

Bezirksroutenkonzept für den Radverkehr Eimsbüttel 2023

Anhang IV

Steckbriefe der detaillierten Routenaußenarbeitung

IV Isebek-Route

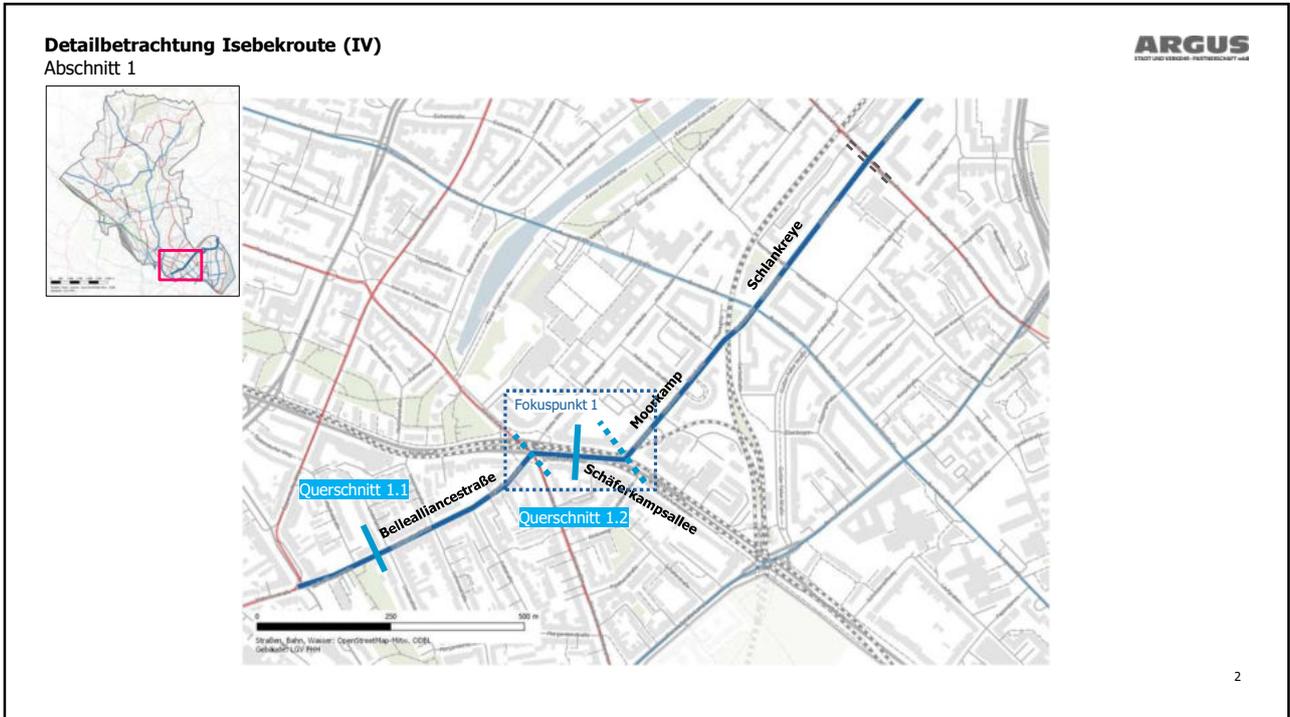
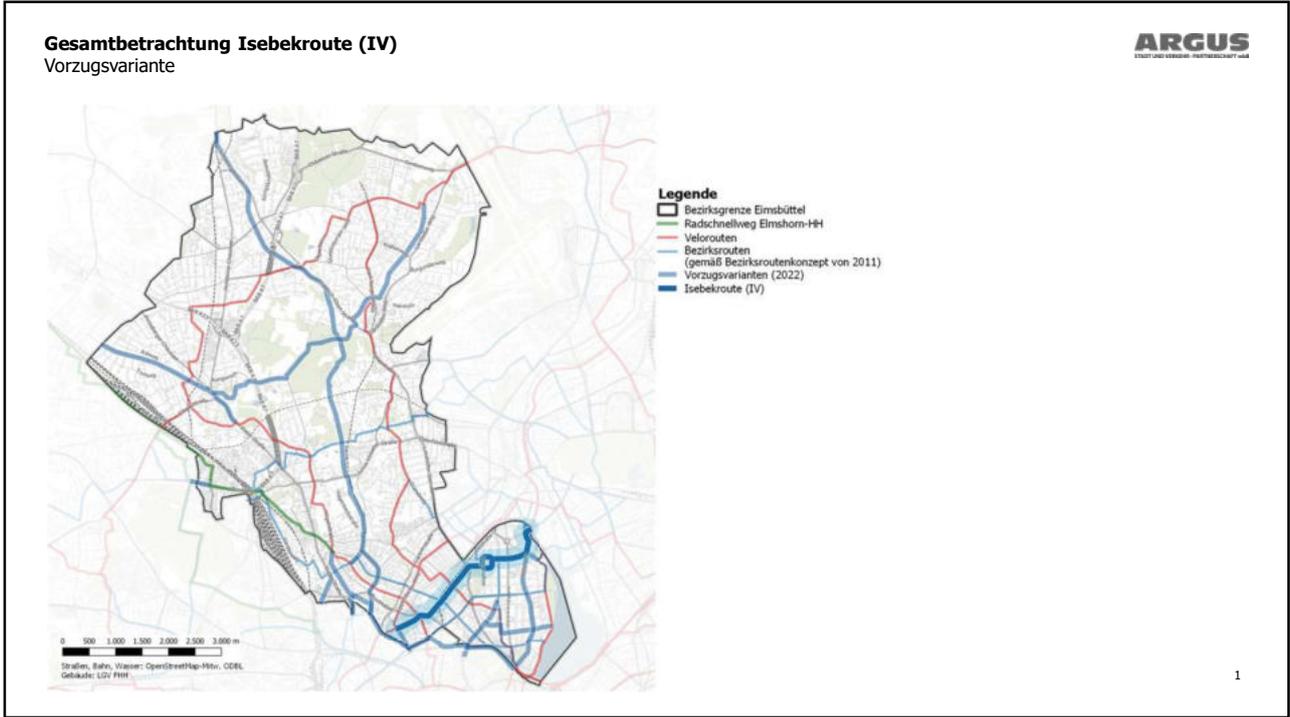
Auftraggeber: Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Eimsbüttel
Fachamt Management des öffentlichen Raumes
Grindelberg 62 - 66
20144 Hamburg

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

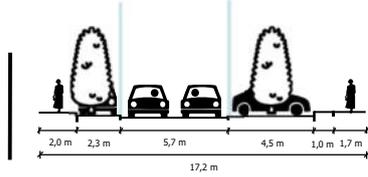


Detailbetrachtung Isebekroute (IV)

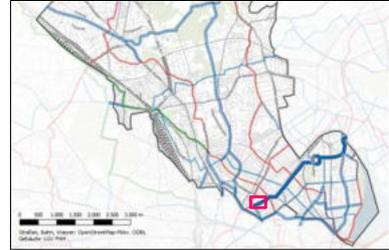
Bellealliancestraße | Waterloostraße bis Schäferkampsallee (1.1)



Bestand



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

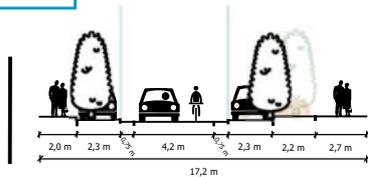


Detailbetrachtung Isebekroute (IV)

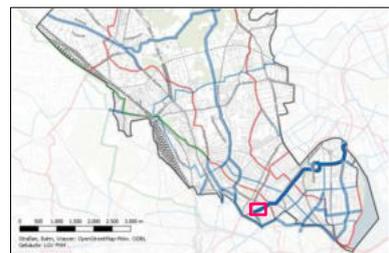
Bellealliancestraße | Waterloostraße bis Schäferkampsallee (1.1)



