

Bezirksroutenkonzept für den Radverkehr Eimsbüttel 2023

Anhang I

Steckbriefe der detaillierten Routenaußenarbeitung

I Nord-Süd-Route

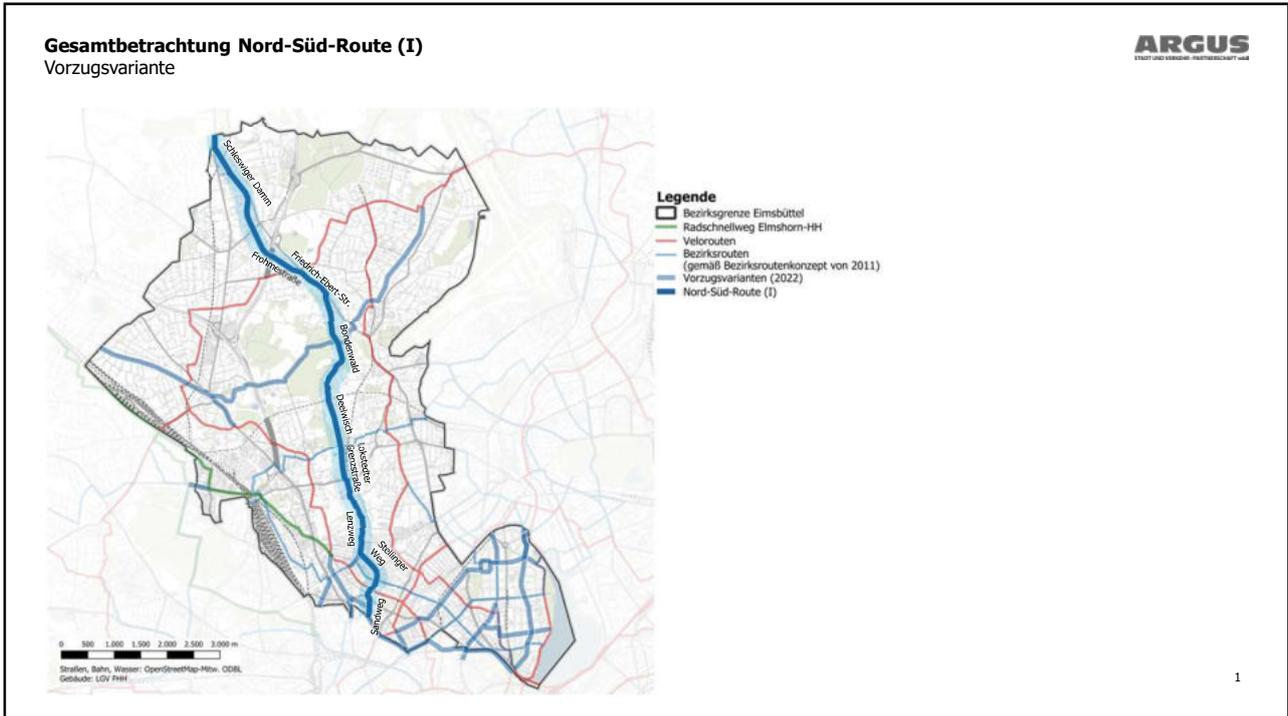
Auftraggeber: Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Eimsbüttel
Fachamt Management des öffentlichen Raumes
Grindelberg 62 - 66
20144 Hamburg

Auftragnehmer: **ARGUS**
STADT UND VERKEHR · PARTNERSCHAFT mbB
Pinnasberg 45
20359 Hamburg
Tel.: +49 (40) 309 709 - 0
Fax: +49 (40) 309 709 - 199
kontakt@argus-hh.de

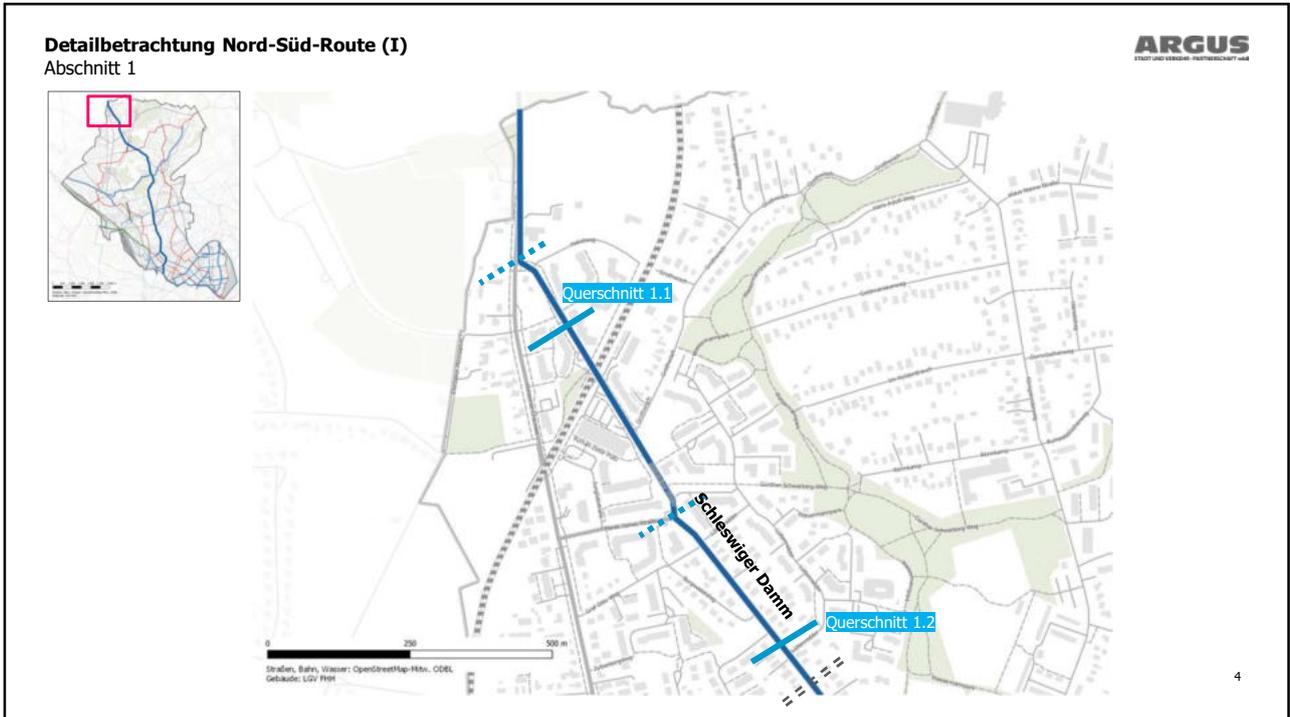
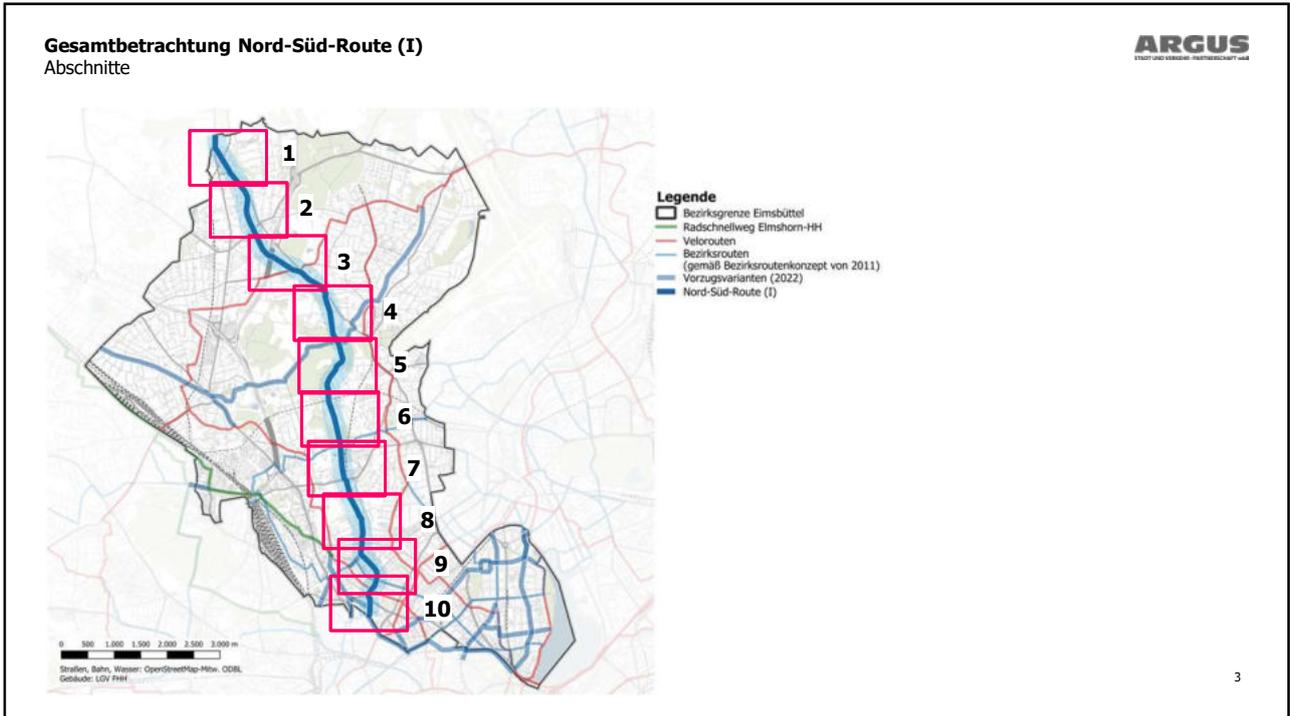
Bearbeiter: Dipl.-Ing. Markus Franke (Ltg.)
Marius Kemper B.Sc.
Dr. Dipl.-Geogr. Philip Engler
Florian Bohnet B.Sc.

Projektnummer: 2020289

Stand: 24.01.2023



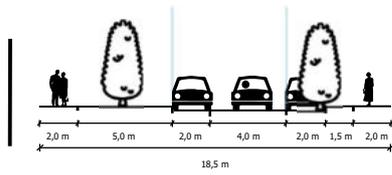
- Vorbemerkungen zum Ausarbeitungscharakter**
- Nachfolgend werden die wesentlichen, vor allem auf die Strecken bezogenen Grundzüge möglicher Straßenraumgestaltungen unter besonderer Berücksichtigung der Radverkehrsführung dargestellt.
 - Meist werden mehrere Varianten aufgezeigt und abgewogen.
 - Die Empfehlungen sind grob hinsichtlich der Machbarkeit geprüft, insbesondere die Flächenerfordernisse.
 - Damit kann mit hinreichender Sicherheit bewertet werden, welche Radverkehrsqualität erreichbar ist und ob diese den Anforderungen genügt.
 - Es gibt jedoch häufig noch Vorbehalte, die die anderen Verkehrsarten, die Genauigkeit, das Straßenverkehrsrecht (Auslegung der Straßenverkehrsbehörden) oder die bautechnischen Belange betreffen. Dies ist im Rahmen eines Gesamtkonzeptes angemessen.
 - Ziel ist es, auf dem vorliegenden Konzept aufbauend, die Umsetzung voranzutreiben, indem die Routen abschnittsweise straßenplanerisch ausgearbeitet werden. Dabei ist es denkbar, dass die aufgezeigten Ideen der Straßenraumgestaltung noch verändert werden.
- 2



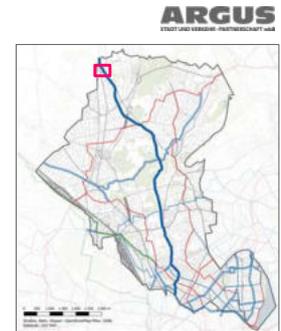
Detailbetrachtung Nord-Süd-Route (I)

Schleswiger Damm | Holsteiner Chaussee bis Marek-James-Straße (1.1)

Bestand



- Randnutzung: Wohnen
- Straßencharakteristik: Erschließungsstraße, verkehrsberuhigt (Tempo 30)
- **Radverkehrsführung: Mischverkehr**
- Busverkehr: nein



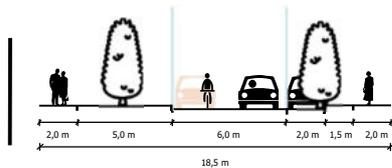
Quelle: Google Street View

Detailbetrachtung Nord-Süd-Route (I)

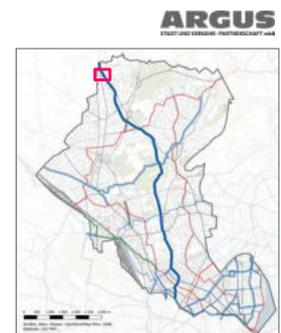
Schleswiger Damm | Holsteiner Chaussee bis Marek-James-Straße (1.1)

Konzeptidee

A



- Beibehaltung der **Radverkehrsführung im Mischverkehr**
 - Kleinteilige Umgestaltung, jedoch entfallen zur Vermeidung von Konflikten mit dem ruhenden Kfz-Verkehr ca. 31 Parkstände
 - Ca. 13 Fahrbahnparkstände entfallen
 - Umorganisation von Senkrechtparken zu Längsparken
- Ausreichend gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen



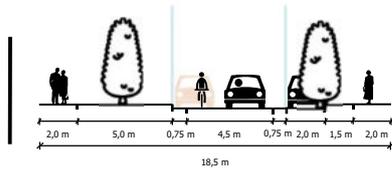
Quelle: Google Street View

Detailbetrachtung Nord-Süd-Route (I)

Schleswiger Damm | Holsteiner Chaussee bis Marek-James-Straße (1.1)

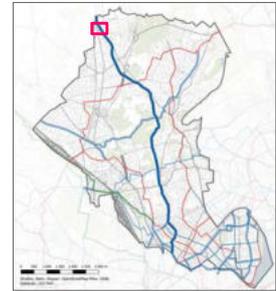
Konzeptidee

B



- Visuelle Umgestaltung durch Markierungen, Umorganisation des Parkens
- Anordnung: **Fahrradstraße** mit Freigabe für Kfz-Verkehr
- Anwendung der Gestaltungsempfehlungen für einheitliche Fahrradstraßen in Eimsbüttel
 - Anzunehmende Reduzierung von ca. 31 Parkständen
 - Ca. 13 Fahrbahnparkstände entfallen, ggf. Verlagerung auf die Nebenflächen
 - **Modalfilter**, bspw. am Bahnübergang, um Durchgangsverkehr zu verhindern (Prüfung Lage und Netzzusammenhang)
- Gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen durch Erhöhung der Aufmerksamkeit auf den Radverkehr

ARGUS
STADT UND VERKEHR PARTNERSCHAFT ULM



Zeitblohmstraße, Ulm



Quelle: Difu, Bergische Universität Wuppertal

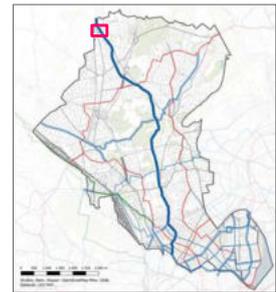
Detailbetrachtung Nord-Süd-Route (I)

Schleswiger Damm | Holsteiner Chaussee bis Marek-James-Straße (1.1)

Empfehlung

- Variante **A** erfordert keinen Aufwand
 - jedoch keine Betonung des Radverkehrs
 - Parkstände entfallen
- Variante **B** erhöht die Sicherheit und die Attraktivität für den Radverkehr und erfordert keinen baulichen Aufwand und ist damit **zu empfehlen**,
 - Parkstände entfallen

ARGUS
STADT UND VERKEHR PARTNERSCHAFT ULM



Zeitblohmstraße, Ulm

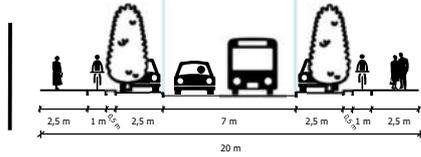


Quelle: Difu, Bergische Universität Wuppertal

Detailbetrachtung Nord-Süd-Route (I)

