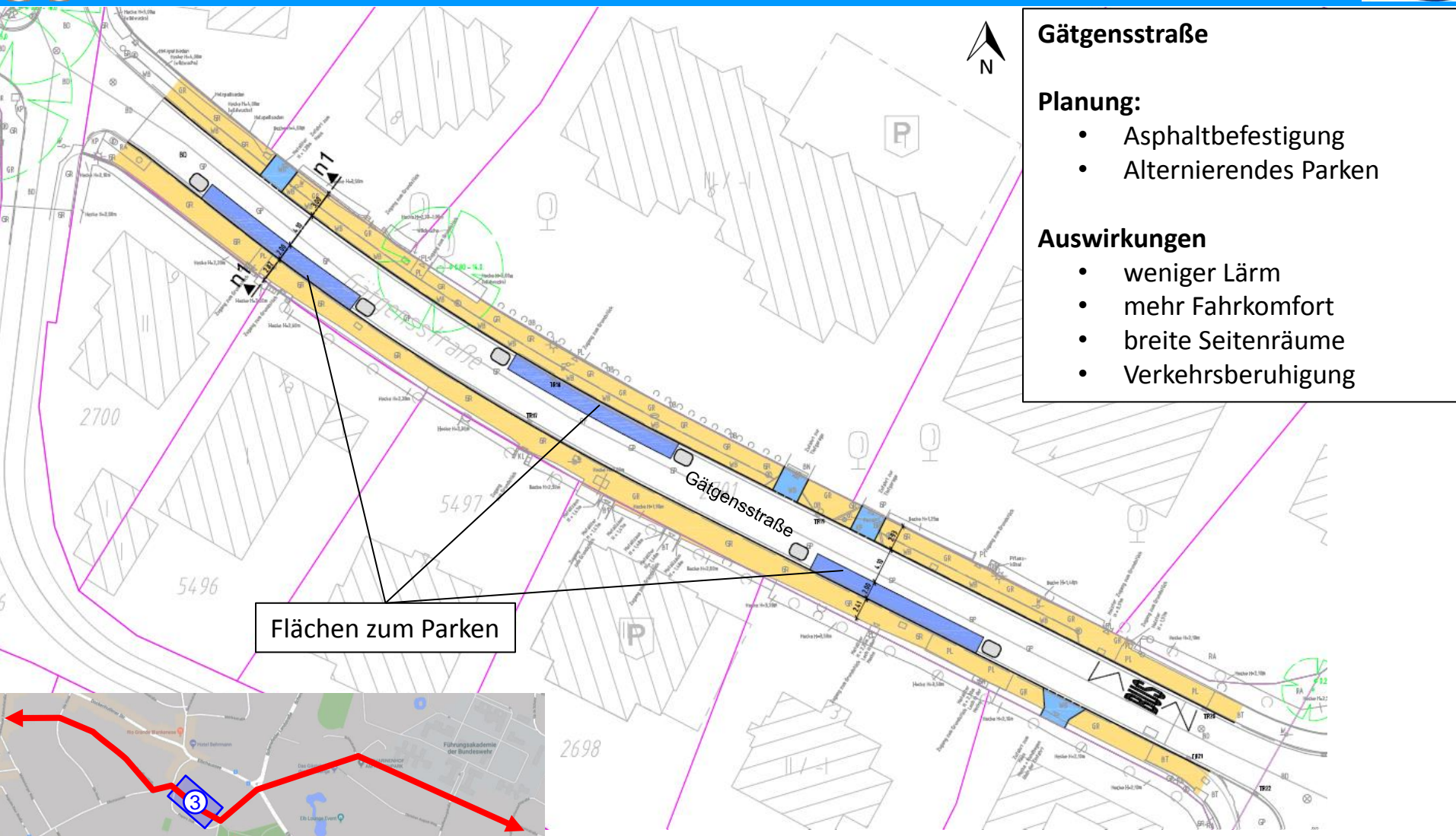
- Anwohnerstraße in Tempo 30-Zone
- < 700 Kfz/24h im Gesamtquerschnitt
- eingeschränkte Zufahrt
- Großpflaster als Fahrbahnbefestigung
- Busverkehr (sog. Bergziege)

### Defizite:

- lärmintensiver Fahrbahnbelag
- unkomfortabel für Radfahrer
- enge Seitenräume
- ungeordnetes Parken







## Gätgensstraße

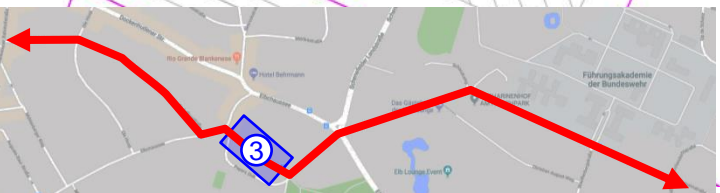
### Planung:

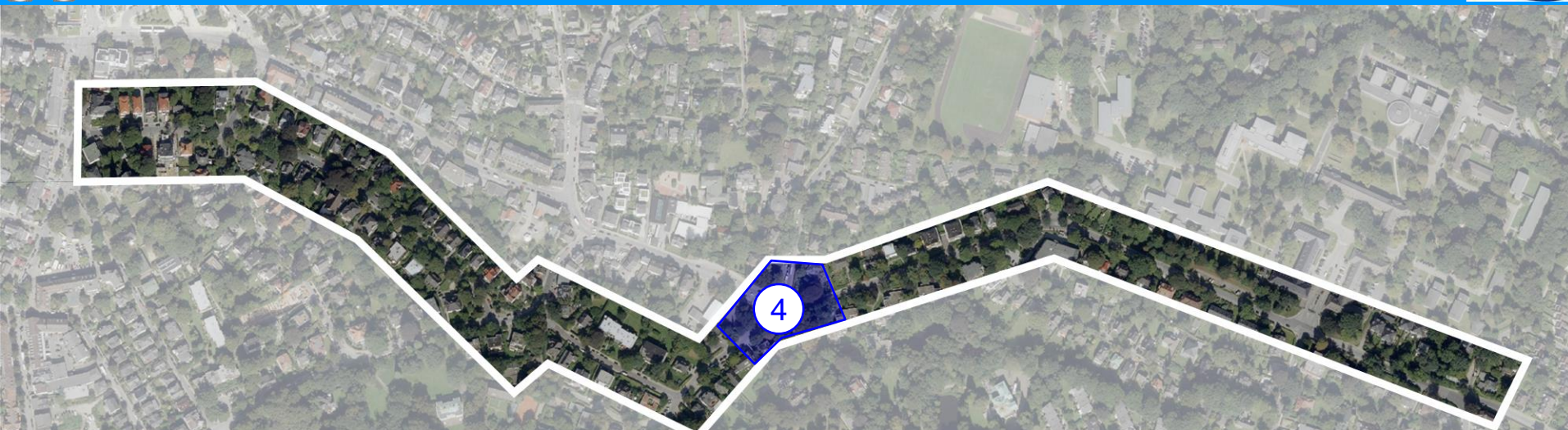
- Asphaltbefestigung
- Alternierendes Parken

### Auswirkungen

- weniger Lärm
- mehr Fahrkomfort
- breite Seitenräume
- Verkehrsberuhigung

Flächen zum Parken





## 1. Übersicht

## 2. Darstellung Bestand

1. Kfz-Verkehr
2. Radverkehr
3. Öffentlicher Personennahverkehr
4. Fußverkehr

## 3. Planungsziele

## 4. Darstellung Planung

1. Godeffroystraße
2. Elbchaussee
3. Gätgensstraße
4. **KP Elbchaussee/Mühlenberg**
5. Manteuffelstraße





## KP Elbchaussee/Mühlenberg:

- 5-armige Kreuzung mit Ampel
- Verknüpfung der Hauptverkehrsstraßen Elbchaussee und Schenefelder Landstraße mit der Manteuffelstraße und Mühlenberg
- große Bushaltestellen, mehrere Buslinien
- hohe Verkehrsbelastung (über 30.000 Kfz/24h)



### Defizite:

- unzureichende Leistungsfähigkeit → Staus
- mehrere Linksabbieger aus der westlichen Elbchaussee
- erschwerte Ausfahrt für Busse in Richtung Norden und Osten (Behinderungen nachfolgender Verkehre)
- Konflikte und Unfälle zwischen Radfahrer und Pkw (z.T. fehlende Sichtbeziehungen)
- Unübersichtlichkeit und Begreifbarkeit des Knoten



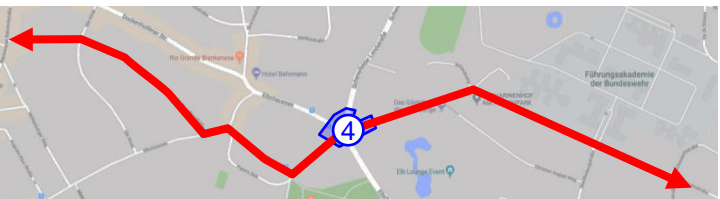
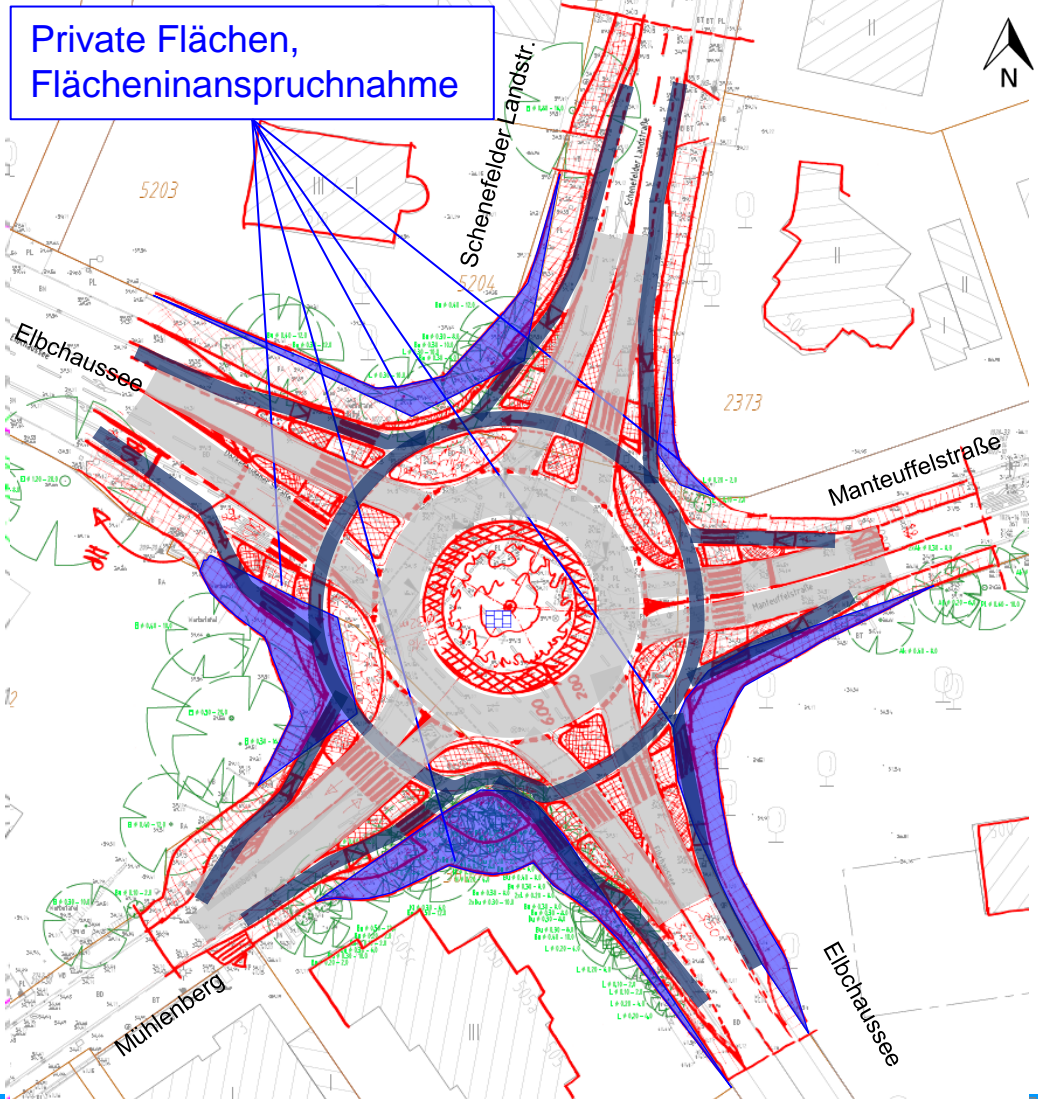
## Kreuzung Elbchaussee/Mühlenberg