Konzeptidee



- Kleinteilige bauliche und visuelle Umgestaltung durch Markierung eines Sicherheitstrennstreifens zum ruhenden Verkehr
 - Anordnung: **Fahrradstraße** (mit Kfz-Freigabe)
 - Neuorganisation des ruhenden Verkehrs
 - Umwandlung von rund 60 Senkrechtparkständen zu etwa 30 Längsparkständen
 - Wegfall des Fahrbahnparkens (rund 10 Parkende)
 - Ausweitung der Gehwege oder Entsiegelung und Begrünung
- Gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen durch Neuorganisation des Parkens und besserer Erkennbarkeit des Radverkehrs auf der Fahrbahn

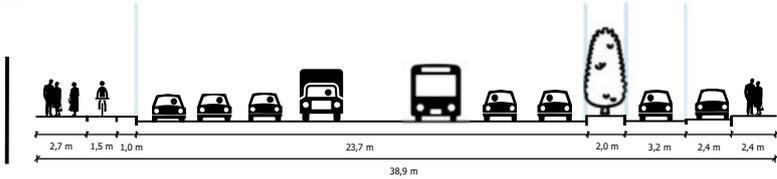
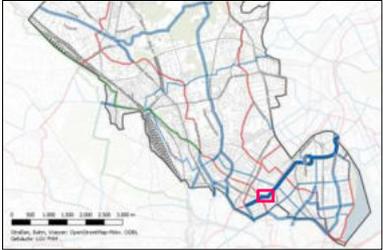


Zeitblomstraße, Ulm
Quelle: DfU, Bergische Universität Wuppertal

Detailbetrachtung Isebekroute (IV)
Schäferkampsallee | Bellealliancestraße bis Moorkamp (1.2)

ARGUS
STADT UND VERKEHR PLANBÜRO GMBH

Bestand

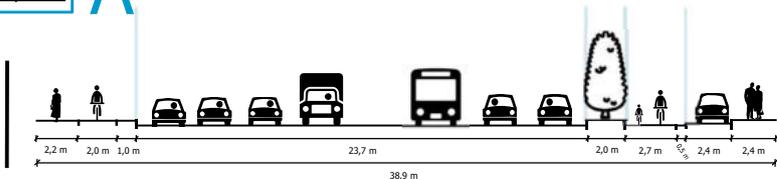
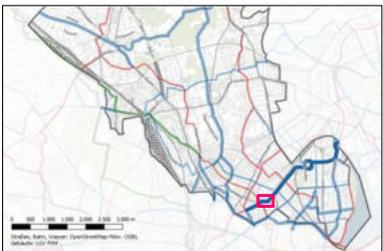

- Randnutzung: Gastronomie, Einzelhandel, Wohnen
- Straßencharakteristik: Hauptverkehrsstraße (Tempo 50)
- **Radverkehrsführung: Hochbordradweg und Mischverkehr in Einbahnstraße**
- Busverkehr: ja (Nachtbus inkl. Haltestelle; geringes Konfliktpotential)

5

Detailbetrachtung Isebekroute (IV)
Schäferkampsallee | Bellealliancestraße bis Moorkamp (1.2)

ARGUS
STADT UND VERKEHR PLANBÜRO GMBH

Konzeptidee **A**


- Kleinteilige bauliche und visuelle Umgestaltung
- Anordnung: **Fahrradstraße** im Einrichtungsverkehr (mit Kfz-Freigabe) auf der südlichen Nebenfahrbahn und **Verbreiterung** des bestehenden **Hochbordradwegs** auf 2,00 m (zu Lasten des Gehwegs) auf der nördlichen Seite
 - Notwendigkeit des Grunderwerbs auf nördlicher Seite (vor Hausnummern 44-48), da Bestandsgehweg in Teilen nur 1,50 m breit
- Markierung des Sicherheitstrennstreifens zum ruhenden Verkehr
- Vorbehalt: Aufwändige Querungssituation in Richtung Bellealliancestraße
- Klare Führungsübergänge zur Bellealliancestraße und zum Moorkamp schaffen

→ Ausreichende Radverkehrsqualität durch Bevorrechtigung des Radverkehrs, aber Radverkehrsqualität angesichts von Kfz-Freigabe eingeschränkt; auf nördlicher Hälfte ggf. Konflikte mit dem Fußverkehr

Nijmegen, Niederlande
Quelle: RHDHV

6

Detailbetrachtung Isebekroute (IV)
Schäferkampsallee | Bellealliancestraße bis Moorkamp (1.2)

ARGUS
STADT UND VERKEHR PLANBÜRO GMBH

Konzeptidee B

- Bauliche und visuelle Umgestaltung der Nebenfahrbahn auf der Südseite
- Einrichtung eines **Zweirichtungsradweg** auf der südlichen Seite
- Wegfall von rund 19 Parkständen
- Verbreiterung des südlichen Gehwegs oder Entsiegelung und Begrünung
- Optimierung einer direkten Querungsmöglichkeit für den Radverkehr in den Moorkamp und Anpassung der Führung und ggf. Signalisierung im Knotenpunkt in Richtung Bellealliancestraße

→ Gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen durch baulich getrennte Radverkehrsanlagen und eine erleichterte Querungssituation

Ouddiemerlaan, Diemen, NL

7

Detailbetrachtung Isebekroute (IV)
Schäferkampsallee | Bellealliancestraße bis Moorkamp (1.2)

ARGUS
STADT UND VERKEHR PLANBÜRO GMBH

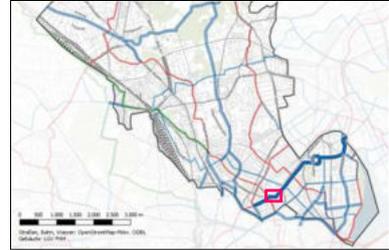
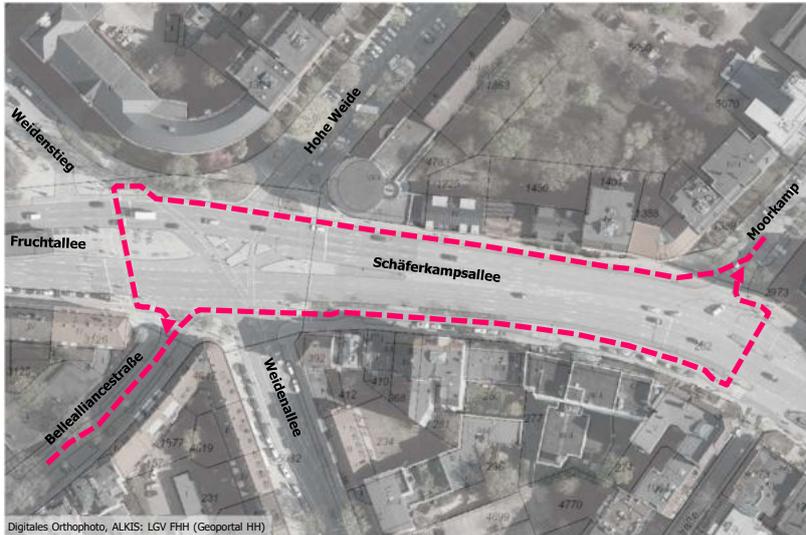
Empfehlung

- Variante **A**: Geringer Umbauaufwand und Bevorrechtigung des Radverkehrs auf südlicher Seite; Jedoch wird die Radverkehrsqualität durch die eher umständliche Querungssituation und angesichts der zur Verfügung stehenden Breiten nicht wesentlich gesteigert. Außerdem wäre zum Teil Grunderwerb erforderlich.
- Variante **B**: Die bestehende Nebenfahrbahn wird für eine eigenständige Radverkehrsanlage mit ausreichender Breite und die Verkehrsabläufe vereinfacht, jedoch entfallen Parkstände und die Knotenpunkte müssten mit entsprechender Signalisierung und Radverkehrsführung angepasst werden.
- **Variante B ist zu empfehlen**, da eine deutlich höhere Radverkehrsqualität geschaffen wird.

