



Ausbau der Veloroute 1 Abschnitt Bleickenallee / Othmarscher Kirchenweg

Dokumentation

Mai 2019, steg Hamburg im Auftrag des Bezirksamts Altona



Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamts 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 Bleickenallee/Othmarscher Kirchenweg eine Informationsveranstaltung stattgefunden.

Abschnitt Bleickenallee / Othmarscher Kirchenweg

Der Abschnitt A10/A11 (Bleickenallee/Othmarscher Kirchenweg) setzt sich aus dem Othmarscher Kirchenweg, der Bleickenallee (westlicher und östlicher Teil) und dem Knotenpunkt Bleickenallee/Hohenzollernring zusammen.

Im Abschnitt A10/A11 ist kein durchgängiger Radweg vorhanden. Die Bleickenallee wird von einem begrünten Mittelstreifen begleitet, der im westlichen Abschnitt als Geh- und Fahrradweg dient. Die Fahrbahn gerade im Othmarscher Kirchenweg wird durch ruhenden Verkehr eingeengt. Der östliche Abschnitt der Bleickenallee ist eine vielbefahrene Straße mit Linienbusverkehr, der an der Kreuzung in den Hohenzollernring weitergeführt wird. Die Bleickenallee mündet in den schmalen und beengten Othmarscher Kirchenweg.

Durch eine Überarbeitung der Straßenraumaufteilung wird dennoch möglichst viel Fläche für Radfahrende und Fußgänger gewonnen, u.a. wird im östlichen Abschnitt der Bleickenallee ein durchgehender Radfahrstreifen auf der Straße eingerichtet und die Gehwegfläche in vielen Bereichen (bspw. am Othmarscher Kirchenweg) vergrößert. Außerdem werden die Abläufe des ÖPNV optimiert.

Die vorliegende Dokumentation fasst sowohl den vorliegenden Vorentwurf sowie 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 Bleickenallee/Othmarscher Kirchenweg hat das Bezirksamt Altona in einer Informationsveranstaltung am 7. Mai 2019 (von 19.00 bis 21.00 Uhr im Gymnasium Altona) über die geplante Umbaumaßnahme und den Zeitplan der Umsetzung informiert. Hierzu eingeladen waren alle Anwohner und Interessierten. An der Veranstaltung nahmen etwa 100 Personen teil.

Nach einer Begrüßung erläuterte Herr Hahn vom Bezirksamt Altona im ersten Teil der Veranstaltung das Veloroutenprogramm im Allgemeinen und stellte die zentralen Begriffe und Ziele vor. Im Anschluss daran wurden die Abschnitte Bleickenallee Ost, Knotenpunkt Bleickenallee/Hohenzollernring und Bleickenallee West/Othmarscher Kirchenweg getrennt voneinander beleuchtet.

Zunächst erläuterte der Verkehrsplaner Herr Kurth von SHP Ingenieure die wesentlichen Konfliktpotentiale des Abschnitts Bleickenallee Ost und stellte die Bestands-, Regel- und Planungsquerschnitte für den Straßenabschnitt vor.

Danach stellte der Verkehrsplaner Herr Meyn von Lehne Ingenieure den Übersichtslageplan des Knotenpunkts Bleickenallee/Hohenzollernring samt den planerischen Einflussfaktoren im Bestand (Nutzungen, Verkehrsströme, Bilanzen) und den geplanten Zustand vor.

Im Anschluss wurde die Bestandssituation und die Planungen für den letzten Abschnitt Bleickenallee West/Othmarscher Kirchenweg von Herrn Kurth (SHP) vorgestellt. Sämtliche Präsentationen der Veranstaltung sind in der Anlage zu finden.

Im zweiten Teil der Informationsveranstaltung hatten die Teilnehmenden an fünf Tischen die Gelegenheit zu Verständnis- und Rückfragen sowie zu Diskussion und Kommentaren. Anhand der ausliegenden Planungsunterlagen konnten die Teilnehmenden sich mit den Planern und den Vertretern vom Bezirksamt Altona austauschen und Detailfragen klären. Es gab zwei Tische zur Kreuzung Bleickenallee/Hohenzollernring, zwei Tische zum Abschnitt Bleickenallee West/Othmarscher Kirchenweg und einen Tisch für den Abschnitt Bleickenallee Ost.

Im Folgenden wird die Planung pro Abschnitt zusammengefasst, Antworten auf die Fragen der Teilnehmenden aus der Informationsveranstaltung gegeben und weitere Anmerkungen festgehalten. Die Planung wurde sehr differenziert bewertet. Viele Teilnehmende äußerten sich positiv zum Zugewinn für Radfahrende und Fußgänger.



Vorstellung des Vorentwurfs

Abschnitt Bleickenallee Ost

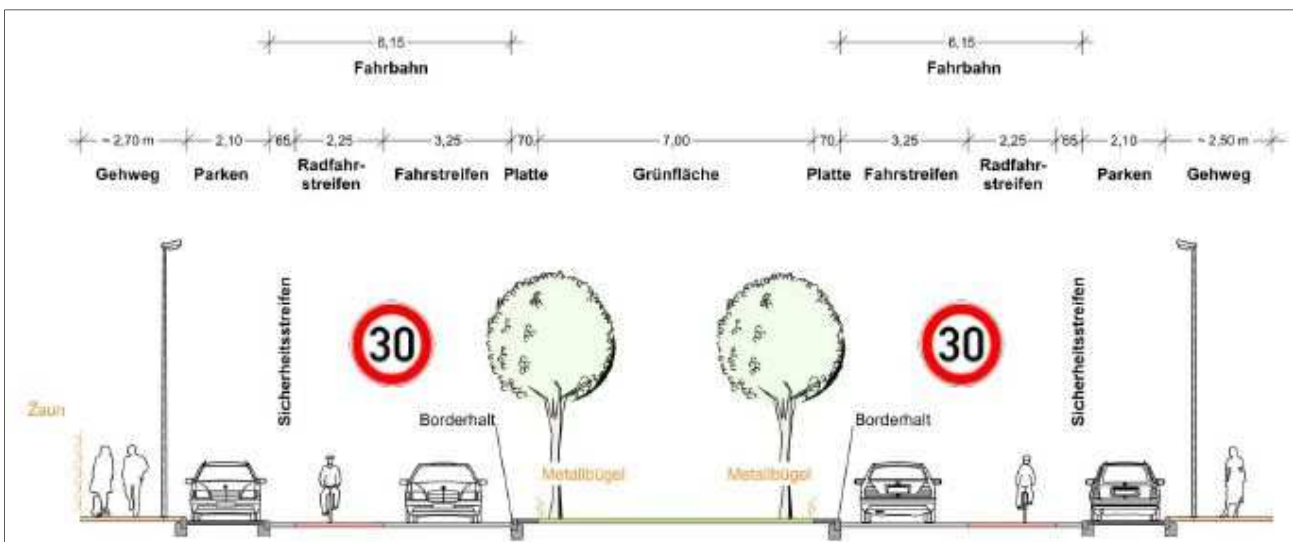
Bestandsituation

Der Abschnitt Bleickenallee Ost weist einen Querschnitt mit einem Radstreifen, begrünten Mittelstreifen und Längsparkflächen auf. Die Straße wird von Linienbussen und vom MIV (motorisierter Individualverkehr) befahren. Es gilt die Tempo 30-Regelung. Die schmalen Radstreifen werden nicht durch einen Sicherheitsstreifen von parkenden Fahrzeugen getrennt. Die Sichtverhältnisse sind teilweise eingeschränkt. Die Gehwege sind teilweise unbefestigt und werden durch Bügel eingeschränkt.

Planungsansatz

Die Entwicklung des Straßenquerschnitts erfolgt vom Mittelstreifen aus „nach außen“. Die Borde und Bäume auf dem Mittelstreifen bleiben bestehen.

Der Radverkehr wird, gemäß Grundlagen und Leitlinien für Velorouten in Hamburg, auf dem Fahrbahnniveau geführt. Der 2,25 m breite Radfahrstreifen wird mit einem weißen Streifen markiert und durch einen mit einem Schmalstrich markierten Sicherheitsstreifen von 0,65 m von den parkenden Autos abgegrenzt. Die Fortsetzung der Radfahrstreifen in Richtung Osten erfolgt in der Eulenstraße und Keplerstraße.



Durch einen Gehweg von mindestens 2,5 m und die 3,25 m breite Fahrbahn können die Regelabmessungen eingehalten werden. Die Poller auf den Gehwegen werden beseitigt um mehr Platz gewährleisten zu können. Die als „Nasen“ vorgezogenen Gehwegflächen an Einfahrten dienen der Einsehbarkeit und werden durch Fahrradbügel freigehalten. Der Übergang an der Tönsfeldtstraße wird durch die bessere Einsehbarkeit der Straße und die Ausbildung der Einmündung als Gehwegüberfahrt erleichtert. Die Parkbucht im Bereich der Container wird als Ladezone ausgewiesen. Die Stellplatzanzahl reduziert sich von bestehenden 56 Stellplätzen auf zukünftige 48 Stellplätze. Dies ist v.a. mit dem Einhalten von Sicherheitsabständen an den Zufahrten / Einmündungen begründet.

Anmerkungen

- Das „Drop and Kiss“-Problem vor der Schule sollte teilweise durch Stellplätze verhindert werden.
- Eine konsequentere Kontrolle der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h im östlichen Abschnitt der Bleickenallee wird als sinnvoll erachtet.
- Es wird angemerkt, dass die Fahrradbügel auf den südlichen „Nasen“ die Überquerung der Straße erschweren könnten.
- Eine attraktivere Verbindung Richtung Fischers Allee ist wünschenswert.

Kreuzung Bleickenallee/Hohenzollernring

Bestandsituation

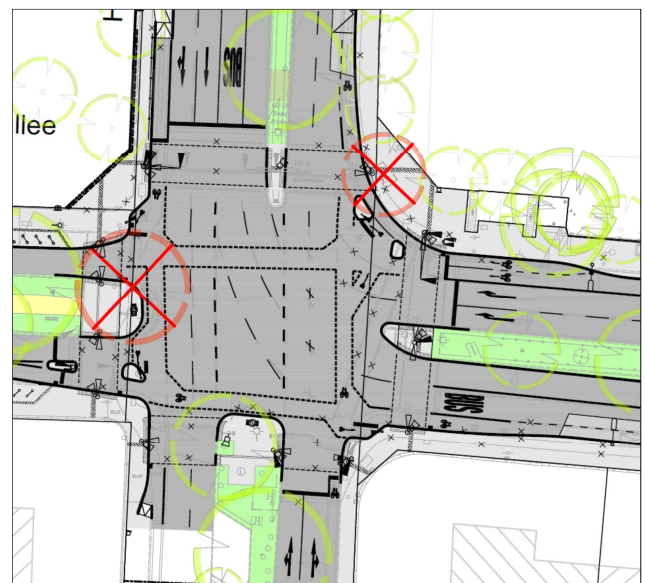
Die Kreuzung Bleickenallee/Hohenzollernring hat eine übergeordnete Bedeutung in der Verkehrsführung. Die Nord-Süd-Verbindung hat in den Morgen- und Abendstunden eine hohe Auslastung des MIV. Radfahrende nutzen alle Richtungen. Die Kreuzung stellt sich momentan als relativ unübersichtlich dar und weist nicht ausreichend Radverkehrsanlagen auf.

In der Planung wurde auch der Bereich bis Holstentwiete/Bülowstraße mitbetrachtet.

Planungsansatz

Der Radverkehr wird bei gleichzeitiger Leistungsfähigkeit für den MIV und ÖPNV durch eine geradlinige Führung und die Verbesserung der Ampelschaltung optimiert.