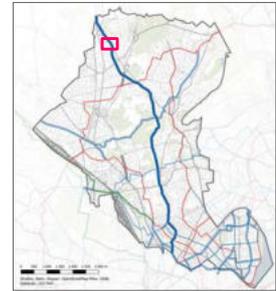
Schleswiger Damm | Marek-James-Straße bis Anna-Susanna-Stieg (1.2)

Bestand



- Randnutzung: Wohnen
- Straßencharakteristik: Verbindungsfunktion (DTV ca. 10.000 Kfz/d)
- **Radverkehrsführung: Straßenbegleitende Radwege**
- Busverkehr: ja

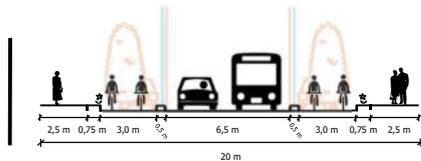
ARGUS
STADT UND VERKEHR PLANBEREICHUNG GMBH



Detailbetrachtung Nord-Süd-Route (I)

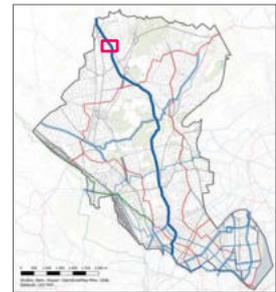
Schleswiger Damm | Marek-James-Straße bis Anna-Susanna-Stieg (1.2)

Konzeptidee A



- Umbau mit Umverteilung der Seitenflächen sowie Reduzierung der Fahrbahn um 0,5 m
 - Radverkehrsführung mit **Protected Bike-Lanes**
 - Anzunehmende Reduzierung von rund 45 Parkständen und Fällung von etwa 15 Bäumen notwendig
 - Am Knotenpunkt Anna-Susanna-Stieg Wegfall eines Kfz-Abbiegefahrstreifens oder Engstelle
 - Bushaltestellen benötigen eine Sonderlösung
- Gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen durch eigenständige, geschützte und ausreichend breite Radverkehrsanlagen

ARGUS
STADT UND VERKEHR PLANBEREICHUNG GMBH



Dammordamm, Hamburg



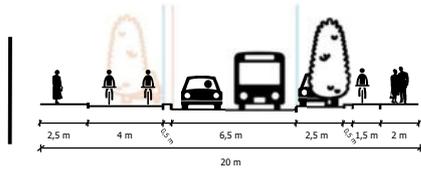
Quelle: hamburgizee.blogspot.com

Detailbetrachtung Nord-Süd-Route (I)

Schleswiger Damm | Marek-James-Straße bis Anna-Susanna-Stieg (1.2)

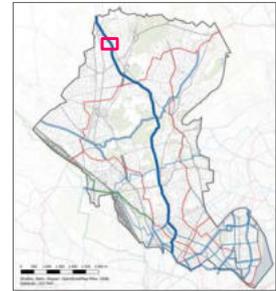
Konzeptidee

B



- Einseitiger Umbau mit Umverteilung der Seitenflächen sowie Reduzierung der Fahrbahn um 0,5 m
 - Umgestaltung zu einem **Zweirichtungsradweg** auf der westlichen Seite des Schleswiger Damms; Verbreiterung des bestehenden östlichen Radwegs (zu Lasten des Gehwegs)
 - Reduzierung von ca. 16 Parkständen und Fällung von etwa 12 Bäumen notwendig
 - Am Knotenpunkt Anna-Susanna-Stieg Wegfall eines Kfz-Abbiegefahrstreifens oder Engstelle
 - Erleichterte Radverkehrsführung beim Anschluss an Burgwedel
 - Bushaltestellen benötigen eine Sonderlösung
- Gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen durch eigenständige und ausreichend breite Radverkehrsanlagen mit guten Anschlussmöglichkeiten

ARGUS
STADT UND VERKEHRSPARTNERSCHAFT AAR



Ouddiemerlaan, Diemen, NL



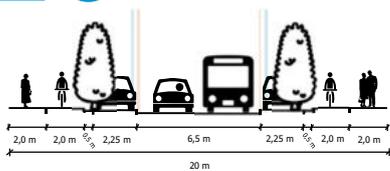
11

Detailbetrachtung Nord-Süd-Route (I)

Schleswiger Damm | Marek-James-Straße bis Anna-Susanna-Stieg (1.2)

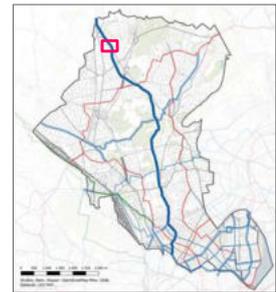
Konzeptidee

C



- Umverteilung der Seitenflächen (zu Lasten des Gehwegs)
 - **Verbreiterung des bestehenden Hochbordradwegs**
 - Reduzierung der Fahrbahn und der Gehwege um 0,5 m
 - Ggf. Fällung, Neupflanzung oder Engstelle bei Bäumen
 - Am Knotenpunkt Anna-Susanna-Stieg Wegfall eines Kfz-Abbiegefahrstreifens oder Engstelle
- Gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen durch eigenständige und ausreichend breite Radverkehrsanlagen

ARGUS
STADT UND VERKEHRSPARTNERSCHAFT AAR



Nijmegen, NL



12

Detailbetrachtung Nord-Süd-Route (I)

Schleswiger Damm | Marek-James-Straße bis Anna-Susanna-Stieg (1.2)

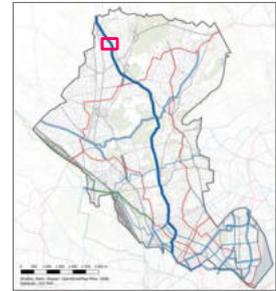


Empfehlung

- Variante **A** schafft eigenständige, geschützte und ausreichend breite Radverkehrsanlagen mit breiteren Gehwegen
 - jedoch beidseitige Umgestaltung erforderlich
 - Aufhebung der Parkstände und Fällung der Bäume

- Variante **B** erhöht die Attraktivität für den Radverkehr, erspart die Querung des Schleswiger Damms Höhe Burgwedel und erhält einseitig die Parkstände und Bäume
 - Jedoch Aufhebung der Parkstände und Fällung der Bäume auf westlicher Seite

- Variante **C** schafft eigenständige, und ausreichend breite Radverkehrsanlagen, die es ermöglichen, Parkstände sowie Bäume weitestgehend zu erhalten und ist deshalb **zu empfehlen**.



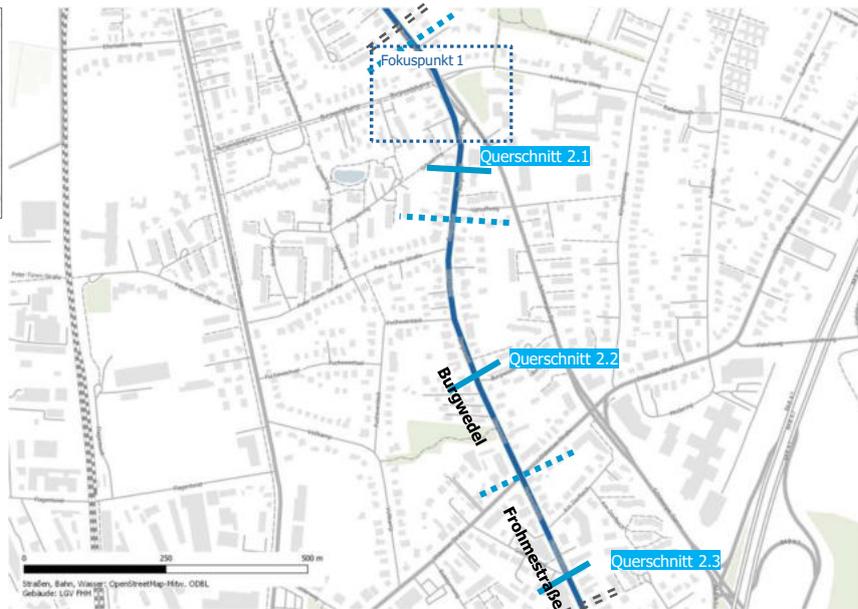
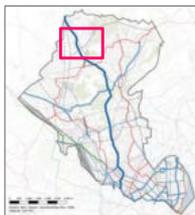
Nijmegen, NL



13

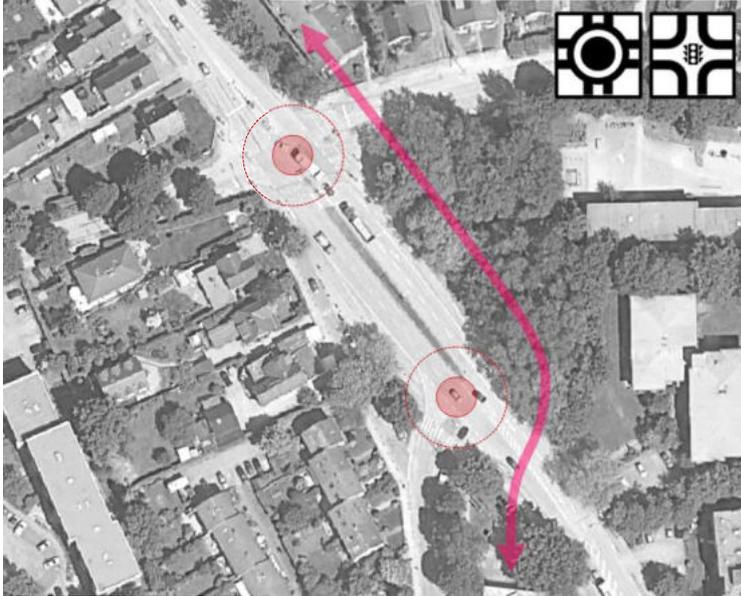
Detailbetrachtung Nord-Süd-Route (I)

Abschnitt 2



14

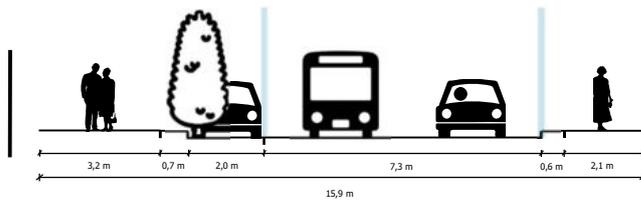
Detailbetrachtung Nord-Süd-Route (I)
Fokuspunkt 1



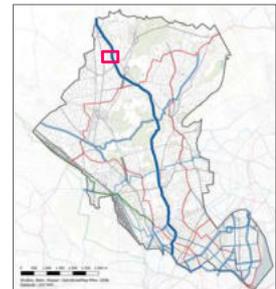
- Verbesserung der Querungs-, bzw. Abbiegebeziehungen des Doppelknotens Burgwedel/Schleswiger Damm und Schleswiger Damm Anna-Susanna-Stieg
- Perspektivisch:
 - Umbau der Knotenpunkte
 - Option: zwei Kreisverkehre mit umlaufenden Radwegen
 - Alternativ: Fahrradstraße in der Nebenfahrbahn (Burgwedel) (Zweirichtungsverkehr)
 - Fahrstreifenreduzierung
- Vorbehalte:
 - Verkehrsmengen/Kapazität

Detailbetrachtung Nord-Süd-Route (I)
Burgwedel | Anna-Susanna-Stieg bis Uphoffweg (2.1)

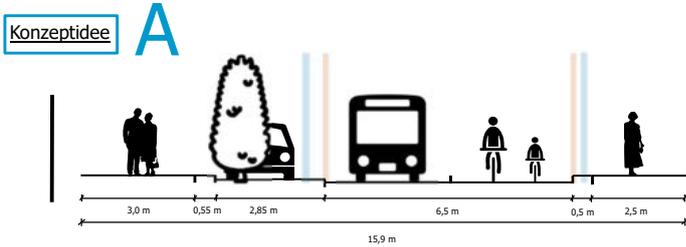
Bestand



- Randnutzung: Wohnen
- Straßencharakteristik: Verbindungsfunktion
- **Radverkehrsführung: Mischverkehr und für den Radverkehr freigegebene Gehwege**
- Busverkehr: ja

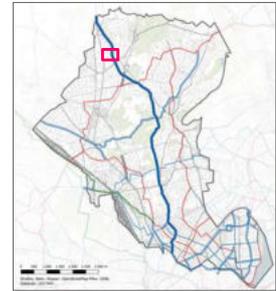


Detailbetrachtung Nord-Süd-Route (I)
Burgwedel | Anna-Susanna-Stieg bis Uphoffweg (2.1)



- Umbau und Neuverteilung der Flächen
 - Anordnung: Fahrradstraße mit Kfz-Freigabe
 - Anwendung der Gestaltungsempfehlungen für einheitliche Fahrradstraßen in Eimsbüttel
 - Gepflasterter Mittelstreifen
 - Aufhebung der Radverkehrs freigabe über Gehwege
 - Problem: hohe Kfz-Verkehrsstärke und Busverkehr (Linie 5)
- Radverkehrsqualität nur bei Reduzierung des Kfz-Verkehrs ausreichend, unsichere Radfahrende könnten insb. durch den Busverkehr beeinträchtigt werden

ARGUS
STADT UND VERKEHR PARTNERSCHAFT GMBH

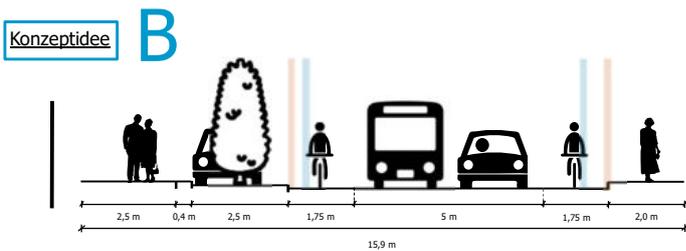


Weesperzijde, Amsterdam, NL



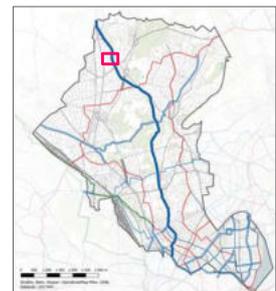
17

Detailbetrachtung Nord-Süd-Route (I)
Burgwedel | Anna-Susanna-Stieg bis Uphoffweg (2.1)



- Umbau und Neuverteilung der Flächen (auch zu Lasten des Gehwegs)
 - Einrichtung von **Schutzstreifen (1,75 m)**
 - Parkstände (2,0 m) mit (baulich integrierter) „Dooring-Zone“ (0,50 m) zur Fahrbahn
- ausreichende Radverkehrsqualität; für unsichere Verkehrsteilnehmergruppen nicht ideal

ARGUS
STADT UND VERKEHR PARTNERSCHAFT GMBH

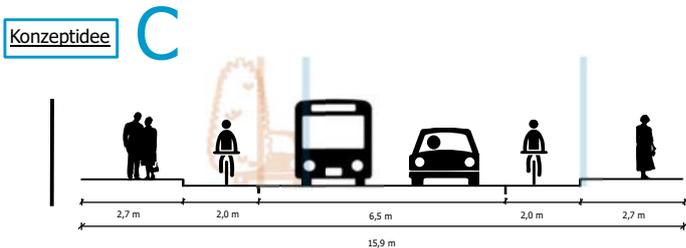


Amsterdam, NL



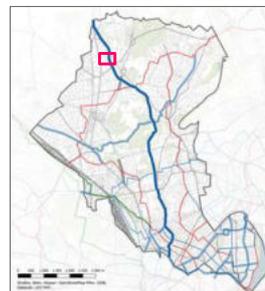
18

Detailbetrachtung Nord-Süd-Route (I)
Burgwedel | Anna-Susanna-Stieg bis Uphoffweg (2.1)



- Umbau und Neuverteilung der Flächen
 - Einrichtung von **Radfahrstreifen (2,0 m)**
 - Reduzierung von ca. 9 Parkständen und Fällung von etwa 8 Bäumen notwendig
- Gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen durch getrennte Radverkehrsführung

