

PROJEKTSKIZZE

FAHRRADZONE GRINDEL-

IM BEZIRK HAMBURG-

EIMSBÜTTEL



Quelle: FHH, Bezirksamt Eimsbüttel, Fachamt MR

INHALT

- Beschlusslage der politischen Gremien
- Ergebnis der Prüfung
- Prüfbereich Fahrradzone Grindel
- Bestandssituation
- Zielsetzung der Planung
- Gute Beispiele
- Kostenschätzung und anvisierte Zeitschiene
- angestrebter Mittelabfluss
- Stand der Fördermittelrecherche

BESCHLUSSLAGE DER POLITISCHEN GREMIEN 1

- Drucksache 21-1830 "Bessere Fahrradstraßen für weniger Konflikte zwischen dem Fuß- und Radverkehr in Nebenflächen".
 - Hier wurden insbesondere die Straßen Rutschbahn, Bornstraße und Heinrich-Barth-Straße aufgeführt, für die ein dringlicher Handlungsbedarf angemeldet wurde, diese im Sinne einer Fahrradstraße gemäß den aktuellen Standards zu überprüfen und umzugestalten.
 - Folgende Beschwerdelage aus der Öffentlichkeit wurde angegeben:
 - Zu schmale verbleibende Fahrbahnbreite
 - Beengte Gehwege
 - Beparkte Grünstreifen
 - Ungeordneter ruhender Verkehr
 - Mangel an Fahrradabstellmöglichkeiten
 - Veraltete und verwitterte Beschilderung und Bodenpiktogramme

BESCHLUSSLAGE DER POLITISCHEN GREMIEN 2

- Drucksache 21-2583 „Superbüttel im Kontext des bezirklichen Planungsprogramms: Verkehrsplanung für das Eimsbütteler Kerngebiet koordinieren und systematisch abarbeiten“ führt u.a. auch die Drucksache „Bessere Fahrradstraßen“ (21-1830) auf.
 - Es sollen die jeweils für die Öffentlichkeitsbeteiligung, Planung und Umsetzung benötigten Personal- und Geldmittel sowie jeweils realistische Zeiträume geschätzt werden.
 - Es soll außerdem geprüft werden, inwiefern die beschlossenen Projekte in vertraglicher Weise parallel zu Projekten aus hamburgweiten Programmen wie dem Veloroutenausbau bearbeitet werden können und welche Synergien und Konflikte zu ggf. bereits angedachten Maßnahmen von Dritten wie beispielsweise Leitungsträgern bestehen.
 - Es soll zudem geprüft werden, ob die zuständige(n) Fachbehörde(n) den Bezirk bei den genannten Projekten unterstützen kann/können.
 - Es soll außerdem geprüft werden, welche Förderprogramme des Bundes oder der EU für die verschiedenen Vorhaben in Frage kommen.

ERGEBNIS DER PRÜFUNG

Das lebendige Grindelquartier weist ein besonders hohes Rad- und Fußverkehrsaufkommen auf - auch außerhalb der seit 1998 ausgewiesenen ersten Fahrradstraßen. Gründe dafür sind:

- Hauptcampus der Universität Hamburg (Von-Melle-Park) mit zahlreichen Instituten, Hörsälen und dem Audimax (hier ist auch eine Fahrradstation mit rund 350 Abstellplätzen inkl. Fahrradwerkstatt und –verleih integriert)
- Das Zentrum rund um den Allende-Platz (früher: Bornplatz) löst durch zahlreiche Gastronomiebetriebe, Ladengeschäfte, Werkstätten, ein Theater und ein Kino etc. besonders viel Ziel- und Quellverkehr aus. Hier entsteht wieder eine Synagoge.
- Als zentrale Ost-Westachse führt die Veloroute 3 mitten durch das Quartier, eine stark befahrene Hauptroute im Hamburger Alltagsnetz.
- Das pulsierende Quartier rund um den Grindelhof zwischen der Grindelallee, der Hallerstraße und der Rothenbaumchaussee ist geprägt von einer Gründerzeitbebauung mit hoher urbaner Dichte (teilweise Ensembleschutz/ Denkmalschutz).

➤ **Vorschlag:** Prüfung einer Fahrradzone gemäß STVO § 45 Abs. 1i zielführend

GRUNDSÄTZE EINER FAHRRADZONE

- Fahrradzonen stellen eine flächenmäßige Erweiterung der nur streckenmäßig anzuordnenden Fahrradstraßen dar.
- Analog einer Fahrradstraße gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h.
- An Kreuzungen und Einmündungen innerhalb der Zone gilt grundsätzlich die Vorfahrtregel „rechts vor links“.
- Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt.
- In Fahrradzonen ist neben dem Schild „Beginn einer Fahrradzone“ und „Ende einer Fahrradzone“ das entsprechende Piktogramm auf der Fahrbahn am Beginn und Ende der Zone sowie in regelmäßigen Abständen das Zeichen 244.3 aufzubringen.