Zur Verbesserung des ÖPNV wird die nördliche Busstation hinter den Knoten verlegt. Begegnungskonflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern (z.B. in den Warteflächen der Bushaltestellen) werden durch die Trennung dieser Verkehre behoben. Der Verkehr aus Ottensen wird nach dem Umbau nur rechts in den Hohenzollernring abbiegen können und nicht gerade über die Kreuzung fahren oder links abbiegen können. Auf dem Hohenzollernring wird ein U-Turn auf der Höhe der Bülowstraße eingerichtet. Radfahrende können direkt über die Kreuzung fahren, die Radfahrstreifen werden durch weiße gestrichelte Linien markiert. Vor dem Abbiegen können sich Radfahrende in sogenannten Fahrradtaschen aufstellen.



Für den Umbau der Straße sind voraussichtlich drei Baumfällungen notwendig, zwei von den Bäumen werden bereits durch Baumgutachter als abgängig, d.h. schadhaft/krank eingestuft. Drei Parkstände auf der Südseite des Gehwegs in der Bleickenallee Ost entfallen.

Anmerkungen

- Die Querung Bleickenallee bei der Tönsfeldstraße ist eine wichtige Wegeverbindung. Hier ist im Rahmen der Planung die Einrichtung einer Sprunginsel überprüft worden. Dies ist aufgrund der Baumstandorte sowie des geringen Abstands zum nächsten gesicherten Überweg eher schwierig. Das Thema wird aber erneut überprüft.
- Bei Ausfahrt von PKW aus der Tönsfeldstraße könnten Begegnungskonflikte mit dem Busverkehr entstehen. Ferner könnten hier auch Radfahrende schlecht gesehen werden.
- Im Bereich des geplanten U-Turns auf dem Hohenzollernring queren häufig Schüler/innen die Straße. Hier ist im Rahmen der Planung die Einrichtung eines gesicherten Übergangs (bspw. Ampel oder Zebrastreifen) geprüft worden. Aufgrund der Baumstandorte sowie des geringen Abstands zum nächsten gesicherten Überweg ist die Umsetzung eher schwierig. Das Thema wird aber erneut überprüft.
- Außerdem wird befürchtet, dass es durch den U-Turn zu starken Rückstaus kommt, da die umkehrenden Fahrzeuge aufgrund des starken Verkehrs stadteinwärts kaum die Möglichkeit haben sich in den Verkehr einzuordnen.
- Auf den U-Turn muss gut hingewiesen werden bzw. muss er gut ausgeschildert sein, da andernfalls Missverständnisse entstehen könnten. Eine entsprechende Ausschilderung/Markierung ist laut dem Bezirksamt geplant.
- Eine Ausschilderung der Fahrtrichtungen im Vorfeld der Kreuzung wird für eine frühzeitige Orientierung/Einordnung als wichtig erachtet.
- Bei der Anlieferung des Postlagerkastens in der Tönsfeldstraße ergeben sich häufiger Probleme. Die Position sollte überprüft werden.
- Die Fahrradtaschen für die Linksabbieger werden von einigen Fahrradfahrenden als zu klein angesehen, da hier maximal ca. drei Fahrräder Platz finden.
- Generell sollten noch mehr Fahrradabstellmöglichkeiten zur Verfügung stehen, insbesondere in der Tönsfeldstraße (Süd).

Abschnitt Bleickenallee West/Othmarscher Kirchenweg

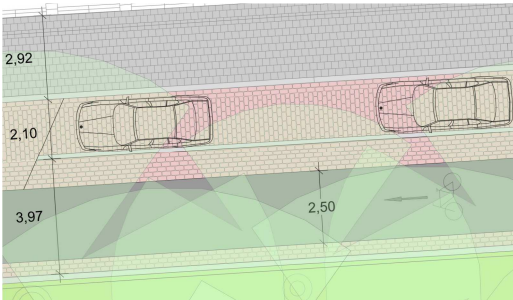
Bestandssituation

Der Abschnitt Bleickenallee West/Othmarscher Kirchenweg ist eine Tempo-30-Zone. Am Fahrbandrand befinden sich Längsparkstände. In der Mitte der Bleickenallee verläuft ein Grünstreifen mit einem Gehweg, der für Fahrradfahrer freigegeben ist. Das Natursteinpflaster im Fahrbereich der Bleickenallee West erschwert das Fahrradfahren auf der Straße. Die Bleickenallee mündet in den Othmarscher Kirchenweg und Am Rathenaupark. Der schmale Straßenquerschnitt im Othmarscher Kirchenweg wird zusätzlich zu den ausgewiesenen Parkständen durch das „halbhohe“ Parken (Gehweg / Straße) verschmälert. Der nördliche Gehwegbereich ist besonders beengt. Die Verkehrszählungen zeigen, dass täglich mehr Fahrradfahrende als Kraftfahrzeuge den Abschnitt Bleickenallee West/Othmarscher Kirchenweg befahren.

Planungsansatz

In diesem Abschnitt soll eine Fahrradstraße eingerichtet werden. Die Straße ist dabei für Anlieger-Kfz-Verkehr freigegeben. Die Fahrradstraße wird an Einmündungen durch Gehwegüberfahrten („Aufpflasterungen“) bevorrechtigt.

In der Bleickenallee wird eine 2,50 m breite Fahrgasse in Asphaltbauweise hergestellt, darüber hinaus wird das vorhandene Natursteinpflaster erhalten.



Im Othmarscher Kirchenweg kann durch die Herstellung ausreichend breiter Gehwege das Längsparken zukünftig nur einseitig erfolgen.

Alle Bäume bleiben erhalten. Durch Herstellen von Sichtbeziehungen aus Sicherheitsaspekten entfallen in diesem Bereich jedoch Stellplätze.



Anmerkungen

- Es wird kritisch hinterfragt, aus welchen Gründen die Veloroute nicht auf der Mittelachse geplant worden ist. Laut dem Bezirksamt ist die Mittelachse dafür zu schmal und zu stark von Fußgängern frequentiert. Velorouten sind in der Regel zudem auf Fahrbahnniveau zu führen. Des Weiteren kann die Verkehrsführung so im Knotenpunkt Hohenzollernring sowie im Einmündungsbereich Am Rathenauplatz besser gestaltet werden.
- Die Kombilösung aus Pflaster und Asphalt wird kritisch diskutiert. Einerseits wird für die gesamte Entfernung des Kopfsteinpflasters appelliert, da das Pflaster Gefahren für Radfahrer birgt und für Anwohnende zu Lärmbelästigung führe. Gegenstimmen formulieren, dass Asphalt immer zu Verkehrsbeschleunigung führe. Andere wünschen bei einer Pflasterlösung deutlich geschliffenere Steine als Trennzone zwischen Fahrbahn und Parkständen, sodass Pkw nicht schräg parken. Wiederum andere halten die Asphaltierung bis zu den dann aber noch gepflasterten Parkständen oder das Verlegen von sich optisch vom Pflaster in den Parkständen unterscheidenden Pflaster im Sicherheitsstreifen für sinnvoll. Insgesamt wird zur Entscheidungsfindung eine konkrete Kostengegenüberstellung beider Varianten empfohlen und gewünscht, dass beim Verbleib von Pflaster dieses versickerungsfähig ist.
- An Kreuzungssituationen werden zum Schutz der Fußgänger vor abbiegenden Pkw Fahrradbügel auf vorgezogene Seitenräume gewünscht (Bsp. Kreuzung Othmarscher Kirchenweg/Grünebergstraße und Othmarscher Kirchenweg/Griegstraße)
- Am Rolandsvoort und Rütgenweg sowie gegenüber der Krankenhauszufahrt wurde eine Unterbrechung der Stellplätze inkl. vorgezogenem Seitenraum mit Absenkung zur erleichterten Querung der Fahrbahn für Fahrradfahrende, Kinderwagen etc. gewünscht, um einfacher und sicherer auf die Mittelinsel und die andere Fahrbahnseite zu kommen. Dafür müssten die Kniegitter auf der Mittelinsel an diesen Standorten aufgebrochen werden. Die Vertreter/innen des Bezirksamts prüfen die Umsetzung des Vorschlags.
- Es wird vorgeschlagen, im Bereich der "Einbahnstraßen" rechtsseitig der Grundstückszufahrten auf Sichtfelder zu verzichten.

- Es werden zusätzliche Fahrradbügel im Othmarscher Kirchenweg gewünscht.
- Es wird die Versetzung des Briefkastens, der sich heute am westlichen Rand des Mittelstreifens Bleickenallee West befindet beispielsweise in den südlichen Gehwegbereich gewünscht.
- In der Bleickenallee (ca. Höhe Hausnr. 36 und 8) sowie im Wendekreis/Grünebergstraße werden gesicherte Querungsmöglichkeiten für Fußgänger gewünscht.
- Es wird eine bessere Beschilderung des Kinderkrankenhauses Parkhauses für Besuchende gefordert. Besuchende sowie Mitarbeitende des KKH parken häufig in der Straße
- Die Anlieferung des Restaurants Vito stellt ein Problem dar. Häufig versperren Sprinter, Kleintransporter und Getränkelaster die Straße. Zudem ist der Wendekreis die letzte Möglichkeit für LKW's, die sich verfahren haben
- Es wird aus das starke Verkehrsaufkommen vor den Schulen (sowohl Grundschule als auch Gymnasium) durch Absetzen sowie Abholen der Kinder hingewiesen. Als Ideen werden genannt: Einrichtung Drop-in-drop-Off-Zone, Elternhaltestelle oder „-lieferzone“, Einrichtung Kurzzeitparkplätze. Die Vertreter/innen des Bezirksamts nehmen die Vorschläge zur Prüfung mit.
- Für die Einführung von Anwohner-/Anliegerparken sprechen sich viele Teilnehmende aus.
- Es werden verstärkte Kontrollen um Einhaltung und damit Wirksamkeit der Parkplatzregelungen gefordert. Diese läuft über den Landesbetrieb Verkehr.

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). Die Vorstellung des Knotens vor dem Verkehrsausschuss sowie die Erstverschickung der Planunterlagen ist bereits vor der Informationsveranstaltung erfolgt.