ARGUS
STADT UND VERKEHR PARTNERSCHEFT GMBH



Langenfelder Damm, Eimsbüttel

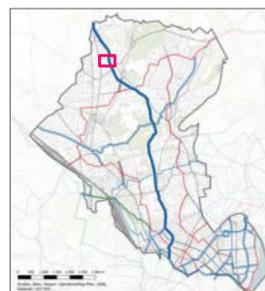


Detailbetrachtung Nord-Süd-Route (I)
Burgwedel | Anna-Susanna-Stieg bis Uphoffweg (2.1)

Empfehlung

- Variante **A** erhält Bäume sowie Parkstände und macht den Radverkehr als Fahrradstraße präsent
 - Jedoch vorauss. zu hohe Verkehrsstärke und dicht vertakteter Busverkehr
- Variante **B** erhält Bäume sowie Parkstände und macht den Radverkehr präsent
 - Jedoch keine getrennte Radverkehrsführung
- Variante **C** schafft eine getrennte Radverkehrsanlage und ist deshalb **zu empfehlen**
 - Jedoch Aufhebung aller Parkstände und Fällung der Bäume nötig

ARGUS
STADT UND VERKEHR PARTNERSCHEFT GMBH

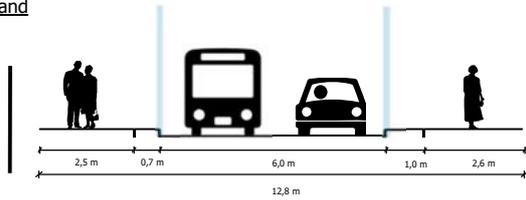


Langenfelder Damm, Eimsbüttel

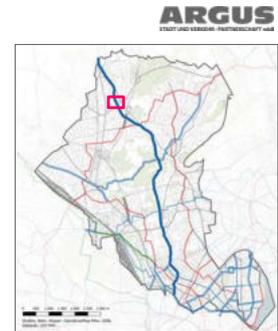


Detailbetrachtung Nord-Süd-Route (I)
Burgwedel | Uphoffweg bis Oldesloer Straße (2.2)

Bestand

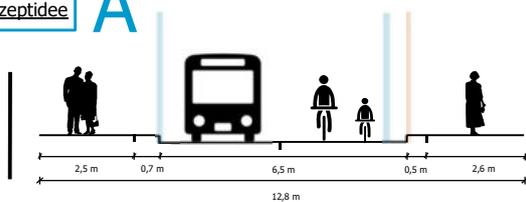


- Randnutzung: Wohnen
- Straßencharakteristik: Verbindungsfunktion
- **Radverkehrsführung: Mischverkehr und für den Radverkehr freigegebene Gehwege**
- Busverkehr: ja

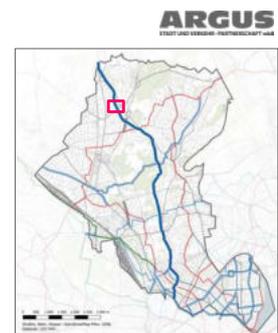


Detailbetrachtung Nord-Süd-Route (I)
Burgwedel | Uphoffweg bis Oldesloer Straße (2.2)

Konzeptidee **A**



- Kleinteiliger Umbau mit verkehrsberuhigenden Maßnahmen
 - Visuelle Verengung der Fahrbahn durch baulichen Mittelstreifen
 - Anordnung: **Fahrradstraße** mit Kfz-Freigabe
 - Aufhebung der Radverkehrsfreigabe über Gehwege
 - Problem: hohe Kfz-Verkehrsstärke und ÖPNV
 - Ggf. Modalfilter
- Ausreichende Radverkehrsqualität abhängig von Verdrängung des Kfz-Verkehrs und evtl. Verlagerung der Buslinie 5

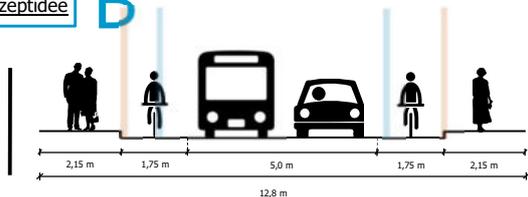


Weesperzijde, Amsterdam, NL



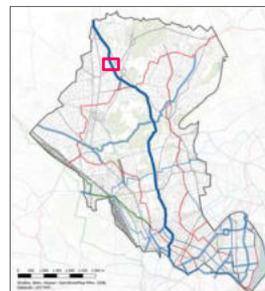
Detailbetrachtung Nord-Süd-Route (I)
Burgwedel | Uphoffweg bis Oldesloer Straße (2.2)

Konzeptidee **B**



- Umbau der Seitenbereiche (zu Lasten des Gehwegs)
 - **Einrichtung von Schutzstreifen (1,75 m)**
- ausreichende Radverkehrsqualität; für unsichere Verkehrsteilnehmergruppen nicht ideal

ARGUS
STADT UND VERKEHR PLANBEREICHUNG GMBH

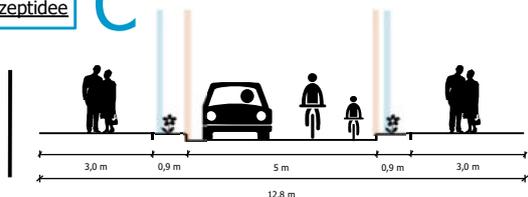


Amsterdam, NL



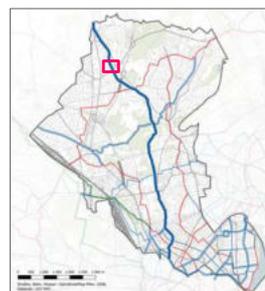
Detailbetrachtung Nord-Süd-Route (I)
Burgwedel | Uphoffweg bis Oldesloer Straße (2.2)

Konzeptidee **C**



- **Einrichtung einer Einbahnstraße** (ab der Peter-Timm-Straße in südliche Richtung)
 - Verengung der Fahrbahn, Verkehrsberuhigende Maßnahmen
 - Radverkehrsfreigabe in Gegenrichtung
 - Anordnung: **Fahrradstraße** mit Kfz-Freigabe in südlicher Richtung
 - Aufhebung der Radverkehrsfreigabe über Gehwege
 - Problem: ÖPNV → Ist eine Verlegung der Buslinie 5 z.B. auf den Schleswiger Damm möglich?
- Gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen, großer Qualitätsgewinn auch gegenüber dem Ist-Zustand sowie Wohnumfeld

ARGUS
STADT UND VERKEHR PLANBEREICHUNG GMBH



Detailbetrachtung Nord-Süd-Route (I)
Burgwedel | Uphoffweg bis Oldesloer Straße (2.2)

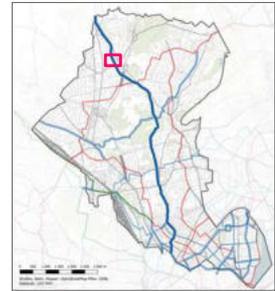
Empfehlung

- Variante **A** macht den Radverkehr präsent
 - Jedoch hohe Verkehrsstärke und eine dichte ÖPNV-Taktung

- Variante **B** führt den Radverkehr und **bietet sich aufgrund der knappen Querschnittsbreite an**
 - Jedoch keine getrennte Radverkehrsführung

- Variante **C** als **perspektivische Idee**: schafft Verkehrsraum und Verkehrsberuhigung
 - Jedoch Verlegung der Buslinie 5 erforderlich

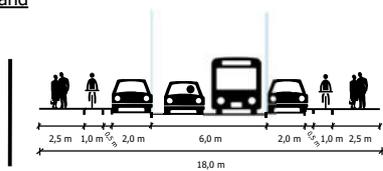
ARGUS
STADT UND VERKEHR PLANBEREICHUNG GMBH



25

Detailbetrachtung Nord-Süd-Route (I)
Frohmestraße | Oldesloer Straße bis Wählingsallee (2.3)

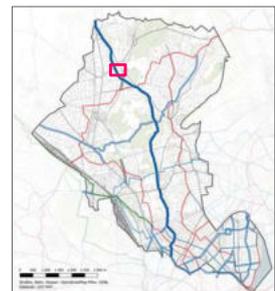
Bestand



- Randnutzung: Wohnen, Einkaufen
- Straßencharakteristik: Verbindungsfunktion
- **Radverkehrsführung: Straßenbegleitende Radwege;** Höhe Wählingsallee auf **Bussonderfahrstreifen**
- Busverkehr: ja

Dieser Abschnitt ist im Rahmen des RISE-Gebiets Schnelsen-Zentrum bereits Gegenstand einer Straßenplanung des Bezirksamts Eimsbüttel, welche sich derzeit (Stand Januar 2023) im Stadium der Vorplanung befindet. Dabei werden die aufgeführten und weitere Varianten in Abstimmung mit der BIS und der BVM auf ihre Umsetzbarkeit geprüft.

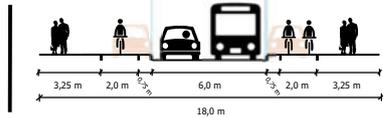
ARGUS
STADT UND VERKEHR PLANBEREICHUNG GMBH



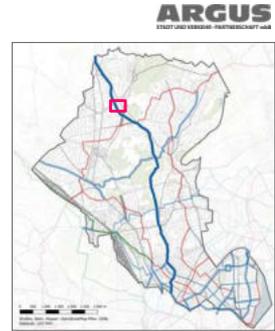
26

Detailbetrachtung Nord-Süd-Route (I)
 Frohmestraße | Oldesloer Straße bis Wählingsallee (2.3)

Konzeptidee **A**



- Umbau der Seitenbereiche und Neuverteilung der Flächen
 - **Verbreiterung der bestehenden Hochbordradwege**
 - Verbreiterung der Gehwege
 - Reduzierung von ca. 70 Parkständen und Fällung eines Baumes (bzw. Engstelle)
 - Bushaltestellen benötigen eine Sonderlösung
- Gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen, eingeschränkt durch potenzielle Konflikte mit Fußverkehr

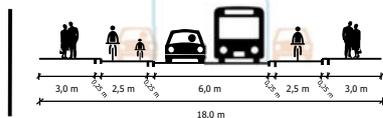


Nijmegen, NL

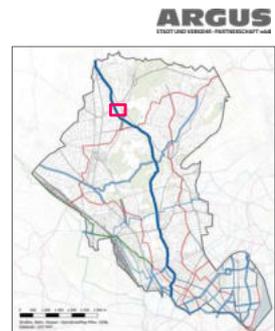


Detailbetrachtung Nord-Süd-Route (I)
 Frohmestraße | Oldesloer Straße bis Wählingsallee (2.3)

Konzeptidee **B**



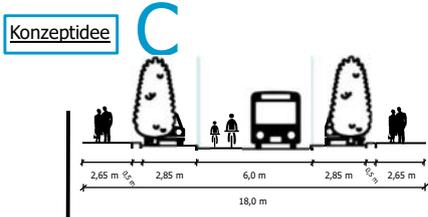
- Umbau der Seitenbereiche und Neuverteilung der Flächen
 - Schaffung von Radwegen in Anlehnung an **Kopenhagener Radwege** mit **abgeflachter** Bordsteinkante mit **geschützten** Abschnitten an Einmündungen
 - Reduzierung von ca. 70 Parkständen und Fällung eines Baumes (bzw. Engstelle)
 - Bushaltestellen benötigen eine Sonderlösung
- Gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen durch Sichtbarkeit, Überholmöglichkeiten und Trennung zu beiden Seiten
- Kombinierte Vorteile aus Radstreifen und (Kopenhagener) Radweg, allerdings auch Gefahr des Zuparkens von Kfz



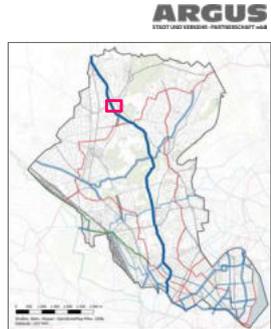
Verspronckweg, Haarlem, NL



Detailbetrachtung Nord-Süd-Route (I)
 Frohmestraße | Oldesloer Straße bis Wählingsallee (2.3)



- Umbau mit verkehrsberuhigenden Maßnahmen
 - Visuelle Verengung der Fahrbahn durch baulichen Mittelstreifen
 - Anordnung: **Fahrradstraße** mit Kfz-Freigabe
 - Parkstände (2,1 m) mit (baulich integrierter) „Dooring-Zone“ (0,75 m Sicherheitstrennstreifen) zur Fahrbahn
 - Möglichkeit zur Pflanzung von Bäumen
 - Problem: hohe Verkehrsstärke und dichte ÖPNV-Taktung
- Bestenfalls ausreichende Radverkehrsqualität, für einige Verkehrsteilnehmergruppen problematisch



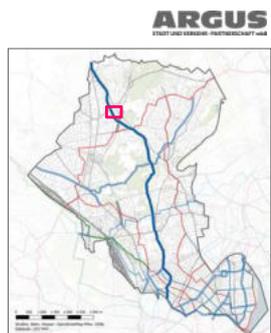
Weesperzijde, Amsterdam, NL



Detailbetrachtung Nord-Süd-Route (I)
 Frohmestraße | Oldesloer Straße bis Wählingsallee (2.3)

