

## **Bezirksroutenkonzept für den Radverkehr Eimsbüttel 2023**

Anhang V

Steckbriefe der detaillierten Routenaußenarbeitung

V Rotherbaum-Route

Vorabzug

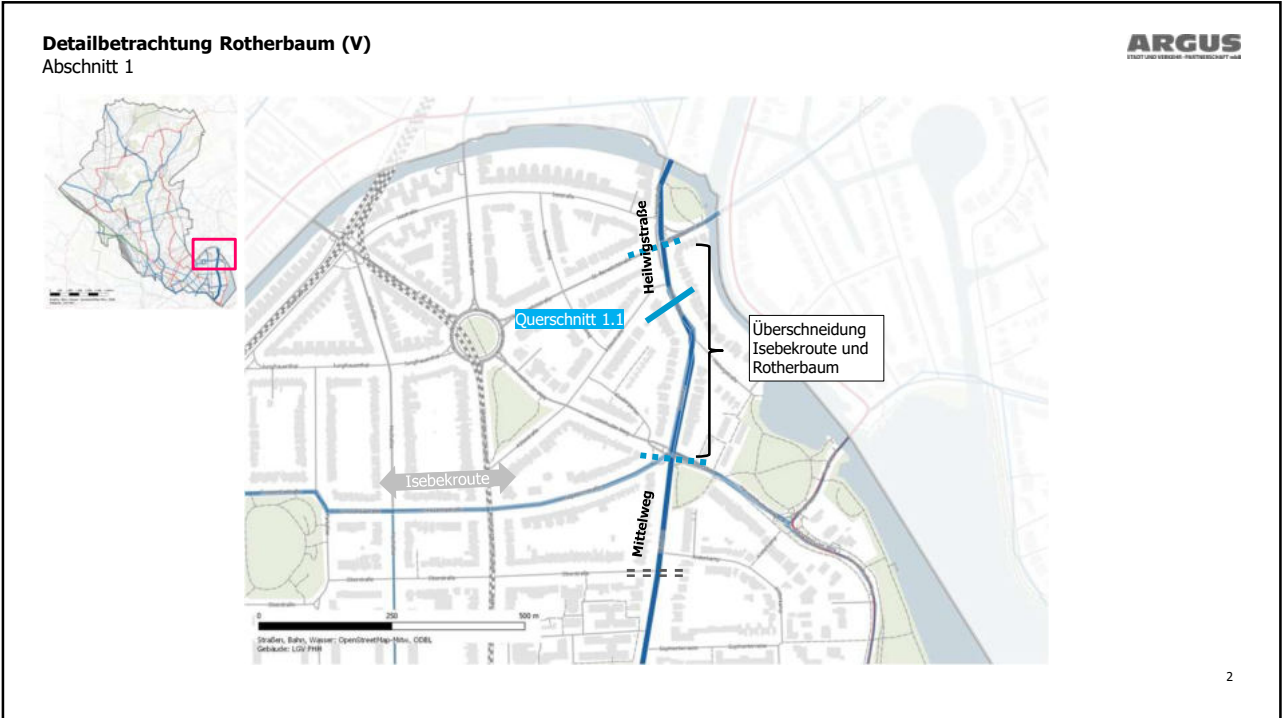
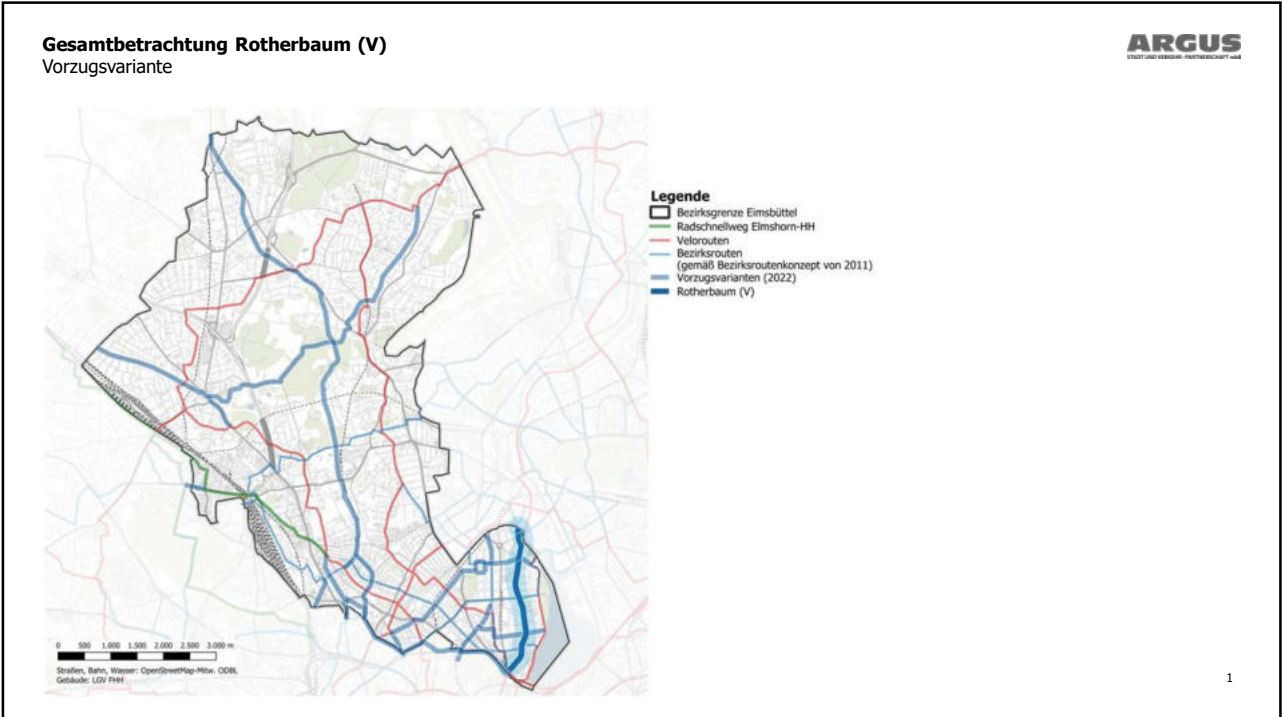
Auftraggeber: Freie und Hansestadt Hamburg  
Bezirksamt Eimsbüttel  
Fachamt Management des öffentlichen Raumes  
Grindelberg 62 - 66  
20144 Hamburg

