

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

Anhang VI

Steckbriefe der detaillierten Routenaußenarbeitung

VI Eimsbüttel-Süd-Route

Vorabzug

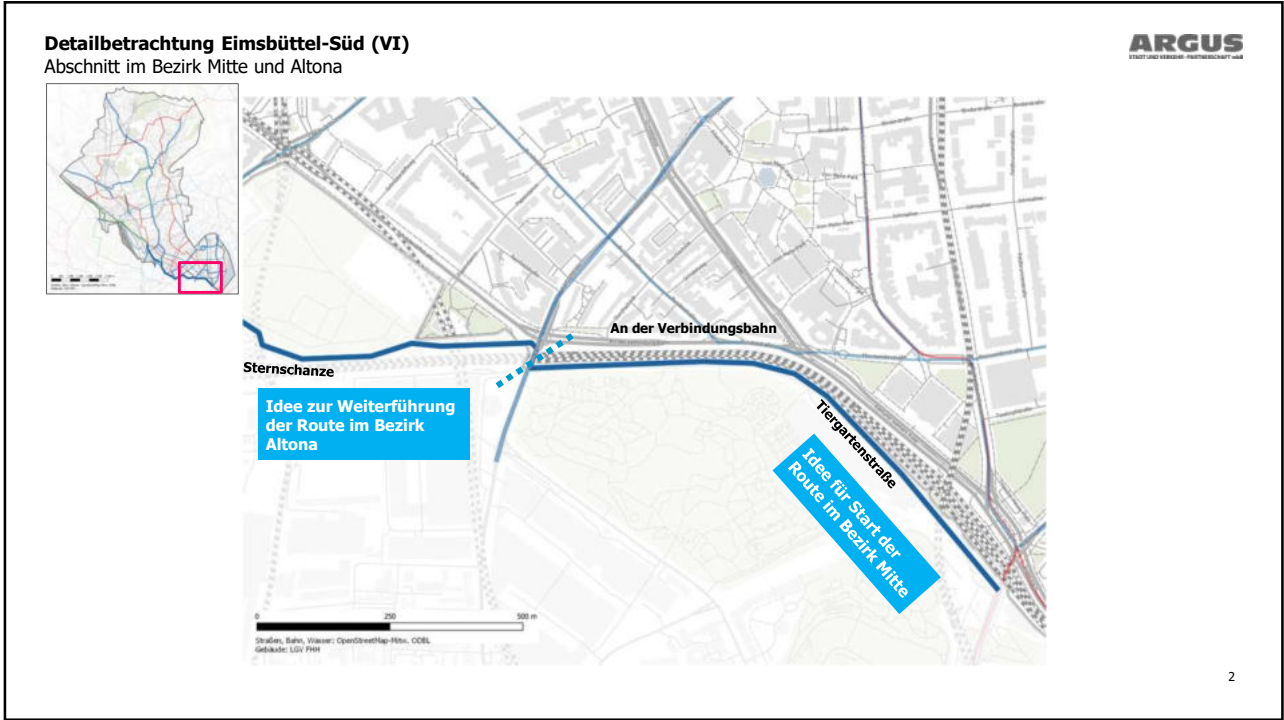
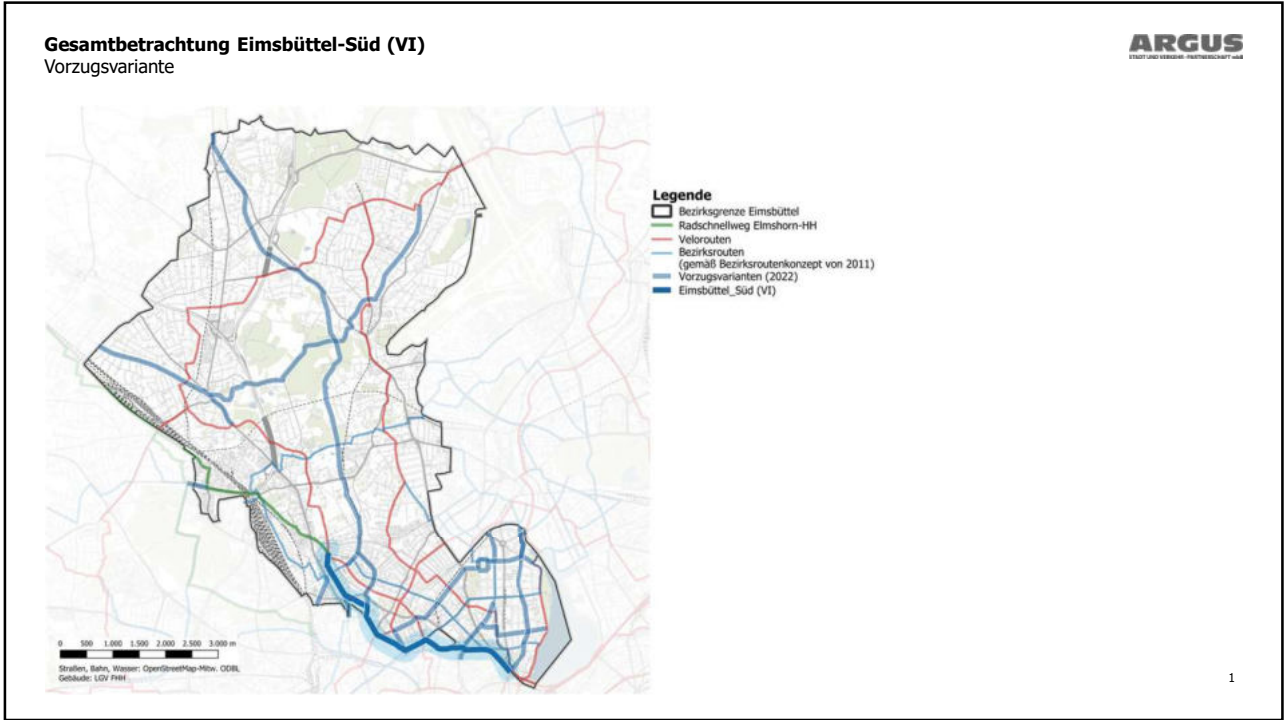
Auftraggeber: Freie und Hansestadt Hamburg  
Bezirksamt Eimsbüttel  
Fachamt Management des öffentlichen Raumes  
Grindelberg 62 - 66  
20144 Hamburg