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

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

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

Anlage: Präsentationen Informationsveranstaltung mit Entwurfsplänen



VELOROUTE 1

BLEICKENALLEE / OTHMARSCHER KIRCHENWEG

Infoveranstaltung

07.05.2019

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

- ▶ 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

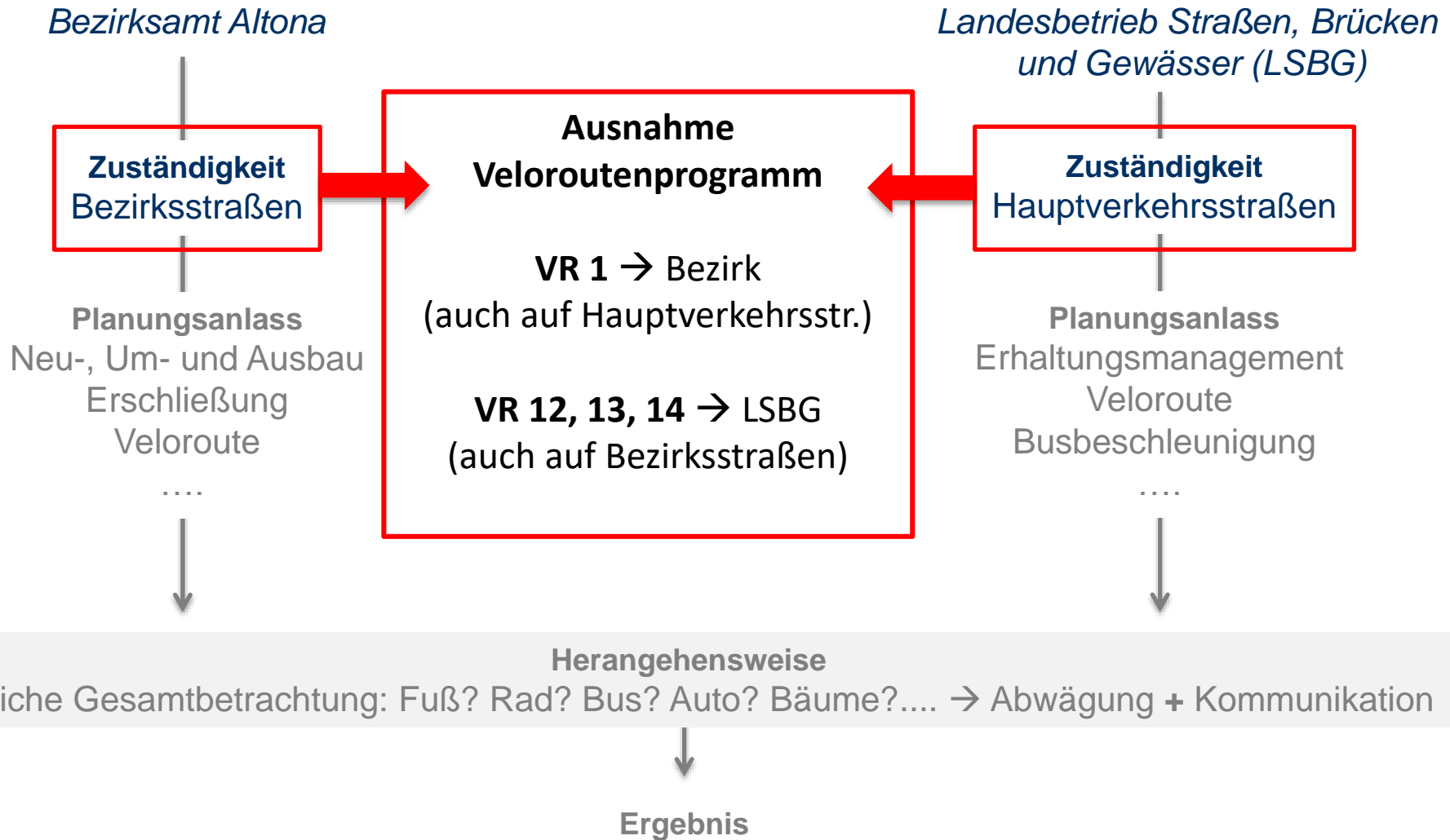
- ▶ „Veloroute“ → Keine Aussage über die bauliche Anlage vor Ort!
- ▶ Planung immer nach örtlichen Gegebenheiten!
- ▶ Grundlage: Aktuelle technische Regelwerke

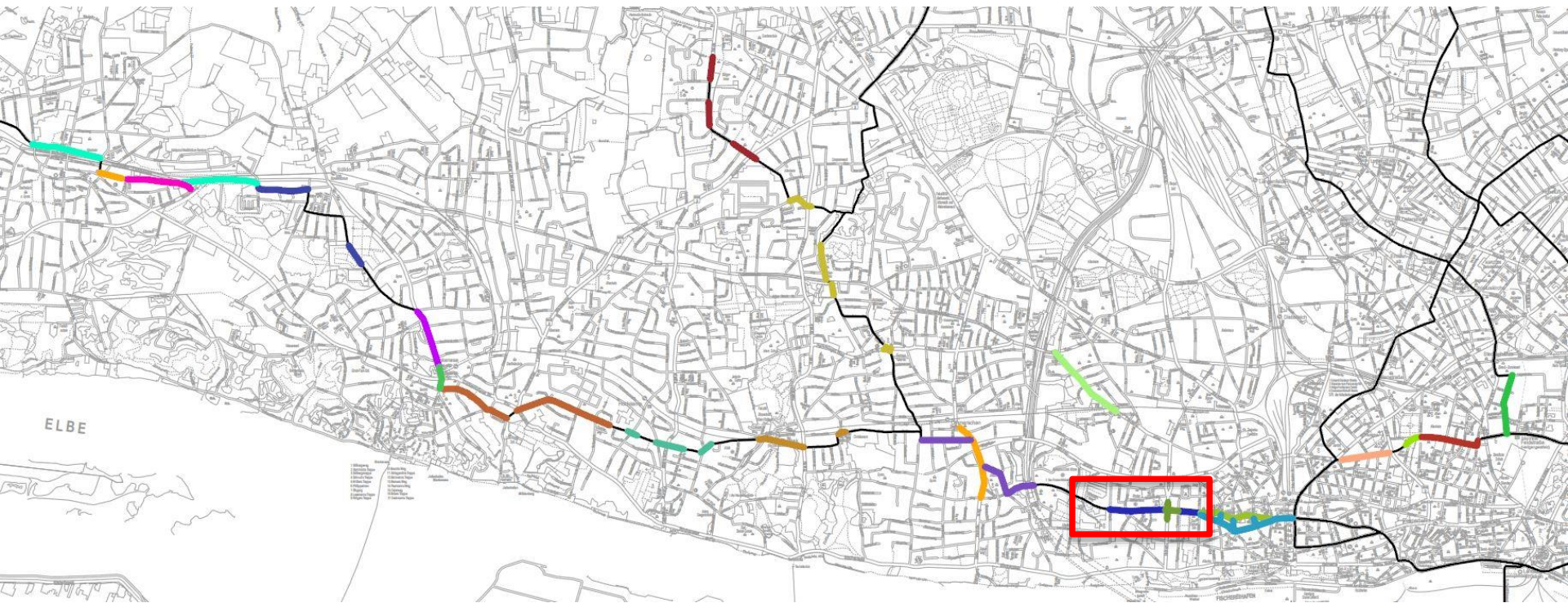
Beispiele für Radverkehrsführung



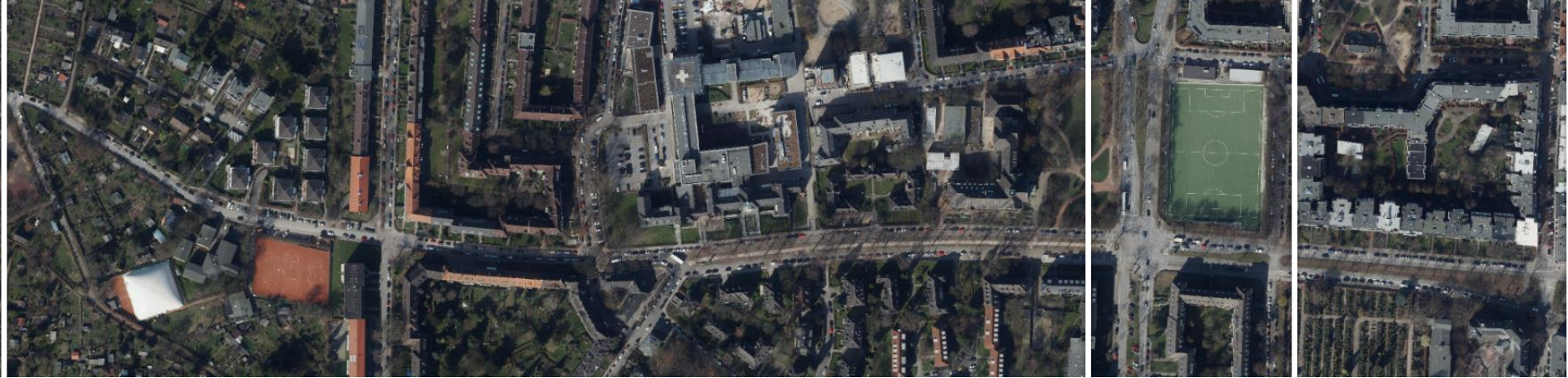
Wer baut und aus welchem Anlass?