### Konzept Variante 1:

- Kreisverkehrs mit außen herum laufenden Radverkehrsanlagen und Fußgängerüberwegen
- Fahrbahnteiler in den bedeutenden Zufahrten (Hauptverkehrsstraße)

### Auswirkungen

- mehr Verkehrssicherheit, weniger Konfliktpunkte
- Verträgliche Anbindung aller 5 Zufahrten
- Defizit ÖPNV gelöst
- Inanspruchnahme privater Flächen
- Verlust zahlreicher Baumstandorte



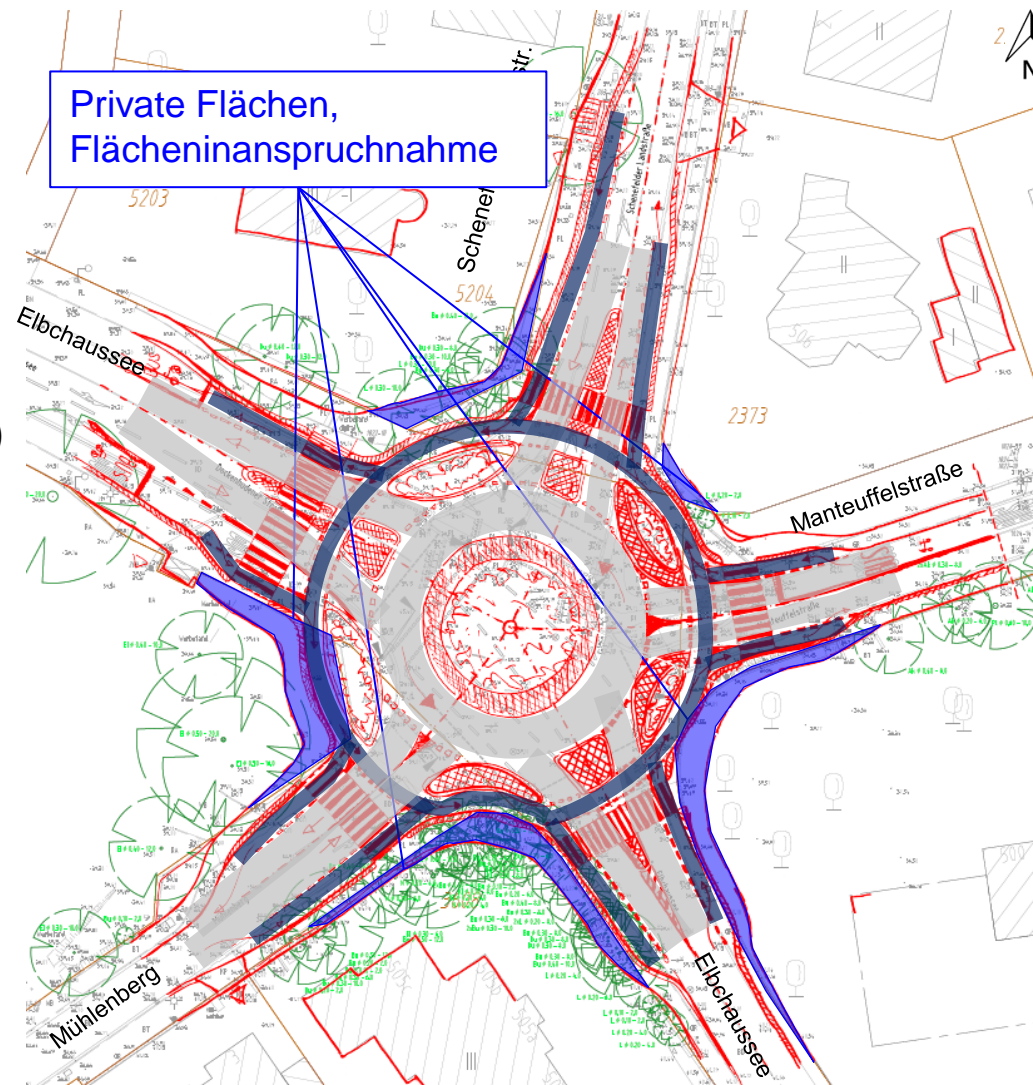
## Kreuzung Elbchaussee/Mühlenberg

### Konzept Variante 2:

- kompakterer Kreisverkehr
- Radverkehr näher am Kfz-Verkehr
- weniger Fahrbahnteiler