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

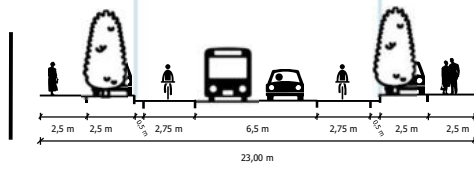
Stand: 24.01.2023



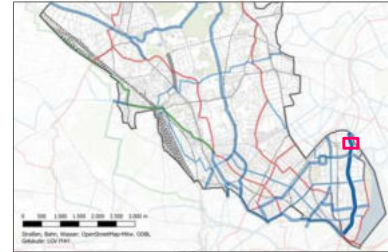
**Detailbetrachtung Rotherbaum (V)**  
Heilwigstraße/Frauenthal | Isestraße bis Mittelweg (1.1)

**Bestand**

Siehe Isebek (IV) Querschnitt 4.2



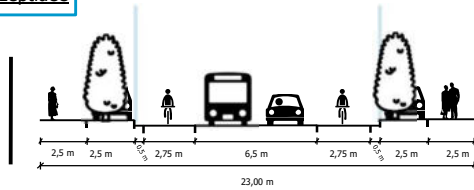
- Randnutzung: Wohnen
- Straßencharakteristik: Sammelstraße (Tempo 50)
- **Radverkehrsführung: beidseitige Radfahrstreifen**
- Überschneidung mit der Isebekroute
- Busverkehr: ja



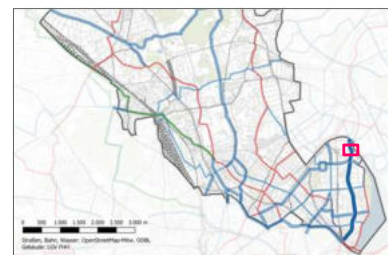
**Detailbetrachtung Rotherbaum (V)**  
Heilwigstraße/Frauenthal | Isestraße bis Mittelweg (1.1)