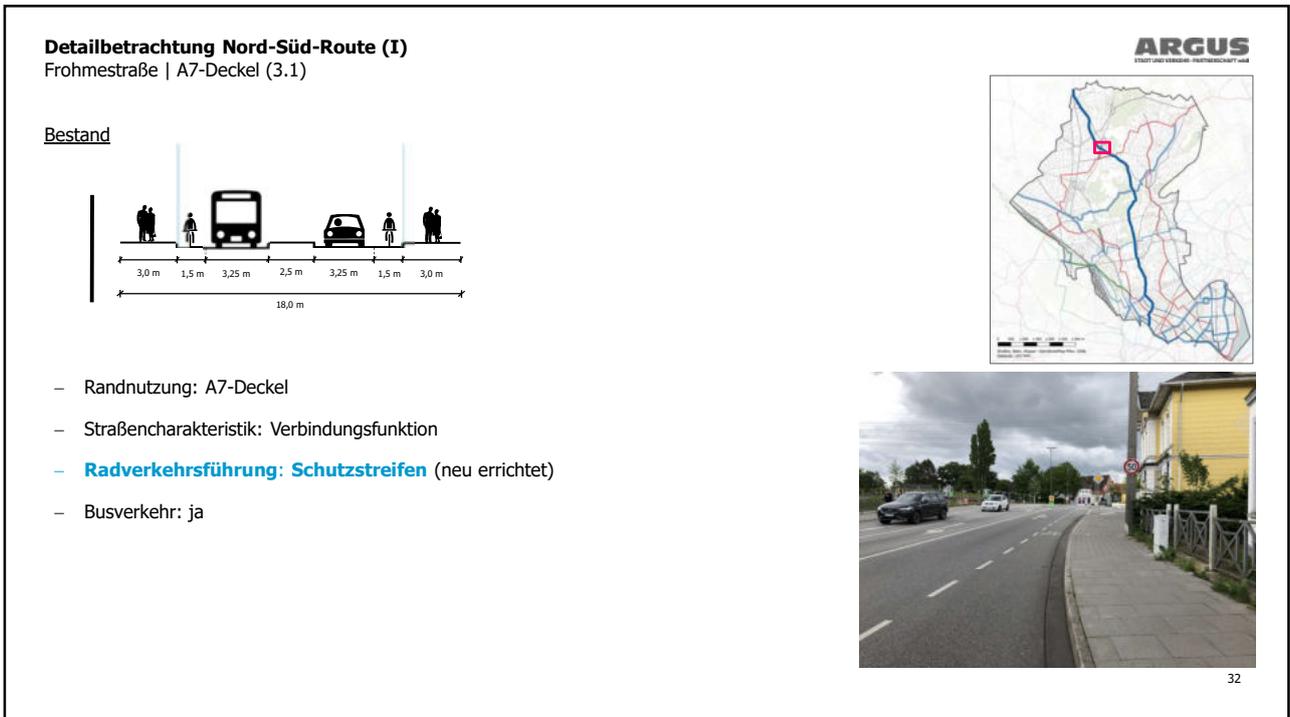
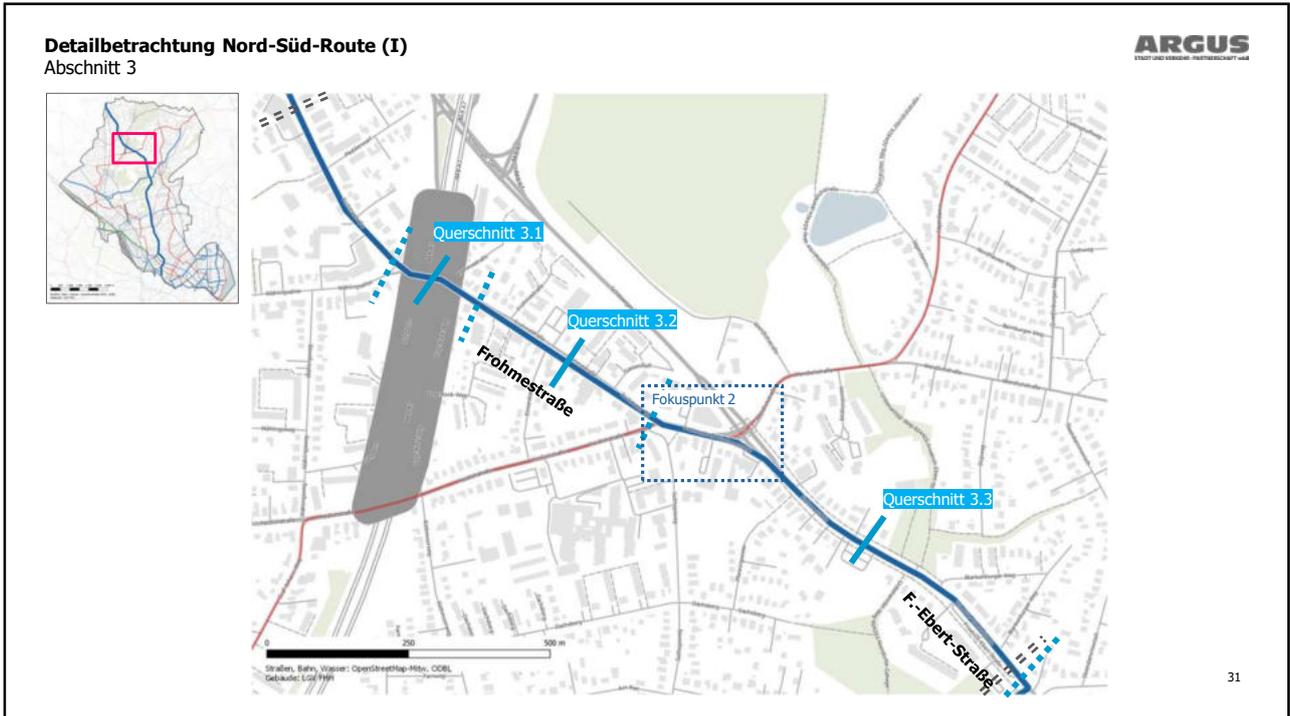
Empfehlung

- Variante **A** schafft eine Verbreiterung der bestehenden Hochbordradwege und der Gehwege, um dem Charakter einer Einkaufsstraße gerecht zu werden
 - Allerdings Wegfall von ca. 70 Parkständen
- Variante **B** schafft die höchste Radverkehrsqualität und eine Verbreiterung der Gehwege und **wird empfohlen**
 - Allerdings Wegfall von ca. 70 Parkständen
- Variante **C** ist eine verkehrsberuhigte Möglichkeit unter Beibehaltung der Parkstände
 - Jedoch derzeit zu hohe Verkehrsstärke und dichte ÖPNV-Taktung



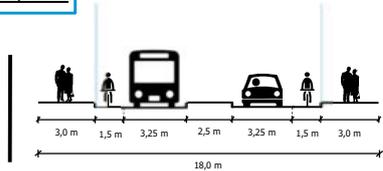
Verspronckweg, Haarlem, NL





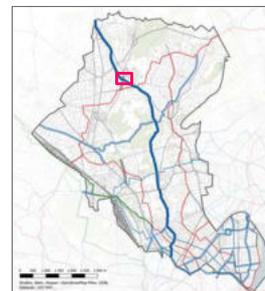
Detailbetrachtung Nord-Süd-Route (I)
Frohmestraße | A7-Deckel (3.1)

Konzeptidee



- Beibehaltung der **Radverkehrsführung als Schutzstreifen**
 - Keine Umgestaltung
- Ausreichend gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen, ggf. Einschränkung für unsichere Radfahrende

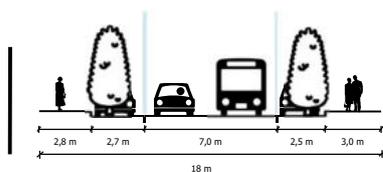
ARGUS
STADT UND VERKEHR PLANBÜRO GMBH



33

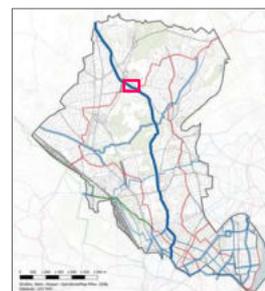
Detailbetrachtung Nord-Süd-Route (I)
Frohmestraße | A7-Deckel bis Schleswiger Damm (3.2)

Bestand



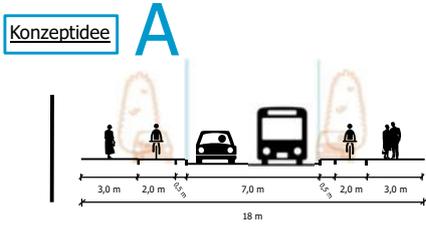
- Randnutzung: Wohnen, Einkaufen
- Straßencharakteristik: Verbindungsfunktion
- **Radverkehrsführung: Mischverkehr** und für den Radverkehr freigegebene Gehwege
- Busverkehr: ja

ARGUS
STADT UND VERKEHR PLANBÜRO GMBH

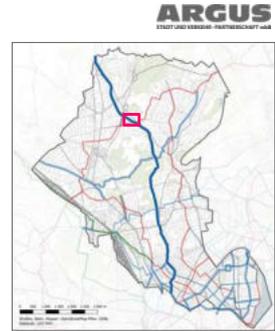


34

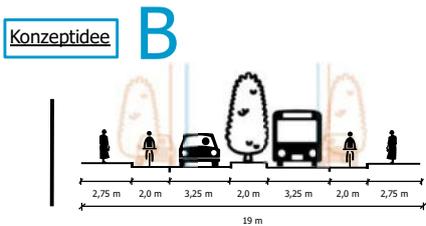
Detailbetrachtung Nord-Süd-Route (I)
 Frohmestraße | A7-Deckel bis Schleswiger Damm (3.2)



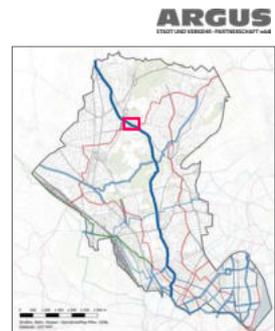
- Umbau der Seitenbereiche und Neuverteilung der Flächen
 - **Schaffung von baulich getrennten Hochbordradwegen (2 m)**
 - Reduzierung von ca. 70 Parkständen und Fällung von etwa 18 Bäumen
 - Bushaltestellen benötigen eine Sonderlösung
- Ausreichende Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen, ggf. eingeschränkt durch Konflikte mit Fußverkehr



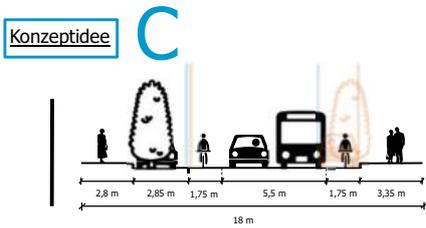
Detailbetrachtung Nord-Süd-Route (I)
 Frohmestraße | A7-Deckel bis Schleswiger Damm (3.2)



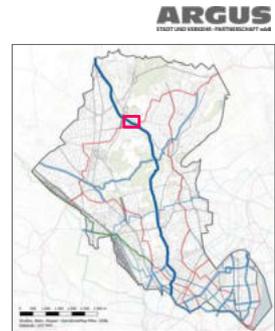
- Umbau des kompletten Straßenraumes
 - Schaffung eines begrünten Mittelstreifens und **Einrichtung von Radfahrstreifen**
 - Reduzierung von ca. 70 Parkständen und Fällung von etwa 18 Bäumen, aber Neupflanzungen möglich
- Gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen



Detailbetrachtung Nord-Süd-Route (I)
 Frohmestraße | A7-Deckel bis Schleswiger Damm (3.2)



- Umbau des südlichen Seitenraumes und der Fahrbahn
 - **Einrichtung von Schutzstreifen (1,75 m)**
 - Parkstände (2,1 m) mit (baulich integrierter) „Dooring-Zone“ (0,75 m) zur Fahrbahn
 - Reduzierung von ca. 40 Parkständen und Fällung von etwa 11 Bäumen
- Auszeichnende Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen, für unsichere Radfahrende eingeschränkt



Amsterdam, NL

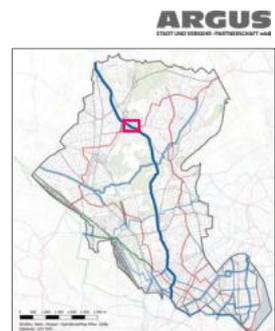


37

Detailbetrachtung Nord-Süd-Route (I)
 Frohmestraße | A7-Deckel bis Schleswiger Damm (3.2)

Empfehlung

- Variante **A** schafft getrennte und ausreichend breite Radverkehrsanlagen
 - Allerdings Wegfall bestehender Parkstände und Bäume
- Variante **B** schafft eine abgetrennte Radverkehrsanlage sowie einen neuen Grünstreifen mit der Möglichkeit von Baumpflanzungen und **wird empfohlen**
 - Allerdings Wegfall bestehender Parkstände und Bäume
- Variante **C** erhält einseitig die Parkstände und Bäume
 - Jedoch keine getrennte Radverkehrsführung

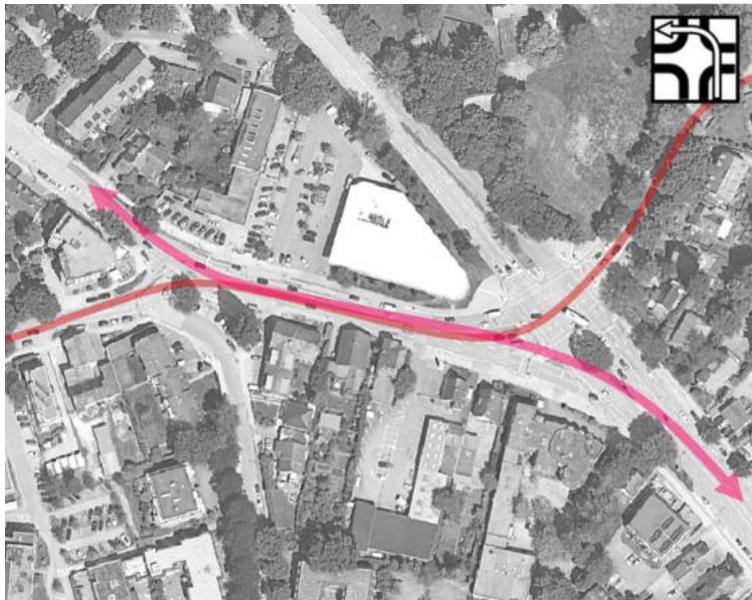


Langenfelder Damm, Eimsbüttel



38

Detailbetrachtung Nord-Süd-Route (I)
Fokuspunkt 2



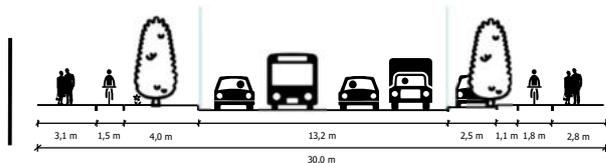
- Verbesserung der Querungs-, bzw. Abbiegebeziehungen des Knotens Frohmestraße/ Schleswiger Damm
- Perspektivisch:
 - Um- und Rückbau des Knotenpunkts (Knotenverkleinerung)
 - Verdeutlichung und teilweise getrennte Signalisierung der Abbiegebeziehungen des Radverkehrs
 - **Zweirichtungsradweg** auf der südlichen Frohmestraße (Westseite)
 - Fahrstreifenreduzierung
- Vorbehalte:
 - Verkehrsmengen/Kapazität
 - Berücksichtigung der Veloroute 14

39

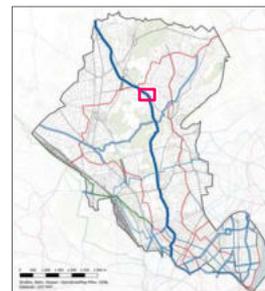
Detailbetrachtung Nord-Süd-Route (I)
Frohmestraße und Friedrich-Ebert-Straße | Wendlohstraße bis Bondenwald (3.3)



Bestand



- Randnutzung: Wohnen, Schwimmbad
- Straßencharakteristik: Hauptverkehrsstraße (HVS) (DTV ca. 40.000 Kfz/d)
- **Radverkehrsführung: baulich getrennter Radweg**, auf südwestlicher Seite in beide Richtungen freigegeben
- Busverkehr: ja



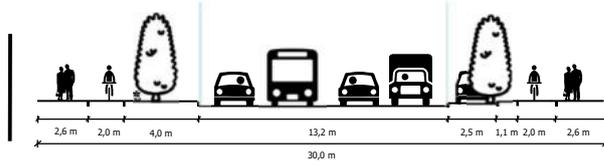
40

Detailbetrachtung Nord-Süd-Route (I)

Frohmestraße und Friedrich-Ebert-Straße | Wendlohstraße bis Bondenwald (3.3)

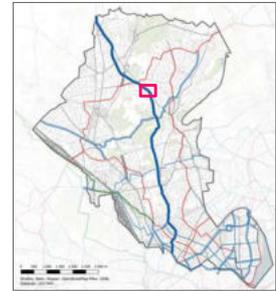
Konzeptidee

A



- Beibehaltung der **Radverkehrsführung als getrennte Einrichtungsradwege**
 - Kleinteilige Umgestaltung, Verbreiterung der Radwege auf 2,00 m auf Kosten der Gehwege, oder Seitenräume
 - Problematisch ist der Knotenpunkt Wendlohstraße
- Ausreichend gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen, jedoch zusätzliche Querungserfordernisse im Zuge der Route

ARGUS



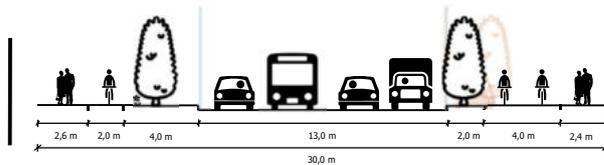
41

Detailbetrachtung Nord-Süd-Route (I)

Frohmestraße und Friedrich-Ebert-Straße | Wendlohstraße bis Bondenwald (3.3)

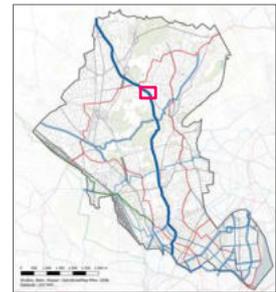
Konzeptidee

B



- Umbau des südwestlichen Seitenbereichs
 - Bau eines breiten **Zweirichtungsradweges** auf der südwestlichen Seite der Friedrich-Ebert-Straße und Frohmestraße
 - Reduzierung von ca. 30 Parkständen und Fällung/Neupflanzungen von etwa 22 Bäumen; oder ggf. Engstellen
 - Umwandlung der Nebenfahrbahn in Zweirichtungsradweg. Erhalt von Parkplätzen tlw. bei Zufahrt über Hauptfahrbahn möglich.
- Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen gestärkt (trotz HVS)