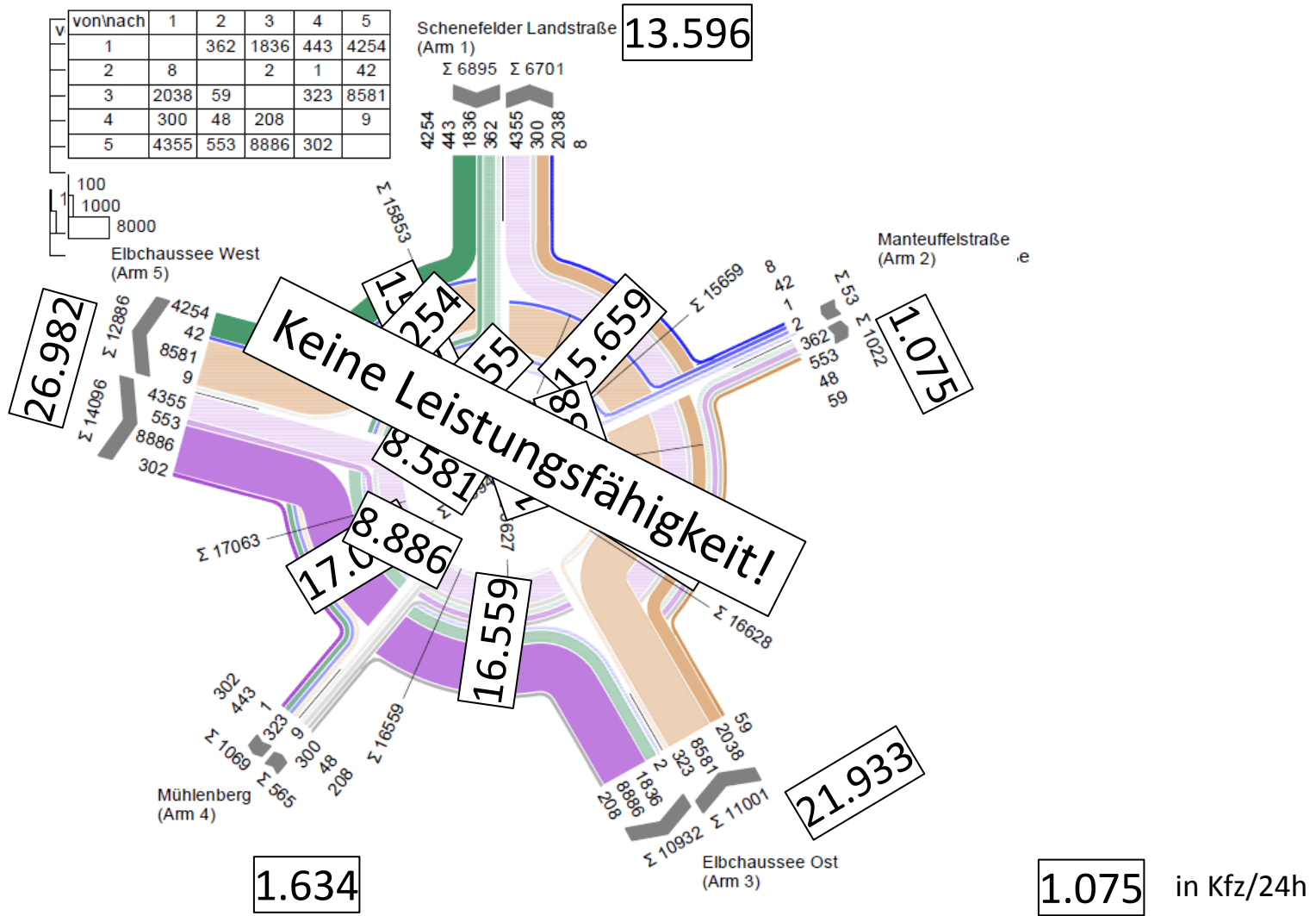
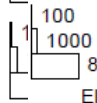
### Auswirkungen

- Vorteile nur bedingt wirksam
- Sonderlösung (Abweichung vom Regelstandard)
- erhöhte Aufmerksamkeit erforderlich
- anspruchsvollere Fahraufgabe
- eingeschränkter Komfort für Radfahrer
- Inanspruchnahme privater Flächen, geringer
- etwas geringere Eingriffe in Baumbestand





von/nach	1	2	3	4	5
1		362	1836	443	4254
2	8		2	1	42
3	2038	59		323	8581
4	300	48	208		9
5	4355	553	8886	302	