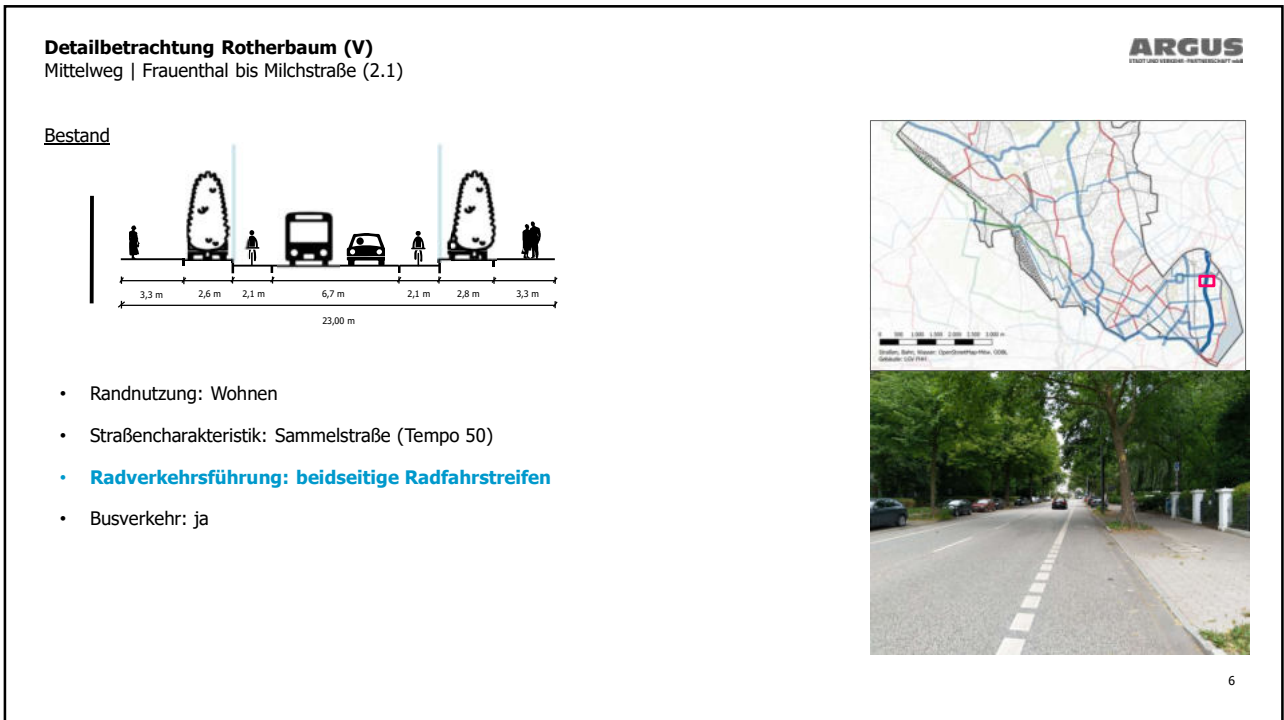
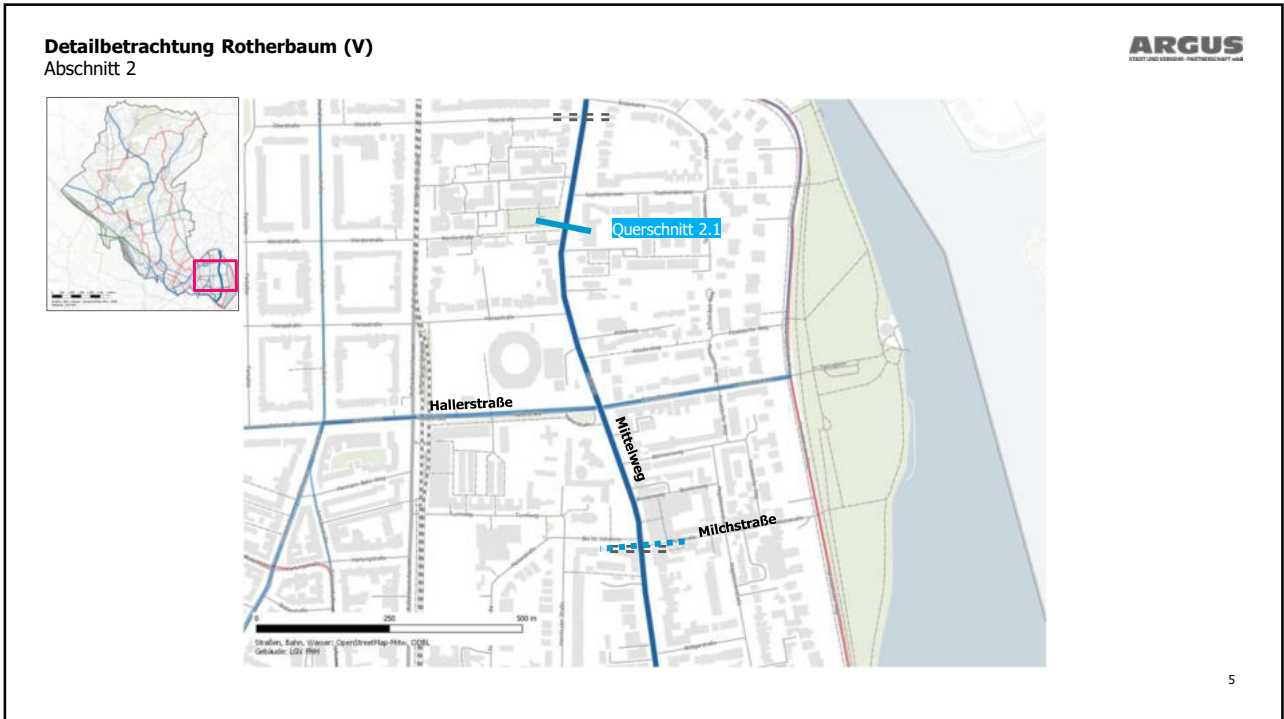
**Konzeptidee**