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

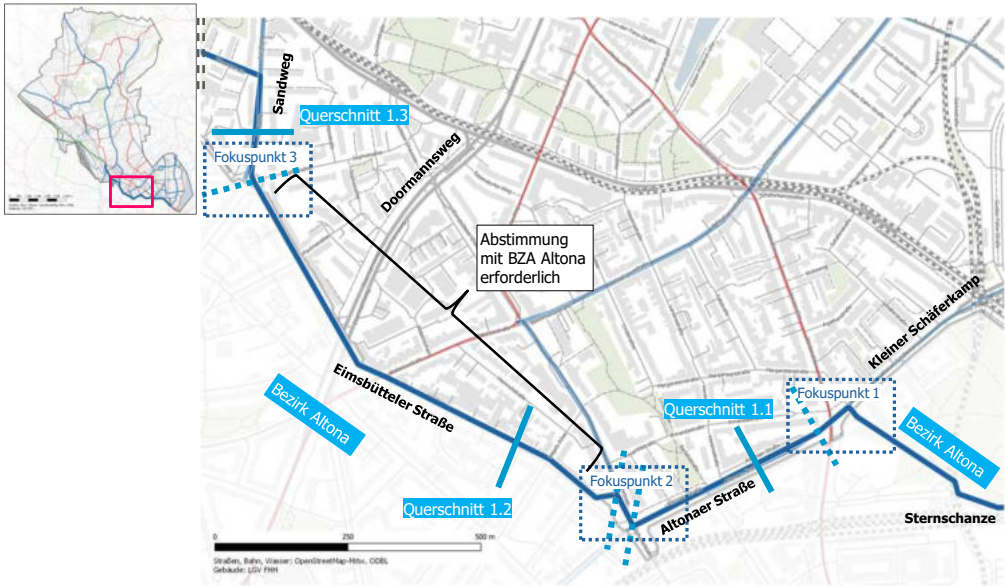
Bearbeiter: Dipl.-Ing. Markus Franke (Ltg.)  
Marius Kemper B.Sc.  
Dr. Dipl.-Geogr. Philip Engler  
Florian Bohnet B.Sc.

Projektnummer: 2020289

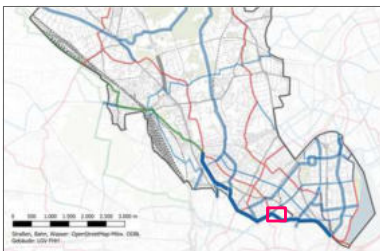
Stand: 24.01.2023



**Detailbetrachtung Eimsbüttel-Süd (VI)**  
Abschnitt 1

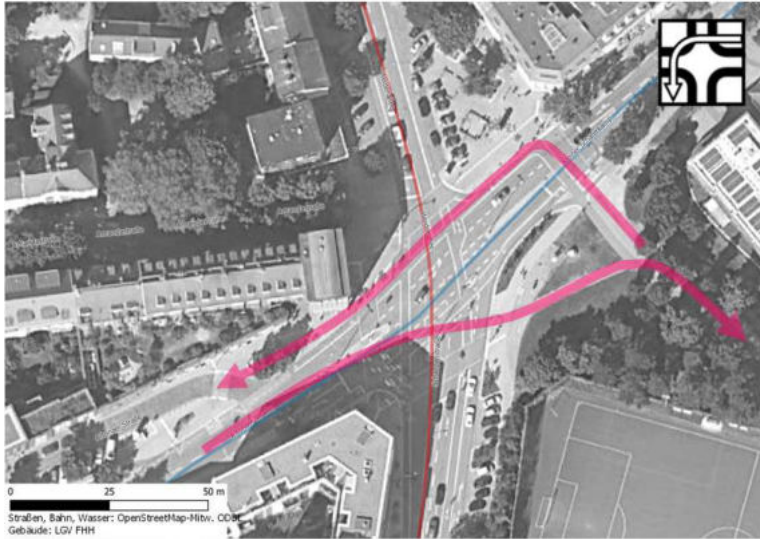


**Detailbetrachtung Eimsbüttel-Süd (VI)**  
Fokuspunkt 1 | Knoten Schanzenstraße – Altonaer Straße | Bestand



**Detailbetrachtung Eimsbüttel-Süd (VI)**

Fokuspunkt 1 | Knoten Schanzenstraße – Altonaer Straße | Konzeptidee



- Verbesserung der Querungs-, bzw. Abbiegebeziehungen zwischen dem Dänenweg und der Altonaer Straße

- Perspektivisch:

- Kleinteilige Umgestaltung des Knotenpunktes zur Optimierung der Querungsmöglichkeit von Ost nach West
- Prüfung der Signalisierung zur Reduktion von Wartezeiten und Steigerung der Sicherheit

- Vorbehalte:

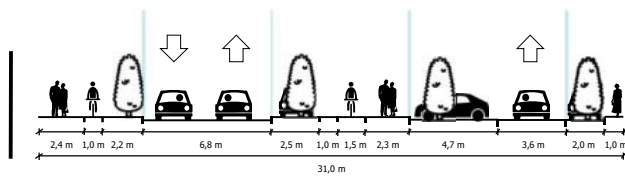
- Verkehrsmengen/Kapazität

**Detailbetrachtung Eimsbüttel-Süd (VI)**

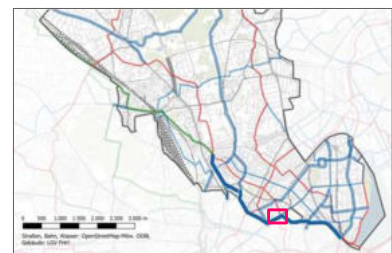
Altonaer Straße | Kleiner Schäferkamp bis Schulterblatt (1.1)



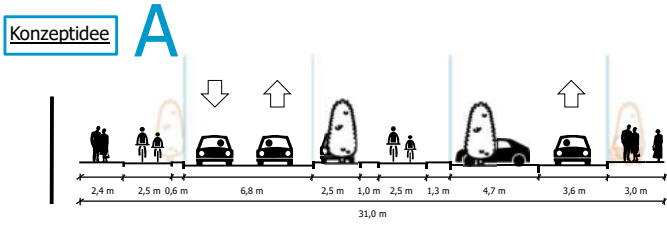
Bestand



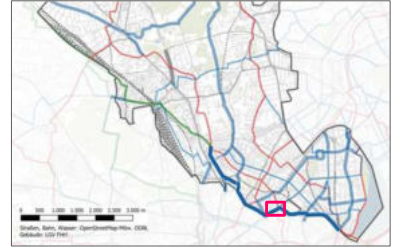
- Randnutzung: Wohnen, Schule, Einzelhandel, Ärztehaus, Parken auf Nebenfahrbahn
- Straßencharakteristik: Hauptverkehrsstraße, Sammelstraße (Tempo 50, werktags 6-22 Uhr Tempo 30)
- **Radverkehrsführung: Hochbordradwege**
- Busverkehr: Ja (inkl. Bushaltestellen)