1.075 in Kfz/24h



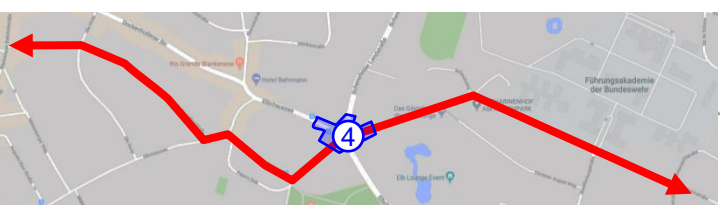
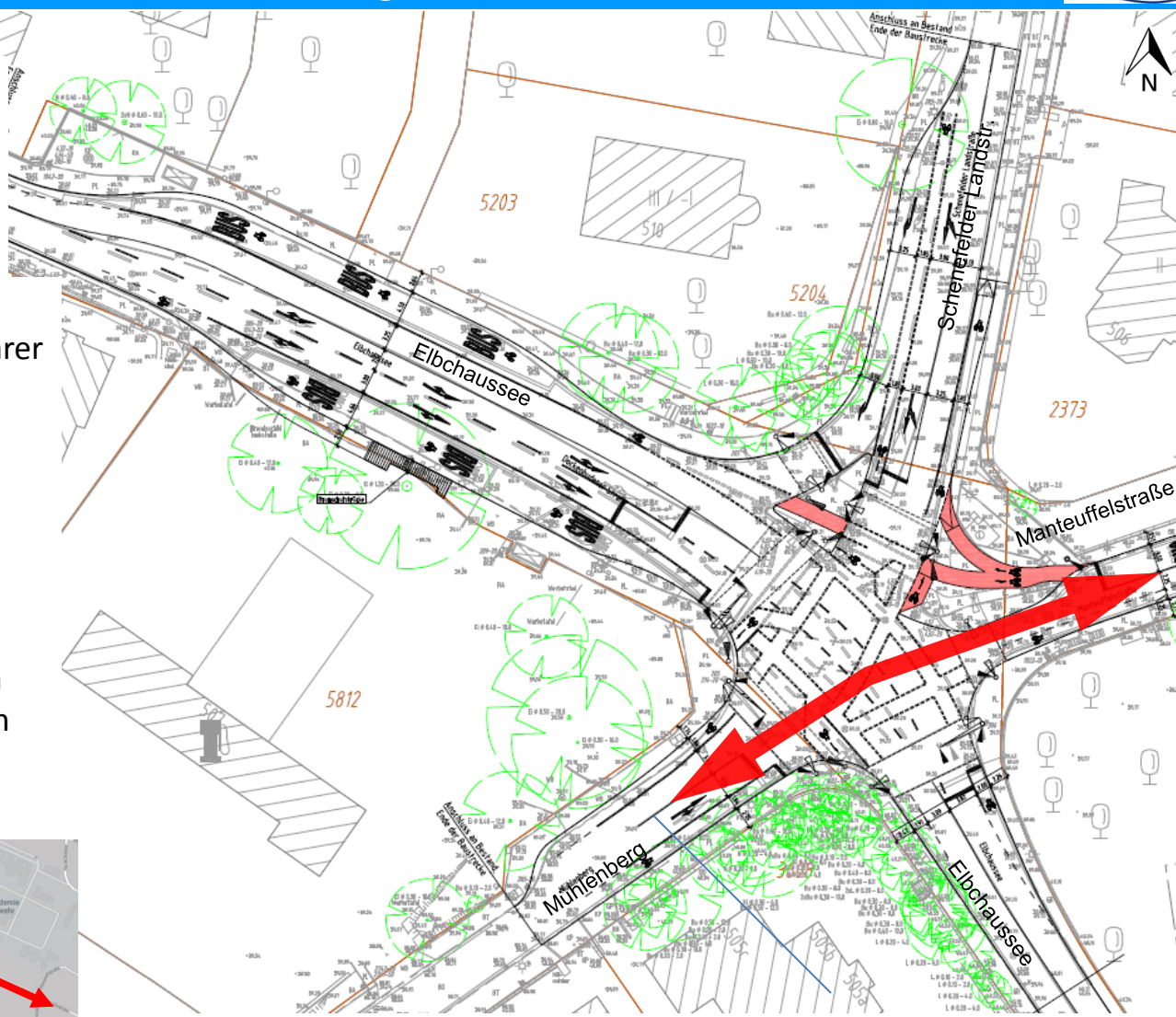
## Kreuzung Elbchaussee/Mühlenberg

### Planung Variante 3:

- Vollausbau Ampelkreuzung
- Radverkehrsanlagen

### Auswirkungen:

- mehr Aufmerksamkeit für Radfahrer (eigene Flächen und Furten)
- überbreite Busbuchten
- schmalere Seitenräume
- keine Inanspruchnahme privater Flächen
- besonderer Schutz für einzelne Bäume
- kein Verlust von Baumstandorten
- keine wesentliche Veränderung in der Leistungsfähigkeit