Ouddiemerlaan, Diemen, NL

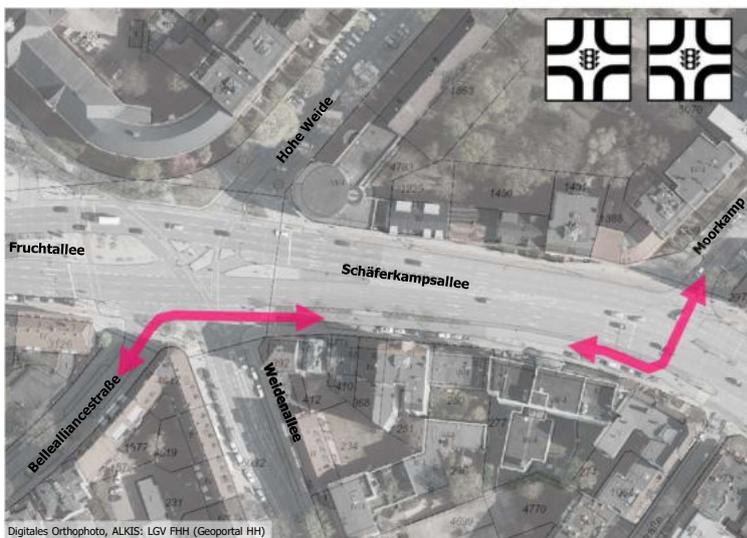
8

Detailbetrachtung Isebekroute (IV)
 Fokuspunkt 1 | Schäferkampsallee | Bestand



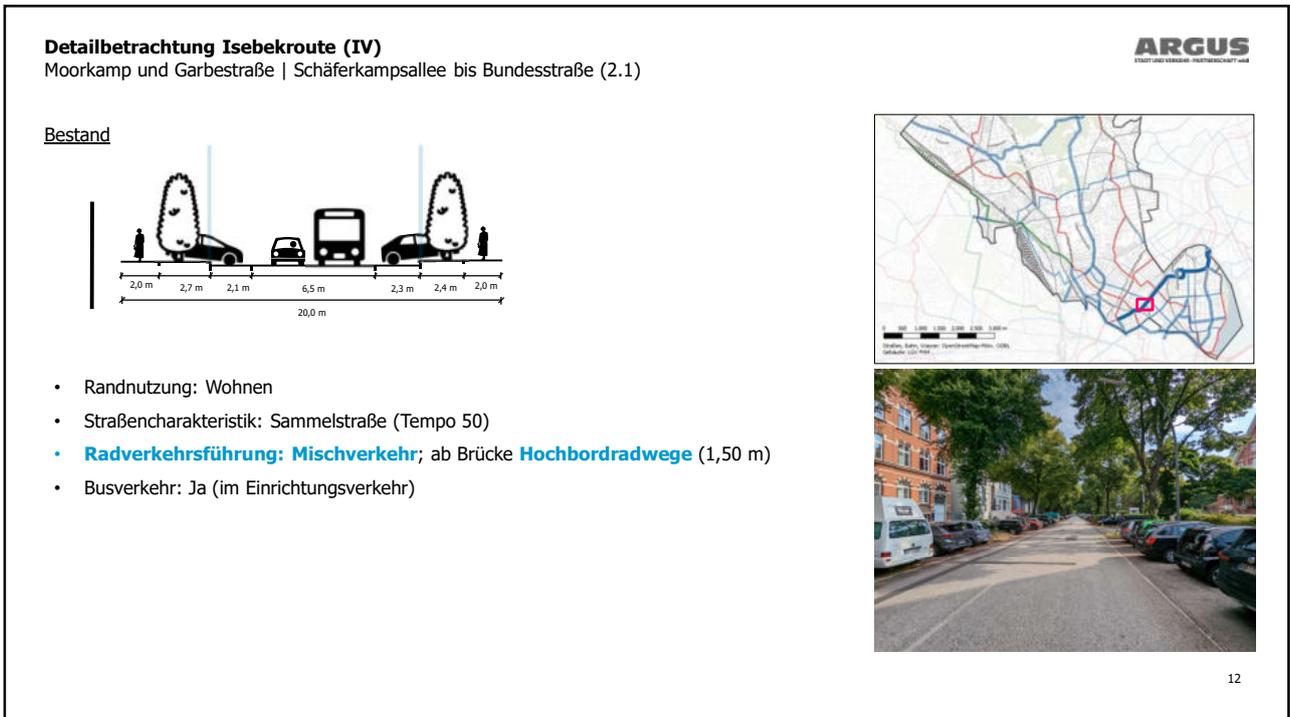
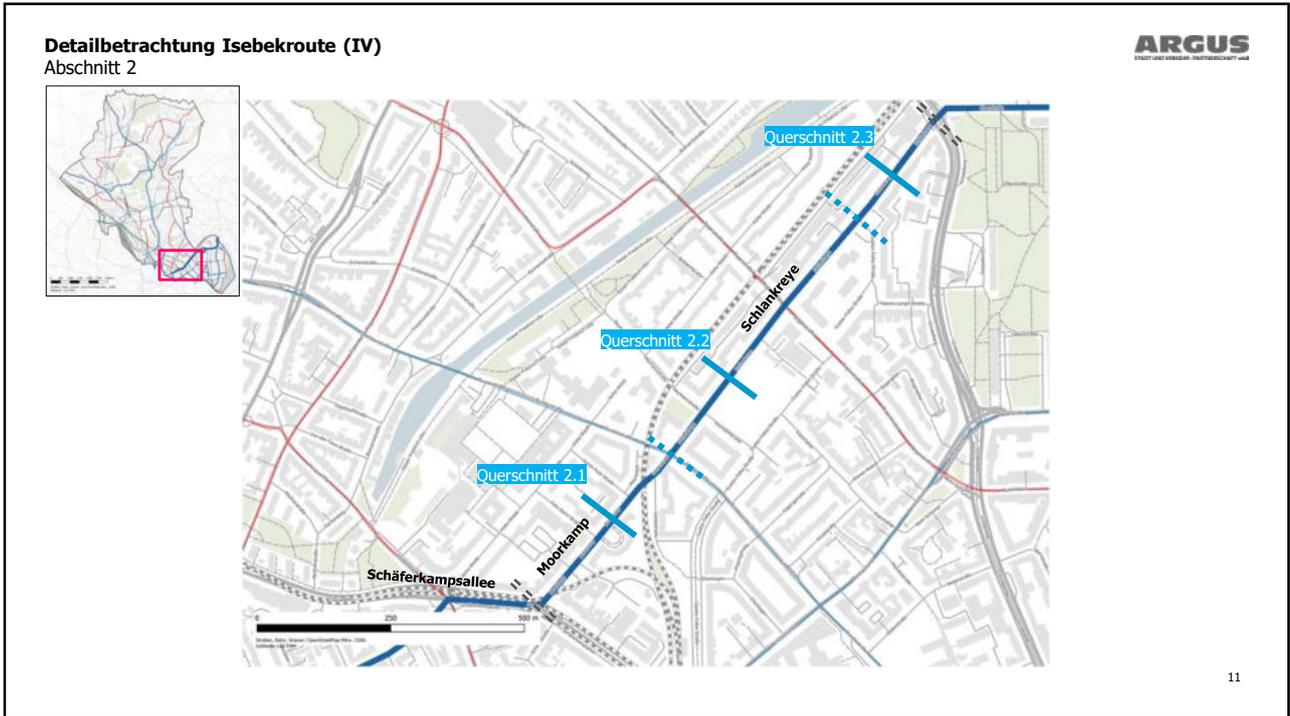
Digitales Orthophoto, ALKIS: LGV FHH (Geoportal HH)

Detailbetrachtung Isebekroute (IV)
 Fokuspunkt 1 | Schäferkampsallee | Konzeptidee