Zeichen 244.3

Beginn einer Fahrradzone



Zeichen 244.4

Ende einer Fahrradzone

PRÜFBEREICH FAHRRADZONE GRINDEL



Kartographie und Gestaltung: Landesbetrieb GeoInformation und Vermessung

Legende

-  Prüfbereich Fahrradzone Grindel
-  Vorhandene Fahrradstraßen
-  Veloroute 3

BESTANDSITUATION IM QUARTIER 1



Bornstraße



Bornstraße

Fotos: FHH, Bezirksamt
Eimsbüttel, Fachamt MR



Rutschbahn



Dillstraße/Rappstraße

BESTANDSITUATION IM QUARTIER 2

Gute Basis zur
Begünstigung
einer Fahrradzone
ist bereits gelegt



ZIELSETZUNG DER PLANUNG 1

- Anbindung an das hamburgweite Routennetz durch Integration der Veloroute 3; gleichzeitig optimale Verknüpfung der neu hergestellten Velorouten-Infrastruktur mit dem Quartier
- Überprüfung der Einbahnstraßenregelung und Prüfung weiterer Elemente wie Durchfahrts- oder Diagonalsperren, um den Kfz-Durchgangsverkehr im Quartier zu reduzieren (für Anlieger frei) und die Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr zu verbessern
- Prüfung, ob weitere Kfz-freie Bereiche wie z.B. südlicher Grindelhof (zwischen Grindelallee und Bornstraße) geschaffen werden können (analog „Platz ohne Namen“ im Bereich der Heinrich-Barth-Straße), um die Qualität für den Fuß- und Radverkehr zu verbessern.
- Prüfung, wie die Kfz-Parksituation zugunsten einer verbleibenden 4,00 m breiten Fahrbahn (mit Lieferzonen) für eine höhere Verkehrssicherheit umstrukturiert werden kann
- Deutliche Ausweitung und Verbesserung des frei zugänglichen Fahrradabstellangebotes (Fahrrad- und Lastenradbügel) sowie Standortermittlung für das sichere Quartiersparken (Fahrradkleingaragen)

ZIELSETZUNG DER PLANUNG 2

- Prüfung von fahrradverträglichen Fahrbahnbelägen für die noch vorhandenen Fahrbahnbereiche mit Pflasterdecke unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes
- Schaffung weiterer Einengungen zugunsten der Querungssituation für Zufußgehende, insbesondere Mobilitätseingeschränkte
- Stärkung der Grünstruktur durch weitere Baumpflanzungen und Entsiegelungsmaßnahmen
- Steigerung der Aufenthaltsfunktion durch Sitzelemente, Flächen für die Außengastronomie etc.

