



Freie und Hansestadt Hamburg

Bezirksversammlung Altona

A/BVG/123.30-01

Drucksache 20-2103

Datum 25.02.2016

Beschluss

Hamburg wird Fahrradstadt - Trassierung der Veloroute 1 in Altona

Der rot-grüne Senat hat sich in seinem Koalitionsvertrag auf das Ziel verständigt, den Radverkehrsanteil am Modal Split in den kommenden Jahren deutlich zu erhöhen und die dafür notwendige Infrastruktur zu schaffen. Der Bezirk Altona hat sich bereits im Juni 2015 zu diesen Zielen bekannt („Fahrradstadt Hamburg gemeinsam mit den Bezirken verwirklichen“ Drs. 20-1195). Eine Radverkehrskoordinatorin wurde mittlerweile benannt, ein Vertrag mit den Bezirken, der die Rahmenbedingungen benennt, ist in Arbeit.

Ein zentrales Ziel in diesem Zusammenhang ist die Fertigstellung der Velorouten noch in dieser Wahlperiode. Die Velorouten sollen als alltagstaugliche Verbindungen die Voraussetzungen für rasches und sicheres Fahren bieten. Während die ringförmig durch die Stadt laufenden Velorouten 12, 13 und 14 vom Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) überplant werden, ist der Bezirk bei der Veloroute 1 und ihrer Abzweigung 1.1 auf den meisten Strecken Baulastträger.

Vor weiteren Planungsschritten ist eine Verständigung über den genauen Trassenverlauf notwendig, um eine durchgehende Führung in hoher Qualität zu ermöglichen.

Unter Berücksichtigung der Vorschläge der Bezirksgruppe des ADFC in Altona fordert die Bezirksversammlung daher die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) und den LSBG gemäß § 27 BezVG sowie das Bezirksamt gemäß § 19 BezVG auf, folgende Abschnitte im Veloroutennetz auf mögliche Alternativen zu prüfen:

- 1. Die Schanzenstraße ist zurzeit als Verbindung der Velorouten 1 und 2 vorgesehen. Die Straße ist aufgrund der vorhandenen Breite, eines hohen Anteils an Anlieferverkehr, einer hohen Fußgängerfrequenz und durchgehendem Baumbestand wenig für einen veloroutengerechten Ausbau geeignet. Daher sollen Alternativen geprüft werden, insbesondere eine Führung über Altonaer Straße und Schulterblatt in Verbindung mit der Asphaltierung des jetzt kopfsteingepflasterten Schulterblatts.**
- 2. Zwischen den Velorouten 12 und 1 könnte das Netz sinnvoll ergänzt werden, indem der Radverkehr bei entsprechendem Ausbau über Mörkenstr. und Kirchenstr. geführt wird. Alternativ wäre eine Führung in einfacher Richtung über Mörken- und Kirchenstr. sowie in Gegenrichtung über Breite Straße und Palmaille zu prüfen.**
- 3. Zwischen der Überquerung der A7 beim Röperhof und der S-Bahn Station Klein Flottbek führt die Veloroute zurzeit durch die Straße Hochrad. Diese Führung ist aufgrund von Höhenlagen ungünstig. Geprüft werden soll ein Verschwenk der Veloroute in nördlicher Richtung, möglichst mit Anbindung der S-Bahn Station Othmarschen und der nahen Einkaufsstraße Waitzstraße.**

4. Die Kreuzung Manteuffelstr./Elbchaussee weist bauliche Engstellen auf, die nur unter hohem Aufwand veloroutengerecht ausgebaut werden könnte. Hier soll eine Alternativstrecke gesucht werden.
5. Die Veloroute 1 führt zurzeit entlang der Sülldorfer Landstraße auf Höhe Sieversstücken durch ein Waldgebiet. Ein für eine Alltagroute notwendiger Ausbau würde voraussichtlich zahlreiche Baumfällungen erforderlich machen. Zudem steht das zweimalige Queren der B 431 dem Grundsatz zügiger Führung entgegen. Auch hier soll eine Alternativstrecke gesucht werden.

Abwägungen und mögliche neue Trassenverläufe sollen im Verkehrsausschuss zur weiteren Beratung vorgestellt werden.