Digitales Orthophoto, ALKIS: LGV FHH (Geoportal HH)

- Verbesserung der Querungs- bzw. Abbiegebeziehungen auf der Schäferkampsallee zwischen der Bellealliancestraße und Moorkamp in allen relevanten Richtungen im Zuge der Bezirksroute
- Perspektivisch:
 - Umbau der Knotenpunkte mit direkteren Querungsmöglichkeiten und koordinierter Signalisierung des Radverkehrs in dieser Beziehung
 - Umgestaltung der Nebenfahrbahn in der Schäferkampsallee zu einem Zweirichtungsradweg
 - auch umlaufende Zweirichtungsradwege um Knotenpunkte wären denkbar
 - Ausreichend dimensionierte Aufstellflächen für den Radverkehr
- Vorbehalte:
 - Wegfall von Parkständen auf der Nebenfahrbahn
 - Anpassung der Knotenpunktssignalisierung

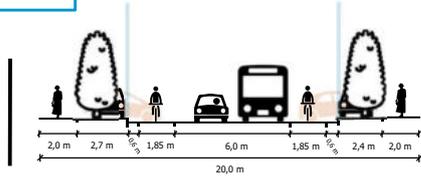


Detailbetrachtung Isebekroute (IV)

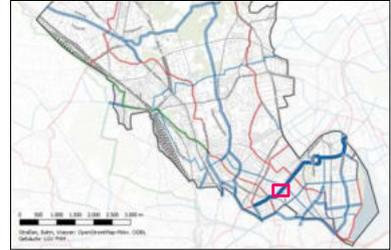
Moorkamp und Garbestraße | Schäferkampsallee bis Bundesstraße (2.1)



Konzeptidee



- Einrichtung von **Radfahrstreifen** im Mindestmaß (ReStra) mit markierten Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr
 - Teils Versetzung der Bordlinien erforderlich; breitere Fahrstreifen sind zu Lasten des Grünstreifens, der Parkstände und der Bäume möglich
 - Neuorganisation des ruhenden Verkehrs
 - Umwandlung von rund 110 Senkrechtparkständen zu etwa 55 Längsparkständen
 - Am Knotenpunkt Bundesstraße: Umgestaltung der Garbestraße mit aufgeweitetem Radaufstellstreifen analog zu Schlankreye
- zufriedenstellende Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen durch Schaffung einer getrennten Radverkehrsführung; Einschränkungen hinsichtlich Überholvorgängen und Sicherheitsgefühl



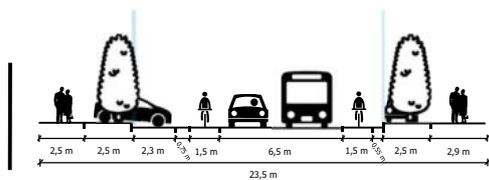
Heilwigstraße/Frauenthal, Eimsbüttel

Detailbetrachtung Isebekroute (IV)

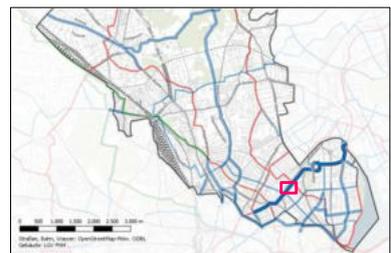
Schlankreye | Bundesstraße bis Gustav-Falke-Straße (2.2)



Bestand



- Randnutzung: Wohnen, Bildung, Sport
- Straßencharakteristik: Sammelstraße (zeitlich beschränkt Tempo 30)
- **Radverkehrsführung: Radfahrstreifen;** teils **Hochbordradwege**
- Busverkehr: Ja (inkl. Haltestellen)



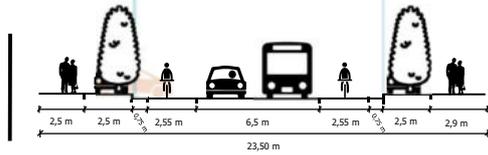
Detailbetrachtung Isebekroute (IV)

Schlankreye | Bundesstraße bis Gustav-Falke-Straße (2.2)

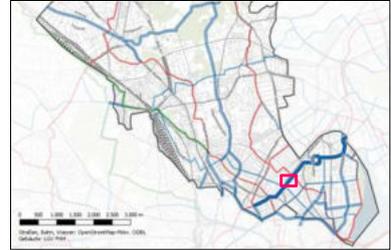


Konzeptidee

A



- Verbreiterung der bestehenden **Radfahrstreifen** mit markierten Sicherheitstrennstreifen
 - Weitere baulich-visuelle Anpassungen sind denkbar (z.B. gepflasterter Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn und zum ruhenden Verkehr)
 - Teils Versetzung der Bordlinie erforderlich
 - Neuorganisation des ruhenden Verkehrs
 - Umwandlung von rund 50 Senkrechtparkständen zu etwa 25 Längsparkständen
- Gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen durch Schaffung einer breiten Radverkehrsanlage mit Überholmöglichkeiten und Verbesserung des Sicherheitsgefühls.



Heilwigstraße/Frauenthal, Eimsbüttel

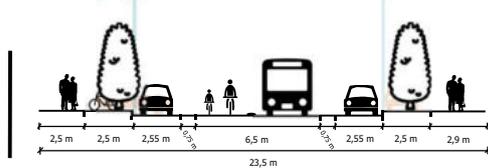
Detailbetrachtung Isebekroute (IV)

Schlankreye | Bundesstraße bis Gustav-Falke-Straße (2.2)

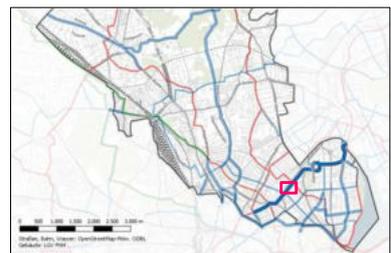


Konzeptidee

B1



- bauliche und visuelle Umgestaltung
 - Anordnung: **Fahrradstraße** (mit Kfz-Freigabe)
 - Mögliche zusätzliche Maßnahmen: gepflasterter Mittelstreifen, Visuelle Verengungen
 - Neuorganisation des ruhenden Verkehrs
 - Umwandlung von rund 50 Senkrechtparkständen zu etwa 25 Längsparkständen
 - Einrichtung beidseitiger Parkstreifen
 - Schaffung von Fahrradparkmöglichkeiten oder Begrünung der Seitenbereiche
 - Vorbehalt: Verkehrsbelastung prüfen
- Gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen durch Neuorganisation des Parkens und bessere Erkennbarkeit des Radverkehrs auf der Fahrbahn; Jedoch ggf. eingeschränkt durch Kfz-Verkehrsstärke und Busverkehr



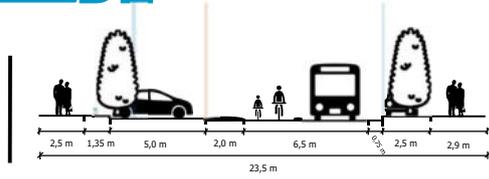
Zeitblomstraße, Ulm
Quelle: DfV, Bergische Universität Wuppertal

Detailbetrachtung Isebekroute (IV)

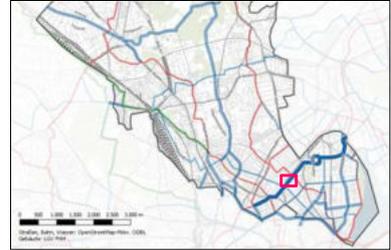
Schlankreye | Bundesstraße bis Gustav-Falke-Straße (2.2)