Siehe Isebek (IV) Querschnitt 4.2



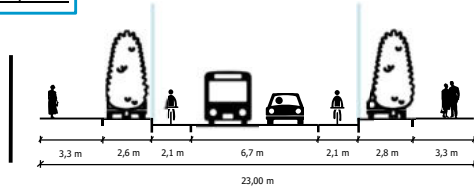
- **Beibehaltung** der aktuellen Bestandsituation
  - Alternativ könnten perspektivisch baulich-visuelle Anpassungen vorgenommen werden
    - Mögliche Maßnahmen: Absetzung von der Fahrgasse, z.B. durch gepflasterten Sicherheitstrennstreifen
- Hohe Radverkehrsqualität für die meisten Verkehrsteilnehmergruppen ist bereits gegeben.



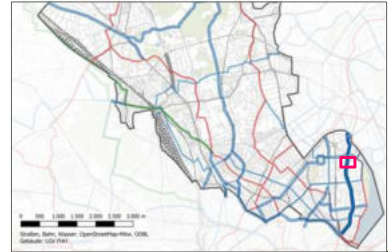


**Detailbetrachtung Rotherbaum (V)**  
Mittelweg | Frauenthal bis Milchstraße (2.1)

Konzeptidee



- **Beibehaltung** der aktuellen Bestandsituation
  - perspektivisch baulich-visuelle Anpassungen, z.B.
    - Stellenweise Verbreiterung der Radstreifen (min. 2,25 m)
    - Markierung des Schutzraums zum ruhenden Kfz-Verkehr
    - gepflasterter Sicherheitstrennstreifen
- Gute Radverkehrsqualität ist bereits gegeben, jedoch wird aus dem Unsicherheitsgefühl unerfahrener oder unsicherer Menschen der Wunsch nach größerer Distanz zu erwarten sein