ARGUS



Ouddiemerlaan, Diemen, NL



42

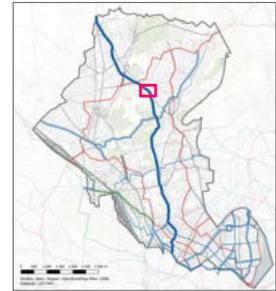
Detailbetrachtung Nord-Süd-Route (I)

Frohmestraße und Friedrich-Ebert-Straße | Wendlohstraße bis Bondenwald (3.3)



Empfehlung

- Variante **A** benötigt keinen Aufwand
 - Aber umständliche Radverkehrsführung östlich der Frohmestraße mit Knotenpunkt Wendlohstraße
- Variante **B** umgeht mit dem Zweirichtungsradweg das Queren der Friedrich-Ebert-Straße, der Wendlohstraße und dem Schleswiger Damm und **wird empfohlen**
 - Jedoch Wegfall von Parkständen und Bäumen



Ouddiemerlaan, Diemen, NL



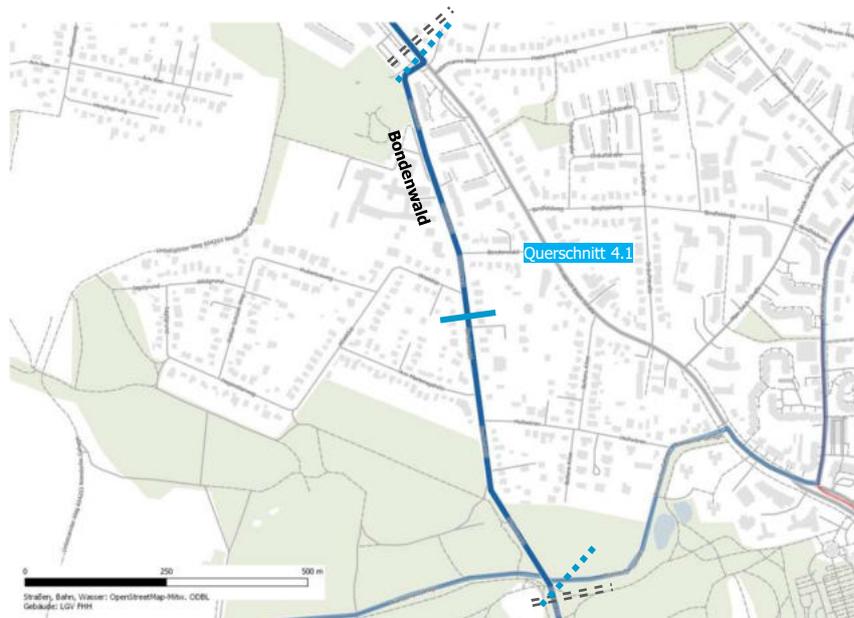
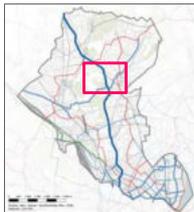
- **Engstelle** bei Übergang zu Bondenwald: Verbreiterung des bestehenden Radwegs zu einem 3,00 m breiten Zweirichtungsradweg
- Durch Schule und Schwimmbad ist mit erhöhtem Fußverkehrsaufkommen zu rechnen. Gehwegbreite von min. 3,00 m ist empfehlenswert -> Flächenankauf von min. 1,00 m auf ganzer Länge erforderlich



43

Detailbetrachtung Nord-Süd-Route (I)

Abschnitt 4

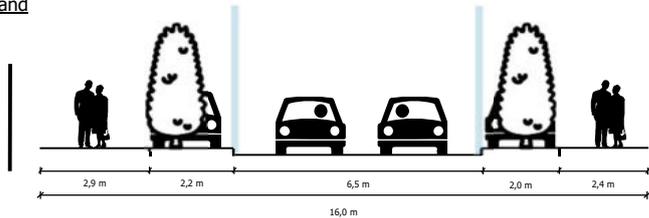


0 250 500 m
 Straßen, Bahnen, Visionen: OpenStreetMap-Mitglieder, CC-BY
 Gebäude: LGV PHH

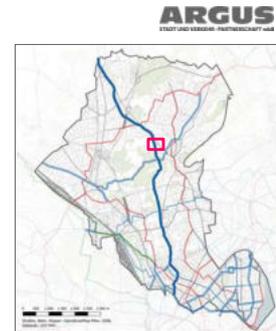
44

Detailbetrachtung Nord-Süd-Route (I)
 Bondenwald | Friedrich-Ebert-Straße bis Niendorfer Gehege (4.1)

Bestand

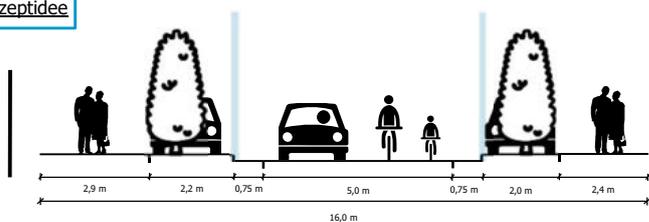


- Randnutzung: Wohnen
- Straßencharakteristik: Erschließungsstraße (Tempo 30)
- **Radverkehrsführung: Mischverkehr**
- Busverkehr: nein

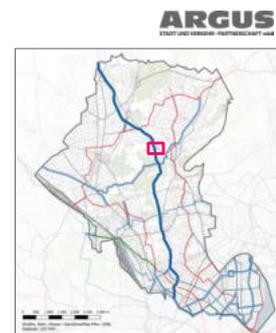


Detailbetrachtung Nord-Süd-Route (I)
 Bondenwald | Friedrich-Ebert-Straße bis Niendorfer Gehege (4.1)

Konzeptidee



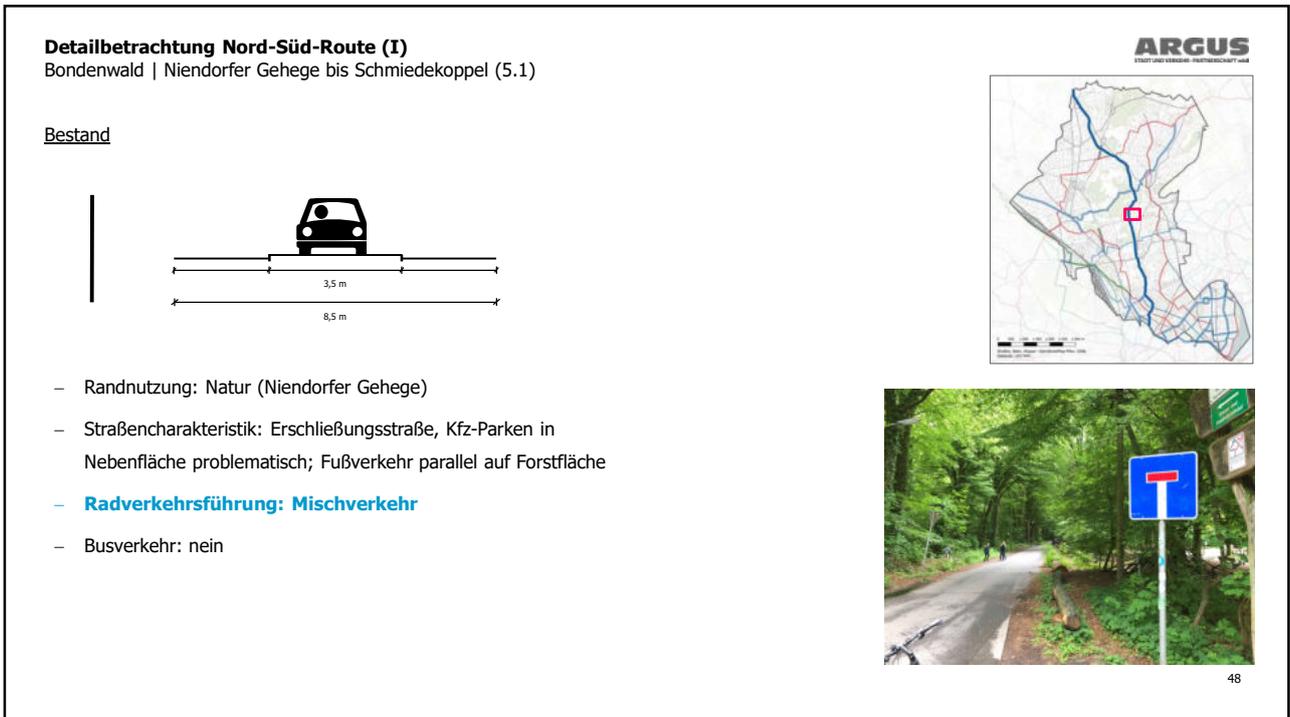
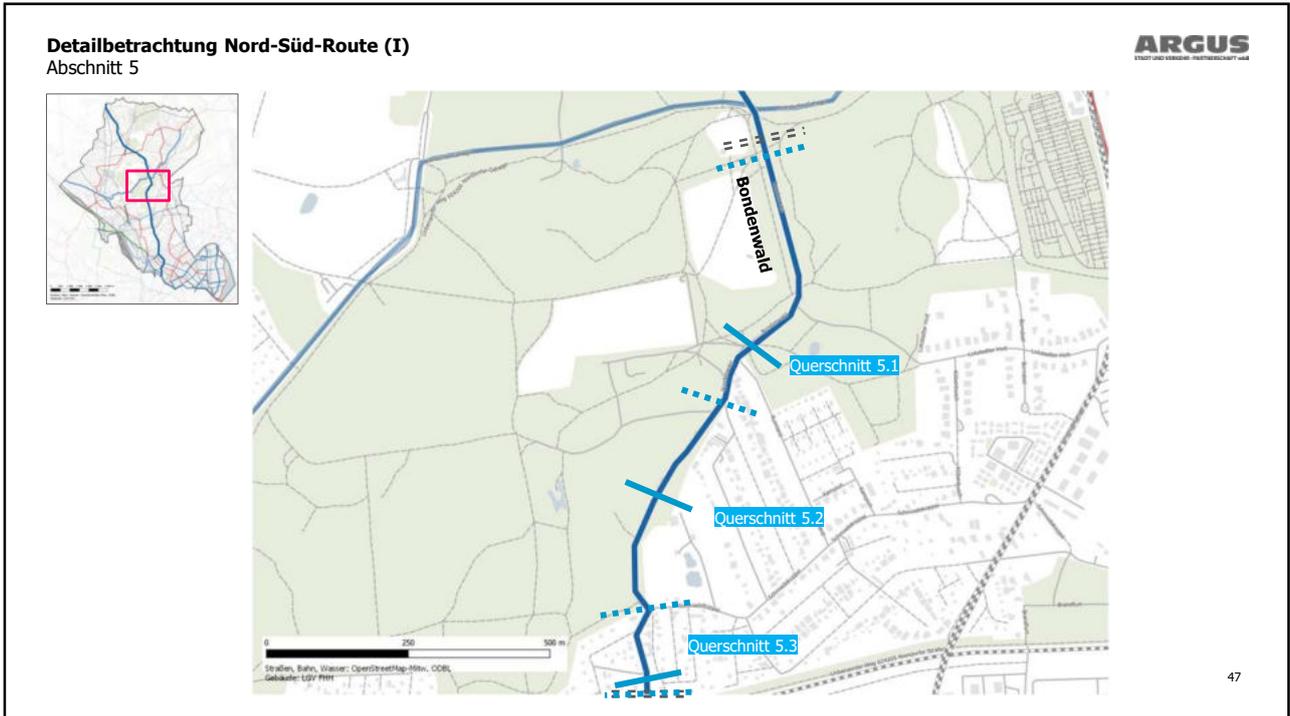
- Visuelle Umgestaltung durch Markierungen
 - Beidseitiger Sicherheitstreifen von 0,75 m (beidseitiges Längsparken)
 - Anordnung: **Fahrradstraße** mit Freigabe für Kfz-Verkehr
 - Reduzierung von rund 20 Parkständen auf der Fahrbahn (im nördlichen Bereich)
- Gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen



Zeitblomstraße, Ulm

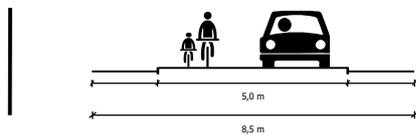


Quelle: Diffu, Bergische Universität Wuppertal



Detailbetrachtung Nord-Süd-Route (I)
 Bondenwald | Niendorfer Gehege bis Schmiedekoppel (5.1)

Konzeptidee

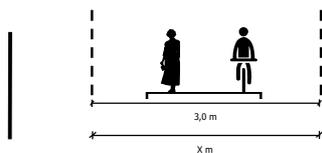


- Anordnung: **Fahrradstraße**
 - Anwendung der Gestaltungsempfehlungen für einheitliche Fahrradstraßen in Eimsbüttel
- Gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen, geringfügige Einschränkungen hinsichtlich der sozialen Sicherheit



Detailbetrachtung Nord-Süd-Route (I)
 Bondenwald | Niendorfer Gehege bis Schmiedekoppel (5.2)

Bestand



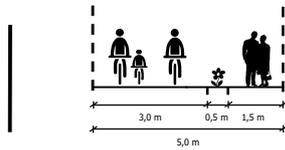
- Randnutzung: Natur (Niendorfer Gehege)
- Straßencharakteristik: Parkweg wassergebundener Decke (Forstfläche), keine Beleuchtung vorhanden
- **Radverkehrsführung: Mischverkehr und selbständiger Geh- und Radweg**
- Busverkehr: nein



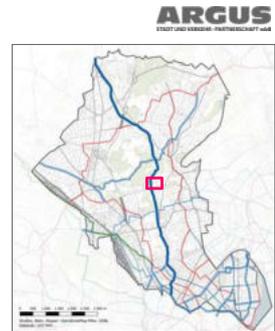
Detailbetrachtung Nord-Süd-Route (I)

Bondenwald | Niendorfer Gehege bis Schmiedekoppel (5.2)

Konzeptidee



- Ausbau, Trennung und Asphaltierung der **selbständigen Geh- und Radwege** (ca. 5 m Breite)
- erhöhter interner Abstimmungsbedarf, Beleuchtung und Wahl des Oberflächenmaterials prüfen
- > Gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen, geringfügige Einschränkungen hinsichtlich der sozialen Sicherheit



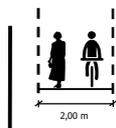
Amsterdam, NL



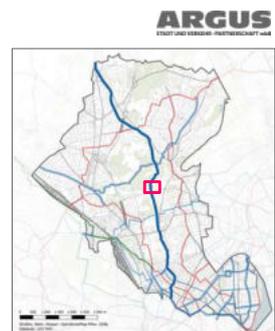
Detailbetrachtung Nord-Süd-Route (I)

Kleingartenverein Erlengrund eV | Schmiedekoppel bis Kollau (5.3)

Bestand



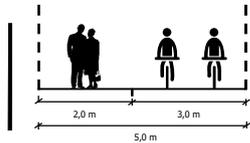
- Randnutzung: Kleingärten
- Breite teilweise eingeschränkt durch Hecken, etc.
- Wegecharakteristik: **selbständiger Geh- und Radweg, unbefestigt**



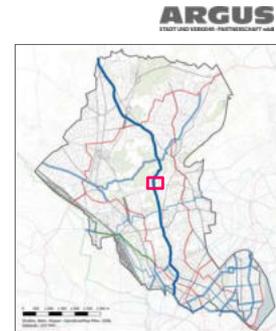
Detailbetrachtung Nord-Süd-Route (I)

Kleingartenverein Erlengrund eV | Schmiedekoppel bis Kollau (5.3)