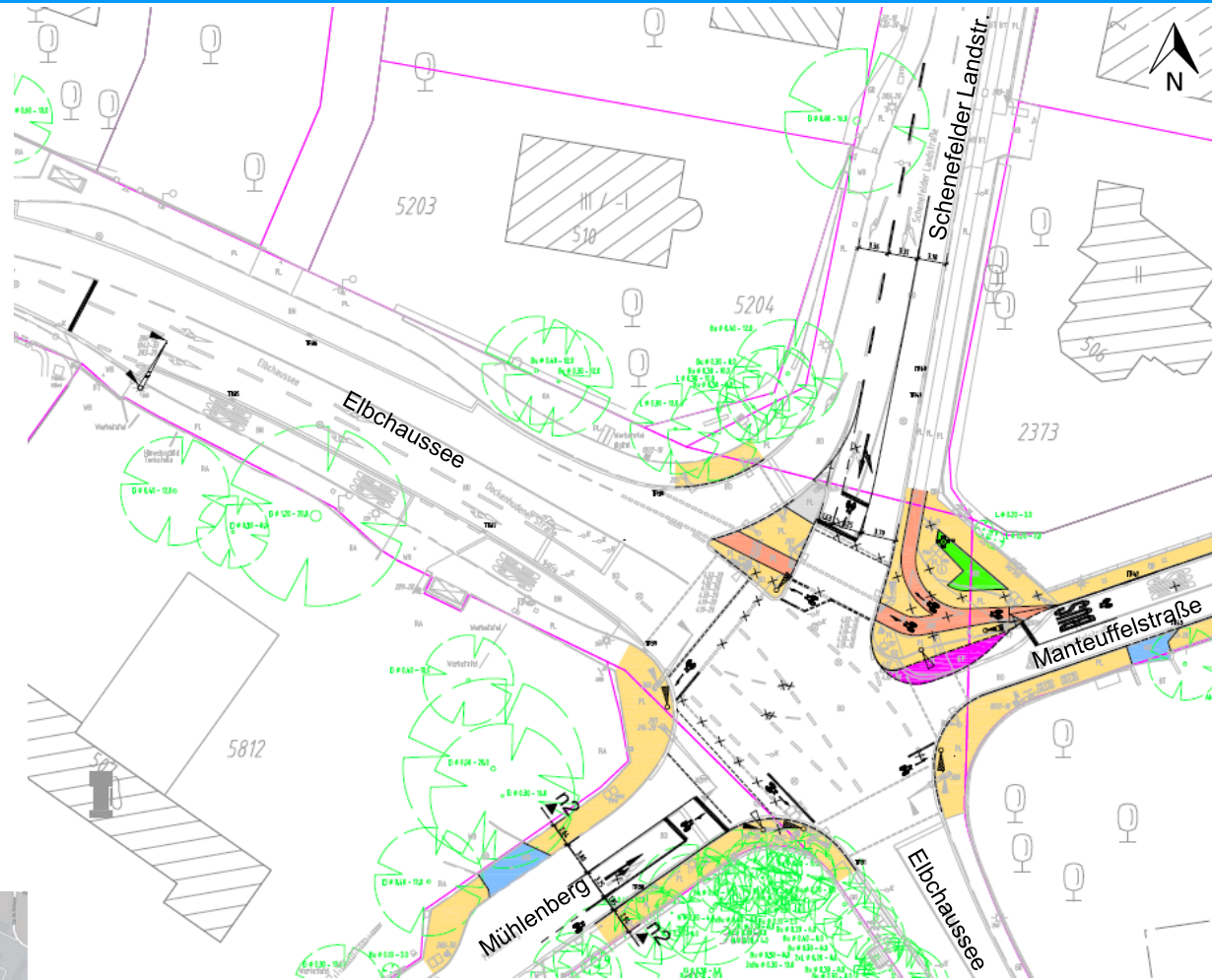
## Kreuzung Elbchaussee/Mühlenberg

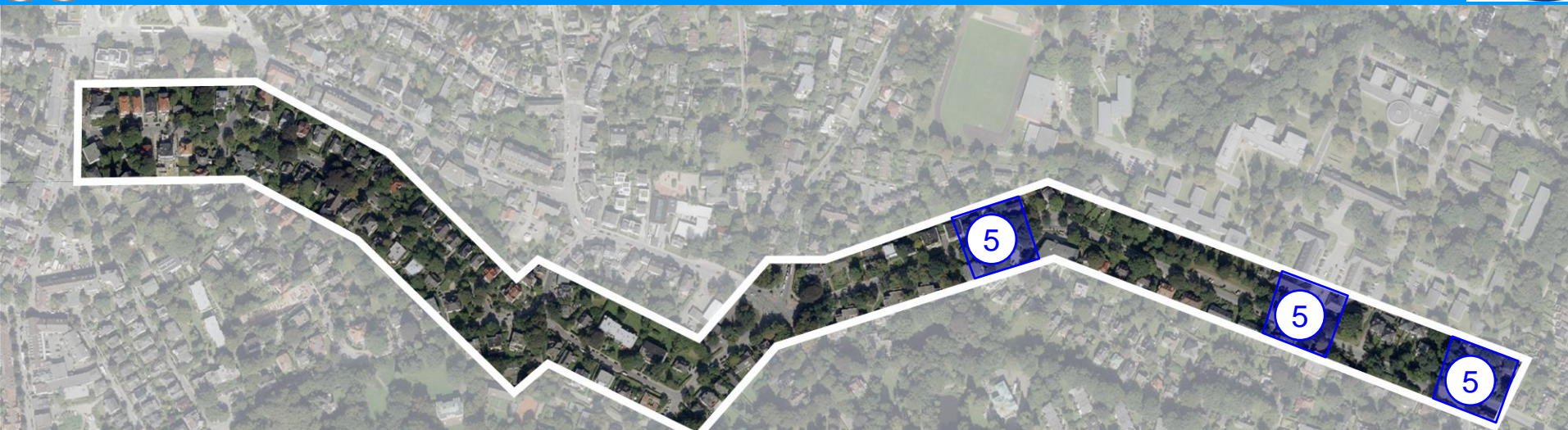
### Planung Vorzugsvariante 4:

- Bestandsausbau Ampelkreuzung
- Fokus Veloroute
- ARAS am Mühlenberg und in der Schenefelder Landstr.
- Vorsignal für ÖPNV

### Auswirkungen:

- Radverkehr kann sich vor den Kfz-Verkehr setzen
- Aufstellflächen und Signale für Rad
- keine wesentlichen Auswirkungen auf Leistungsfähigkeit
- leichteres Einordnen Bus