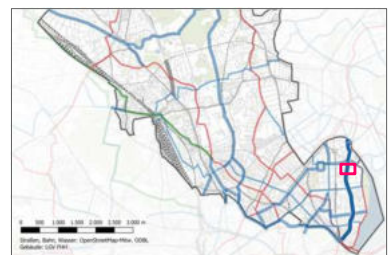
**Detailbetrachtung Rotherbaum (V)**  
Mittelweg | Frauenthal bis Milchstraße (2.1)

Empfehlung

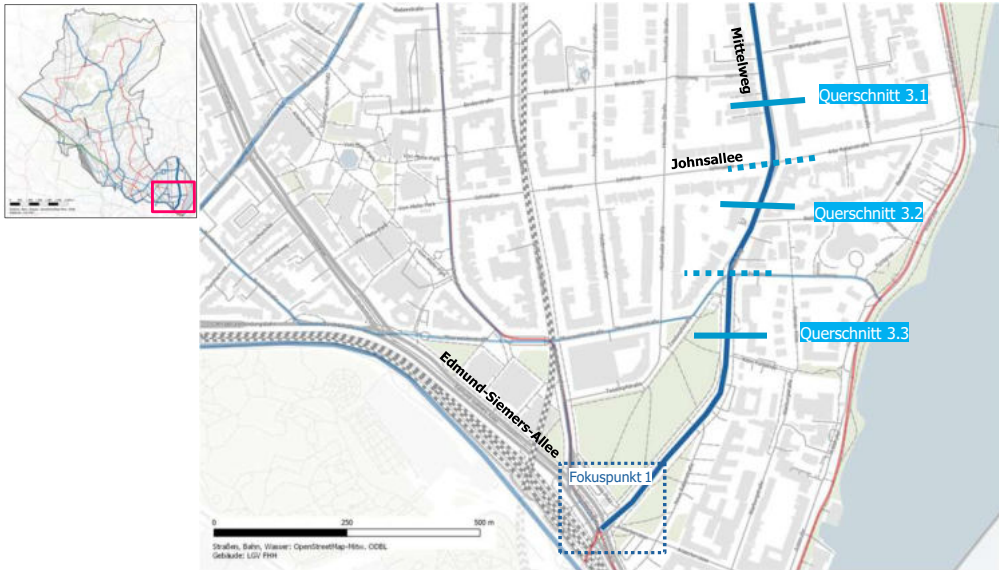
- Mit der Beibehaltung der Bestandssituation eine gute Radverkehrsqualität durch eine komfortable Befahrbarkeit und Kontinuität, bei keinem, oder sehr geringem Umbauaufwand sichergestellt.
- Perspektivisch gibt es die Möglichkeit der Umgestaltung des gesamten Straßenraums mit neuer Radverkehrsführung, insbesondere jedoch mit der Zielsetzung, die Zentrumsfunktion für das Quartier herauszuarbeiten



Osterstraße

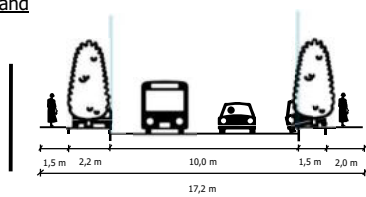


**Detailbetrachtung Rotherbaum (V)**  
Abschnitt 3

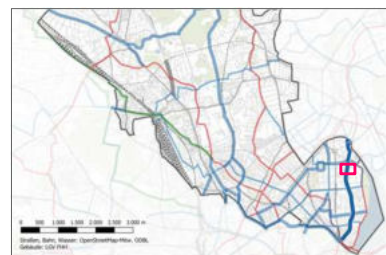


**Detailbetrachtung Rotherbaum (V)**  
Mittelweg | Milchstraße bis Johnsallee (3.1)

Bestand

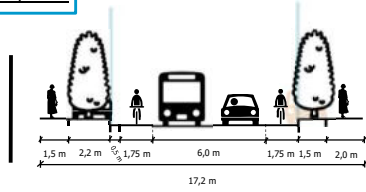


- Randnutzung: Wohnen, Gewerbe
- Straßencharakteristik: Sammelstraße (Tempo 50)
- **Radverkehrsführung: Mischverkehr**
- Busverkehr: ja