Konzeptidee **B2**



- Bauliche und visuelle Umgestaltung mit Verengung der Fahrbahn
 - Anordnung: **Fahrradstraße** (mit Kfz-Freigabe)
 - Mögliche zusätzliche Maßnahmen: gepflasterter Mittelstreifen, Visuelle Verengungen
 - Erhalt der Senkrechtparkstände mit Einrichtung eines ausreichend dimensionierten Rangierstreifens (z.B. als Pflasterung)
 - Schaffung von Fahrradparkmöglichkeiten oder Begrünung des Seitenbereichs
 - Vorbehalt: Verkehrsbelastung prüfen
- Gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen durch bessere Erkennbarkeit des Radverkehrs auf der Fahrbahn und bessere Sichtbeziehungen zum ruhenden Verkehr; Jedoch ggf. eingeschränkt durch Kfz-Verkehrsstärke und Busverkehr



Rotterdam, NL
Quelle: DfV, Bergische Universität Wuppertal

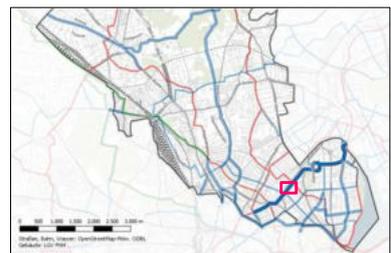
Detailbetrachtung Isebekroute (IV)

Schlankreye | Bundesstraße bis Gustav-Falke-Straße (2.2)



Empfehlung

- Variante **A**: Die Erhöhung der Radverkehrsqualität durch die Verbreiterung der Radfahrstreifen und der Sicherheitstrennstreifen schafft mehr Sicherheitsgefühl für unsichere Radfahrende und bessere Überholmöglichkeiten.
- Variante **B**: Verbesserte Erkennbarkeit des Radverkehrs, Verkehrsberuhigung und Bewegungsflächen für den Fußverkehr oder Begrünung; Durch die Parkstreifen in Variante **B1** und die Senkrechtparkstände in Variante **B2** stehen mehr Parkstände zur Verfügung. Senkrechtparkstände sind in Fahrradstraßen grundsätzlich nicht zu empfehlen und sollten nur mit einem breiten Rangierstreifen umgesetzt werden. Angesichts der sonstigen Verkehrsbelastung ist eine Fahrradstraße ohne eigenen Verkehrsraum für den Radverkehr jedoch weniger empfehlenswert.
- **Variante A zu empfehlen.**



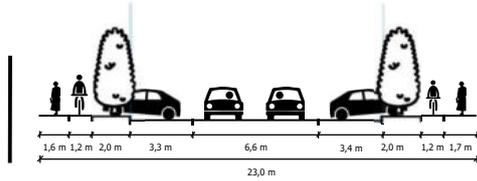
Heilwigstraße/Frauenthal, Eimsbüttel

Detailbetrachtung Isebekroute (IV)

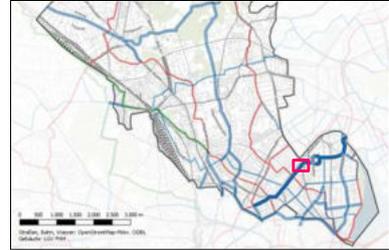
Schlankkreuzung | Gustav-Falke-Straße bis Grindelberg (2.3)



Bestand



- Randnutzung: Wohnen, Bildung
- Straßencharakteristik: Sammelstraße (teilw. zeitlich beschränkt Tempo 50)
- **Radverkehrsführung: Hochbordradwege;** südlicher Teil: **Radfahrstreifen**
- Busverkehr: nein

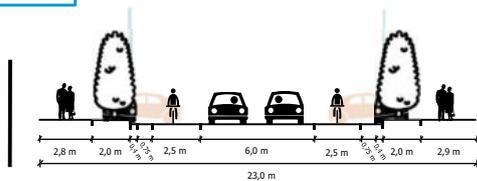


Detailbetrachtung Isebekroute (IV)

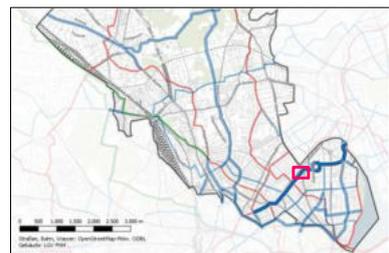
Schlankkreuzung | Gustav-Falke-Straße bis Grindelberg (2.3)



Konzeptidee



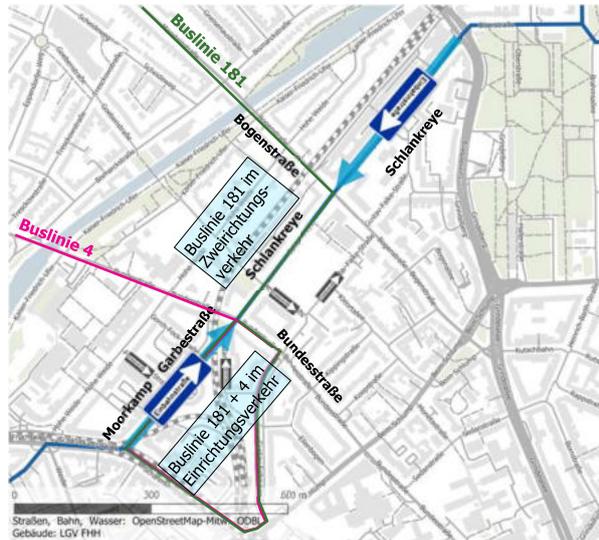
- Einrichtung von **Radfahrstreifen** mit markierten Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr; Verbreiterung der Gehwege und Reduzierung der Fahrbahn
 - Teils Versetzung der Bordlinie erforderlich; Breitere Fahrstreifen sind zu Lasten des Grünstreifens, der Parkstände und ggf. der Bäume möglich
 - Neuorganisation des ruhenden Verkehrs
 - Umwandlung von rund 110 Senkrechtparkständen zu etwa 55 Längsparkständen
 - Wegfall von etwa 12 Längsparkständen im Bereich Knotenpunkt Grindelberg
- Gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen durch Schaffung einer breiten und getrennten Radverkehrsführung. Sollte auch im Hinblick auf das Sicherheitsgefühl unerfahrener oder unsicherer Menschen ausreichen.



Heilwigstraße/Frauenthal, Eimsbüttel

Detailbetrachtung Isebekroute (IV)

Perspektivische Konzeptidee Einbahnstraßen Moorkamp und Schlankreye

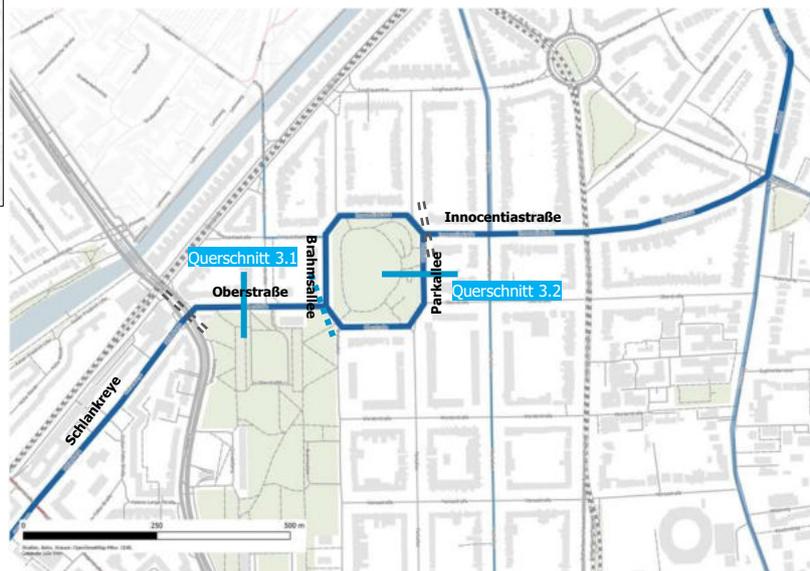
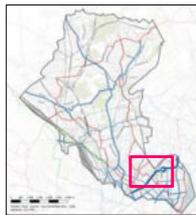


Buslinienverlauf wurde dem Geoportal entnommen (Buslinien-Stand: 21.11.2014)