**Detailbetrachtung Eimsbüttel-Süd (VI)**  
 Altonaer Straße| Kleiner Schäferkamp bis Schulterblatt (1.1)

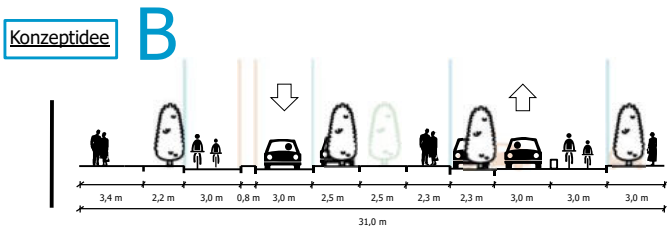


- Umbau der Straße mit geringer Reduzierung von Parkständen und ohne Bordlinienverschiebung, jedoch auf Kosten des Baumbestands
- Reduktion um 14 Parkstände und 22 Bäumen
- Einrichtung von abgesenkten **Hochbordradwegen**
- Vorbehalt: Verfügbarkeit von Flächen für den Radweg auf südlicher Fahrbahnseite ungleichmäßig
  - Punktuelle Engstellenlösung, oder eine Verengung der gesamten Fahrbahn auf 6,00 m ist unvermeidlich
- Ausreichende Radverkehrsqualität durch deutlicher getrennte Radverkehrsanlagen und gute Befahrbarkeit. Jedoch bleiben Konflikte mit dem Fußverkehr, insb. für schnelle Verkehrsteilnehmende wahrscheinlich. Der fließende Kfz-Verkehr wird nicht beeinträchtigt, der ruhende Verkehr kaum.

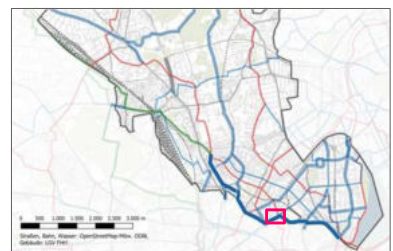


Asterweg, Amsterdam

**Detailbetrachtung Eimsbüttel-Süd (VI)**  
 Altonaer Straße| Kleiner Schäferkamp bis Schulterblatt (1.1)



- Neuverteilung der Verkehrsflächen mit Einrichtung von zwei **baulich getrennte Richtungsfahrbahnen** unter Nutzung/Aufhebung der Nebenfahrbahn bei Beibehaltung der Bordlinien
- Aufhebung der Schrägparkstände und Neuorganisation des Parkens
  - Reduktion der Parkstände von 89 auf rund 50 (-39)
- Abschnittsweise frei werdende Flächen zugunsten des Baumbestands und Fußverkehrs
- Einrichtung von **Protected-Bikelanes**, oder alternativ beidseitigen Zweirichtungsrädwegen
- Vorbehalt: Verkehrliche Machbarkeit (insb. an Knotenpunkten) prüfen.
- Parken rechts der Fahrtrichtung ist als Protektion zum Radverkehr denkbar, jedoch mit Eingriff in den Baumbestand und Bordlinien verbunden
- Sehr gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen durch geschützte Radverkehrsanlagen mit großer Kapazität. Dabei wird der fließende Kfz-Verkehr kaum eingeschränkt, der ruhende Kfz-Verkehr jedoch erheblich



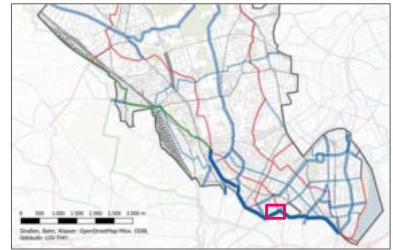
Weesperstraat, Amsterdam

**Detailbetrachtung Eimsbüttel-Süd (VI)**

Altonaer Straße | Kleiner Schäferkamp bis Schulterblatt (1.1)

Empfehlung

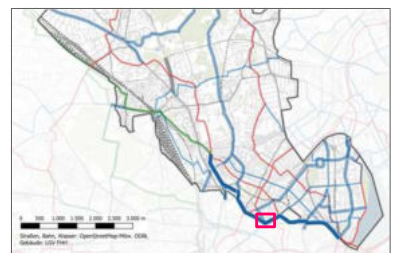
- In der Variante **A** wird bei verhältnismäßig geringem baulichen Aufwand eine Steigerung der Radverkehrsqualität erzielt, jedoch auf Kosten des Baumbestands. Hinzu kommt baulicher Mehraufwand durch wechselnde Breiten der Nebenflächen und damit einhergehende Verengung der Fahrbahn, sowie geringe Trennung des Rad- und Fußverkehrs.
- Variante **B** beinhaltet erheblichem Planungs- und Umbauaufwand auf Kosten des (ruhenden) MIV, bietet jedoch sehr gute Radverkehrsbedingungen durch Konfliktvermeidung mit dem Fußverkehr und deutlicher Trennung zum Kfz-Verkehr und ist damit unter Vorbehalt **zu empfehlen**
  - Vorbehalt: Prüfung der verkehrlichen Machbarkeit und Organisation des ruhenden Verkehrs



Weesperstraat, Amsterdam

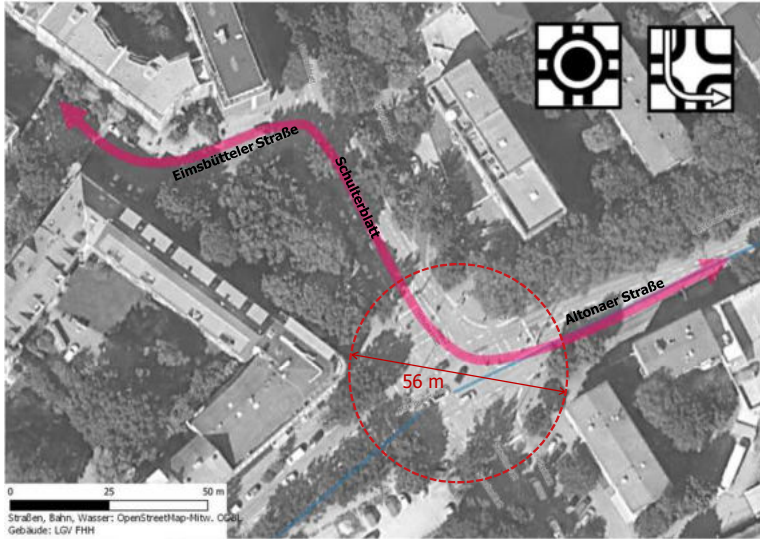
**Detailbetrachtung Eimsbüttel-Süd (VI)**