Konzeptidee



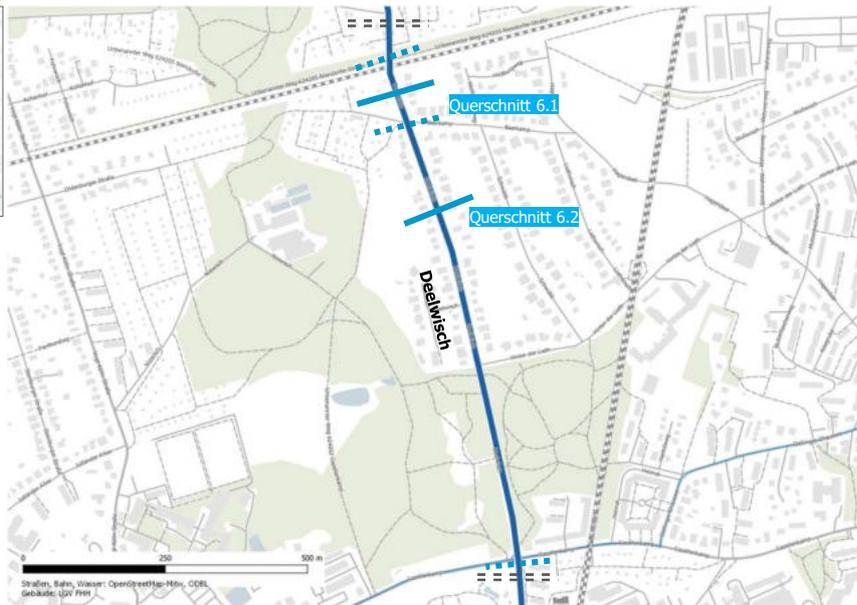
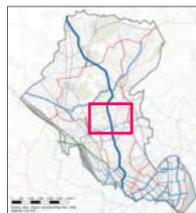
- Ausbau, Trennung und Asphaltierung der **selbständigen Geh- und Radwege** (ca. 5,00 m Breite), durch die Kürze des Teilabschnitts könnte auch eine Breite von 3,50 - 4,00 m mit gemeinsamer Nutzung durch Rad- und Fußverkehr ausreichen
 - Neubau der Brücke über die Kollau
 - Eingriff in Flächen der Kleingärten bei mindestens zwei Parzellen notwendig: Flächentausch mit westlich parallel verlaufendem KGV-Weg denkbar für einen geradlinigen Streckenverlauf zur Kollaubrücke
- Gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen, geringfügige Einschränkungen hinsichtlich der sozialen Sicherheit



VR 14, Querung Lohkampstraße

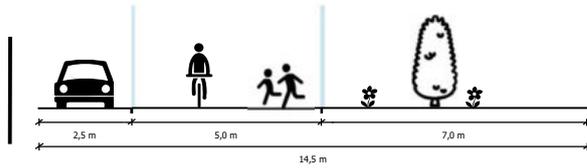
Detailbetrachtung Nord-Süd-Route (I)

Abschnitt 6

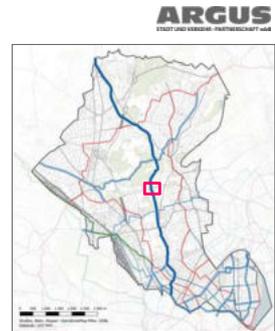


Detailbetrachtung Nord-Süd-Route (I)
Deelwisch | Kollau bis Baarkamp (6.1)

Bestand



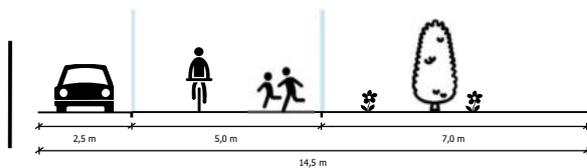
- Randnutzung: Wohnen
- Straßencharakteristik: Anliegerstraße, verkehrsberuhigter Bereich
- **Radverkehrsführung: Mischverkehr**
- Busverkehr: nein



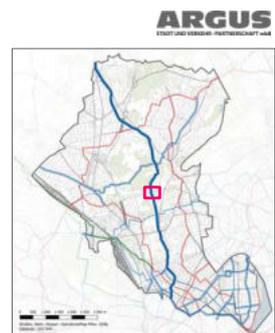
55

Detailbetrachtung Nord-Süd-Route (I)
Deelwisch | Kollau bis Baarkamp (6.1)

Konzeptidee



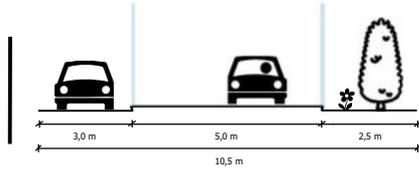
- Kein Umbau notwendig
 - Beibehaltung der Straßenraumgestaltung
 - **verkehrsberuhigter Bereich** (Aufhebung prüfen)
- Gute Radverkehrsqualität ist bereits gegeben (Einschränkung durch theoretisch vorgegebene Schrittgeschwindigkeit)



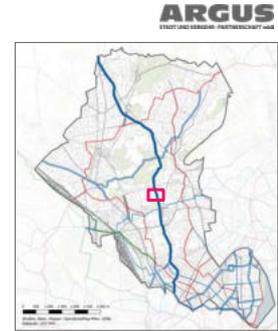
56

Detailbetrachtung Nord-Süd-Route (I)
Deelwisch | Baarkamp bis Gazellenkamp (6.2)

Bestand



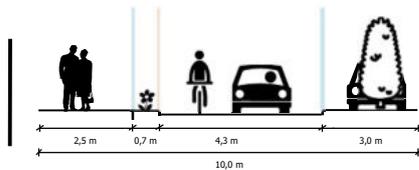
- Randnutzung: Wohnen
- Straßencharakteristik: Anliegerstraße, verkehrsberuhigt (Tempo 30), teils ohne Gehwege/Bord, Entwässerung über offene Entwässerungsgräben
- **Radverkehrsführung: Mischverkehr**
- Busverkehr: nein



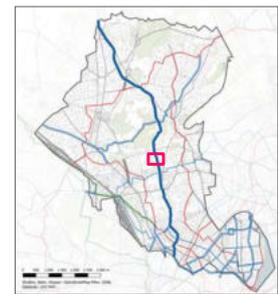
57

Detailbetrachtung Nord-Süd-Route (I)
Deelwisch | Baarkamp bis Gazellenkamp (6.2)

Konzeptidee



- Neubau der Straße, inkl. Neuorganisation des Parkens und Befestigung der Seitenräume (Neubau der Straßenentwässerung erforderlich)
 - Anordnung: **Fahrradstraße**
 - Ausweitung und deutlichere Aufteilung der Gehwege und Grünflächen
 - Anordnung und deutliche (bauliche) Ausweisung von Parkständen mit integrierter „Dooring-Zone“ (0,75 m Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn)
- Gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen

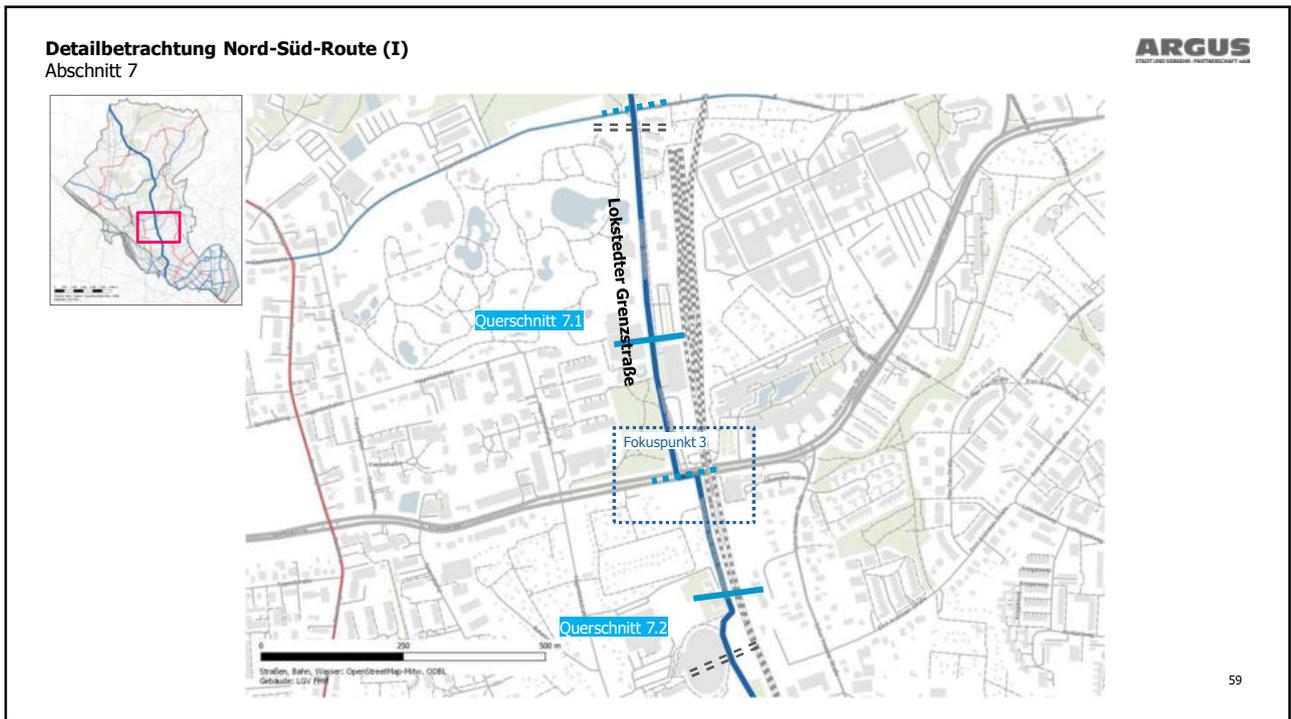


Kerkstraat, Nijmegen, NL

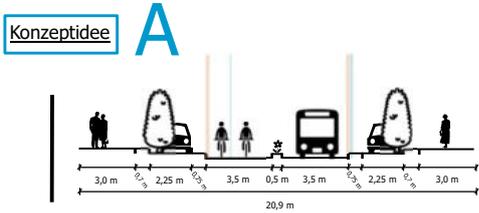


Quelle: RHDHV

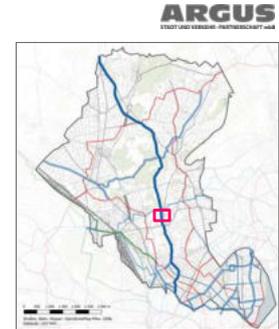
58



Detailbetrachtung Nord-Süd-Route (I)
Lokstedter Grenzstraße | Gazellenkamp bis Koppelstraße (7.1)



- Komplett-Umbau Lokstedter Grenzstraße mit verkehrsberuhigenden Maßnahmen
 - Umorganisation Parken
 - Anordnung: **Fahrradstraße** mit Kfz-Freigabe
 - Parkstände mit (baulich integrierter) „Dooring-Zone“ (0,75 m)
 - Reduzierung von rund 17 Stellplätzen
 - von 34 Parkständen in Schrägaufstellung zu 17 in Längsaufstellung
- Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen erhöht, jedoch für sehr unsichere Radfahrende potenziell problematisch

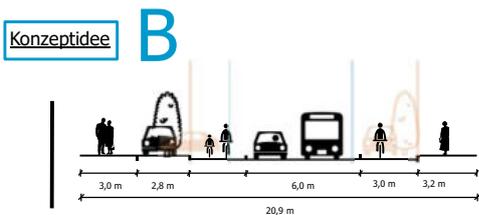


Laauwikstraat, Nijmegen, NL

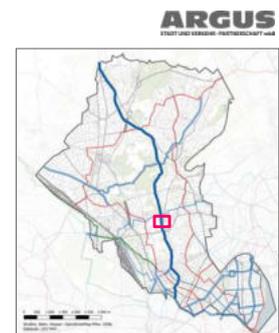


Quelle: RHDV

Detailbetrachtung Nord-Süd-Route (I)
Lokstedter Grenzstraße | Gazellenkamp bis Koppelstraße (7.1)



- Umbau des kompletten Straßenraumes, inkl. Neuorganisation des Parkens
 - **Einrichtung von Radfahrstreifen**, ggf. mit westseitiger Protektion
 - Parkstände mit (baulich integrierter) „Dooring-Zone“ (0,75 m)
 - Reduzierung von rund 77 Stellplätzen
 - von 34 Parkständen in Schrägaufstellung zu rund 17 in Längsaufstellung
 - vollständiger Rückbau der Parkstände und Fällung der Bäume auf Westseite (rund 60 Parkstände, 24 Bäume)
- Gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen, durch breite Fahrspuren für eine gute Überholbarkeit und ausreichenden Abstand zum Kfz-Verkehr, potentiell problematisch für unsichere Radfahrende durch ein- und ausparkenden Kfz-Verkehr und fehlende bauliche Trennung zum fließenden Kfz-Verkehr (Ostseite)



Langenfelder Damm, Eimsbüttel

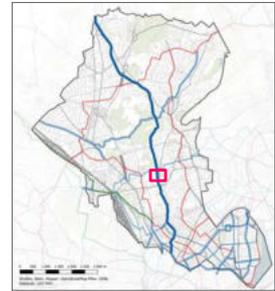


Detailbetrachtung Nord-Süd-Route (I)

Lokstedter Grenzstraße | Gazellenkamp bis Koppelstraße (7.1)

Empfehlung

- Mit der Variante **A** wird eine gute Radverkehrsqualität durch Entschleunigung des Kfz-Verkehrs und eine deutliche Aufmerksamkeitssteigerung und Bevorrechtigung des Radverkehrs, bei verhältnismäßig geringen Eingriffen, erreicht und ist damit **zu empfehlen**
- Variante **B** beinhaltet räumlich getrennte Radverkehrsanlagen, ist jedoch mit einem sehr hohen Umbauaufwand sowie Eingriff in den ruhenden Verkehr und Baumbestand verbunden



Langenfelder Damm, Eimsbüttel



Detailbetrachtung Nord-Süd-Route (I)

Fokuspunkt 3

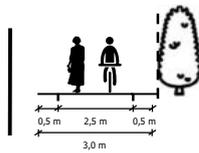


- Verbesserung der Querungsbeziehung
- Perspektivisch:
 - Umgestaltung des Knotenpunktes Koppelstraße – Lokstedter Grenzstraße
 - **Eigene (vom Kfz getrennte) Grünphase** für den Rad- und Fußverkehr (Nord-Süd, oder komplett)
 - Ausreichend Aufstellflächen für den Radverkehr
- Vorbehalte:
 - Kapazitätsprüfung

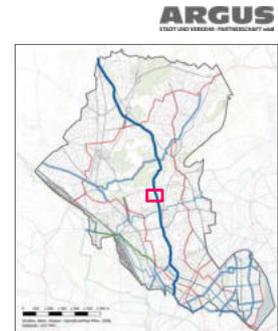
Detailbetrachtung Nord-Süd-Route (I)

Eimsbütteler Stadtpark | Koppelstraße bis Lenzweg (7.2)

Bestand



- Randnutzung: U-Bahn-Trassen, Sport und Kleingärten
- Wegecharakteristik: schmaler Parkweg mit wassergebundener Decke
- **Radverkehrsführung: selbständiger Geh- und Radweg**
- Busverkehr: nein

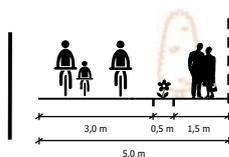


65

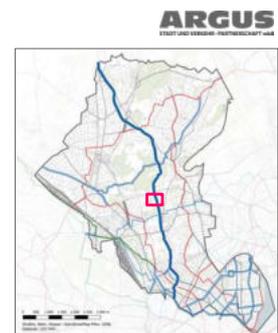
Detailbetrachtung Nord-Süd-Route (I)

Eimsbütteler Stadtpark | Koppelstraße bis Lenzweg (7.2)