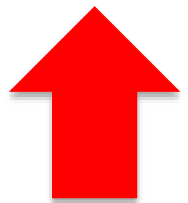




Bleickenallee West und
Othmarscher Kirchenweg

Knotenpunkt Bleickenallee /
Hohenzollernring

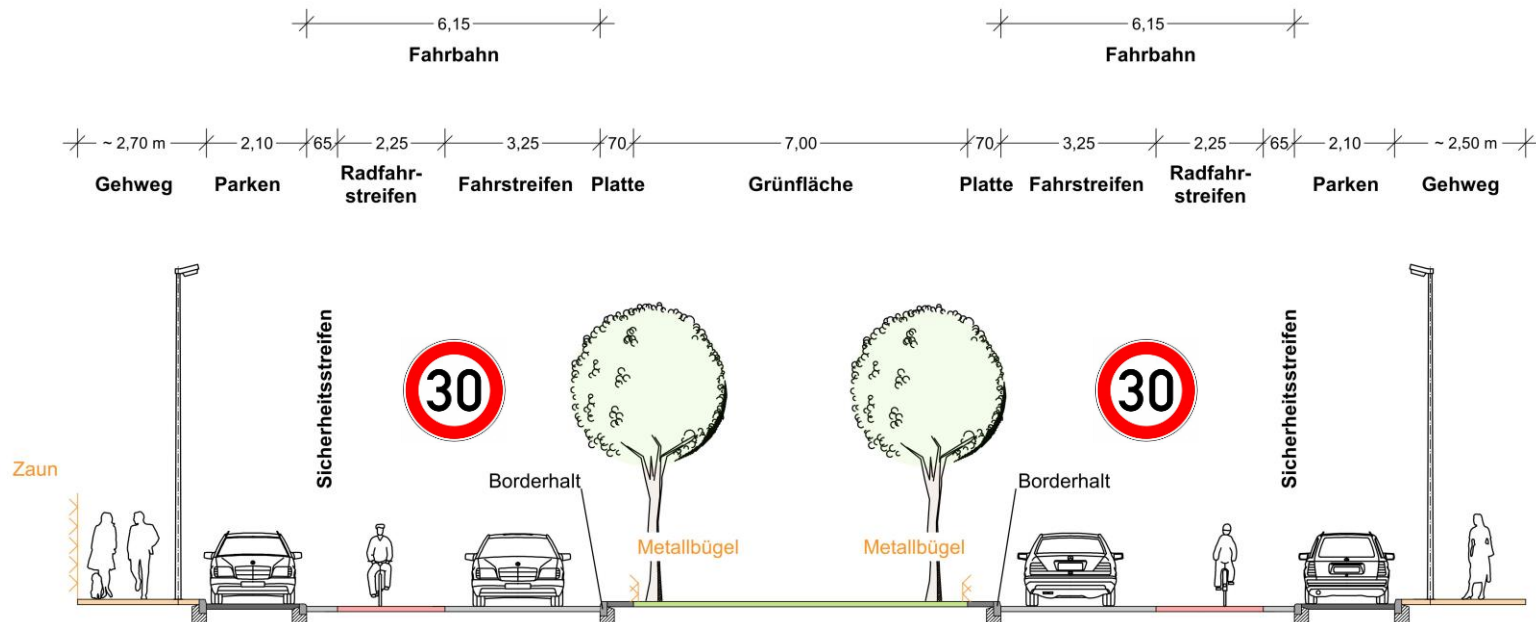
Bleickenallee Ost



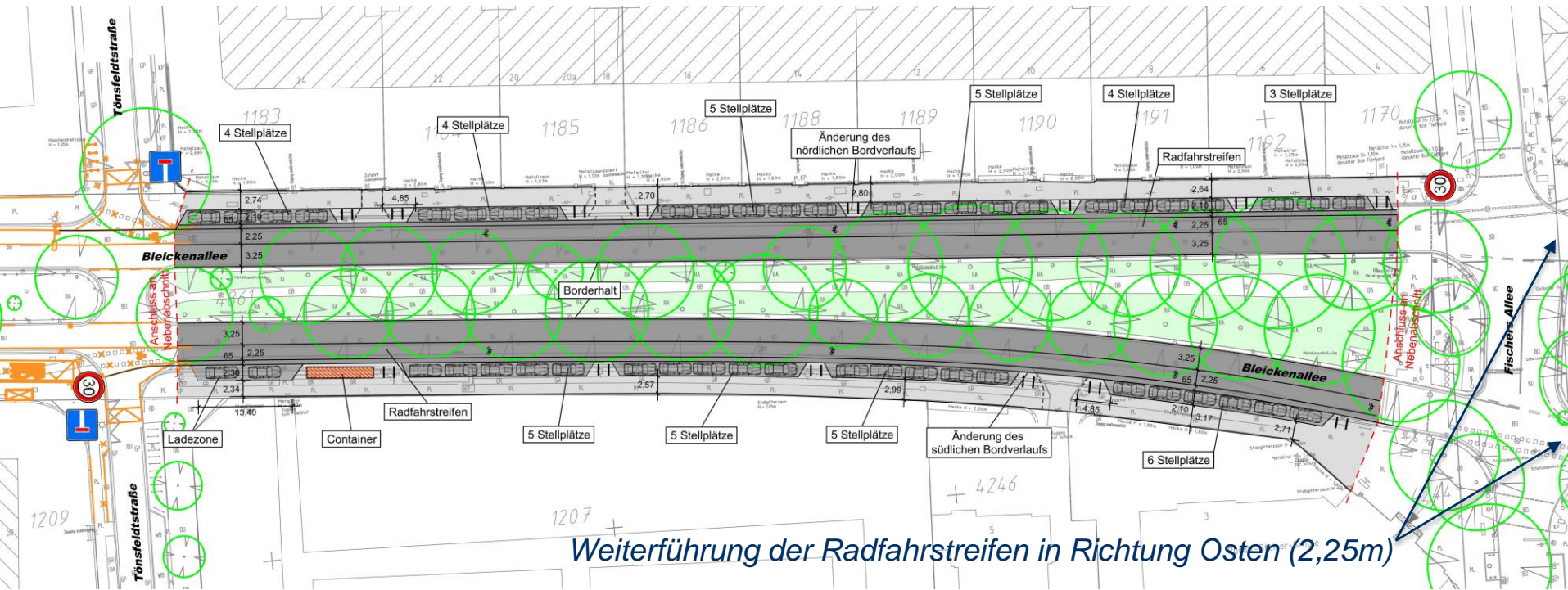
- ▶ Länge: ca. 200 m
- ▶ Querschnitt: Radstreifen, Längsparken, begrünter Mittelstreifen
- ▶ Linienbusverkehr
- ▶ ca. 12.000 Kfz/24 h, ca. 3.000 Rad/24h
- ▶ Geschwindigkeit 30 km/h
- ▶ Radstreifen zu schmal
- ▶ kein Sicherheitstrennstreifen zum Parken
- ▶ Sichtverhältnisse z.T. eingeschränkt
- ▶ Gehwege: teilweise unbefestigt, durch Bügel eingeschränkt



- ▶ Erhalt der Borde (und Bäume) am bestehenden Mittelstreifen
- ▶ Entwicklung des Straßenquerschnitts „nach außen“
- ▶ Führung des Radverkehrs auf Fahrbahnniveau (gemäß Grundlagen und Leitlinien für Velorouten in Hamburg)
- ▶ Regelabmessungen der geltenden Regelwerke werden in aller Regel eingehalten

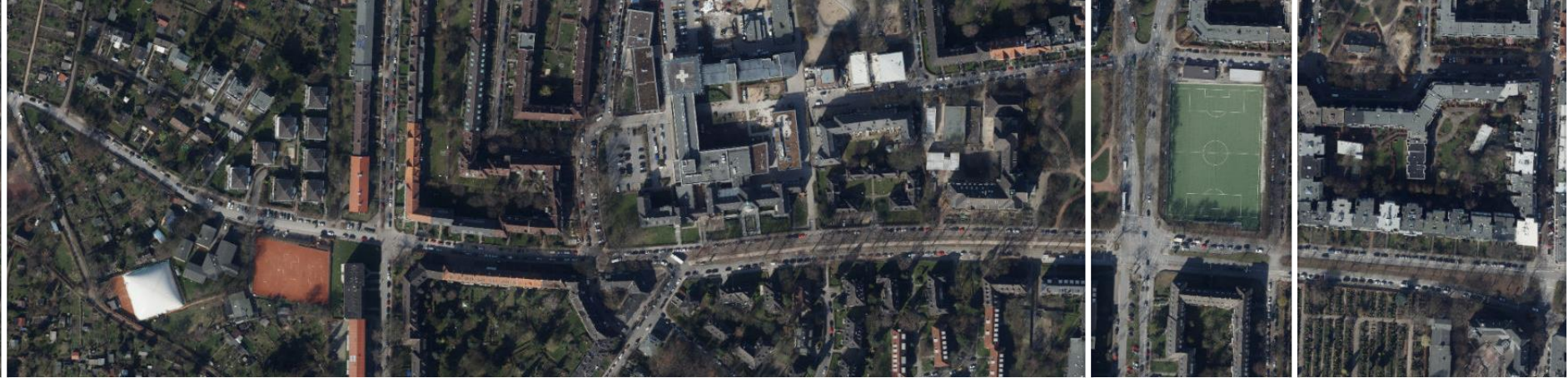


Abschnitt Ost (Bleickenallee) – Lageplan



Weitere Aspekte:

- ▶ Ausweisung der Parkbucht im Bereich der Container als Ladezone
- ▶ Berücksichtigung *reduzierter* Sichtdreiecke an Zufahrten (beidseitig 4,85 m)
- ▶ Stellplatzbilanz: Bestand: **56** Planung: **48** Bilanz: **- 8**



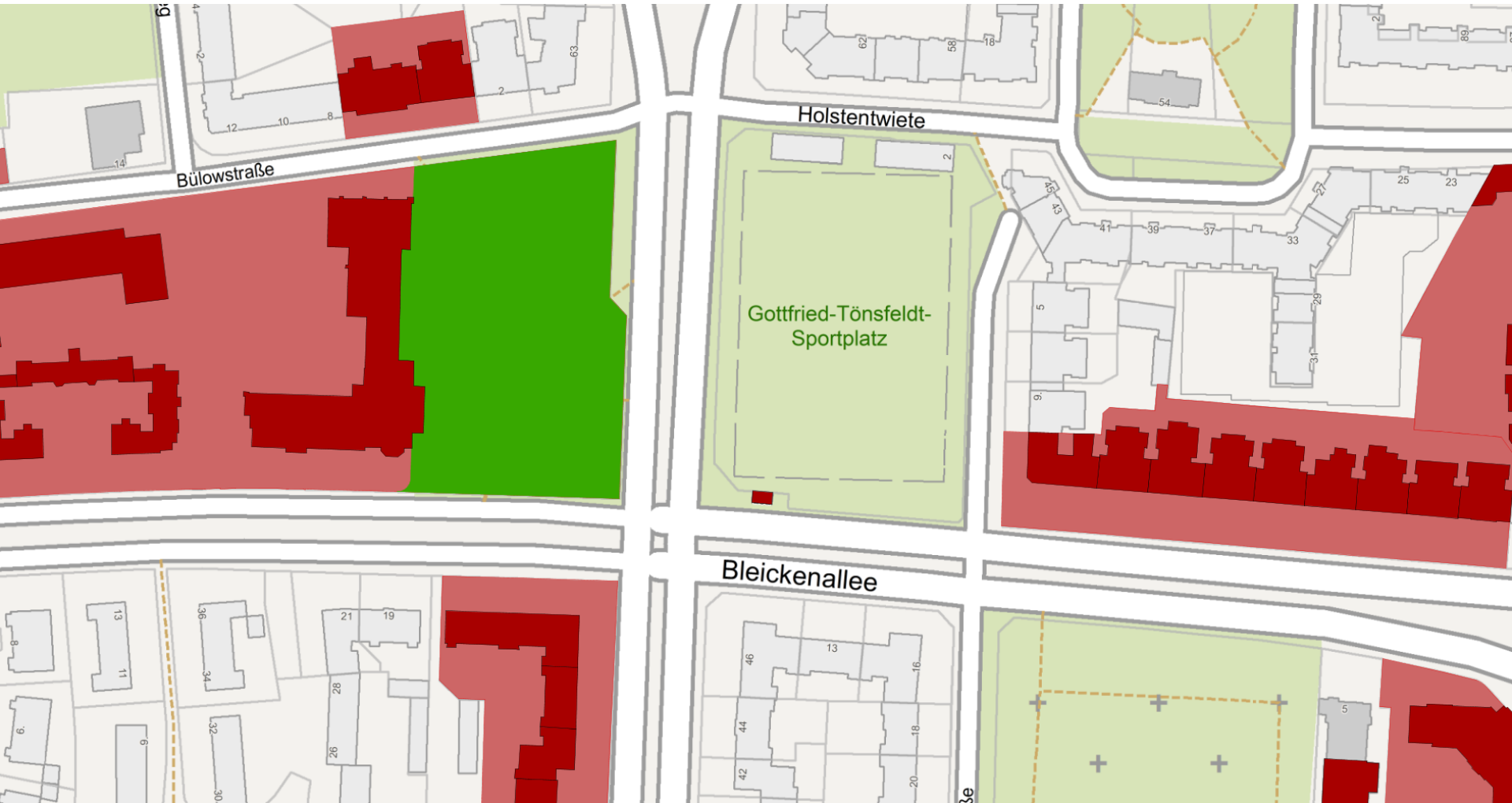
Bleickenallee West und
Othmarscher Kirchenweg