Fokuspunkt 2 | Knoten Schulterblatt – Altonaer Straße | Bestand



**Detailbetrachtung Eimsbüttel-Süd (VI)**

Fokuspunkt 2 | Knoten Schulterblatt – Altonaer Straße | Konzeptidee



• Verbesserung der Querungs-, bzw. Abbiegebeziehungen über Schulterblatt, zwischen Eimsbütteler Straße und Altonaer Straße

• Perspektivische Idee:

- Umbau des Knotenpunktes Schulterblatt – Altonaer Straße
  - Verkehrliche Machbarkeit eines Kreisverkehrs prüfen
- Zweirichtungsradweg westlich vom Schulterblatt oder Mini-Kreisverkehrs am Knoten Eimsbütteler Straße – Schulterblatt mit Verkehrsberuhigung

• Vorbehalte:

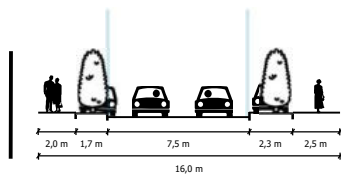
- Verkehrsmengen/Kapazität
- Reduzierung der Verkehrsmenge durch denkbare perspektivische Verkehrsberuhigung/-unterbindung im südlichen Schulterblatt

**Detailbetrachtung Eimsbüttel-Süd (VI)**

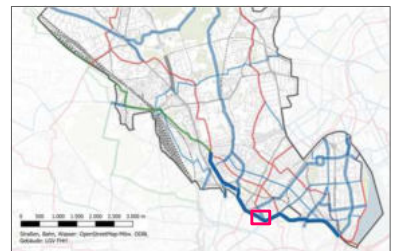
Eimsbütteler Straße | Schulterblatt bis Sandweg (1.2)



Bestand



- Randnutzung: Wohnen
- Straßencharakteristik: Quartiersstraße (Tempo 30), wechselndes Schräg- und Längsparken - teils in zweiter Reihe auf der Fahrbahn, wechselnde Oberfläche (Asphalt und Kopfsteinpflaster)
- **Radverkehrsführung: Mischverkehr**
- Busverkehr: nein

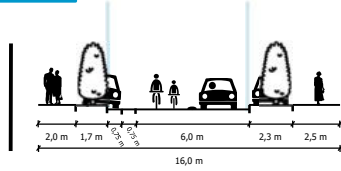


**Detailbetrachtung Eimsbüttel-Süd (VI)**  
 Eimsbütteler Straße | Schulterblatt bis Sandweg (1.2)

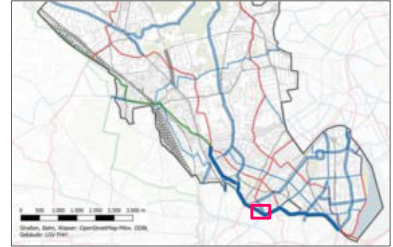


**ARGUS**  
STADT UND VERKEHR PLANBEREITUNG GMBH

**Konzeptidee**



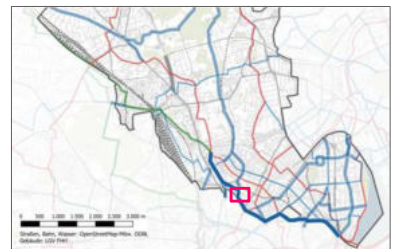
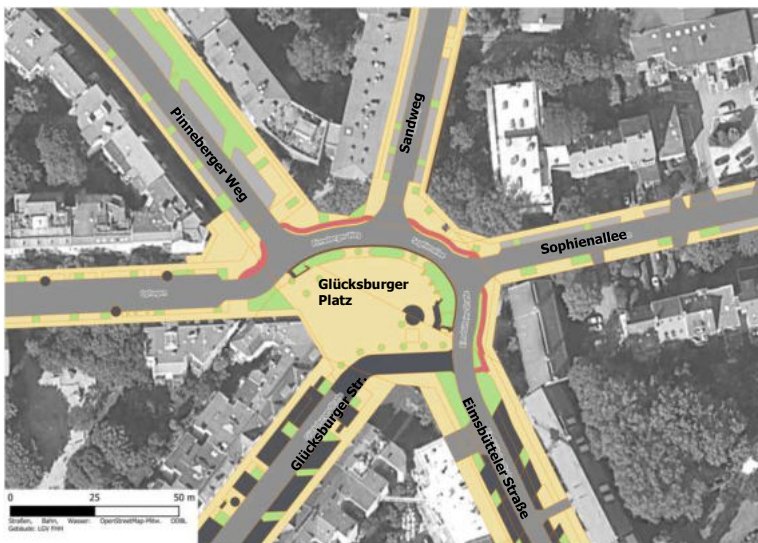
- Kleinteilige bauliche und visuelle Umgestaltung, z.B. gepflasterter Mittelstreifen, optische Verengung durch Markierung des Sicherheitstrennstreifens zum ruhenden Kfz-Verkehr, ggf. zusätzlich punktuelle geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen
  - Anordnung: **Fahrradstraße** mit Freigabe für Kfz-Verkehr
  - Neuorganisation des ruhenden Verkehrs zu ausschließlich Längsparkständen
    - Reduzierung um rund 50 Stellplätze (Schrägparkstände)
  - Für Planung und Umsetzung **Abstimmung mit BZA Altona erforderlich**: Übernahme des Projekts durch Eimsbüttel?
- Sehr gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen durch Aufmerksamkeitssteigerung zugunsten des Radverkehrs, Erhöhung der Sicherheit beim Ein- und Ausparken, sowie durch bessere Befahrbarkeit