## 1. Übersicht

## 2. Darstellung Bestand

1. Kfz-Verkehr
2. Radverkehr
3. Öffentlicher Personennahverkehr
4. Fußverkehr

## 3. Planungsziele

## 4. Darstellung Planung

1. Godeffroystraße
2. Elbchaussee
3. Gätgensstraße
4. KP Elbchaussee/Mühlenberg
5. Manteuffelstraße



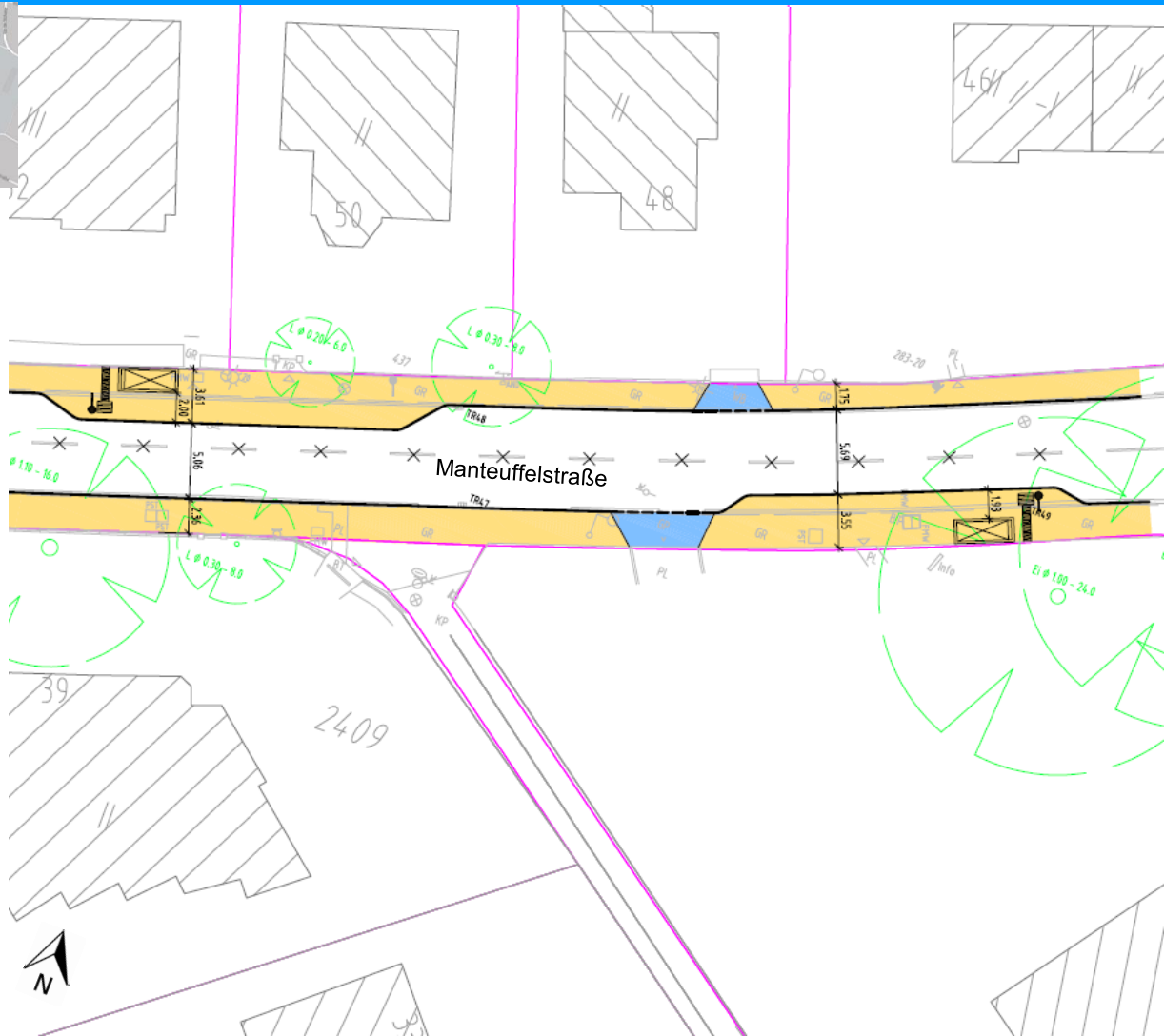
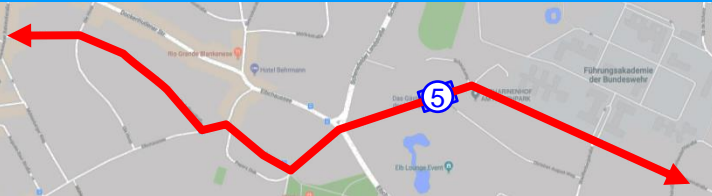


## Manteuffelstraße:

- Nebenstraße mit Tempo 50
- 1000-2000 Kfz/24h im Gesamtquerschnitt
- eingeschränkte Ausfahrt
- Busverkehr

## Defizite:

- Abnickende Vorfahrt am Knoten Manteuffelstraße/Eichendorffstraße
- keine barrierefreie Haltestellen, kein Wetterschutz



## Bushaltestelle Domizil am Hirschpark

### Planung:

- Anlage von Haltestellenkaps
- leichte Lageveränderung der Haltestellen
- Aufstellen von Fahrgastunterständen
- Entfernen Mittelmarkierung

### Auswirkungen

- größere Warteflächen für Fahrgäste
- Wetterschutz für Fahrgäste
- bessere Anfahrtsmöglichkeit Bus
- kein Parken im Haltestellenbereich
- barrierefreier Ein- und Ausstieg





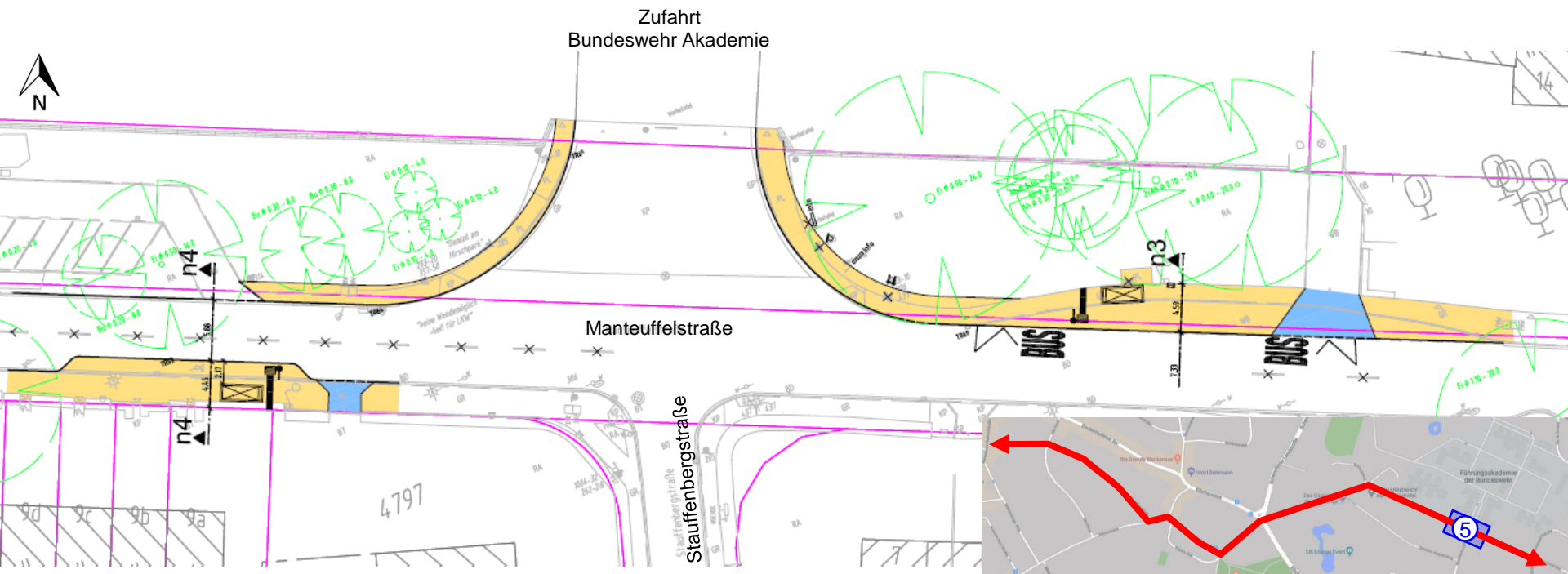
## Bushaltestelle Stauffenbergstraße

### Planung:

- Bau Haltestellenkap
- Umwandlung Busbucht in Fahrbahnrandhaltestelle
- Aufstellen von Fahrgastunterständen
- bessere Zuwegung zur Führungsakademie
- Entfernung Mittelmarkierung