Knotenpunkt Bleickenallee /
Hohenzollernring

Bleickenallee Ost



Denkmalschutz



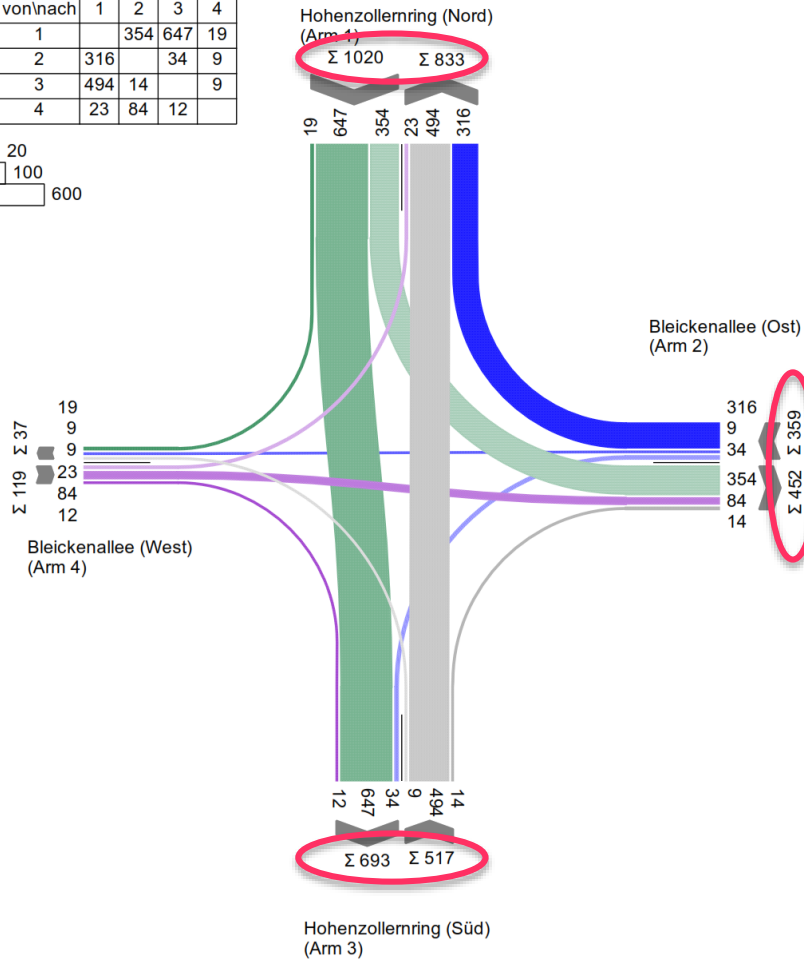
Grünanlagen und Bäume



Verkehrsbelastung Kfz in den Spitzenstunden

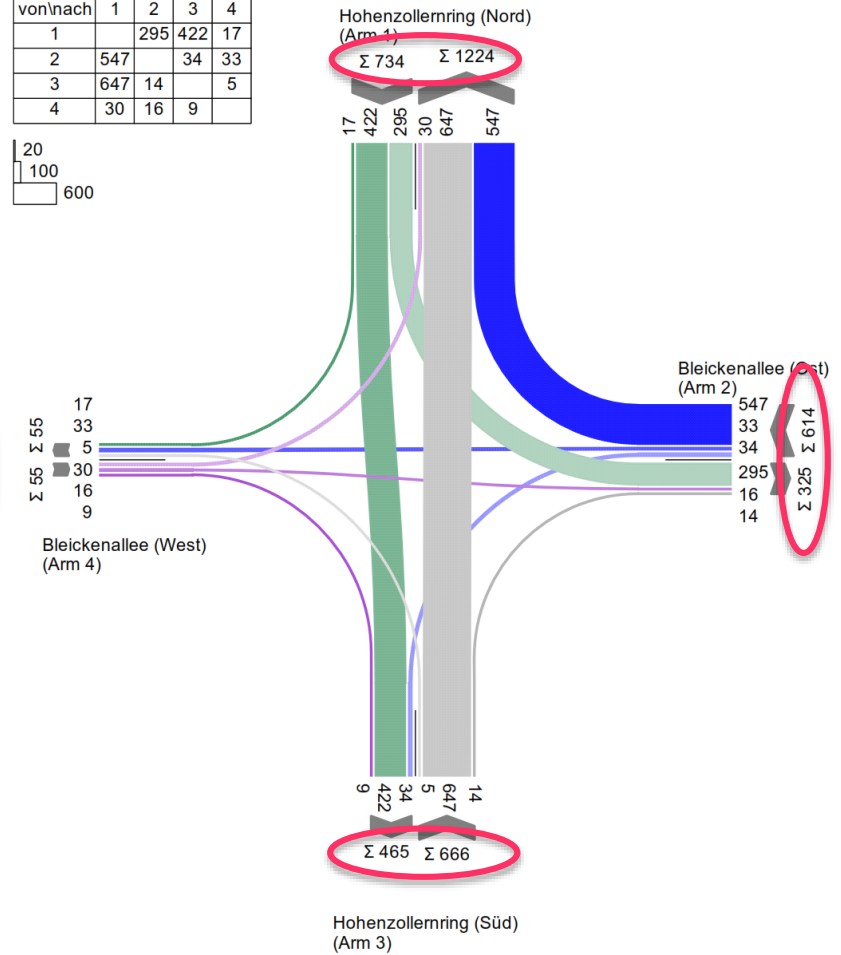
Morgenspitze (08:00 – 09:00 Uhr)

von/nach	1	2	3	4
1		354	647	19
2	316		34	9
3	494	14		9
4	23	84	12	

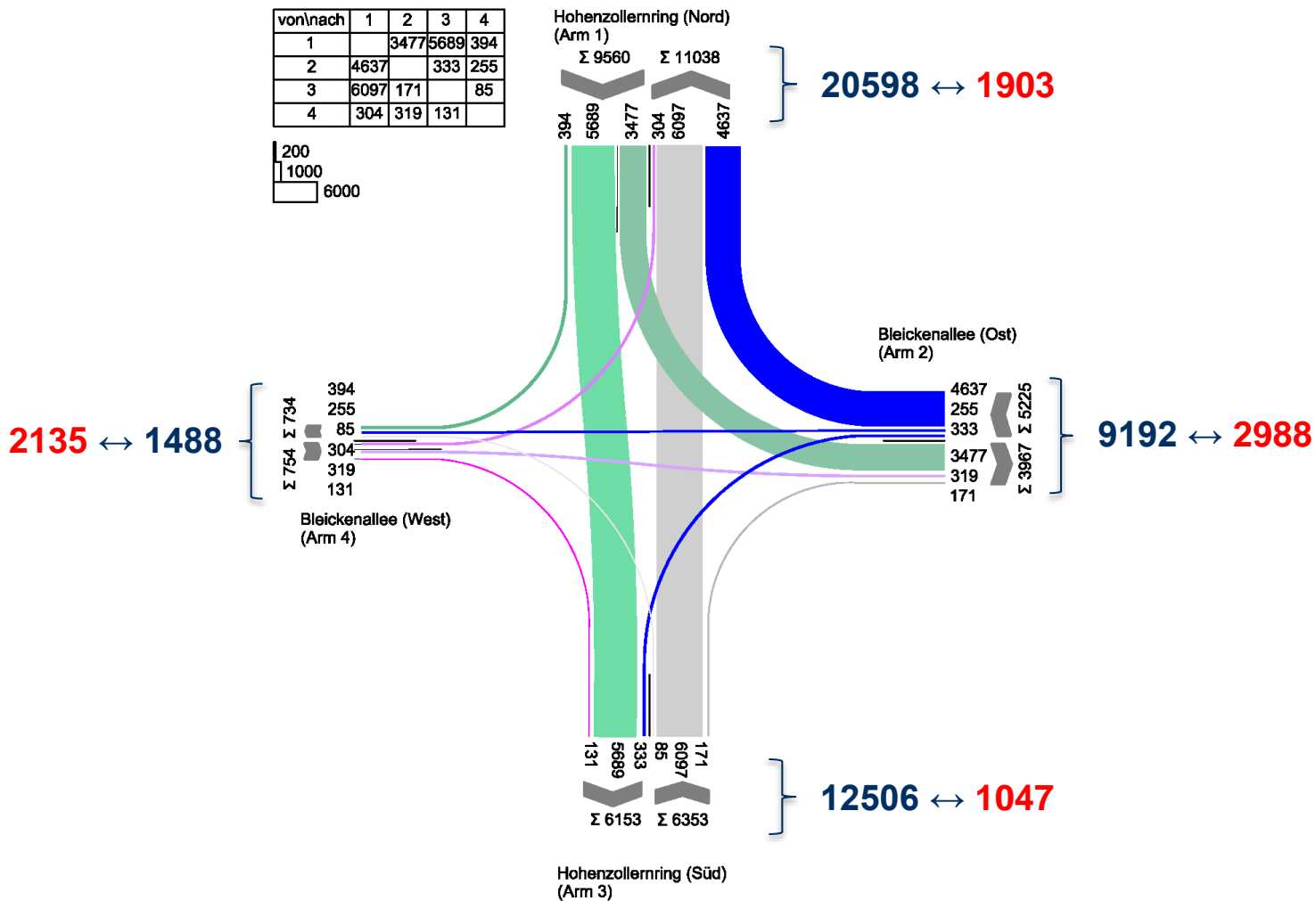


Abendspitze (17:30 – 18:30 Uhr)

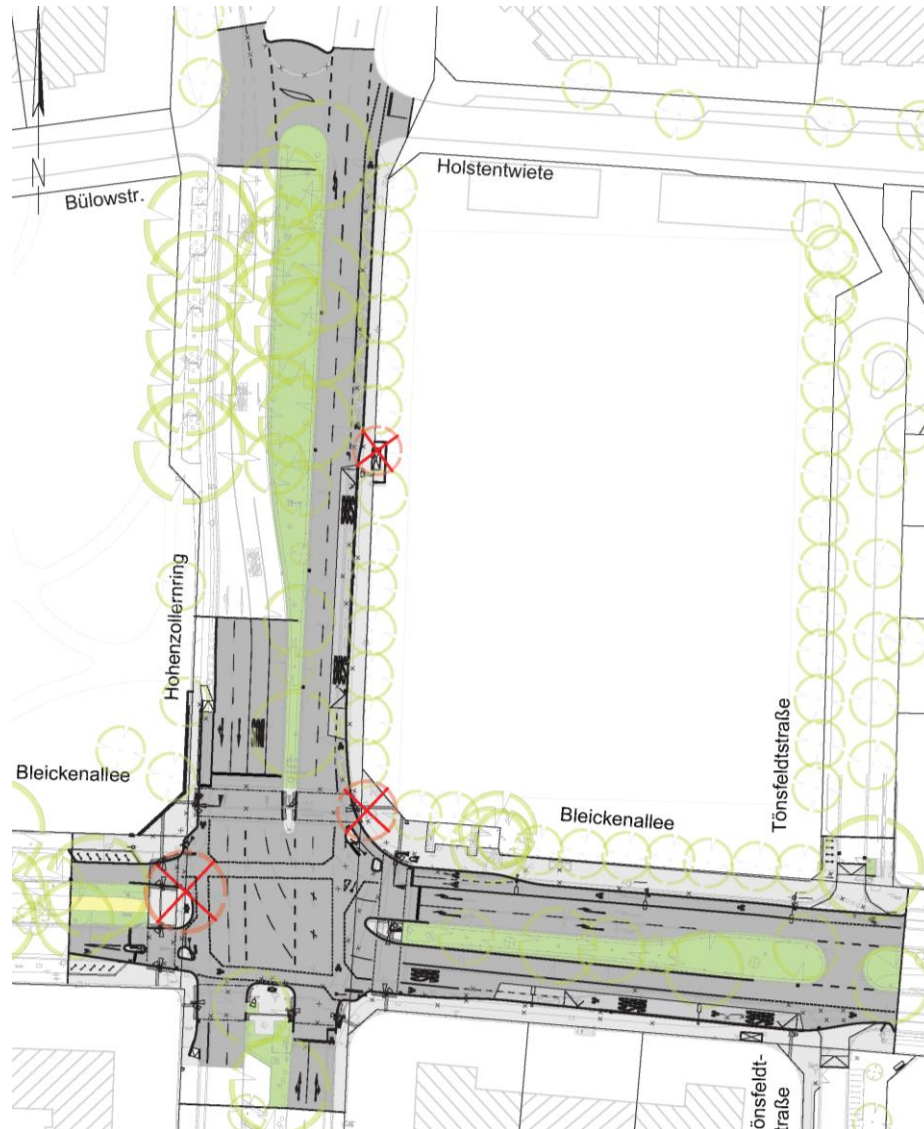
von/nach	1	2	3	4
1		295	422	17
2	547		34	33
3	647	14		5
4	30	16	9	