GUTE BEISPIELE



Fotos: FHH, Bezirksamt Eimsbüttel, Fachamt MR

Geschliffenes Kopfsteinpflaster
im Weidenstieg

Bank und Fahrradbügel in der
Graedenerstraße

Diagonalsperre in der
Thadenstraße

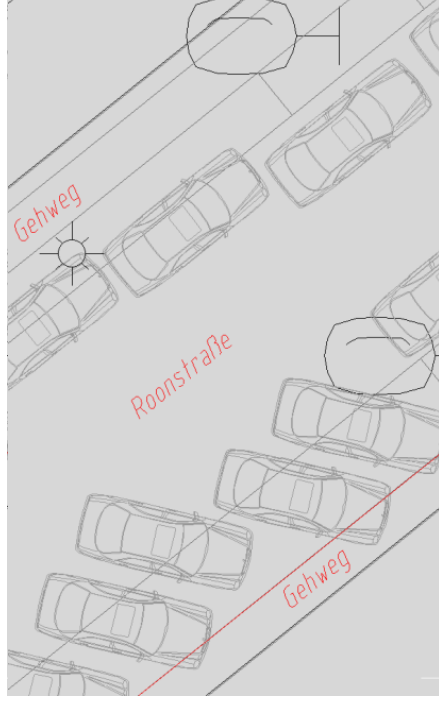


Projektskizze Fahrradzone Grindel

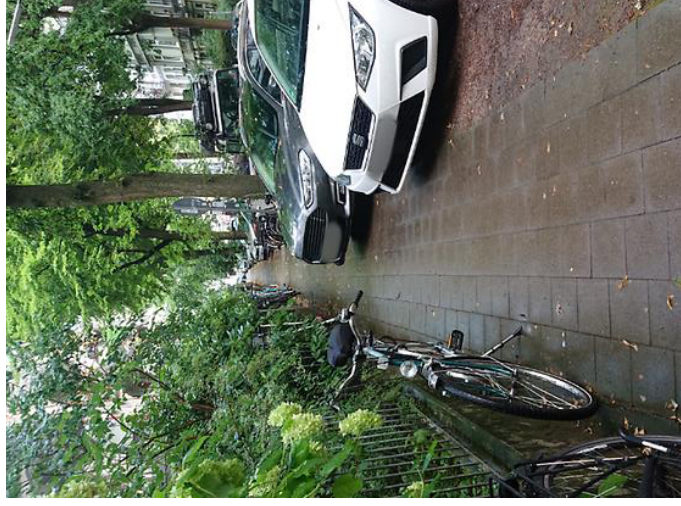
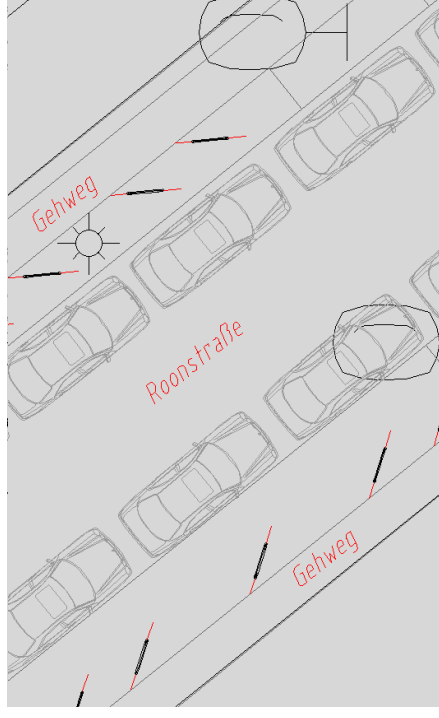
Foto: FHH, Bezirksamt Altona, Fachamt MR

GUTE BEISPIELE (ROONSTRAßE)

VORHER



NACHHER



Fotos/Planskizzen: FHH, Bezirksamt Eimsbüttel, Fachamt MR

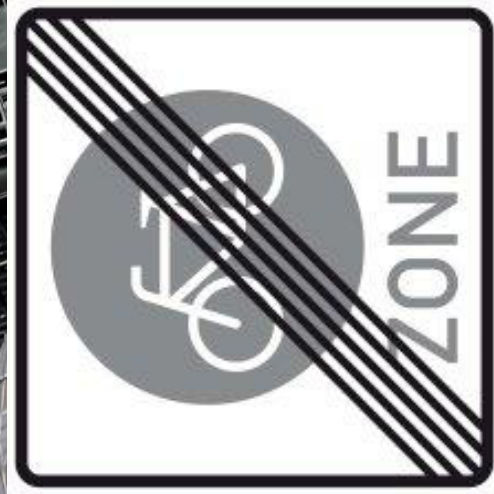
Projektskizze Fahrradzone Grindel

KOSTENSCHÄTZUNG UND ANVISIERTE ZEITSCHIENE

- Die Gesamtkosten für die Umgestaltung des öffentlichen Straßenraumes außerhalb des Universitätsgeländes und ohne die bereits umgestalteten Hartung- und Schlüterstraße werden zum jetzigen Zeitpunkt auf ca. 5,5 Mio. € geschätzt. Die Umsetzung soll so bestandsnah wie möglich geplant werden.
- Die Planung soll durch eine intensive Beteiligung der Öffentlichkeit - insbesondere der Anlieger, Stakeholder, Initiativen etc. – begleitet werden.
- Die Ausschreibung für die Planung inkl. des Beteiligungsformates kann - vorbehaltlich der Entscheidung der politischen Gremien - frühestens ab Q3 in 2022 begonnen werden.
- Der Beginn der baulichen Umsetzung könnte in 2024 beginnen und der Abschluss in 2025 erfolgen.

STAND DER FÖRDERMITTELRECHERCHE

- Es ist beabsichtigt, vorbehaltlich der Entscheidung der politischen Gremien, beim Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMVD) zur Finanzierung des Vorhabens einen Antrag auf Fördermittel aus dem Programm innovative Modellvorhaben zu stellen. Dies unterstützt die BVM.
- Falls die Zustimmung zur Förderung gelingt, wird sich die Quote des Bundes voraussichtlich auf 75% belaufen. Die Deckung der weiteren 25% zur Finanzierung des Projektes erfolgt dann über das Bündnis.



Quelle: FHH, Bezirksamt Eimsbüttel, Fachamt MR