

Bezirksroutenkonzept für den Radverkehr Eimsbüttel 2023

Anhang VII

Steckbriefe der detaillierten Routenaußenarbeitung

VII Rotherbaumring-Route

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

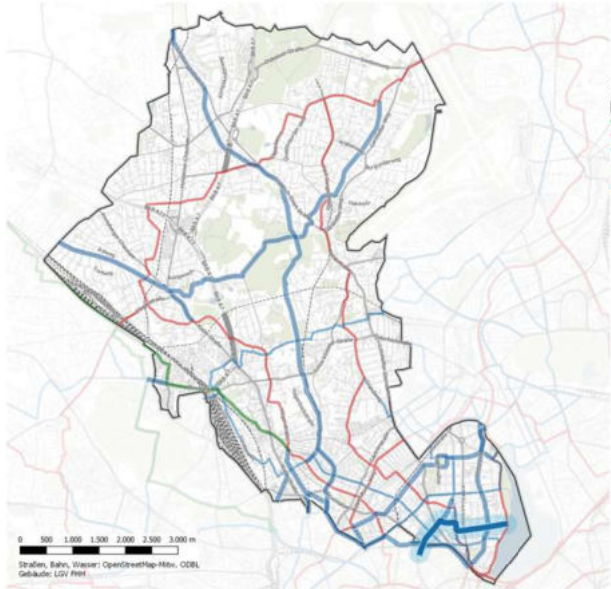
Auftragnehmer: **ARGUS**
STADT UND VERKEHR · PARTNERSCHAFT mbB
Pinnasberg 45
20359 Hamburg
Tel.: +49 (40) 309 709 - 0
Fax: +49 (40) 309 709 - 199
kontakt@argus-hh.de

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

Projektnummer: 2020289

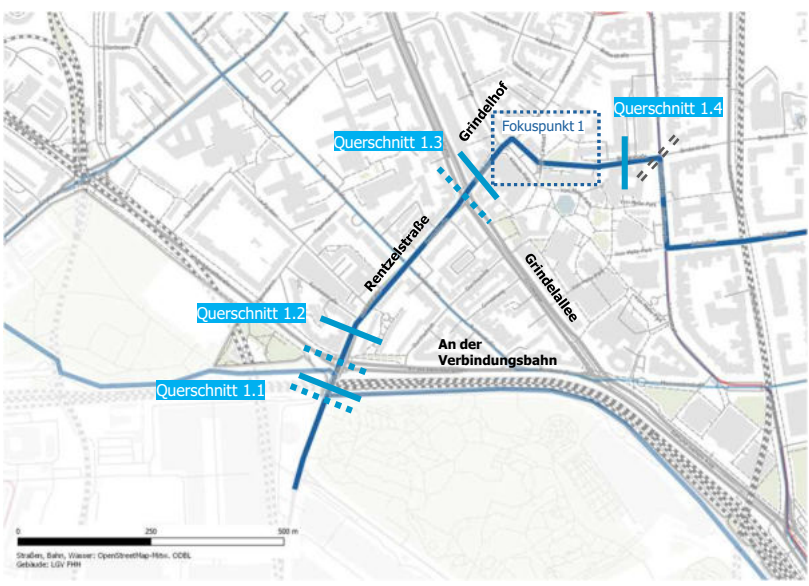
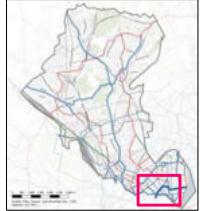
Stand: 24.01.2023

Gesamtbetrachtung Rotherbaumring (VII) Vorzugsvariante



- Legende**
- Bezirksgrenze Eimsbüttel
 - Radschnellweg Eimsborn-HH
 - Velorouten
 - Bezirksrouten (gemäß Bezirksroutenkonzept von 2011)
 - Vorzugsvarianten (2022)
 - Rotherbaumring (VII)

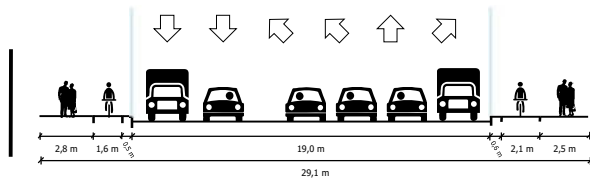
Detailbetrachtung Rotherbaumring (VII) Abschnitt 1