Weesperzijde, Amsterdam

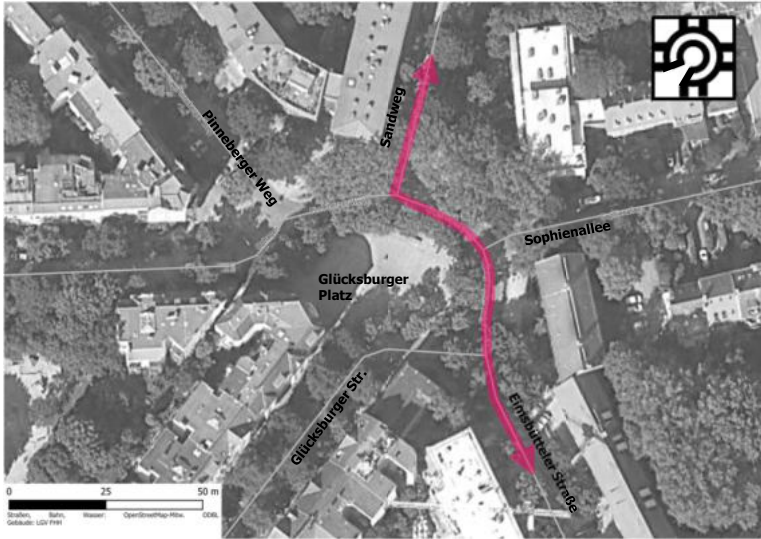
**Detailbetrachtung Eimsbüttel-Süd (VI)**  
 Fokuspunkt 3 | Glücksbürger Platz | Bestand

**ARGUS**  
STADT UND VERKEHR PLANBEREITUNG GMBH





**Detailbetrachtung Eimsbüttel-Süd (VI)**  
 Fokuspunkt 3 | Glücksburger Platz | Konzeptidee



• Verbesserung der Sicht- und Abbiegebeziehungen bzw. der Vorfahrtsregelung am Glücksburger Platz zwischen Eimsbütteler Straße und Sandweg

• Perspektivische Idee:

- Umgestaltung der Straße um den Platz bzw. des ganzen Platzes um ein sicheres Radfahren zu ermöglichen
- Asphaltierung und Herausarbeitung einer Vorfahrtsberechtigung auf der Radroute mit guter Einsehbarkeit
  - Beispielsweise Schaffung von Aufpflasterungen

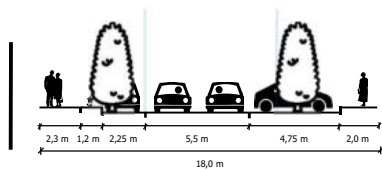
• Vorbehalte:

- Platzumgestaltung

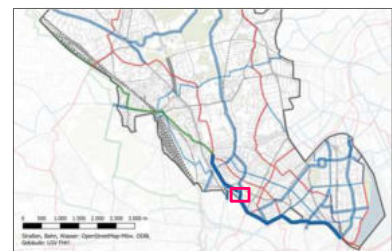
**Detailbetrachtung Eimsbüttel-Süd (VI)**  
 Sandweg und Eduardstraße | Eimsbütteler Straße bis Eduardstraße (1.3)



Bestand



- Randnutzung: Wohnen
- Straßencharakteristik: Quartiersstraße (Tempo 30)
- **Radverkehrsführung: Mischverkehr**
- Überschneidung mit der Nord-Süd-Route
- Busverkehr: nein

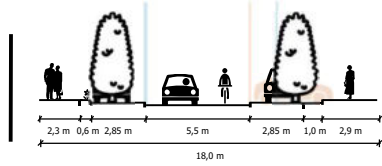


**Detailbetrachtung Eimsbüttel-Süd (VI)**

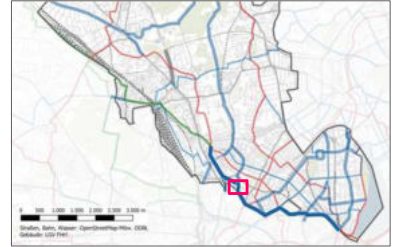
Sandweg und Eduardstraße | Eimsbütteler Straße bis Eduardstraße (1.3)



**Konzeptidee**



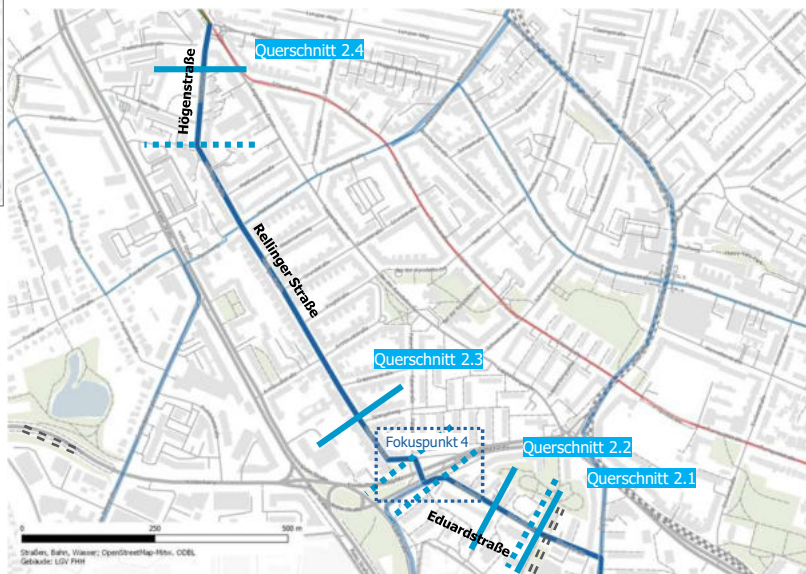
- Bauliche und visuelle Umgestaltung inkl. Verengung der Fahrbahn zur Geschwindigkeitsreduktion und erhöhten Erkennbarkeit des Radverkehrs
  - Asphaltierung inkl. geschwindigkeitsreduzierender Maßnahmen (Schwellen, etc.)
  - Anordnung: **Fahrradstraße** mit Freigabe für Kfz-Verkehr
  - Neuorganisation des Parkens mit einer Reduzierung um rund 26 Stellplätzen
    - von 61 Parkständen in Schräg-/Senkrechtaufstellung zu rund 35 in Längsaufstellung
- Sehr gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen durch Aufmerksamkeitssteigerung zugunsten des Radverkehrs, Erhöhung der Sicherheit beim Ein- und Ausparken, sowie durch bessere Befahrbarkeit