- Einrichtung von gegenläufigen Einbahnstraßen für den Kfz-Verkehr im Moorkamp und Schlankreye als verkehrsreduzierende Maßnahme und zur Erhöhung der Radverkehrsqualität (insbesondere hinsichtlich einer möglich werdenden Anordnung von Fahrradstraßen)
- Vorteile:
 - Reduktion des Kfz-Verkehrs
 - Erhöhung der Radverkehrsqualität
 - Geringer Umbauaufwand im Straßenquerschnitt
 - Freiräume im Straßenquerschnitt werden geschaffen (z.B. Freiflächen, Begrünung, Möblierung oder Erhalt von Parkständen)
 - Keine Änderung der Buslinien nötig
- Vorbehalte:
 - Verkehrsbelastung und Verdrängungseffekte
 - Anpassung der Knotenpunkte

Detailbetrachtung Isebekroute (IV)

Abschnitt 3

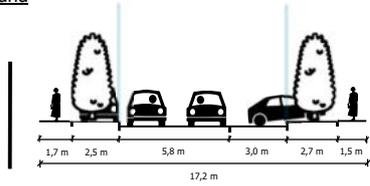


Detailbetrachtung Isebekroute (IV)

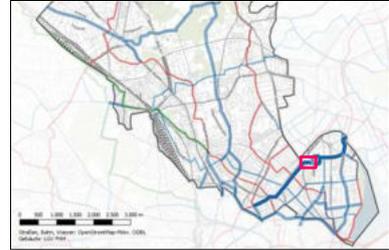
Oberstraße | Grindelberg bis Innocentiapark (3.1)



Bestand



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

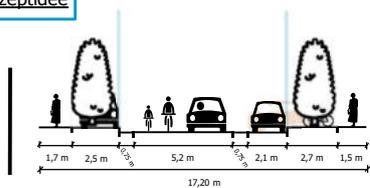


Detailbetrachtung Isebekroute (IV)

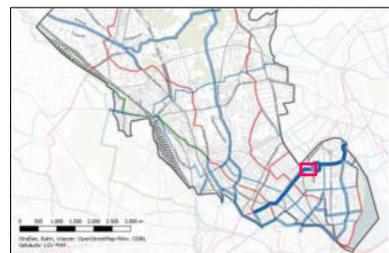
Oberstraße | Grindelberg bis Innocentiapark (3.1)



Konzeptidee



- Kleinteilige bauliche und visuelle Umgestaltung durch Markierung eines Sicherheitstrennstreifens zum ruhenden Verkehr
 - Anordnung: **Fahrradstraße** (mit Kfz-Freigabe)
 - Neuorganisation des ruhenden Verkehrs
 - Umwandlung von rund 30 Senkrechtparkständen zu etwa 15 Längsparkständen
 - Schaffung von Fahrradparkmöglichkeiten oder Begrünung des Seitenbereichs
- Gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen durch Neuorganisation des Parkens und bessere Erkennbarkeit des Radverkehrs auf der Fahrbahn



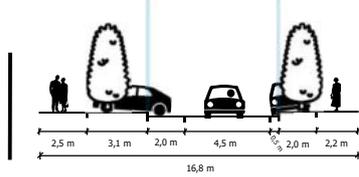
Zeitblomstraße, Ulm
Quelle: DfU, Bergische Universität Wuppertal

Detailbetrachtung Isebekroute (IV)

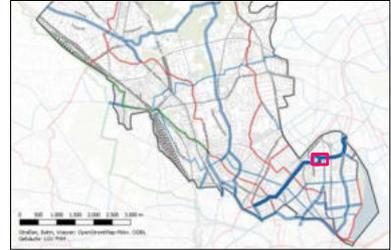
Umrundung des Innocentiaparks | Oberstr., Parkallee, Innocentiastr. und Brahmallee (3.2)



Bestand



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

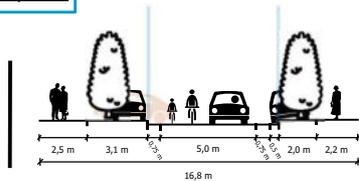


Detailbetrachtung Isebekroute (IV)

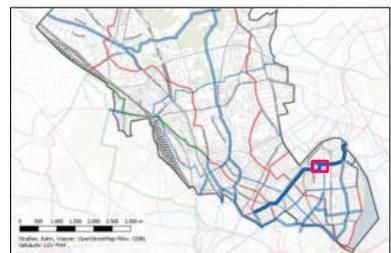
Umrundung des Innocentiaparks | Oberstr., Parkallee, Innocentiastr. und Brahmallee (3.2)



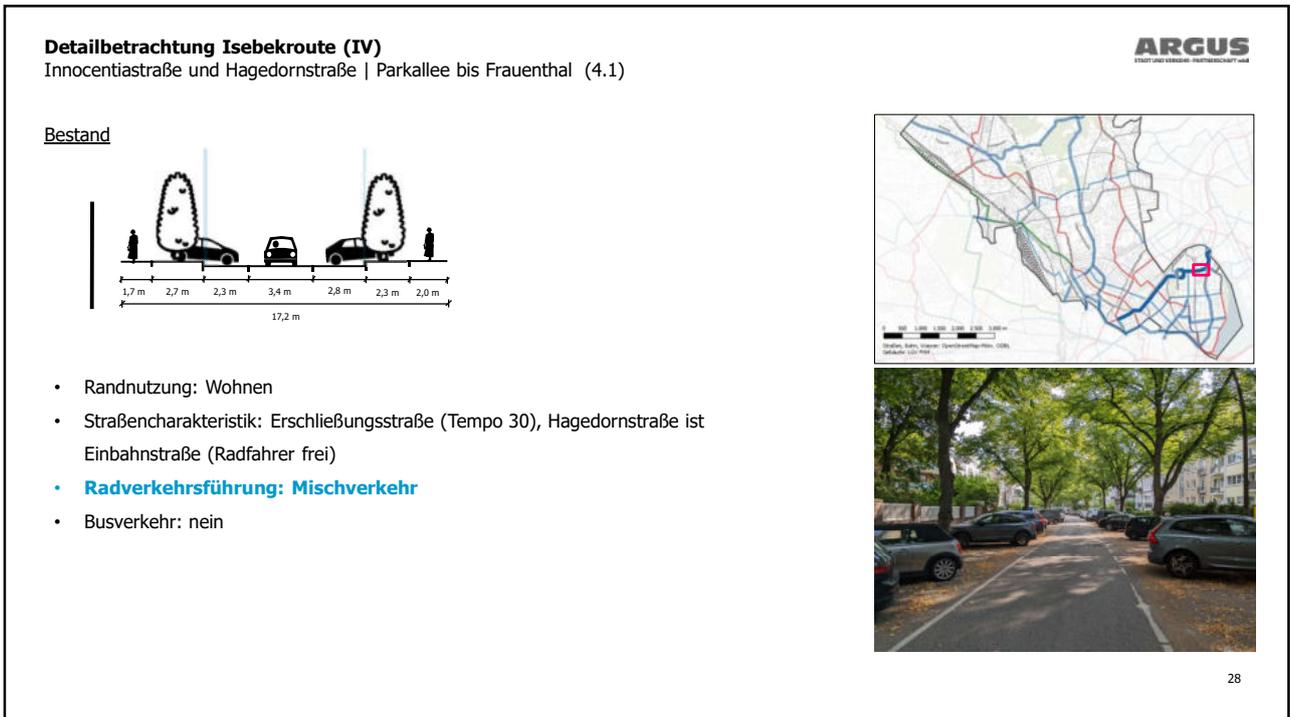
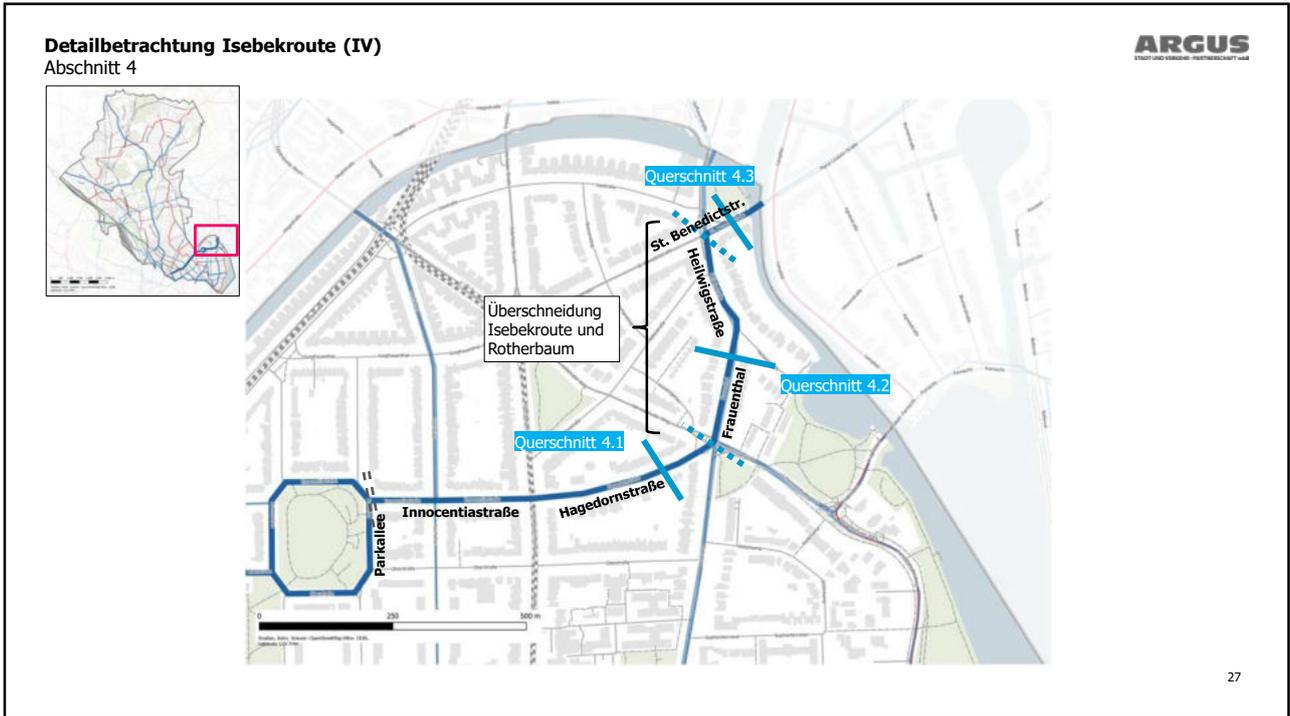
Konzeptidee