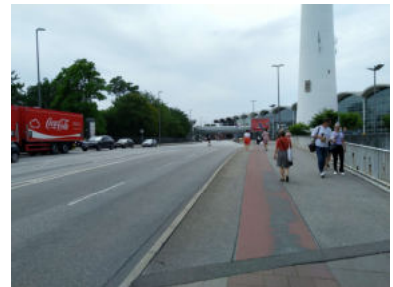
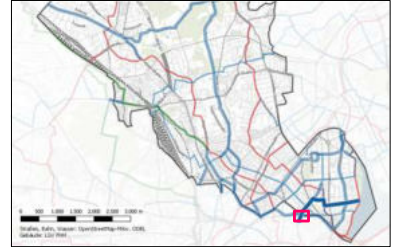
Detailbetrachtung Rotherbaumring (VII)

Rentzelstraßenbrücke | Tiergartenstraße bis An der Verbindungsbahn (1.1)

Bestand



- Randnutzung: Bahntrassen
- Straßencharakteristik: Landesstraße, Hauptverkehrsstraße, Brücke (Tempo 50), Teil der Rotherbaumring Route
- Überschneidung mit der Rotherbaumring-Route
- **Radverkehrsführung: Hochbordradwege** (in Gegenrichtung freigegeben)
- Busverkehr: Ja

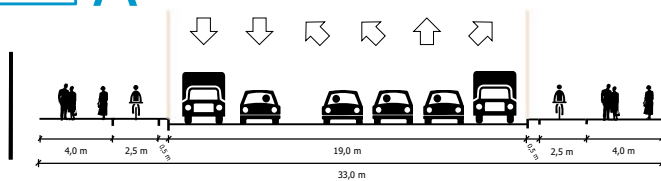


Detailbetrachtung Rotherbaumring (VII)

Rentzelstraßenbrücke | Tiergartenstraße bis A. d. Verbindungsbahn (1.1)

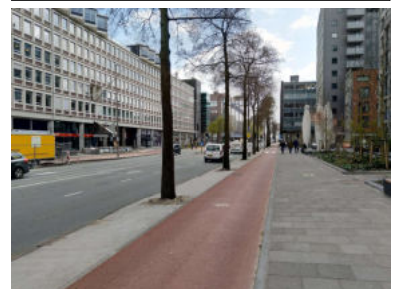
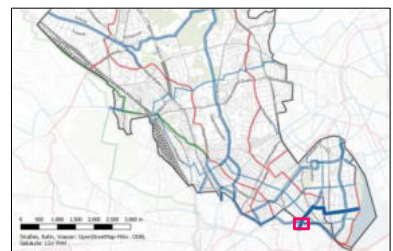
Konzeptidee

A



- Neubau der Rentzelstraßenbrücke unter Beibehaltung der Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr
- Einrichtung von abgesetzten und asphaltierten **Einrichtungsrädwegen mit baulicher Trennung** nach Regemaß und ausgeweiteten Gehwegen (hohe Bedeutung aufgrund der Messe und Pflanzen und Blumen)

→ Gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen durch deutlich Trennung zum Fuß- und insb. Kfz-Verkehr



Weesperstraat, Amsterdam

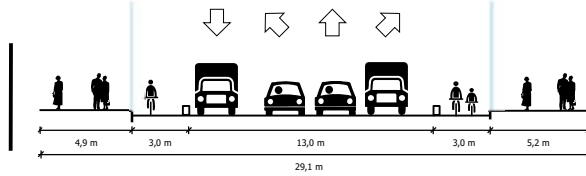
Detailbetrachtung Rotherbaumring (VII)

Rentzelstraßenbrücke | Tiergartenstraße bis A. d. Verbindungsbahn (1.1)

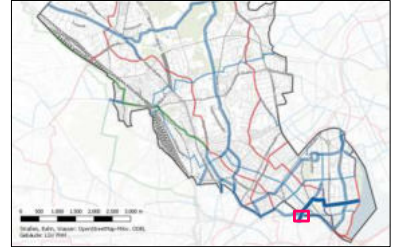


Konzeptidee

B



- Bauliche Umgestaltung der Rentzelstraßenbrücke mit einer Reduzierung um zwei Fahrstreifen unter Beibehaltung der Bordsteinlinienverläufe
 - Einrichtung von **Protected-Bikelanes** im Regellaß
 - Vorbehalt: Verkehrliche Machbarkeit prüfen
- Unter Beibehaltung des Brückenbauwerks bestmögliche Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen durch deutliche Trennung zum Kfz- und Fußverkehr



Dammtordamm, Hamburg
Quelle: hamburgze.blogspot.com

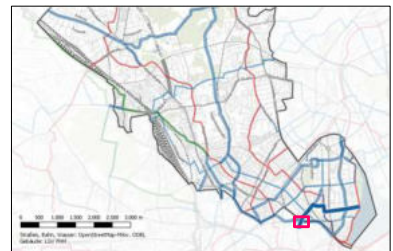
Detailbetrachtung Rotherbaumring (VII)