Schependomlaan, Nijmegen  
Quelle: RINOTV

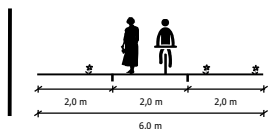
**Detailbetrachtung Eimsbüttel-Süd (VI)**

Abschnitt 2

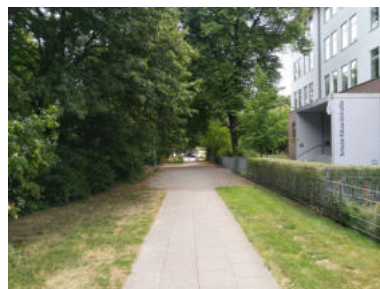
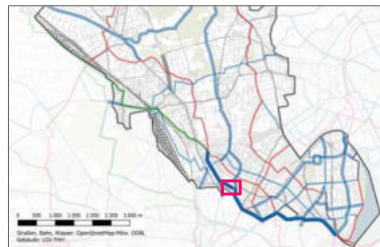


**Detailbetrachtung Eimsbüttel-Süd (VI)**  
 Eduardstraße | Verbindungsweg (2.1)

Bestand

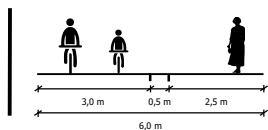


- Randnutzung: Wohnen, Grünflächen
- Straßencharakteristik: Durchgangsweg
- **Radverkehrsführung: Gemeinsamer Geh- und Radweg**
- Busverkehr: nein

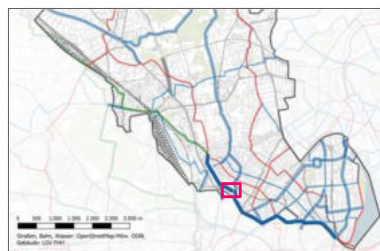


**Detailbetrachtung Eimsbüttel-Süd (VI)**  
 Eduardstraße | Verbindungsweg (2.1)

Konzeptidee



- Bauliche und visuelle Umgestaltung
  - Einrichtung eines **Zweirichtungsradweges** mit begleitendem Gehweg
  - Asphaltierung der Radwegoberfläche
- Sehr gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen insbesondere für Schüler:innenverkehre der anliegenden Grundschule, durch Flächenvergrößerung und gesteigerter Trennung zum Fußverkehr

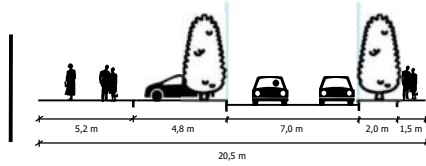


Veloroute 14, Ecke Lohkampstraße, Hamburg

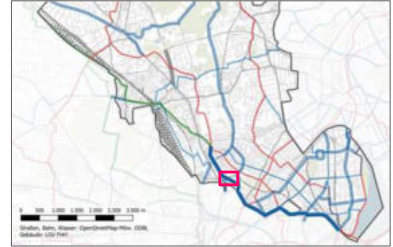
**Detailbetrachtung Eimsbüttel-Süd (VI)**

Eduardstraße | Verbindungsweg bis Eimsbütteler Marktplatz (2.2)

Bestand



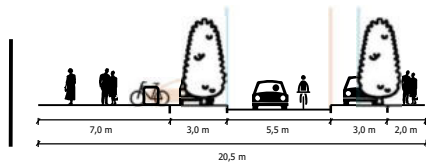
- Randnutzung: Wohnen
- Straßencharakteristik: Quartiersstraße, Zufahrtsweg, wechselndes Quer- und Längsparken, Kopfsteinpflaster, Sackgasse mit Wendehammer
- **Radverkehrsführung: Mischverkehr**
- Busverkehr: nein



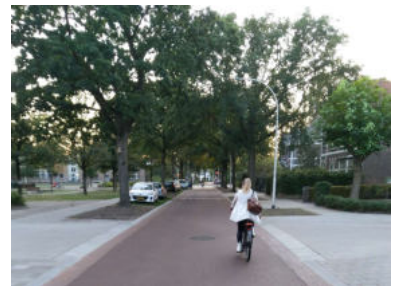
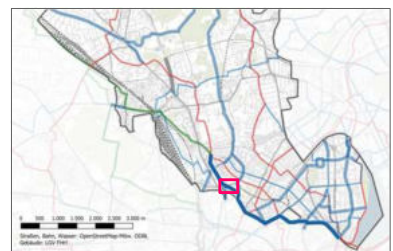
**Detailbetrachtung Eimsbüttel-Süd (VI)**

Eduardstraße | Verbindungsweg bis Eimsbütteler Marktplatz (2.2)

Konzeptidee



- Deutliche bauliche und visuelle Umgestaltung, inkl. Verengung der Fahrbahn zur Geschwindigkeitsreduktion und erhöhten Erkennbarkeit des Radverkehrs
  - Asphaltierung inkl. geschwindigkeitsreduzierender Maßnahmen (z.B. Rampen)
  - Anordnung: **Fahrradstraße** mit Freigabe für Kfz-Verkehr
  - Neuorganisation des Parkens in deutlich separierten Längsparkständen
    - Reduktion um 8 Parkstände (von 16 Senkrechtparkständen)
- Sehr gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen durch Aufmerksamkeitssteigerung zugunsten des Radverkehrs, Erhöhung der Sicherheit beim Ein- und Ausparken, sowie durch bessere Befahrbarkeit



Schependomlaan, Nijmegen  
Quelle: RfDfV

**Detailbetrachtung Eimsbüttel-Süd (VI)**

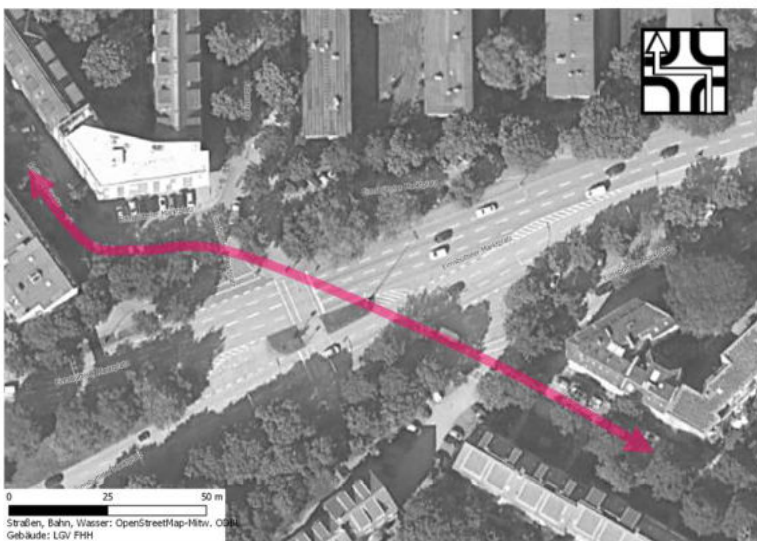
Fokuspunkt 4 | Knoten Eduardstraße – Eimsbütteler Marktplatz – Rellinger Straße | Bestand