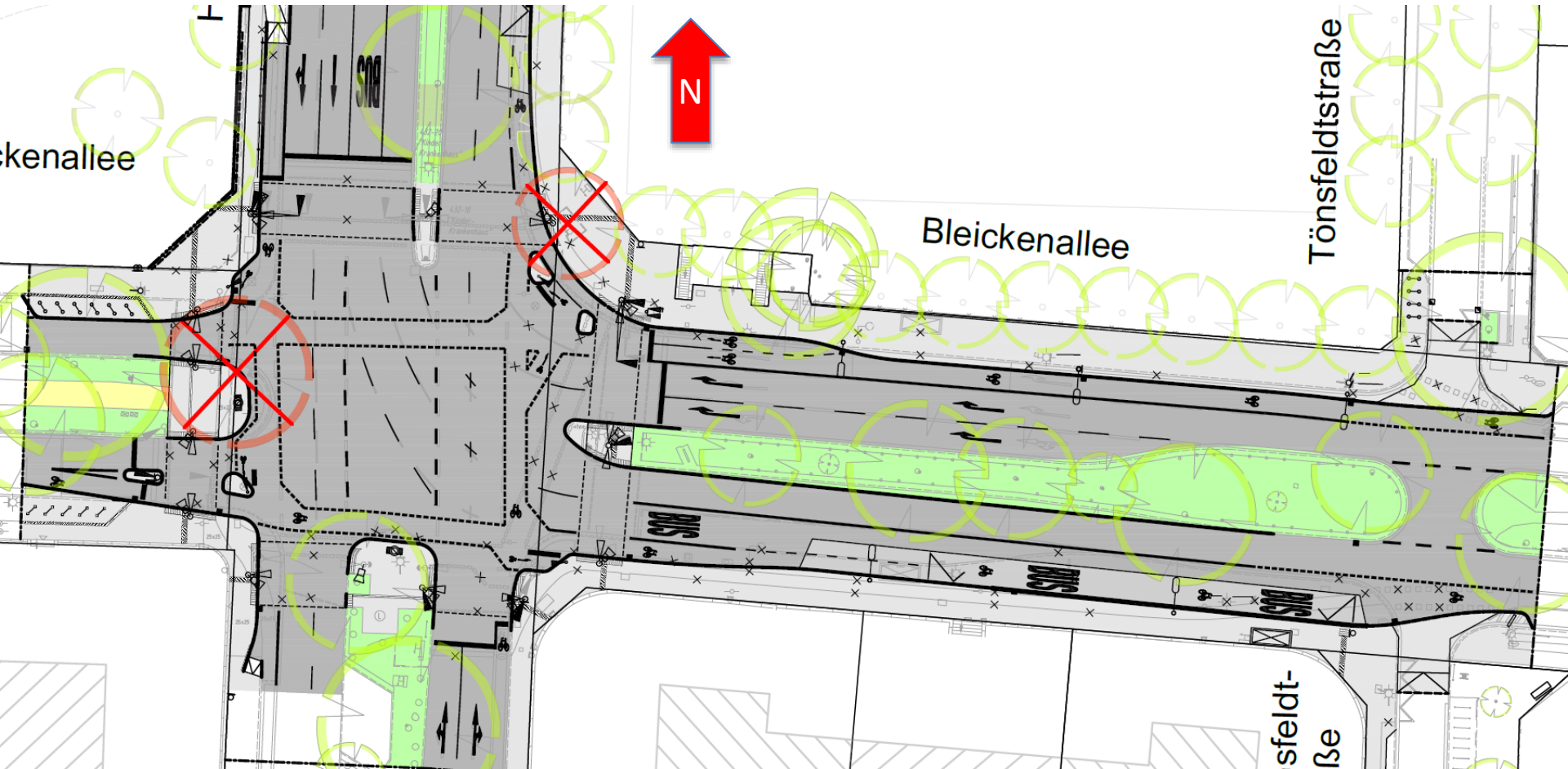


Verkehrsbelastung pro Tag (06:00 – 19:00): Kfz ↔ Radverkehr

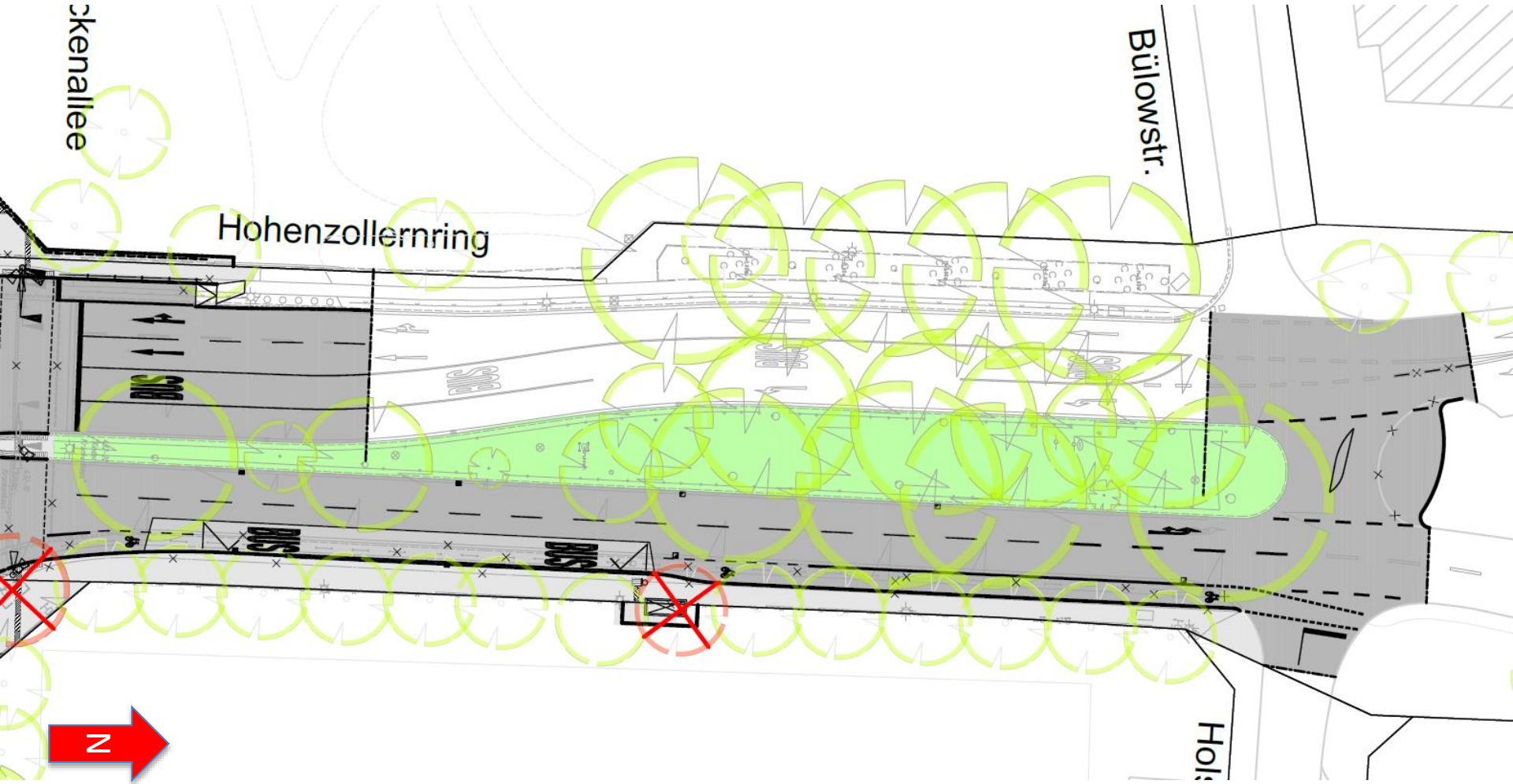


Abschnitt A10 – Knotenpunkt Hohenzollernring/Bleickenallee



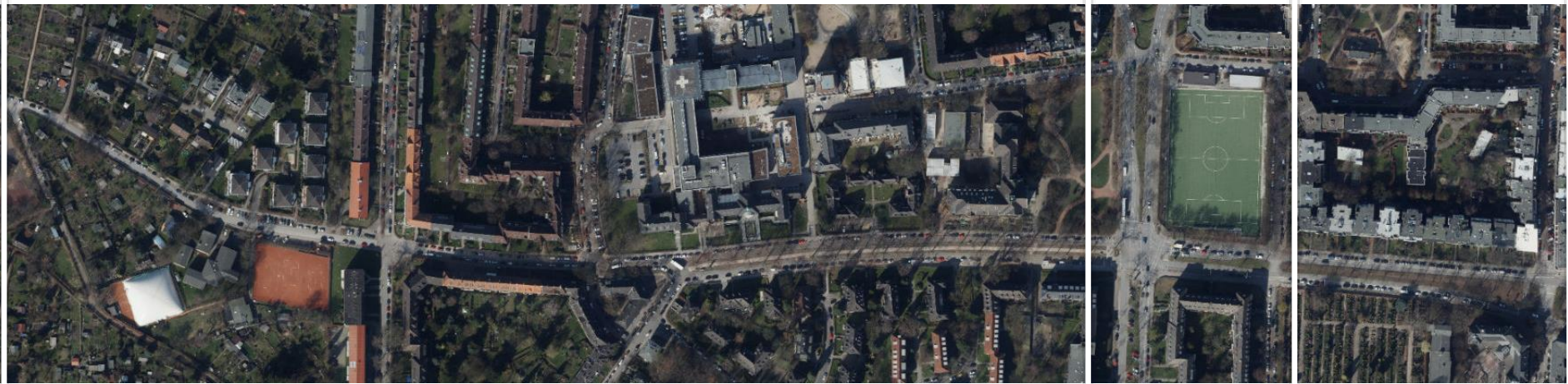


Ausschnitt Hohenzollernring



Zusammenfassung

- ▶ Optimierung Radverkehr bei gleichzeitiger Leistungsfähigkeit für MIV / ÖPNV
 - gradlinige Führung
 - nördliche Querung: mehr als doppelte Grünzeit (21s statt 8s)
 - südliche Querung: etwa gleiche Grünzeit (44s statt 50s)
- ▶ Verbesserung ÖPNV (Verlegung nördliche Haltestelle hinter den Knoten)
- ▶ Konfliktreduktion durch Trennung
 - von Fuß- / Radverkehr
 - von Warteflächen Bushaltestellen / Radverkehr
- ▶ drei Baumfällungen – zwei Bäume davon abgängig
- ▶ Entfall von rd. drei Parkständen (Gehwegparken Bleickenallee Ost, Südseite)



Bleickenallee West und
Othmarscher Kirchenweg

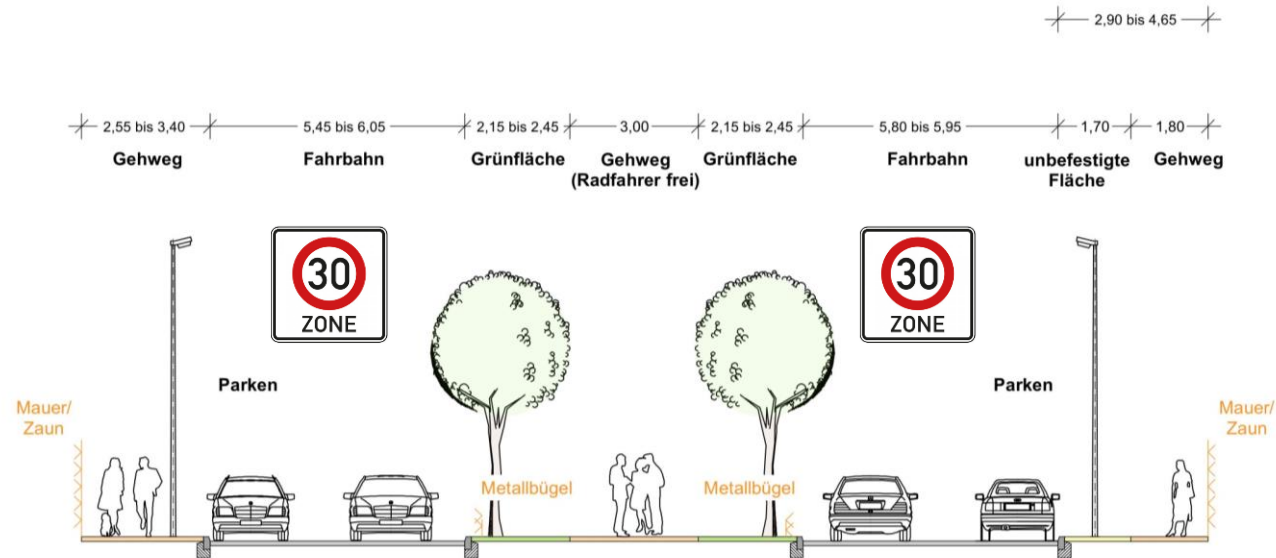


Knotenpunkt Bleickenallee /
Hohenzollernring

Bleickenallee Ost

Bleickenallee

- ▶ Tempo-30-Zone
- ▶ Natursteinpflaster im Fahrbahnbereich
- ▶ Längsparken am Fahrbahnrand, begrünter Mittelstreifen
- ▶ ca. 1.800 Kfz/24 h, ca. 2.150 Rad/24h