Rentzelstraßenbrücke | Tiergartenstraße bis A. d. Verbindungsbahn (1.1)



Empfehlung

- Variante **A** bietet sehr gute Radverkehrsbedingungen durch eine Konfliktvermeidung mit dem Fußverkehr und deutlicher Trennung zum Kfz-Verkehr bei jedoch erheblichem Planungs- und Umbaufwand
- In Variante **B** wird bei verhältnismäßig geringem baulichen Aufwand eine ebenso deutliche Steigerung der Radverkehrsqualität auf Kosten des Kfz-Verkehrs geschaffen. Variante B ist damit **zu empfehlen** (siehe Eimsbüttel-Süd (VI))
 - Vorbehalt: Prüfung der verkehrlichen Machbarkeit
- Zweirichtungsradsverkehr wäre darüberhinausgehend beidseitig denkbar, um die Tiergartenstraße und den Zweirichtungsradsweg in der St. Petersburger Straße anzubinden
- Abzweigung der Eimsbüttel-Süd-Route (VI) beachten (Tiergartenstraße – Sternschanze)



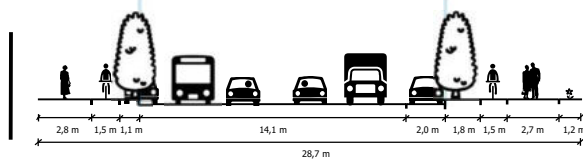
Dammtordamm, Hamburg
Quelle: hamburgze.blogspot.com

Detailbetrachtung Rotherbaumring (VII)

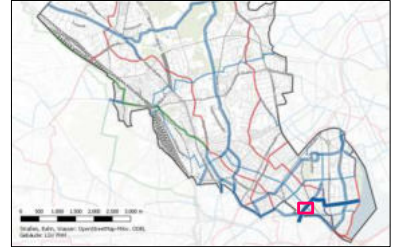
Rentzelstraße | A. d. Verbindungsbahn bis Grindelallee (1.2)



Bestand



- Randnutzung: Wohnen, Gastronomie, Gewerbe
- Straßencharakteristik: Landesstraße, Hauptverkehrsstraße (Tempo 50), wechselnder Baumbestand und Parkstände (Längs- und Schrägparken)
- **Radverkehrsführung: Hochbordradwege**
- Busverkehr: ja (ohne Haltestelle)

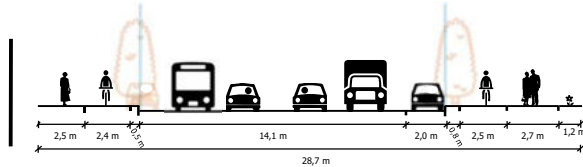


Detailbetrachtung Rotherbaumring (VII)

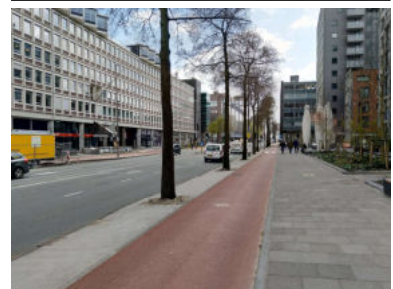
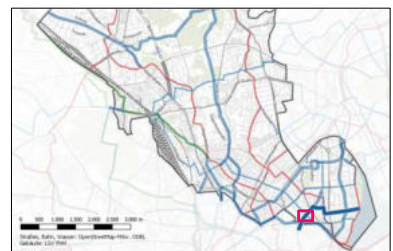
Rentzelstraße | A. d. Verbindungsbahn bis Grindelallee (1.2)



Konzeptidee **A**



- Bauliche Umgestaltung der Nebenflächen mit Asphaltierung der Radwege
 - Neuorganisation des ruhenden Verkehrs
 - Neuordnung der Schrägparkstände zu Längsparkständen
 - Reduzierung um rund 20 Parkstände
 - Fällung (und Neupflanzung) von rund 10 Bäumen notwendig, sowie abschnittsweise Versetzung der Straßenbeleuchtung
 - Beibehaltung und Verbreiterung der **Hochbordradwege**
- Gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen durch Verbesserung der Bestandssituation in Breite und Oberfläche, Konflikte mit dem Fußverkehr sind jedoch weiterhin möglich