23

**Detailbetrachtung Eimsbüttel-Süd (VI)**

Fokuspunkt 4 | Knoten Eduardstraße – Eimsbütteler Marktplatz – Rellinger Straße | Konzeptidee



- Verbesserung der Querungs- bzw. Abgabebeziehungen über den Eimsbütteler Marktplatz, zwischen Rellinger Straße und Eduardstraße durch direkte Querungsmöglichkeit
- Perspektivisch:
  - Kleinteiliger Umbau des Knotenpunktes
  - Einrichtung einer direkten Querungsmöglichkeit für den Radverkehr mit Ummarkierung der Furt, Aufstellflächen und eigener Signalphase
- Vorbehalte:
  - Verkehrsmengen/Kapazität

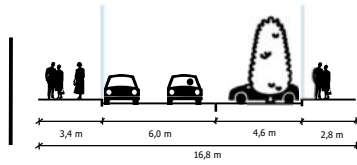
24

**Detailbetrachtung Eimsbüttel-Süd (VI)**

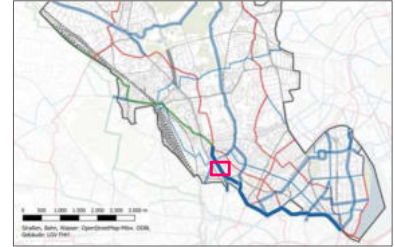
Rellinger Straße | Eimsbütteler Marktplatz bis Högenstraße (2.3)



Bestand



- Randnutzung: Wohnen
- Straßencharakteristik: Quartiersstraße (Tempo 30), wechselndes Schräg- und Längsparken
- **Radverkehrsführung: Mischverkehr**
- Busverkehr: nein

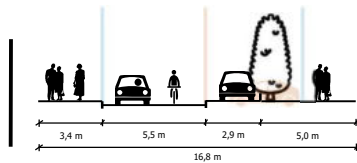


**Detailbetrachtung Eimsbüttel-Süd (VI)**

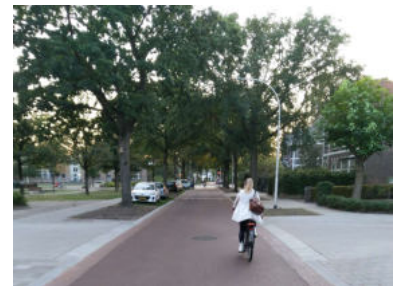
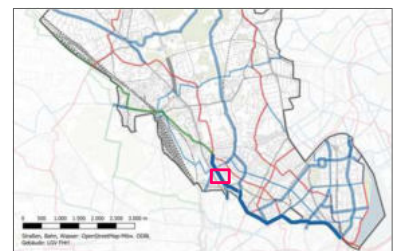
Rellinger Straße | Eimsbütteler Marktplatz bis Högenstraße (2.3)



Konzeptidee



- Deutliche bauliche und visuelle Umgestaltung, inkl. Verengung der Fahrbahn zur Geschwindigkeitsreduktion und besseren Erkennbarkeit des Radverkehrs
  - Einrichtung geschwindigkeitsreduzierender Maßnahmen (z.B. Schwellen)
  - Reduzierung/Verhinderung der Durchfahrtsverkehre durch Einrichtung modaler Filter/Diagonalsperren (bspw. Ecke Armbruststraße und Einfahrt Eimsbütteler Marktplatz)
  - Anordnung: **Fahrradstraße** mit Freigabe für Kfz-Verkehr
  - Umorganisation der rund 120 Senkrecht- und Schrägparkstände auf rund 60 Längsparkstände und Reduzierung um rund 30 Längsparkstände (überwiegend auf der Fahrbahn)
- Sehr gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen durch Aufmerksamkeitssteigerung zugunsten des Radverkehrs, Erhöhung der Sicherheit beim Ein- und Ausparken, sowie durch bessere Befahrbarkeit und ggf. Reduzierung des Kfz-Verkehrs



Schependomlaan, Nijmegen  
Quelle: RfDVV

**Detailbetrachtung Eimsbüttel-Süd (VI)**  
 Rellinger Straße



- Perspektivisch lassen sich verschiedene Maßnahmen und Netzunterbrechungen (Modalfilter, Durchfahrtsbeschränkungen, etc.) in Betracht ziehen, um gebietsfremde Verkehre zu reduzieren oder zu unterbinden
- Dazu sind vertiefende Untersuchungen erforderlich



Da Costastraat, Amsterdam, NL



De Weer, Zaandam, NL

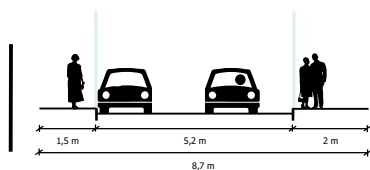


Hindenburgstraße, Esslingen  
 Quelle: Difu, Bergische Universität Wuppertal

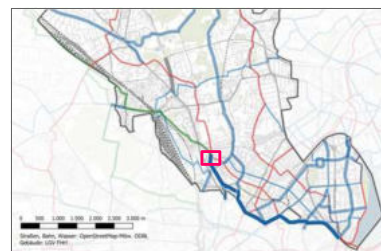
**Detailbetrachtung Eimsbüttel-Süd (VI)**  
 Högenstraße | Rellinger Straße bis Langenfelder Damm (2.4)



Bestand

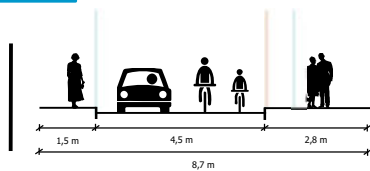


- Randnutzung: Wohnen, Grünflächen
- Straßencharakteristik: Wohnstraße (Tempo 30), Einbahnstraße (nicht freigegeben), Kopfsteinpflaster
- **Radverkehrsführung: Mischverkehr**
- Busverkehr: nein