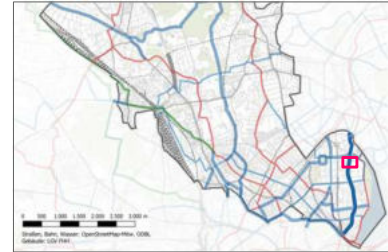


**Detailbetrachtung Rotherbaum (V)**  
Mittelweg | Milchstraße bis Johnsallee (3.1)

Konzeptidee



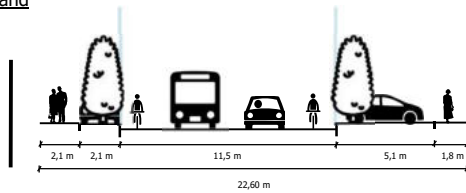
- Anordnung von **Schutzstreifen** (breiter als Regelmaß, mit großzügiger Kernfahrbahn)
  - Geringer Umbauaufwand
  - Einseitiger Wegfall des fahrbahnbegleitenden Parkens und Vermeidung von vereinzeltem Senkrechtparken
    - Reduzierung um rund 20 Parkstände
    - Wegfall des Parkens auf der Fahrbahn
  - Alternativ auch Radfahrstreifen im Mindestmaß (1,85 m) + Kernfahrbahn (6,3 m) bei beidseitigem Wegfall des Parkens denkbar
- Ausreichend gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen, ggf. Einschränkung für unsichere Radfahrende



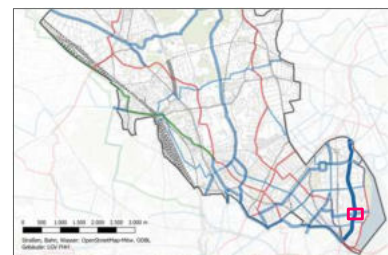
Frohmestraße, Hamburg

**Detailbetrachtung Rotherbaum (V)**  
Mittelweg | Johnsallee bis Fontenay (3.2)

Bestand

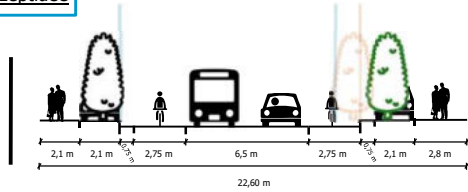


- Randnutzung: Wohnen
- Straßencharakteristik: Sammelstraße
- **Radverkehrsführung: Mischverkehr und für den Radverkehr freigegebene Gehwege**
- Busverkehr: ja

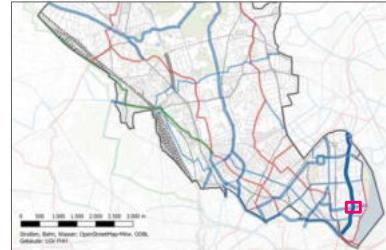


**Detailbetrachtung Rotherbaum (V)**  
Mittelweg | Johnsallee bis Fontenay (3.2)

Konzeptidee



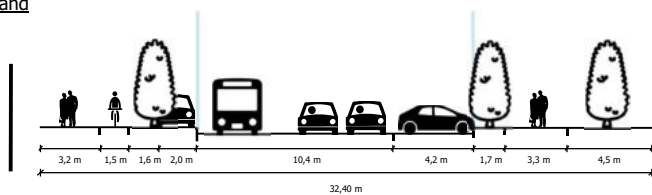
- Neuaufteilung des Straßenraums mit einseitiger Verlegung der Bordlinie
  - Einrichtung von **Radfahrstreifen** (nach Regelmaß)
  - Neuordnung des fahrbahnbegleitenden Parkens von Senkrechtparkständen hin zu Längsparken und Neupflanzung der Bäume
    - Reduzierung um rund 20 Parkstände
    - Wegfall des Parkens auf der Fahrbahn
  - **Alternativ:** Radfahrstreifen von 2,25 m + 0,5 m Sicherheitstrennstreifen ohne Versetzung der Bordlinie
- Erreichen einer guten Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen durch Trennung vom Fuß- und Kfz-Verkehr, Durchgängigkeit der Radverkehrsführung und gesteigerte Sicherheit gegenüber dem ruhenden Kfz-Verkehr