Konzeptidee



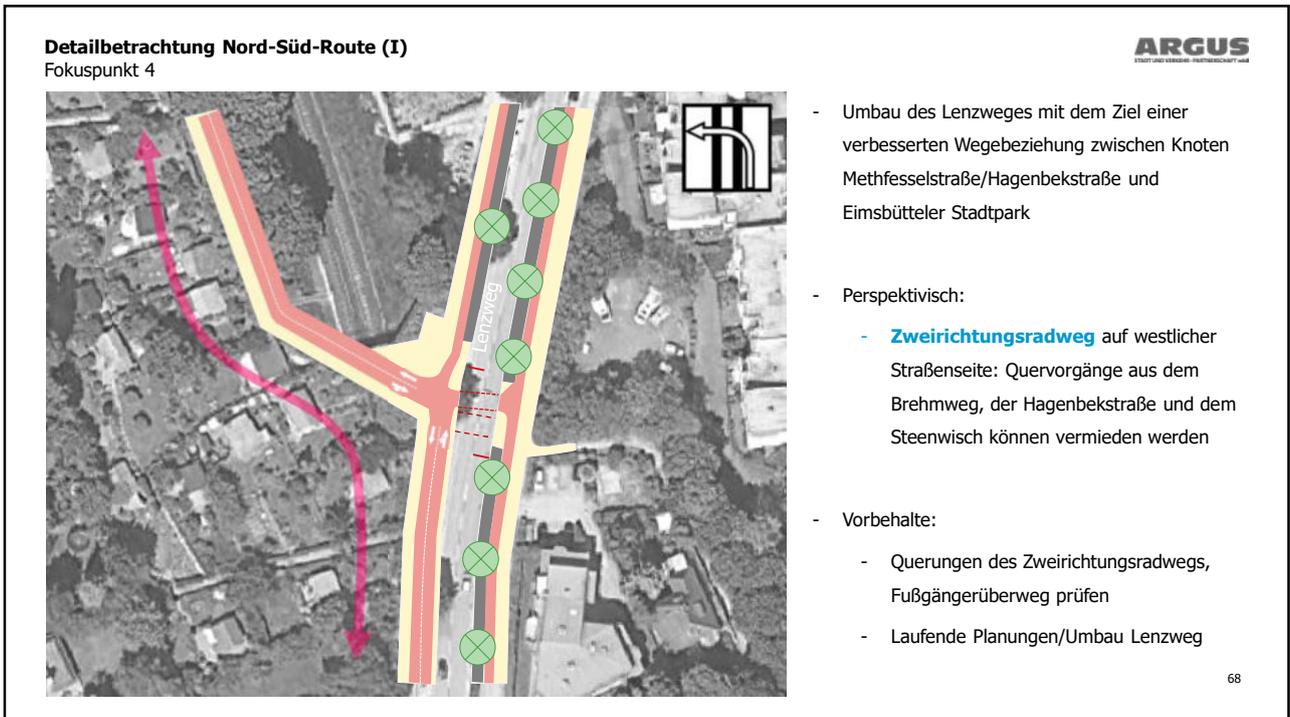
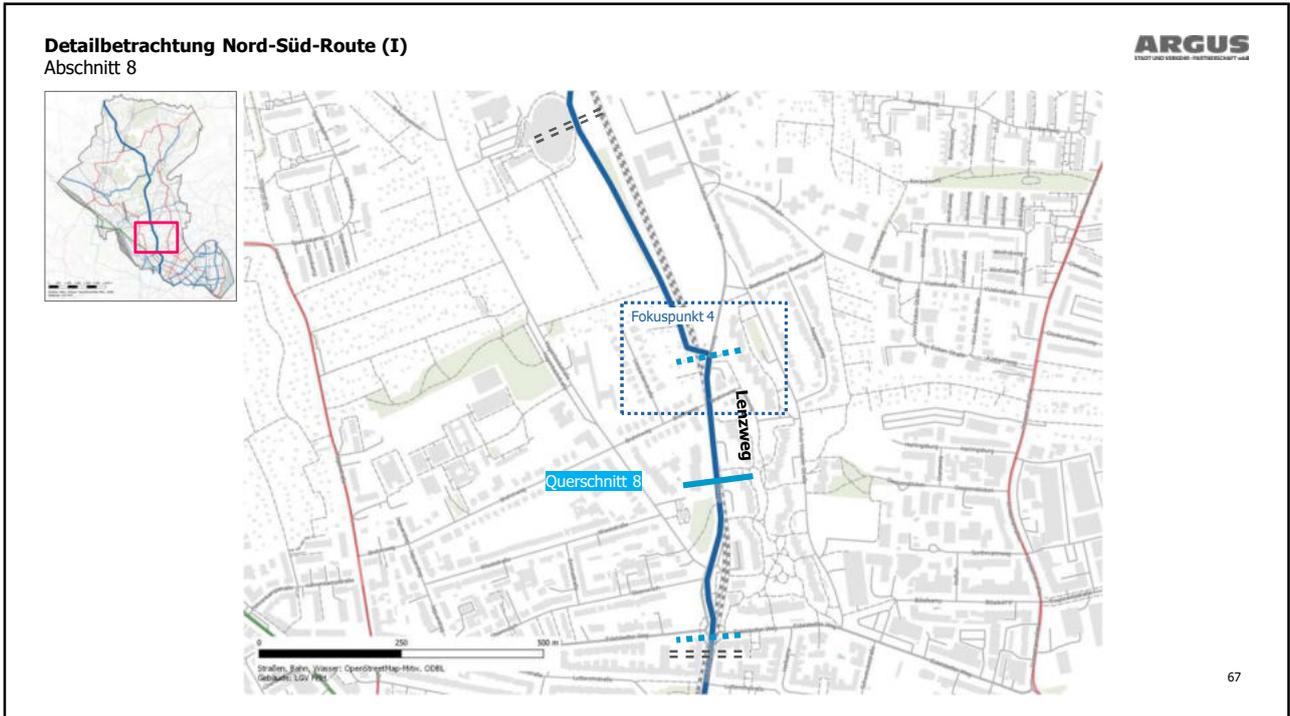
- Ausbau, Trennung und Asphaltierung der **selbständigen Geh- und Radwege** (ca. 5 m Breite)
 - Verbreiterung entlang der U-Bahn-Station notwendig
 - Eingriff in den Baumbestand und ggf. Flächen der Kleingärten, Sportverein etc.
 - Einschränkungen an Engstellen möglich
- Gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen



Amsterdam, NL



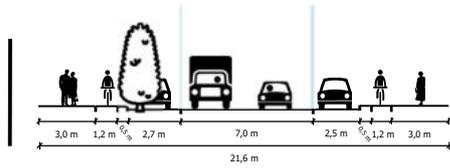
66



Detailbetrachtung Nord-Süd-Route (I)

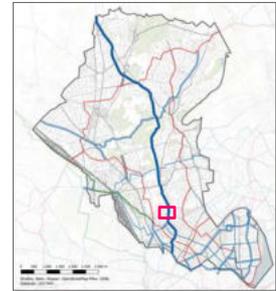
Lenzweg | Eimsbütteler Stadtpark bis Eidelstedter Weg (8)

Bestand



- Randnutzung: Wohnen
- Straßencharakteristik: Verbindungsstraße, Tempo 50; abschnittsweise Nebenfahrbahn
- **Radverkehrsführung: Hochbordradweg**
- Busverkehr: nein

ARGUS
STADT UND VERKEHR PLANBEREICHUNG GMBH

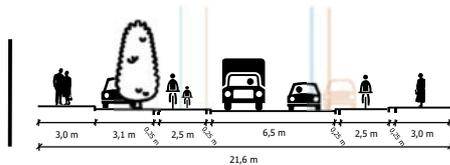


69

Detailbetrachtung Nord-Süd-Route (I)

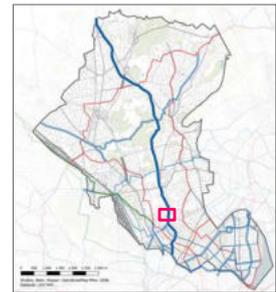
Lenzweg | Eimsbütteler Stadtpark bis Eidelstedter Weg (8)

Konzeptidee **A**



- Umbau und Neuverteilung des Straßenraumes
 - Verlegung des Radwegs zwischen Fahrbahn und ruhendem Verkehr (einseitig)
 - **„Kopenhagener Radwege“** mit **abgeflachter** Bordsteinkante
 - Verbreiterung der Gehwege
 - Parkstände (2,1 m) mit (baulich) integrierter „Dooring-Zone“
 - Reduzierung von rund 37 Parkständen
- Gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen
→ Kombinierte Vorteile aus Radstreifen und (Kopenhagener) Radweg

ARGUS
STADT UND VERKEHR PLANBEREICHUNG GMBH



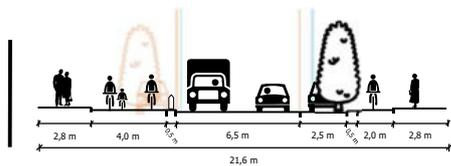
Verspronckweg, Haarlem, NL



70

Detailbetrachtung Nord-Süd-Route (I)
 Lenzweg | Eimsbütteler Stadtpark bis Eidelstedter Weg (8)

Konzeptidee B



- Umbau und Neuverteilung des Straßenraumes
 - **Zweirichtungsrادweg** auf westlicher Seite, ggf. inklusive baulicher Protektion zur Trennung von der Fahrbahn, vom Eimsbütteler Stadtpark bis zum Kreisverkehr Eidelstedter Weg
 - Ergänzender Einrichtungsrادweg auf Ostseite
 - Eingriff in den Baumbestand (9), mögliche Neupflanzung auf der Ostseite
 - Reduzierung von rund 34 Parkständen
- Gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen



Ouddiemerlaan, Diemen, NL

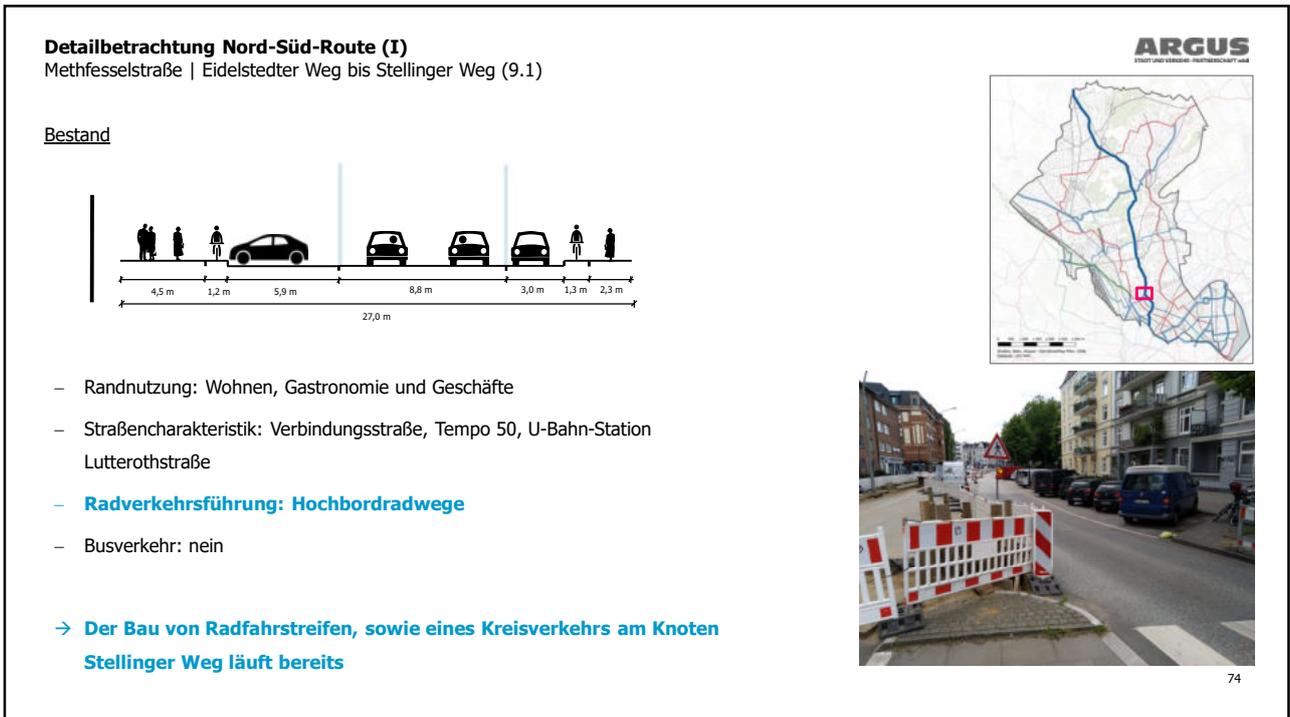
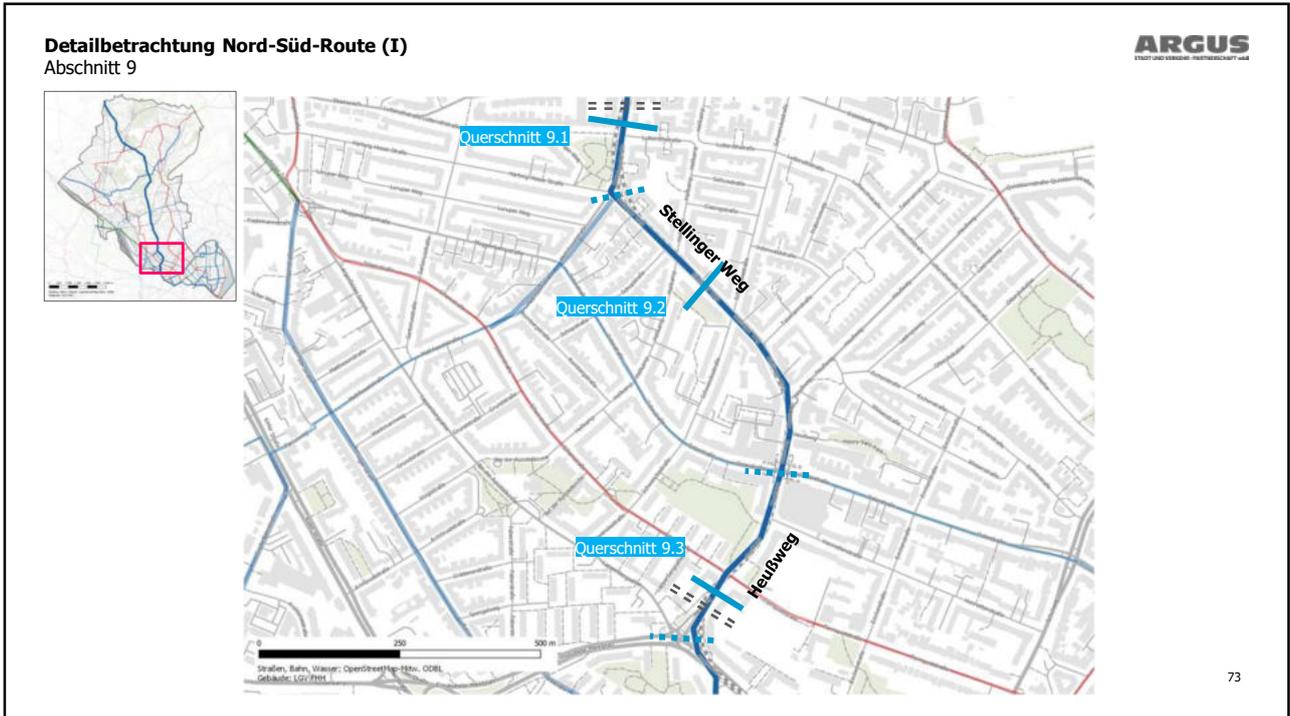


Detailbetrachtung Nord-Süd-Route (I)
 Lenzweg | Eimsbütteler Stadtpark bis Eidelstedter Weg (8)

Empfehlung

- Variante **A** ist aus Radverkehrsperspektive zu empfehlen und lässt sich einfacher in den Straßenraum einfügen