- Kleinteilige bauliche und visuelle Umgestaltung durch Markierung eines Sicherheitstrennstreifens zum ruhenden Verkehr
 - Anordnung: **Fahrradstraße** (mit Beibehaltung der Einbahnstraße für Kfz)
 - Neuorganisation des ruhenden Verkehrs
 - Umwandlung von rund 100 Senkrechtparkständen zu etwa 50 Längsparkständen
 - Umgestaltung der Knotenpunkte und geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen für eine bessere Einsehbarkeit
- Gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen durch Neuorganisation des Parkens und bessere Erkennbarkeit des Radverkehrs auf der Fahrbahn



Zeitblomstraße, Ulm
Quelle: DfU, Bergische Universität Wuppertal

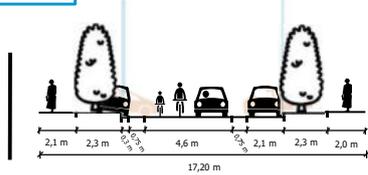


Detailbetrachtung Isebekroute (IV)

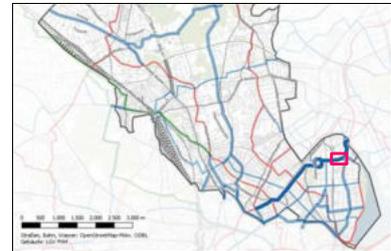
Innocentiastraße und Hagedornstraße | Parkallee bis Frauenthal (4.1)



Konzeptidee

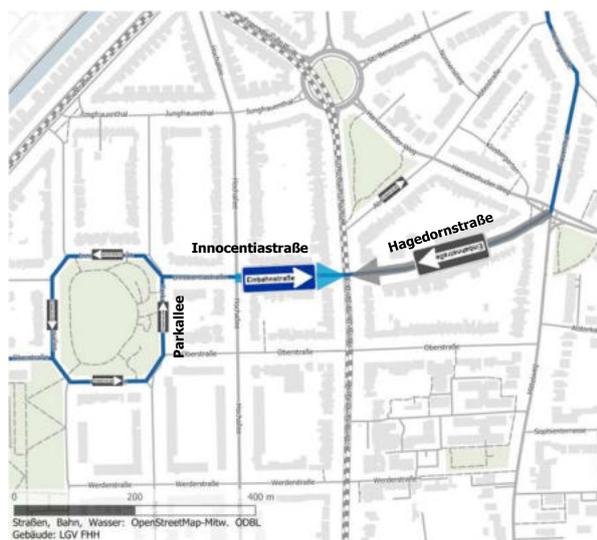


- Kleinteilige bauliche und visuelle Umgestaltung
 - Anordnung: **Fahrradstraße** (mit Beibehaltung der Einbahnstraße für Kfz)
 - Einrichtung einer **gegenläufigen Einbahnstraße** in der Innocentiastr. (Hochallee → Hagedornstr.) als verkehrsreduzierende Maßnahme
 - Verbreiterung des Gehwegs oder Begrünung der Seitenbereiche
 - Neuorganisation des ruhenden Verkehrs
 - Umwandlung von rund 100 Senkrechtparkständen zu etwa 50 Längsparkständen
 - Wegfall des Fahrhahnparkens (etwa 20 Parkende)
 - Innocentiastr. (zwischen Parkallee und Hochallee): Fahrgasse von mind. 5 m Breite empfohlen (Kfz-Begegnung)
- Gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen durch Neuorganisation des Parkens und bessere Erkennbarkeit des Radverkehrs auf der Fahrbahn



Detailbetrachtung Isebekroute (IV)

Konzeptidee Einbahnstraßen | Innocentiastraße und Hagedornstraße | Verkehrsreduktion



- Einrichtung einer Einbahnstraßen für den Kfz-Verkehr in der Innocentiastraße zwischen Hochallee und Rothenbaumchaussee als verkehrsreduzierende Maßnahme und zur Erhöhung der Radverkehrsqualität (insbesondere bei der Anordnung von Fahrradstraßen)
- Vorteile:
 - Reduktion des Kfz-Verkehrs
 - Erhöhung der Radverkehrsqualität
 - Geringer Umbauaufwand im Straßenquerschnitt
 - Freiräume im Straßenquerschnitt werden geschaffen (z.B. Begrünung, Möblierung)
- Vorbehalte:
 - Verkehrsbelastung und Verdrängungseffekte
 - Anpassung der Knotenpunkte

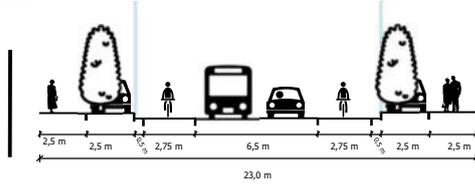
Detailbetrachtung Isebekroute (IV)

Frauenthal und Heilwigstraße | Hagedornstraße bis St. Benedictstraße (4.2)