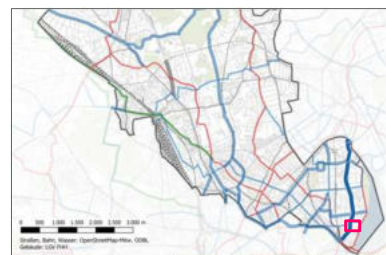
Heilwigstraße, Hamburg

**Detailbetrachtung Rotherbaum (V)**  
Mittelweg | Fontenay bis Theodor-Heuss-Platz (3.3)

Bestand



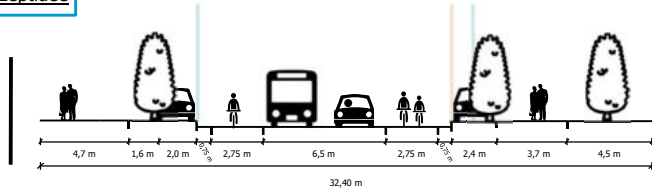
- Randnutzung: Wohnen, Gewerbe
- Straßencharakteristik: Sammelstraße, wechselnde Parkstandanordnungen auf beiden Straßenseiten
- **Radverkehrsführung: beidseitige Hochbordradwege**, abschnittsweise **gemeinsamer Geh- und Radweg** auf der Westseite
- Busverkehr: ja



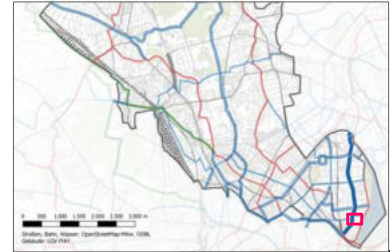


**Detailbetrachtung Rotherbaum (V)**  
Mittelweg | Fontenay bis Theodor-Heuss-Platz (3.3)

**Konzeptidee**

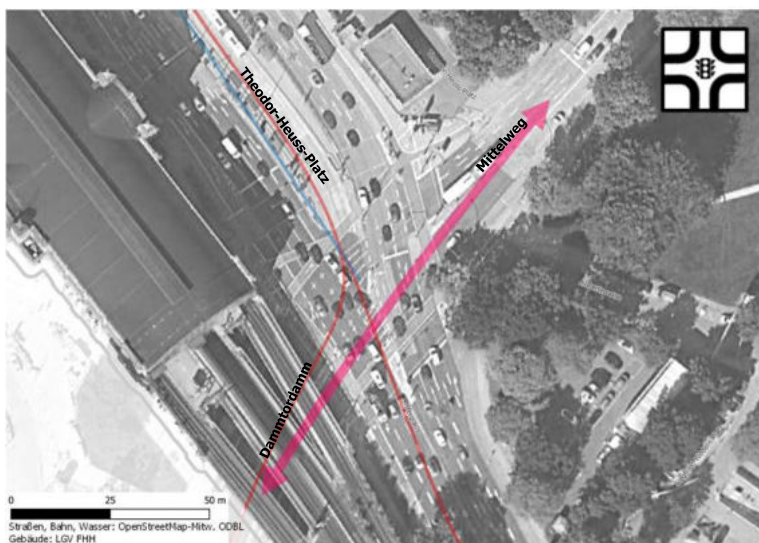


- Neuaufteilung des Straßenraums mit Reduzierung auf 2 Kfz-Fahstreifen und einseitiger Verlegung der Bordlinie
  - Einrichtung von **Radfahrstreifen** (nach Regelmaß)
  - Neuordnung des fahrbahnbegleitenden Parkens von Senkrechtparkständen hin zu Längsparken
    - Reduzierung um rund 40 Parkstände
- Erreichen guter Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen durch Trennung vom Fuß- und Kfz-Verkehr, Durchgängigkeit der Radverkehrsführung und gesteigerte Sicherheit gegenüber dem ruhenden Kfz-Verkehr