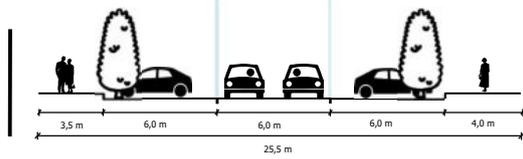




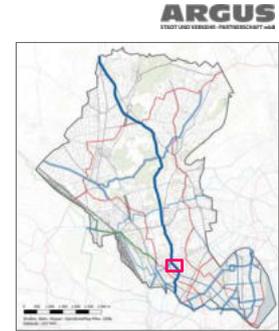
Detailbetrachtung Nord-Süd-Route (I)

Stellinger Weg | Methfesselstraße bis Heußweg (9.2)

Bestand



- Randnutzung: Wohnen, Gastronomie und Geschäfte
- Straßencharakteristik: Anliegerstraße, verkehrsberuhigt (Tempo 30)
- **Radverkehrsführung: Mischverkehr**
- Busverkehr: nein

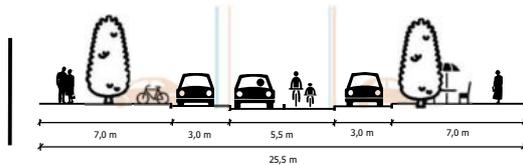


75

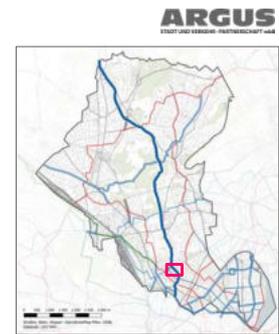
Detailbetrachtung Nord-Süd-Route (I)

Stellinger Weg | Methfesselstraße bis Heußweg (9.2)

Konzeptidee



- Komplett-Umbau mit verkehrsberuhigenden Maßnahmen und Umorganisation des Parkens
 - (Visuelle) Verengung der Fahrbahn, baulicher Mittelstreifen
 - Anordnung: **Fahrradstraße**
- Parkstände (2,1 m) mit (baulich integrierter) „Dooring-Zone“
- Reduzierung von rund 60 Stellplätzen (132 zu 72)
 - von 9 Parkständen in Schrägaufstellung zu 4 in Längsaufstellung
 - von 92 Parkständen in Queraufstellung zu 37 in Längsaufstellung
 - 31 in Längsaufstellung
- Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen erhöht; aber potenzielle Konflikte mit Parksuchverkehre und Parkvorgängen
- Erheblicher Zugewinn an Aufenthaltsqualität möglich



Weesperzijde, Amsterdam, NL

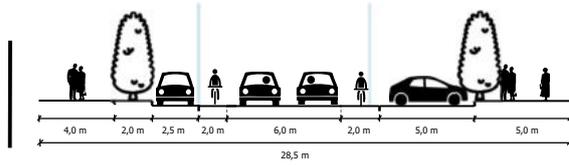


76

Detailbetrachtung Nord-Süd-Route (I)

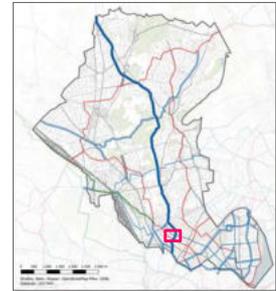
Heußweg | Osterstraße bis Eimsbütteler Marktplatz (9.3)

Bestand



- Randnutzung: Wohnen
- Straßencharakteristik: Anlieger- und Verbindungsstraße, Tempo 50
- **Radverkehrsführung: Schutzstreifen**
- Busverkehr: nein

ARGUS
STADT UND VERKEHR PLANBEREICHUNG GMBH



77

Detailbetrachtung Nord-Süd-Route (I)

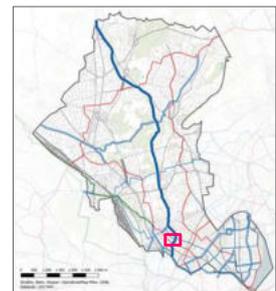
Heußweg | Osterstraße bis Eimsbütteler Marktplatz (9.3)

Empfehlung

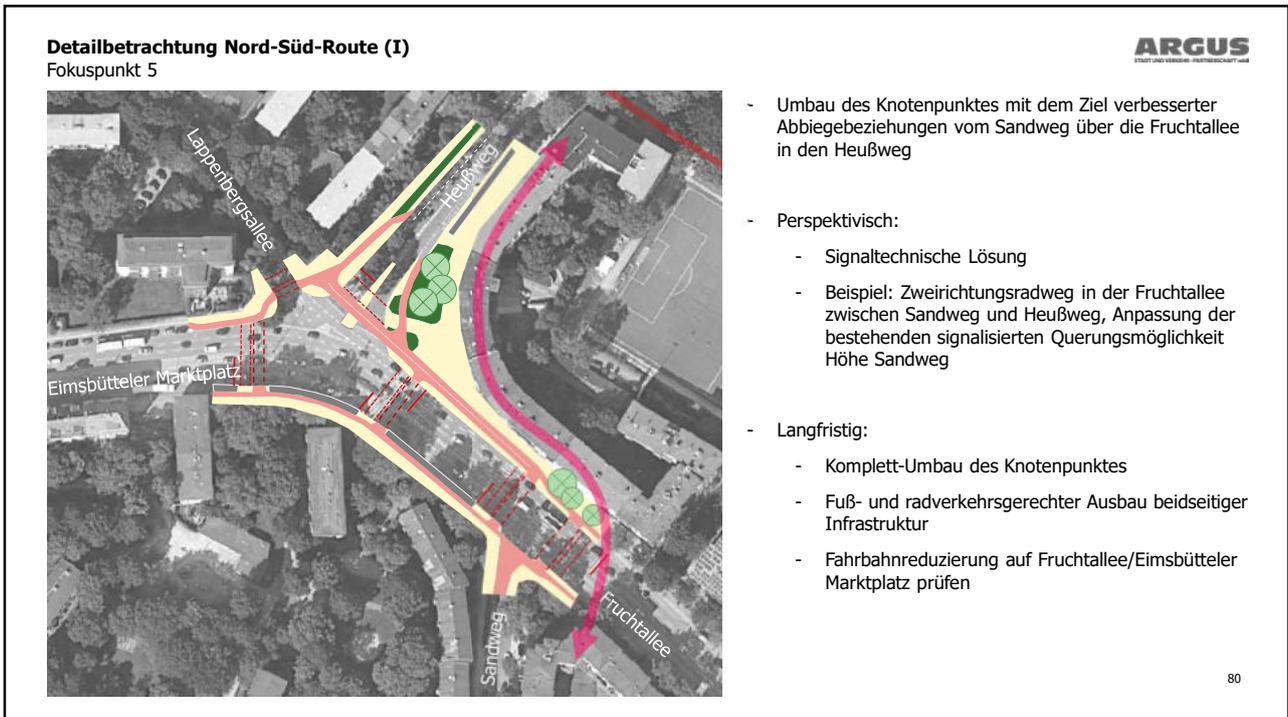
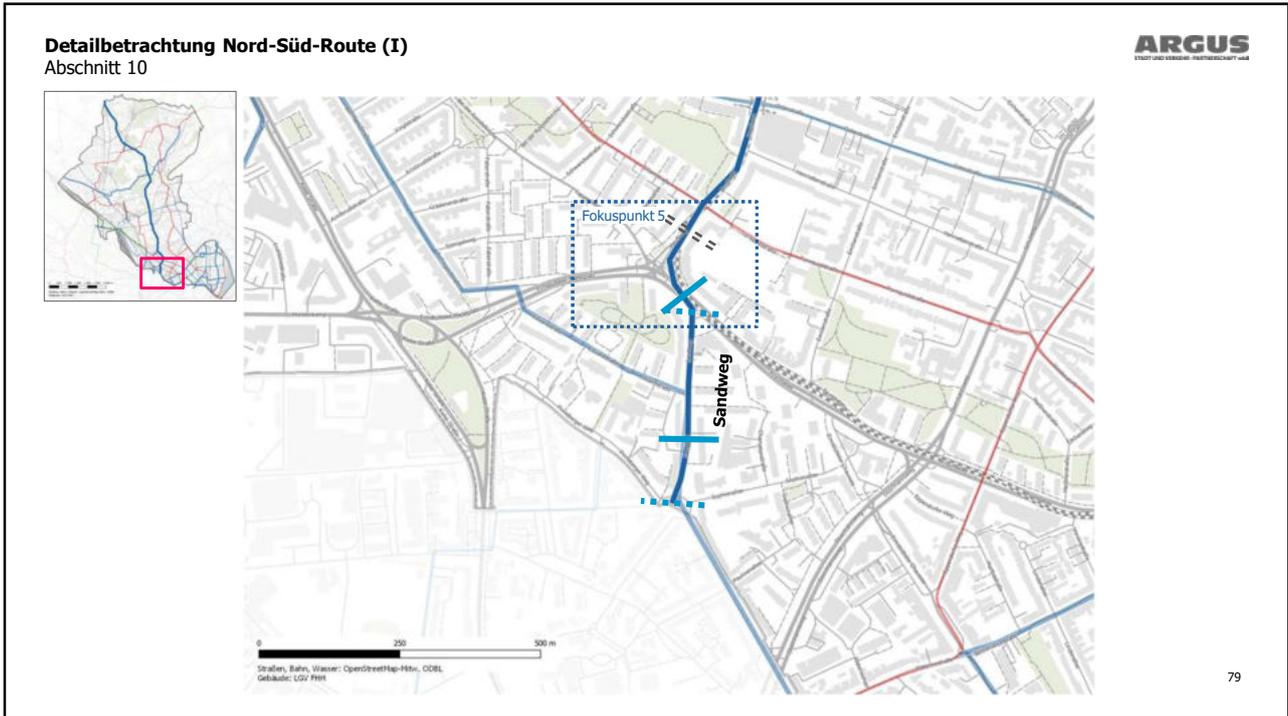
- **Beibehaltung** der bestehenden Lösung



ARGUS
STADT UND VERKEHR PLANBEREICHUNG GMBH



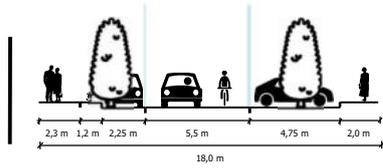
78



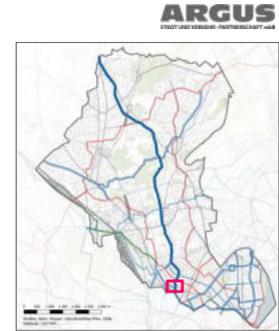
Detailbetrachtung Nord-Süd-Route (I)

Sandweg | Eimsbütteler Marktplatz bis Glücksburger Platz (10)

Bestand



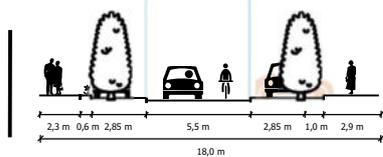
- Randnutzung: Wohnen
- Straßencharakteristik: Anliegerstraße, verkehrsberuhigt (Tempo 30), teils Kopfsteinpflaster (nördlicher Bereich)
- **Radverkehrsführung: Mischverkehr**
- Busverkehr: nein



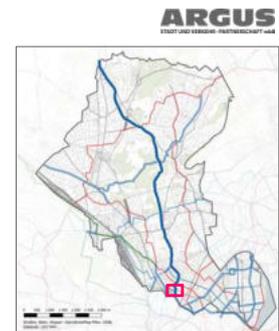
Detailbetrachtung Nord-Süd-Route (I)

Sandweg | Eimsbütteler Marktplatz bis Glücksburger Platz (10)

Konzeptidee



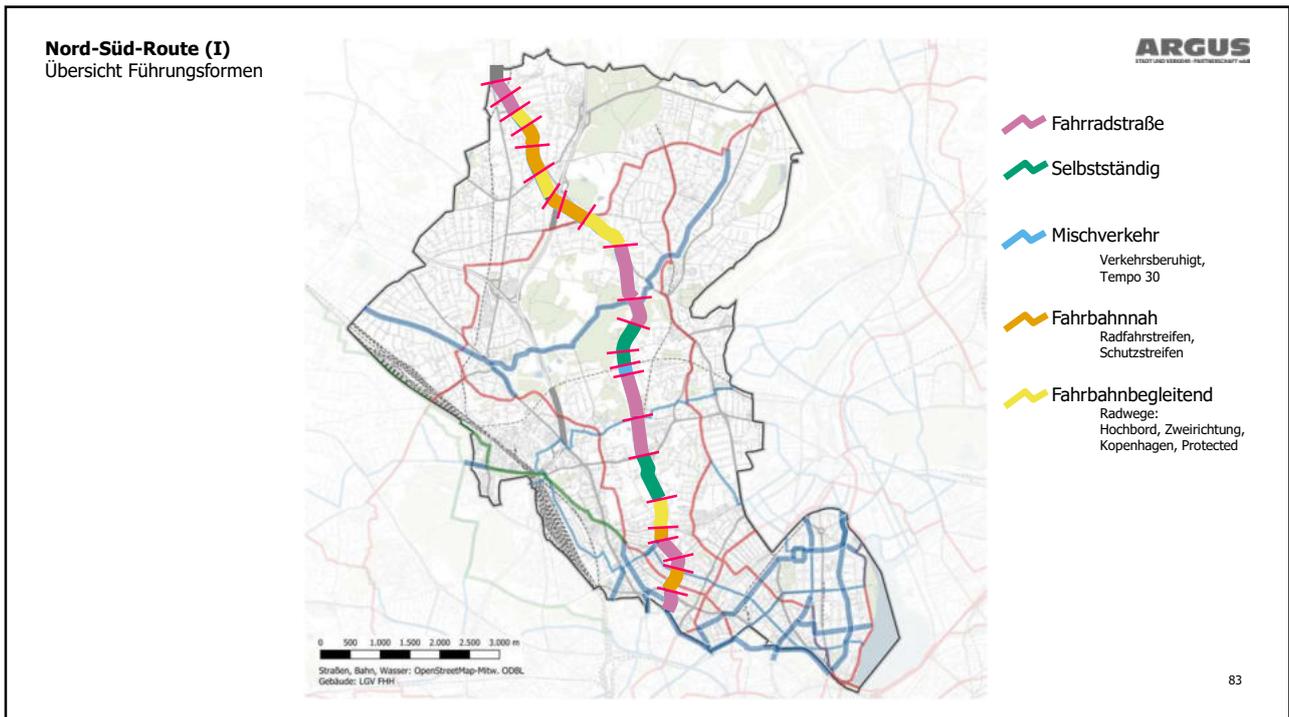
- Kleinteiliger Umbau mit verkehrsberuhigenden Maßnahmen
 - (Visuelle) Verengung der Fahrbahn
 - Vollständige Asphaltierung
 - Anordnung: **Fahrradstraße**
 - Parkstände (2,1 m) mit (baulich integrierter) „Dooring-Zone“
 - Reduzierung von rund 32 Stellplätzen
 - von 64 Parkständen in Schrägaufstellung zu 32 in Längsaufstellung
- Gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen



Schependomlaan, Nijmegen, NL



Quelle: RHDHV



Reflexion der Führungskontinuität

ARGUS
STADT UND VERKEHR PARTNERSCHAFT GMBH

- Die Kontinuität der Radverkehrsführung auf der Nord-Süd-Route ist den räumlichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen geschuldet eingeschränkt.
- Die längsten Abschnitte sollen als Fahrradstraße gestaltet und angeordnet werden.
- Um für eine klare Verständlichkeit des Routenverlaufs zu sorgen, sind sorgfältig gestaltete Übergangsbereiche zwischen verschiedenen Abschnitten bzw. Führungsformen wichtig.
- Darüber hinaus ist der Einsatz gleichartiger Gestaltungselemente empfehlenswert, die z.B. bei Fahrradstraßen angewendet werden.
- Eine Änderung der abschnittswisen Empfehlungen zum Zwecke längerer Abschnitte mit gleicher Radverkehrsführung wird grundsätzlich nicht als zielführend oder erforderlich betrachtet.

84