Weesperstraat, Amsterdam

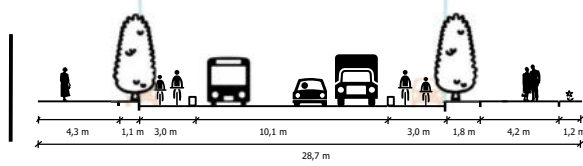
Detailbetrachtung Rotherbaumring (VII)

Rentzelstraße | A. d. Verbindungsbahn bis Grindelallee (1.2)

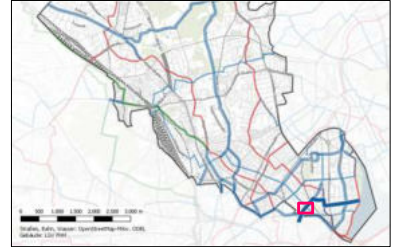


Konzeptidee

B



- Bauliche Umgestaltung der Nebenflächen sowie Entnahme eines Kfz-Fahrstreifens je Richtung (Dreistreifigkeit im Knoten)
 - Herausnahme des ruhenden Verkehrs, ggf. abschnittsweise Einrichtung von Parkständen zwischen der Fahrbahn und Protected-Bikelane
 - Reduzierung der Parkstände um rund 60
 - Anordnung: **Protected-Bikelane**
 - Vorbehalt: Verkehrsmengen/Verkehrliche Machbarkeit prüfen
- Sehr gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen durch eine deutliche Trennung und Sichtbarkeit des Radverkehrs, sowie guter Überholbarkeit durch schnellere Radfahrende



Dammtordamm, Hamburg
Quelle: hamburgzeit.blogspot.com

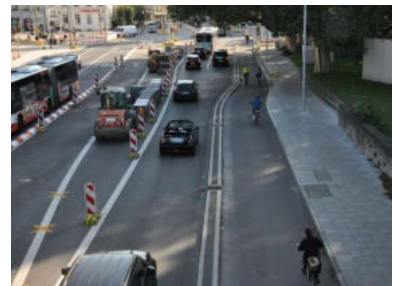
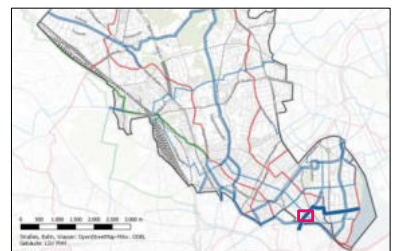
Detailbetrachtung Rotherbaumring (VII)

Rentzelstraße | A. d. Verbindungsbahn bis Grindelallee (1.2)



Empfehlung

- Variante **A** bietet sehr gute Radverkehrsbedingungen durch eine deutliche Trennung zum Kfz-Verkehr, jedoch auf Kosten des Baumbestands und einiger Parkstände
- In Variante **B** wird bei verhältnismäßig geringem baulichen Aufwand eine ebenso deutliche Steigerung der Radverkehrsqualität erzielt, jedoch auf Kosten sämtlicher Parkstände und je eines Fahrstreifens pro Richtung. Allerdings bleibt der Baumbestand erhalten und der Radverkehr wird deutlich vom Fußverkehr getrennt, für den ebenfalls zusätzliche Flächen geschaffen werden. Somit ist **Variante B unter Vorbehalt zu empfehlen**
 - Vorbehalt: Prüfung der verkehrlichen Machbarkeit
 - Verkehrliche Machbarkeit wäre mit der Einrichtung einer temporären Pop-up-Bikelane evaluierbar

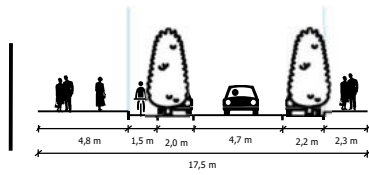


Dammtordamm, Hamburg
Quelle: hamburgzeit.blogspot.com

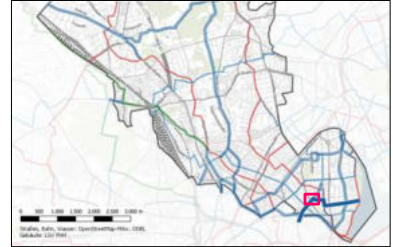
Detailbetrachtung Rotherbaumring (VII)
Grindelhof | Grindelallee bis Allende-Platz (1.3)



Bestand



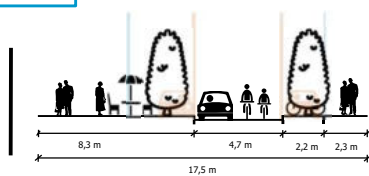
- Randnutzung: Wohnen, Gastronomie, Gewerbe
- Straßencharakteristik: Erschließungsstraße (Tempo 30), Einbahnstraße
- **Radverkehrsführung: Mischverkehr** mit einem durch den ruhenden Verkehr **geschützten Radfahrstreifen** in Gegenrichtung
- Busverkehr: nein