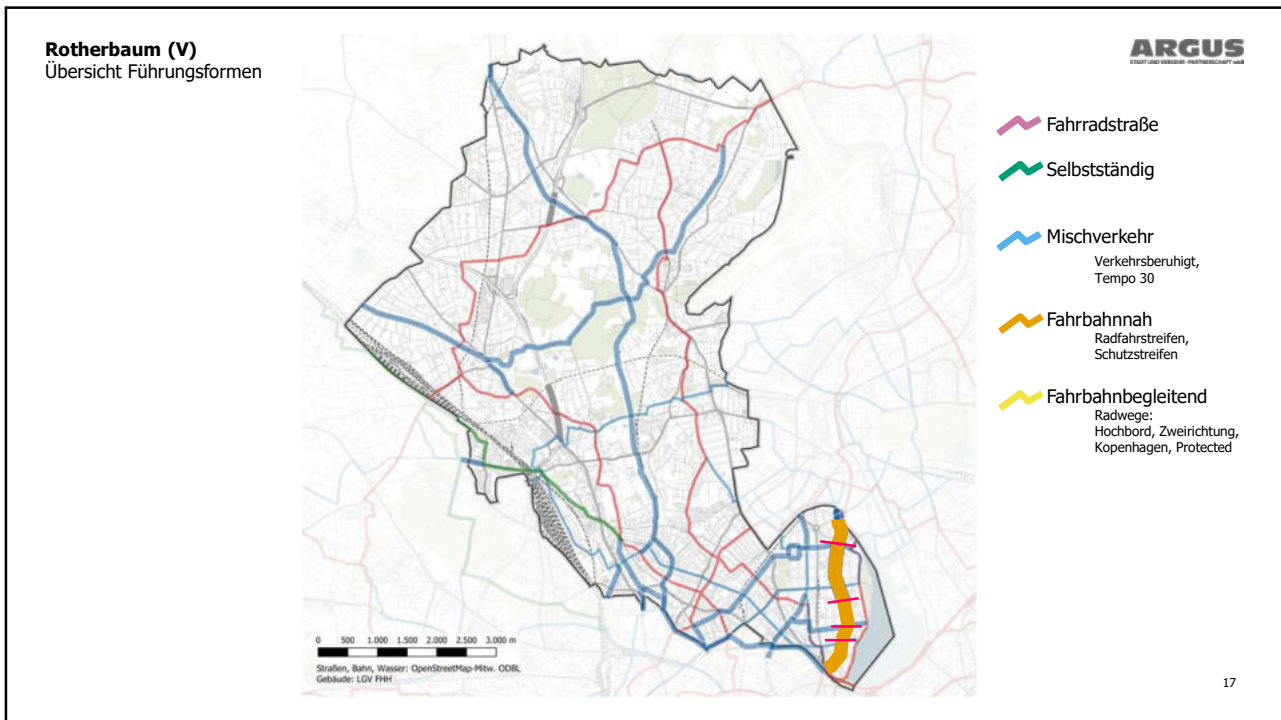


Heilwigstraße, Hamburg

**Detailbetrachtung Rotherbaum (V)**  
Fokuspunkt 1 | Knoten Theodor-Heuss-Platz | Konzeptidee



- Markierungstechnische Nachbesserung der Aufstellflächen zur Vermeidung von Konflikten zwischen dem fließenden und dem wartenden Radverkehr, z.B. Rückversetzen der Haltlinie in der Straße Alsterglaci



**Rotherbaum (V)**  
Reflexion der Führungskontinuität

**ARGUS**  
STADT UND VERKEHR PLANBÜRO

- Die Kontinuität der Radverkehrsführung auf der Rotherbaum-Route ist aufgrund der verhältnismäßig neu eingerichteten Bestandssituation (z.B. Mittelweg), sowie einer Weiterführung der Radverkehrsanlagen am Dammtordamm deutlich auf Radfahrstreifen ausgerichtet und somit sehr intuitiv
- Die einheitliche und direkte Verkehrsführung sorgt für eine klare Verständlichkeit des Routenverlaufs, welche durch sorgfältig und sicher gestaltete Übergangsbereiche zwischen verschiedenen Abschnitten, bzw. an Knotenpunkten ergänzt werden sollte
- Darüber hinaus ist der Einsatz gleichartiger Gestaltungselemente empfehlenswert.

18