### Auswirkungen

- größere Warteflächen für Fahrgäste
- Wetterschutz für Fahrgäste
- bessere Anfahrtsmöglichkeit für den Bus
- kein Parken im Haltestellenbereich
- barrierefreier Ein- und Ausstieg





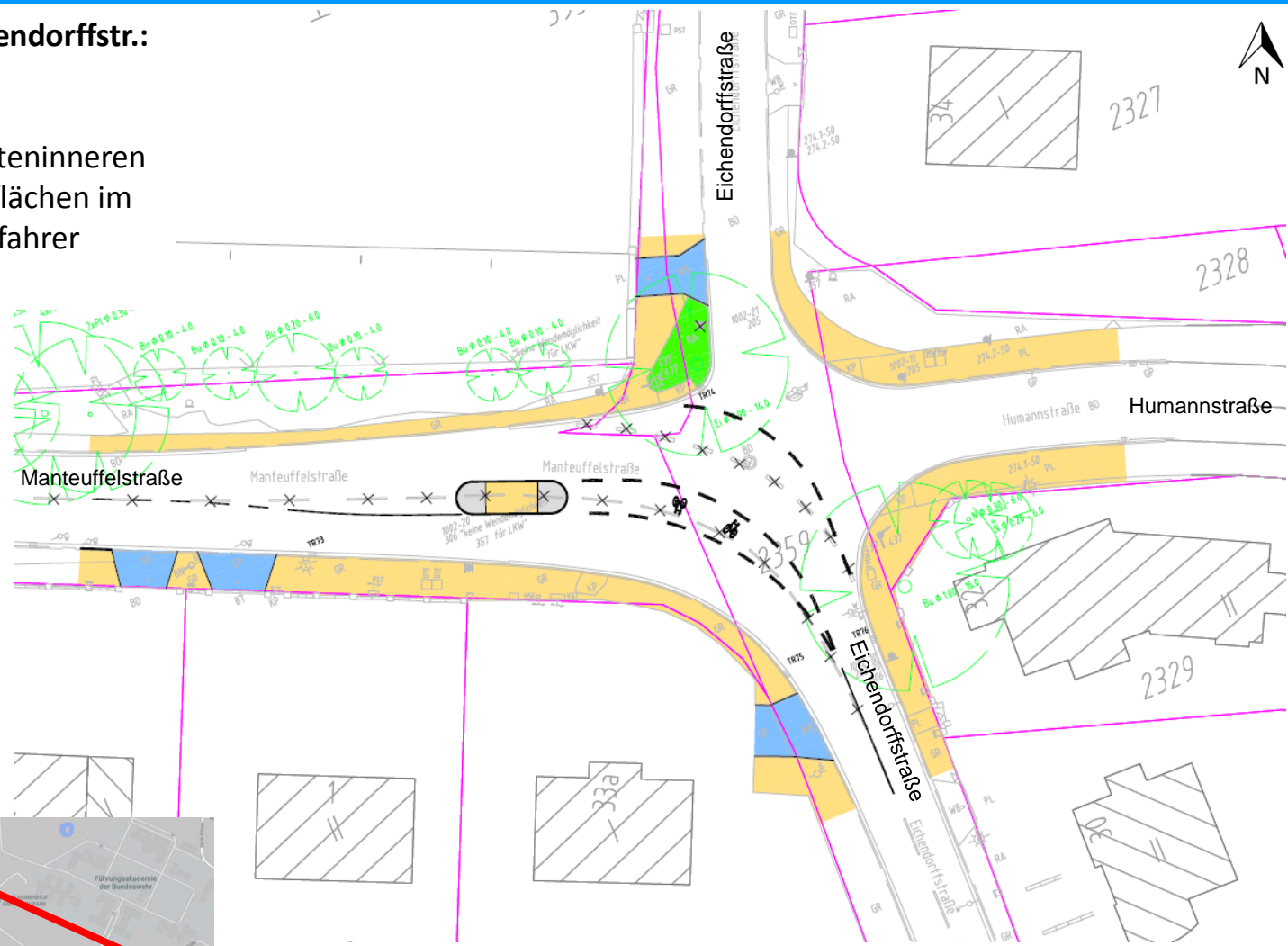
## Kreuzung Manteuffelstr./Eichendorffstr.:

### Planung:

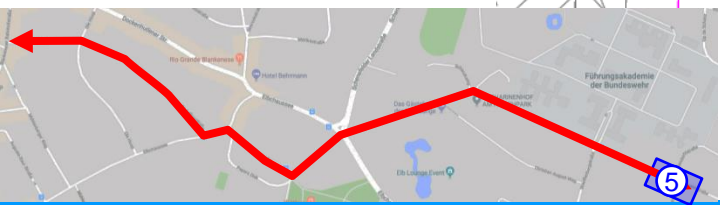
- Aufstellstreifen im Knoteninneren
- Schaffung von Aufstellflächen im Knoteninneren für Radfahrer
- Anlage Fahrbahnteiler

### Auswirkungen

- Wartefläche für Radfahrer
- Querungshilfe für Fußverkehr
- kein Eingriff in Baumbestand und Parkflächen



PDF





**Vielen Dank für Ihre  
Aufmerksamkeit**

**INGENIEURPLANUNG-OST GmbH**  
Ingenieure und Landschaftsplaner  
17489 Greifswald • Poggenweg 28  
Tel. 03834 5955-0 • Fax 03834 5955-55