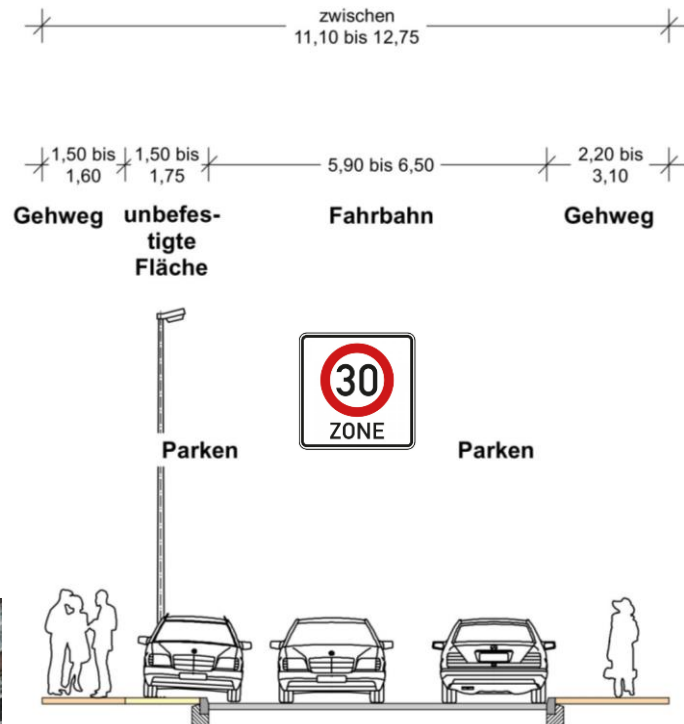


Einmündungsbereich Am Rathenaupark



Othmarscher Kirchenweg

- ▶ Tempo-30-Zone
- ▶ „halbhohes“ Parken nördlich
- ▶ schmaler Straßenraum, beengte Verhältnisse im Fahrbahn- und nördlichem Gehwegbereich
- ▶ ca. 1.000 Kfz/24 h,
ca. 2.550 Rad/24h



Kfz-Verkehr

- ▶ bauliche Schäden an der Fahrbahn (insbesondere Bleickenallee West)
- ▶ entwässerungsschwache Bereiche (insbesondere Bleickenallee West)
- ▶ keine Begegnungsmöglichkeit Pkw / Pkw bzw. Pkw / Rad durch beidseitiges Längsparken im Othmarscher Kirchenweg
- ▶ schlechte Sichtbeziehungen (z.B. an Einmündungs- und Zufahrtsbereichen)
- ▶ unübersichtliche Knotenpunktsituation Bleickenallee / Am Rathenaupark
- ▶ (erhöhte Lärmentwicklung durch Natursteinpflaster (Bleickenallee West))



Radverkehr

- ▶ Natursteinpflaster für Radverkehr unattraktiv, überwiegend Nutzung der Gehwege oder des Mittelstreifens durch den Radverkehr (Bleickenallee West)
- ▶ bereichsweise fehlende Fahrradabstellmöglichkeiten
- ▶ schlechte Sichtbeziehungen, unübersichtlicher Knotenpunkt (s.o.)
- ▶ beengte Verhältnisse im Othmarscher Kirchenweg (s.o.)



Fußverkehr



- ▶ Mitbenutzung der Gehwege durch Radverkehr und ruhenden Verkehr (s.o.)
- ▶ Gehwege bereichsweise zu schmal (< 2,00 m) oder nicht befestigt
- ▶ lange Überquerungswege am Knotenpunkt Bleickenallee / Am Rathenaupark
- ▶ fehlende Barrierefreiheit (z.B. an Querungsstellen und Einmündungen)
 - kein Blindenleitsystem
 - keine entsprechende Bordhöhenabwicklung



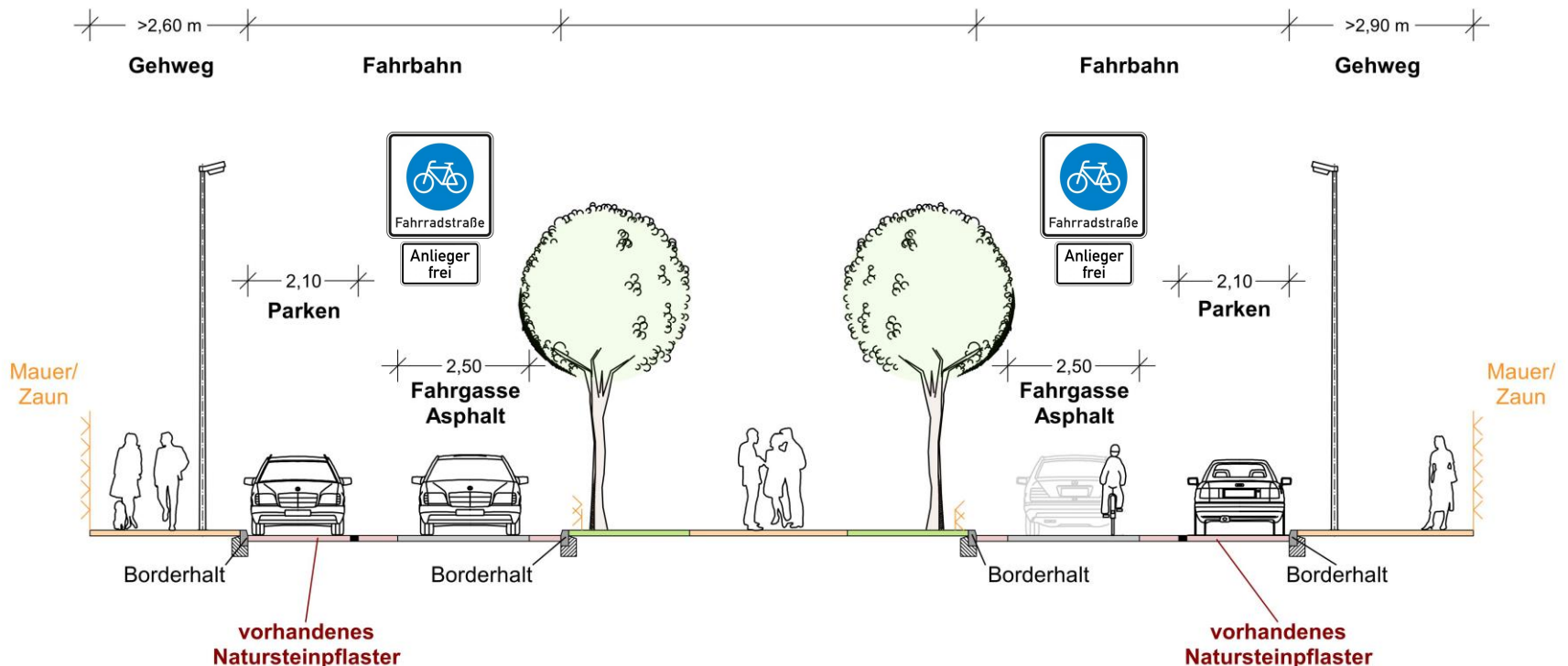
Einrichtung einer Fahrradstraße

- ▶ Radverkehr ist der dominierende Nutzungsanspruch (vgl. Verkehrszahlen Kfz- / Radverkehr)
- ▶ Attraktivitätssteigerung im Radverkehr (z.B. Radfahrer/innen dürfen nebeneinander fahren)
- ▶ Fahrradstraße wird für Anlieger-Kfz-Verkehr freigegeben
- ▶ Fahrradstraße wird an Einmündungen bevorrechtigt
- ▶ Fahrradstraße sieht einen Erhalt der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h vor