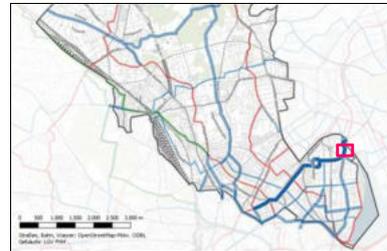


Bestand

Siehe Rotherbaum (V) Querschnitt 1.1



- Randnutzung: Wohnen
- Straßencharakteristik: Sammelstraße (Tempo 50)
- Radverkehrsführung: **beidseitige Radfahrstreifen**
- Überschneidung mit Rotherbaum-Route
- Busverkehr: ja



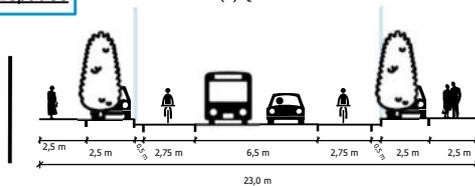
Detailbetrachtung Isebekroute (IV)

Frauenthal und Heilwigstraße | Hagedornstraße bis St. Benedictstraße (4.2)

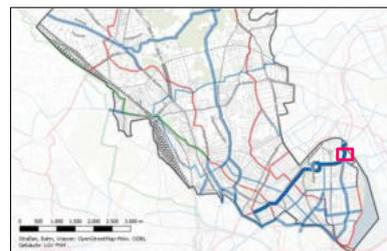


Konzeptidee

Siehe Rotherbaum (V) Querschnitt 1.1



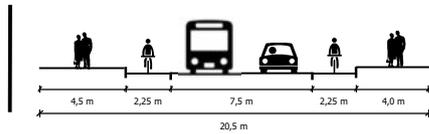
- **Beibehaltung** der aktuellen Bestandsituation
 - Alternativ könnten perspektivisch baulich-visuelle Anpassungen vorgenommen werden
 - Mögliche Maßnahmen: Absetzung von der Fahrgasse durch gepflasterten Sicherheitstrennstreifen
- Sehr gute Radverkehrsqualität für die meisten Verkehrsteilnehmergruppen ist bereits gegeben. Unerfahrenen oder unsicheren Menschen könnte eine deutlichere Protektion ggf. helfen.



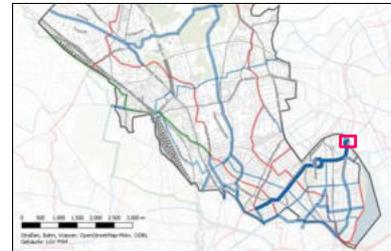
Detailbetrachtung Isebekroute (IV)

St. Benedictstraße | Heilwigstraße bis Streekbrücke (4.3)

Bestand



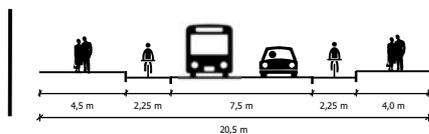
- Randnutzung: Wohnen
- Straßencharakteristik: Verbindungsstraße (Tempo 50)
- **Radverkehrsführung: Radfahrstreifen**
- Busverkehr: Ja (inkl. Haltestelle)



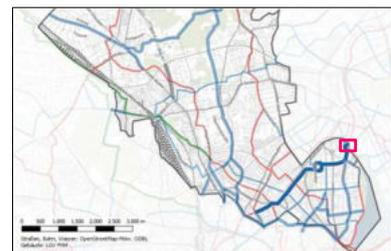
Detailbetrachtung Isebekroute (IV)

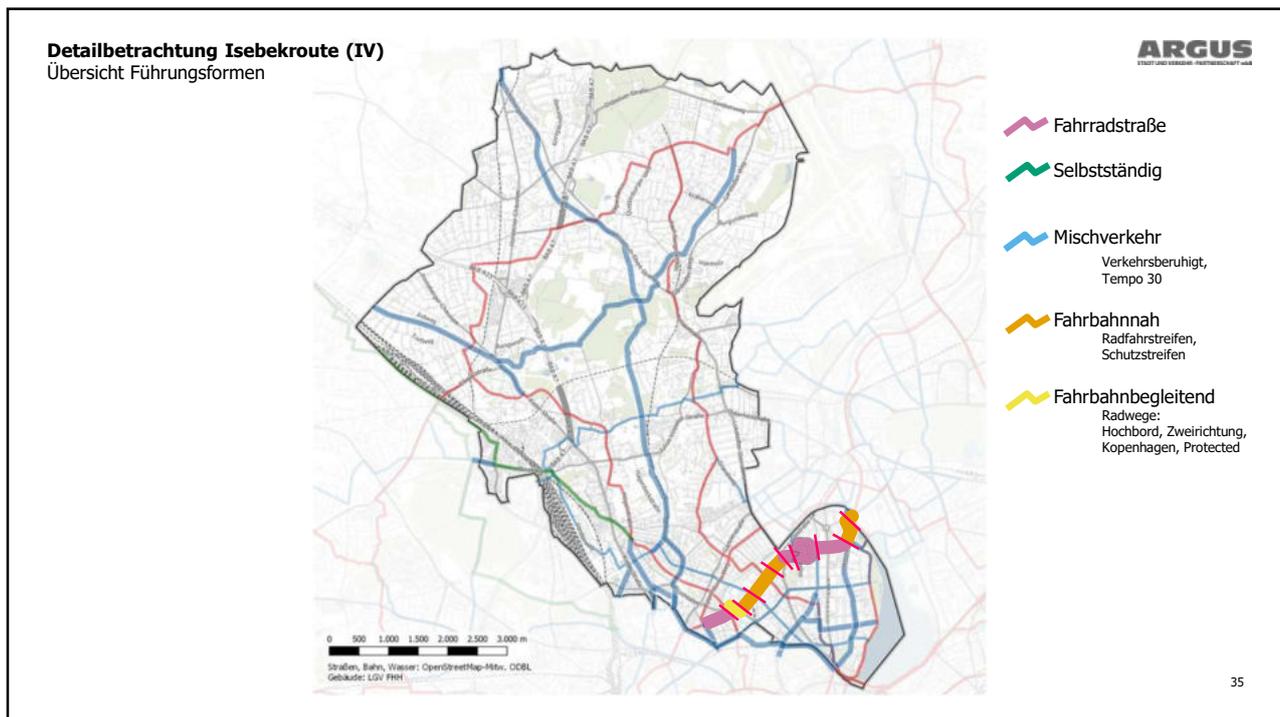
St. Benedictstraße | Heilwigstraße bis Streekbrücke (4.3)

Konzeptidee



- **Beibehaltung** der aktuellen Bestandsituation
 - Alternativ könnten perspektivisch baulich-visuelle Anpassungen vorgenommen werden
 - Mögliche Maßnahmen: Absetzung von der Fahrgasse durch gepflasterten Sicherheitstrennstreifen oder Protected Bike-Lanes
- Sehr gute Radverkehrsqualität für die meisten Verkehrsteilnehmergruppen ist bereits gegeben. Unerfahrenen oder unsicheren Menschen könnte eine deutlichere Protektion ggf. helfen.





Detailbetrachtung Isebekroute (IV)
Reflexion der Führungskontinuität

ARGUS
STADT UND VERKEHR PLANBÜRO

- Die Kontinuität der Radverkehrsführung auf der Isebek-Route ist durch abschnittsweise Übergänge von Fahrradstraßen und Radfahrstreifen gekennzeichnet. Dadurch werden auch Bestände berücksichtigt, die erst kürzlich eingerichtet wurden und bereits eine gute Radverkehrsqualität bieten (z. B. Radfahrstreifen in der Heiligstraße und St. Benedictstraße).
- Aufgrund der räumlichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen wird die Kontinuität der Radverkehrsführung in der Schäferkampsallee mithilfe eines Zweirichtungsradwegs ergänzt.
- Um für eine klare Verständlichkeit des Routenverlaufs zu sorgen, sollten sorgfältig gestaltete Übergangsbereiche zwischen verschiedenen Abschnitten bzw. an Knotenpunkten geschaffen werden.
- Darüber hinaus ist der Einsatz gleichartiger Gestaltungselemente empfehlenswert.

36

