



Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Hamburg-Mitte
Bezirksversammlung

Kleine Anfrage nach § 24 BezVG	Drucksachen-Nr.: 22-1301 Datum: 05.10.2020
---------------------------------------	--

Beratungsfolge		
	Gremium	Datum

Antwort: Planungsstand der Veloroute 10 (Anfrage der GRÜNEN Fraktion)

Fragesteller*innen: Lena Zagst, Manuel Muja, Henrike Wehrkamp, Lothar Knode, Carina Sickau, Clemens Willenbrock, Karin Zickendraht, Jörg Behrschmidt, Sonja Lattwesen, Sven Dahlgaard

*Die Veloroute 10 verbindet auf knapp 25 km Länge die Hamburger Innenstadt mit Neugraben, durch die Speicherstadt und über die Elbinseln. Diese Radverkehrsachse ist die zentrale Verbindung in Richtung Norden bzw. Süden. Viele Radfahrer*innen warten auf eine zügige Umsetzung, der aktuelle Planungsstand ist aber weitgehend unklar. Diese Unklarheit betrifft unter anderem den Abschnitt zwischen den Norder- und Süderelbbrücken.*

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Verwaltung:

1. In welchem Planungsstadium ist die Veloroute 10 auf der Veddel und in Wilhelmsburg in den folgenden Bereichen?

- a. Veddel
- b. Georgswerder
- c. Kirchdorfer Str.
- d. Otto-Brenner-Straße

- a. Veddel: Zuschlag für die Straßenbauarbeiten ist erteilt. Baubeginn voraussichtlich Oktober 2020.
- b. Georgswerder: und
- c. Kirchdorfer Str.: 1. Verschickung ist erfolgt. 2. Verschickung erforderlich, derzeit Neuplanung des Bereiches.
- d. Otto-Brenner-Straße: 2. Verschickung wird vorbereitet.

2. Wann wird die Veloroute 10 in den Bereichen a-d gebaut?

a: 2020; Baubeginn b und c: angestrebt 2022; d: angestrebt 2021.

3. Welche Bauform (Radfahrstreifen, Fahrradstraße, Kopenhagener Lösung, etc.) wird in den Bereichen a-d gewählt?

a: überwiegend Fahrradstraße; b und c: noch offen; d: Radfahrstreifen, überwiegend als protected bike line.

4. *Werden auf der Veloroute (teilweise) Bauformen gewählt, die vom Standard der Planungsgrundlagen für Velorouten und/oder der Einigung mit dem Radentscheid (Bürgerschafts-Drs. 22/106) abweichen?*

Überwiegend entsprechen die Planung den Forderungen aus dem Radentscheid. Gerade die geplanten Protected Bikelanes kommen dem Wunsch nach getrennter Führung für Radfahrende nach. An dem Knoten Otto-Brenner-Straße / Neuenfelder Straße / Kirchdorfer Straße soll abweichend zum Radentscheid ein Radfahrstreifen im Mittellage in einer Breite von 2,50 m und rot markiert angelegt werden. In Vorabstimmung mit den Straßenverkehrsbehörden und der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende wurde dies als die sicherste Führung des geradeaus in die Neuenfelder Straße fahrenden Radverkehrs angesehen. Hier sind die Abbiegeströme in die Kirchdorfer Straße relativ gering, die meisten Kfz fahren weiter auf der Neuenfelder Straße in Richtung Wilhelmsburg Zentrum. Diese Lösung wird für die 2. Verschiebung vorbereitet.

5. *Wurde zwischen Otto-Brenner-Straße und Alter Süderelbbrücke eine vorübergehende Lösung auf Veloroutenstandard vor Beginn der A26-Arbeiten geprüft?*

Nein. Die Führung der Veloroute 10 wurde allerdings etwas angepasst und umgeht nun den großen Knotenpunkt Otto-Brenner-Straße / Kornweide, indem sie auf den Straßen Am Callabrack und Alter Deich als Fahrradstraße die Radfahrenden zur Anforderungs-LSA über die Kornweide führt. Durch die Umgehung des Knotens wird damit eine veloroutengerechte und zügige Fahrt ermöglicht.