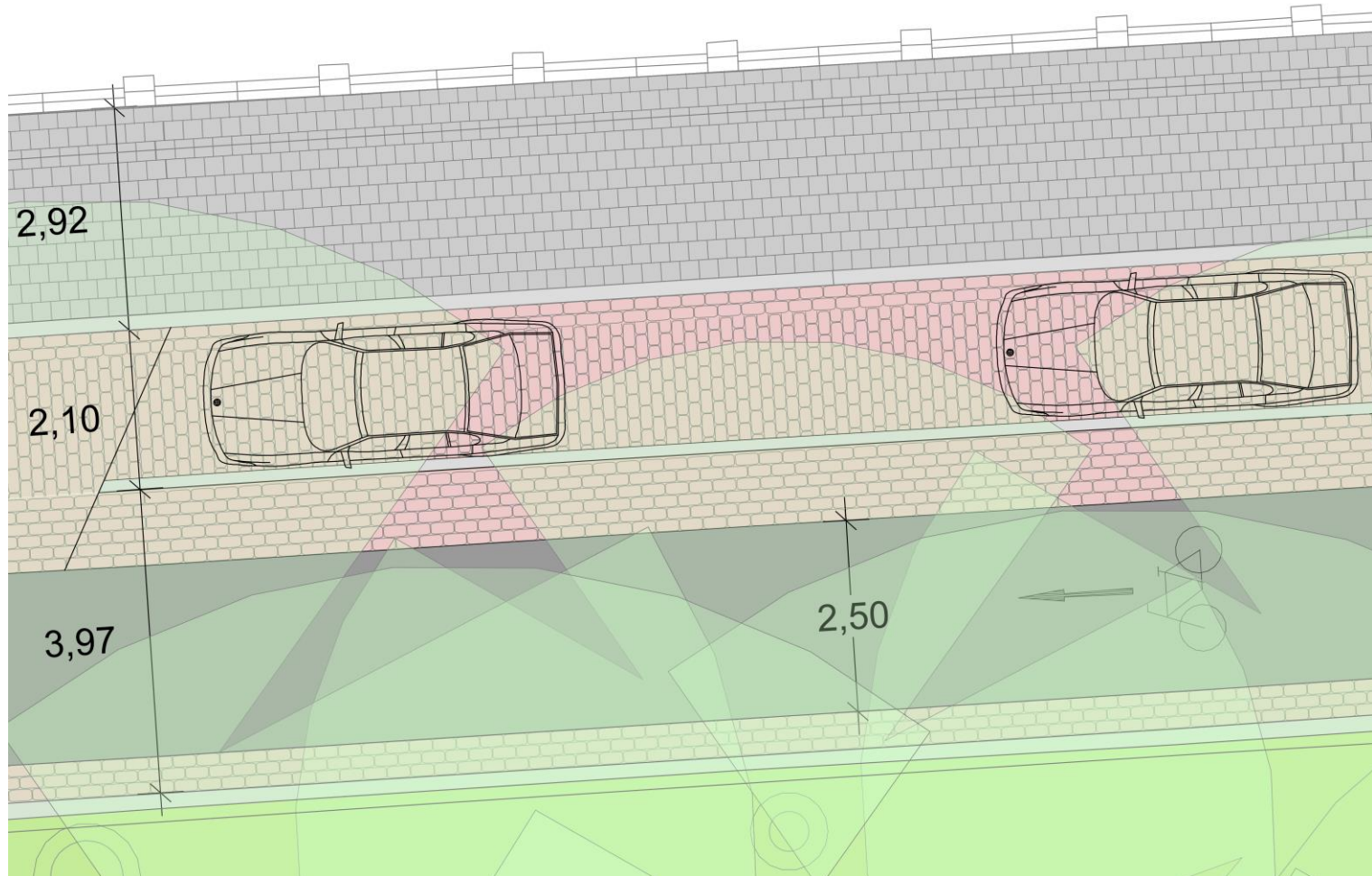


Bleickenallee

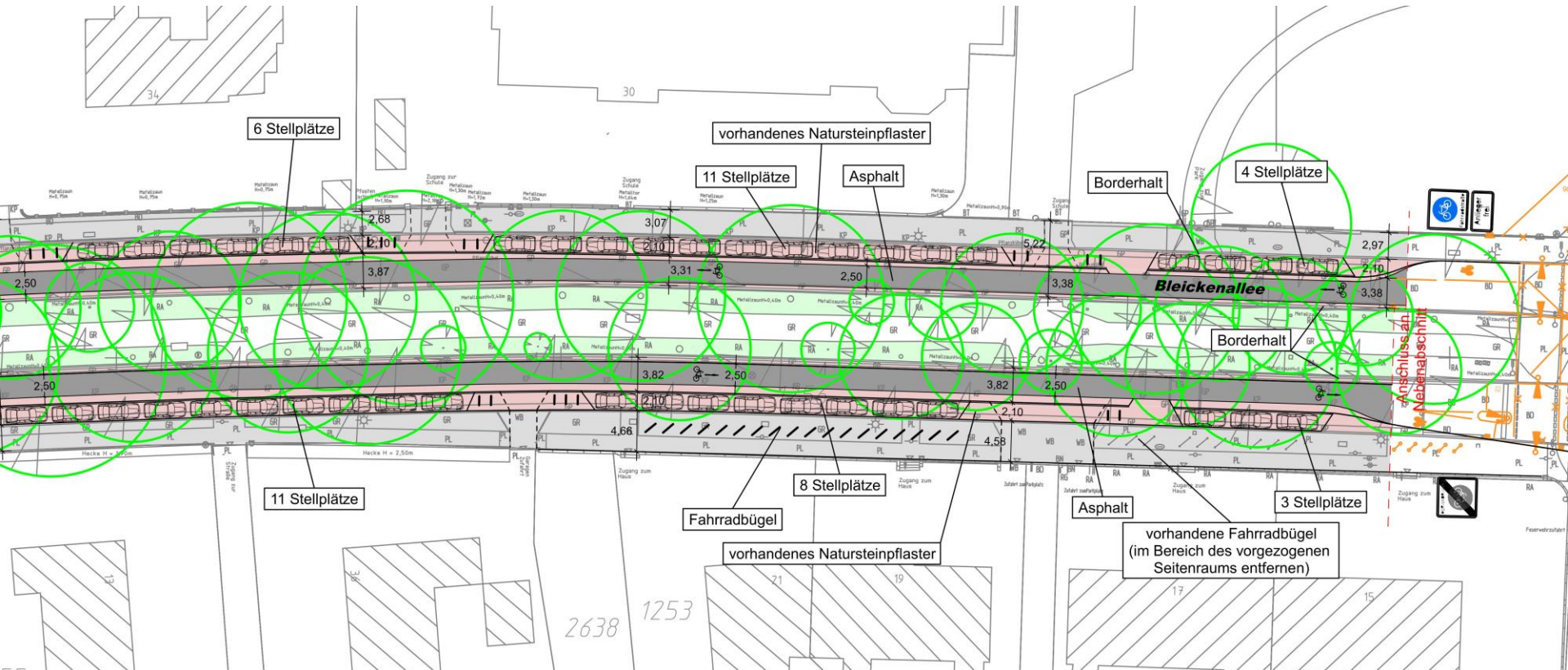
- ▶ Erhalt der Borde (und Bäume) am Mittelstreifen und am Fahrbahnrand
- ▶ Herstellen einer 2,50 m breiten Fahrgasse in Asphaltbauweise, darüber hinaus Erhalt des vorhandenen Natursteinpflasters



Bleickenallee (Ausschnitt - Materialität)



Bleickenallee (Ausschnitt 1 - Ost)



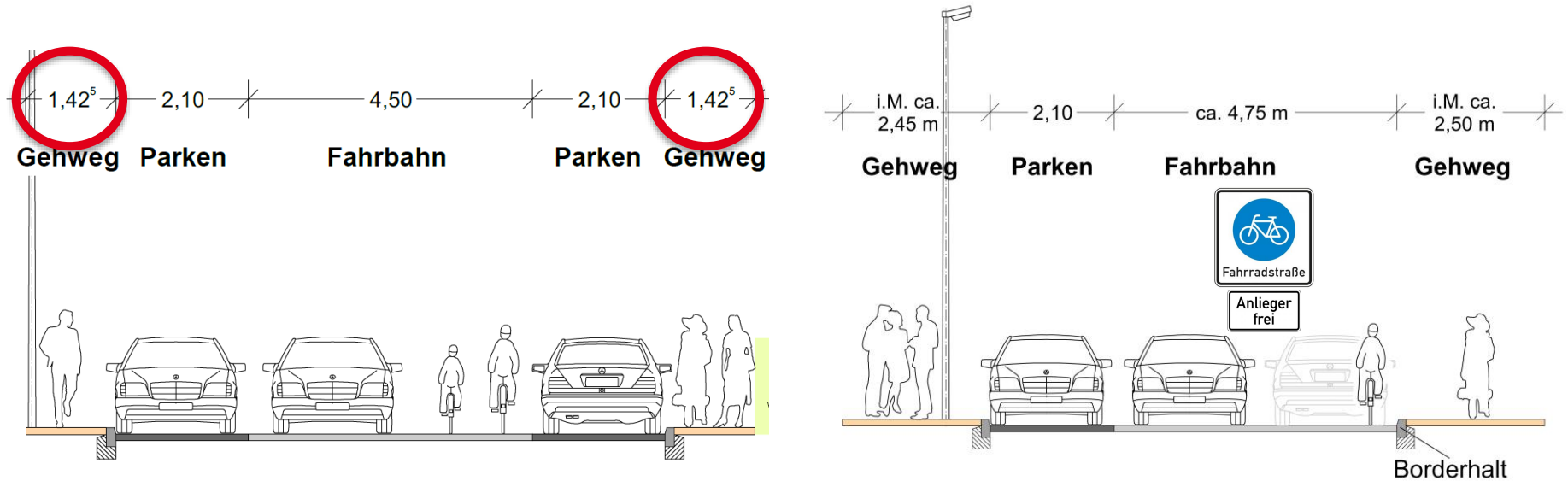
Bleickenallee (Ausschnitt 2 - West)



- ▶ deutlich kompaktere Gestaltung im Einmündungsbereich Am Rathenaupark, Bevorrechtigung der Fahrradstraße durch Gehwegüberfahrten

Othmarscher Kirchenweg

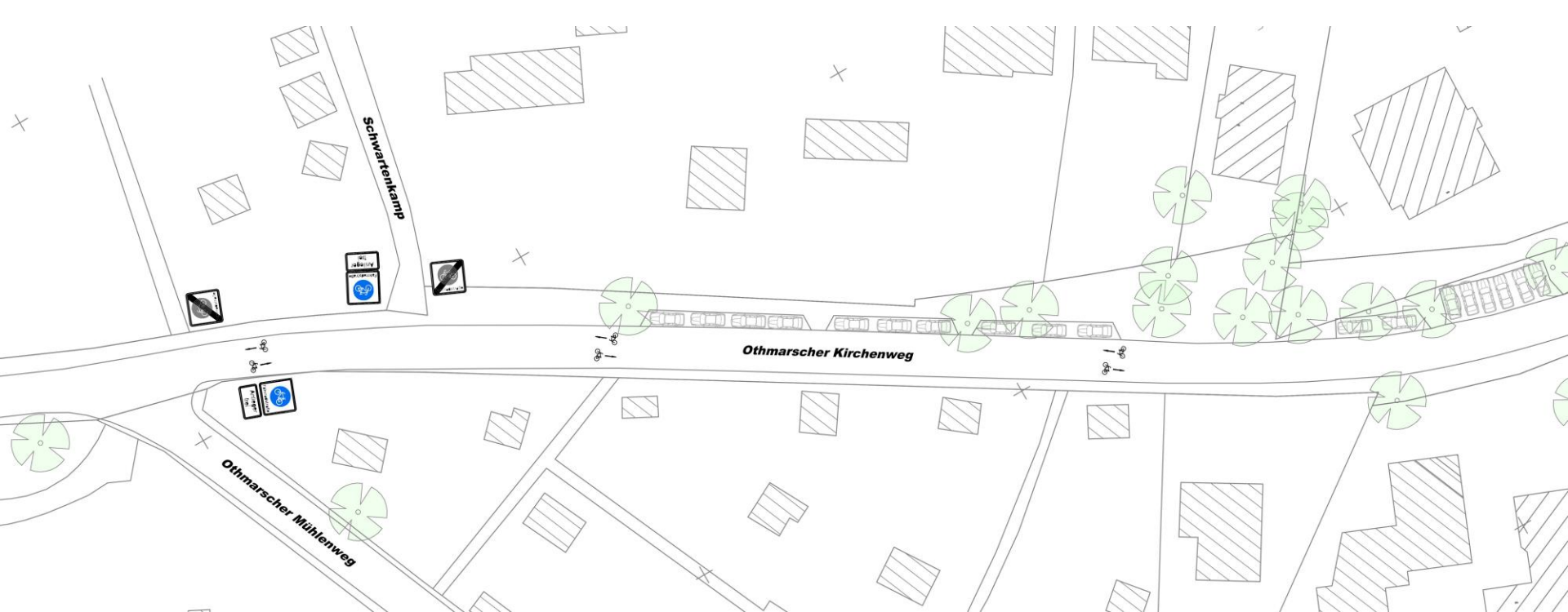
- ▶ Erhalt der Bordlage am südlichen Fahrbahnrand
- ▶ Herstellung ausreichend breiter Gehwege
- ▶ Längsparken kann nur einseitig erfolgen



Othmarscher Kirchenweg



- ▶ Weiterführung der Fahrradstraße in Richtung Westen, Ende an der Einmündung Othmarscher Mühlenweg



Stellplatzbilanz

- ▶ Stellplätze entfallen in der Bleickenallee v.a. zugunsten der Sichtbeziehungen an den Einmündungen und Zufahrten sowie an vorgezogenen Seitenräumen im Bereich der Schule und des Krankenhauses

Streckenabschnitt	Bestand	Planung	Bilanz
Bleickenallee - Ost zwischen <i>Tönsfeldtstraße</i> und <i>Fischers Alle</i>	56	48 ²	- 8
Bleickenallee - West zwischen <i>Hohenzollernring</i> und <i>Am Rathenauplatz</i>	93	73	- 20
Bleickenallee - West zwischen <i>Am Rathenaupl.</i> und <i>Grünebergstraße</i>	21	21	+ 0
Othmarscher Kirchenweg	19 ¹	22	+ 3
Summe	189	164	- 25

¹ halbhohes Parken am nördlichen Fahrbahnrand **nicht** berücksichtigt

² zwei Parkstände davon im Bereich einer Ladezone

Baumbilanz

- ▶ auf Basis des vorliegenden Entwurfs entfallen keine Bäume

Fragen und Diskussion an Thementischen



VIELEN DANK FÜR IHRE

AUFMERKSAMKEIT

fahrrad@altona.hamburg.de

07.05.2019