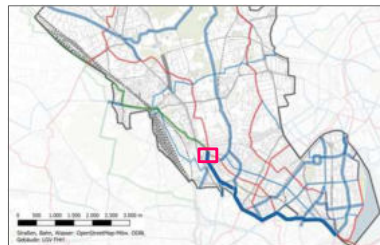


**Detailbetrachtung Eimsbüttel-Süd (VI)**  
 Högenstraße | Rellinger Straße bis Langenfelder Damm (2.4)

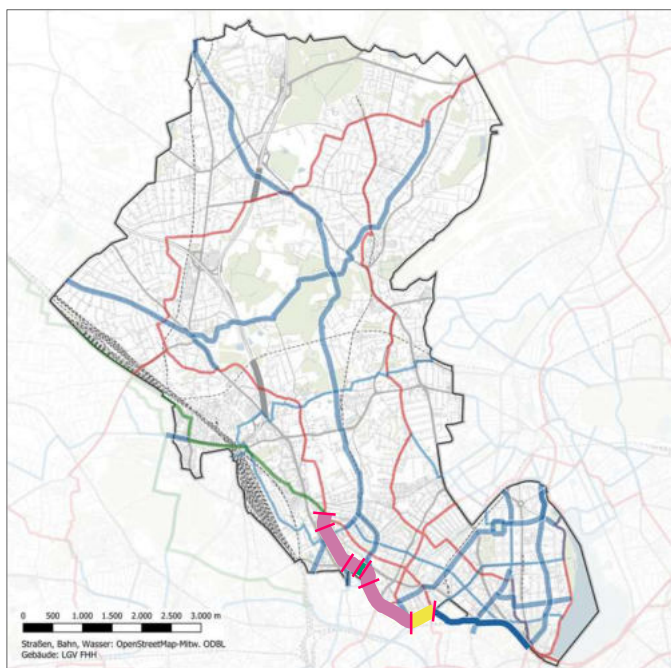
**Konzeptidee**



- Komplettumbau der Straße mit Ausbau und Befestigung der Gehwege, sowie Entnahme der Parkstände auf der Fahrbahn
  - Anordnung: **Fahrradstraße, Freigabe des Radverkehrs gegen die Einbahnstraßenrichtung und** Freigabe für Kfz-Verkehrs (in Einbahnstraßenrichtung)
- Sehr gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen durch Entnahme der Parkstände auf der Fahrbahn und Asphaltierung der Fahrgasse



**Eimsbüttel-Süd (VI)**  
 Übersicht Führungsformen



- Fahrradstraße**
- Selbstständig**
- Mischverkehr**  
Verkehrsberuhigt, Tempo 30
- Fahrbahnnahe**  
Radfahrstreifen, Schutzstreifen
- Fahrbahnbegleitend**  
Radwege: Hochbord, Zweirichtung, Kopenhagen, Protected

0 500 1.000 1.500 2.000 2.500 3.000 m  
 Straßen, Bahn, Wasser: OpenStreetMap-Mitw. ODBL  
 Gebäude: LGV FHH



**Eimsbüttel-Süd (VI)**

Reflexion der Führungskontinuität



- Die Kontinuität der Radverkehrsführung auf der Eimsbüttel-Süd-Route ist deutlich auf Fahrradstraßen ausgerichtet und somit sehr intuitiv
- Verbindende Abschnitte, bspw. an Hauptverkehrsstraßen, werden über fahrbahnbegleitende Radwege, oder Zweirichtungsradwege geführt
- Ein Abschnitt mit einer Schlüsselrolle für das spätere Funktionieren der gesamten Bezirksroute ist die Altonaer Straße.
- Die einheitliche Verkehrsführung sorgt für eine klare Verständlichkeit des Routenverlaufs, welche durch sorgfältig gestaltete Übergangsbereiche zwischen verschiedenen Abschnitten ergänzt werden sollte, siehe insb. Fokuspunkte
- Darüber hinaus ist der Einsatz gleichartiger Gestaltungselemente empfehlenswert, die z.B. bei Fahrradstraßen angewendet werden.
- Die Führungskontinuität der Route Eimsbüttel-Süd ist auch von einer interbezirklichen Abstimmung abhängig.

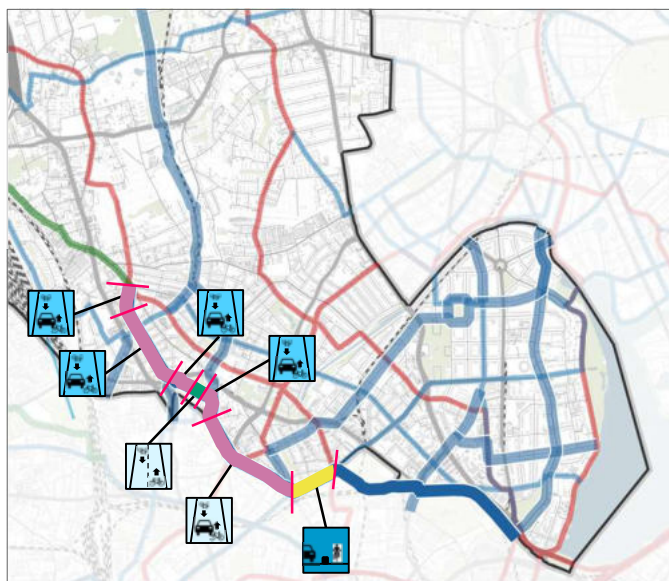
**Eimsbüttel-Süd (VI)**

Übersicht Maßnahmen und Einstufung Aufwand



**Ausbauaufwand**

|  |                                  |
|--|----------------------------------|
|  | Keiner/bereits in Bau o. Planung |
|  | Gering                           |
|  | Mittel                           |
|  | Groß                             |



|  |                                |
|--|--------------------------------|
|  | Fahrradstraße                  |
|  | Fahrradstraße (ohne Kfz.)      |
|  | Radweg                         |
|  | Radstreifen                    |
|  | Schutzstreifen                 |
|  | selbstständiger Geh und Radweg |
|  | Kopenhagener Radweg            |
|  | Protected Bike Lane            |
|  | Zweirichtungsradweg            |
|  | Mischverkehr                   |
|  | verkehrsberuhigter Bereich     |

**Eimsbüttel-Süd (VI)**  
Besondere Knotenpunkte