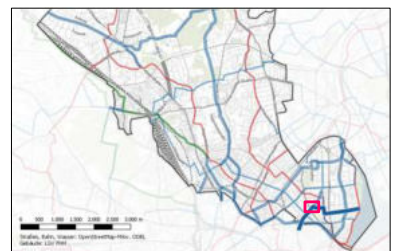
Detailbetrachtung Rotherbaumring (VII)
Grindelhof | Grindelallee bis Allende-Platz (1.3)



Konzeptidee

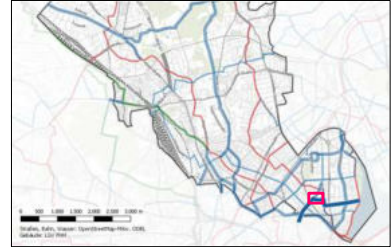


- Bauliche Umgestaltung zu einer Kfz-reduzierten Straße mit Verbreiterung der Fußverkehrs- und ggf. Gastronomieflächen
 - Anordnung: **Fahrradstraße** (für Kfz: Anlieger frei, da Tiefgaragenzufahrt vorhanden)
 - Entnahme des ruhenden Verkehrs
 - Gestaltung sollte visuell deutlich klarmachen, dass ein Kfz nur Gast und kein Regelfall ist.
 - Vorbehalt: Verkehrsmengen/Verdrängungseffekte
- Sehr gute Fuß- und Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen (insb. für Universitätsverkehre), bei beibehaltener Befahrbarkeit für Anlieger
- Weiterführung bis zur Hallerstraße (Bezirksroute) inkl. Anschluss an die Veloroute 3 (Schlüterstraße) empfehlenswert (siehe Netzergänzungen)

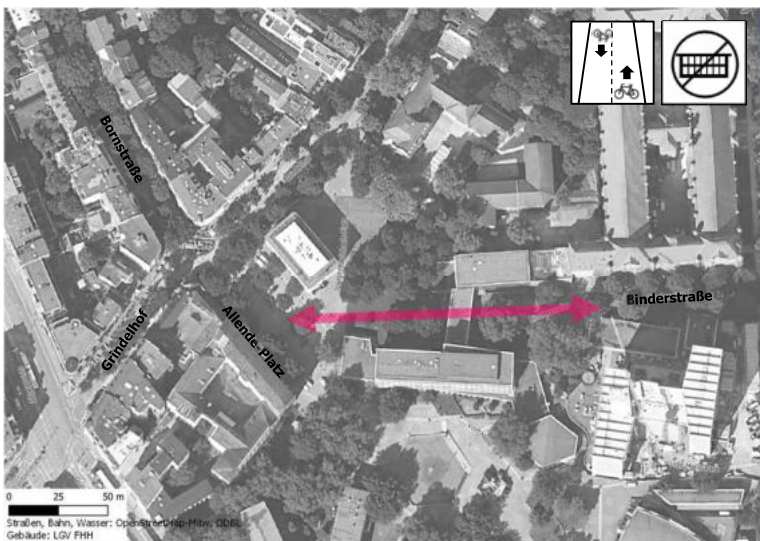


Haarlemmerdijk, Amsterdam

Detailbetrachtung Rotherbaumring (VII)
 Fokuspunkt 1 | Allende-Platz | Bestand



Detailbetrachtung Rotherbaumring (VII)
 Fokuspunkt 1 | Allende-Platz | Konzeptidee

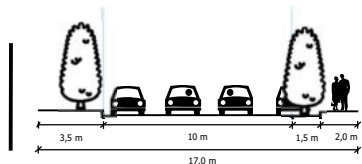


- Schaffung einer Radverkehrsverbindung zwischen Allende-Platz und Binderstraße
- Stärkung der Radverkehrsqualität rund um die Universität
- Perspektivisch:
 - Abriss des Verbindungsgebäudes der Universität
 - Bau eines Zweirichtungsradwegs über den Allende-Platz bis zur Binderstraße

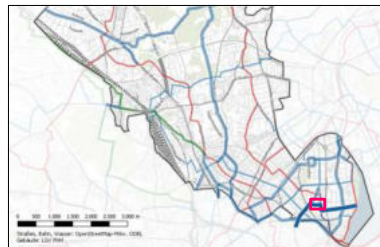
Detailbetrachtung Rotherbaumring (VII)
 Binderstraße | Allende-Platz bis Schlüterstraße (1.4)



Bestand



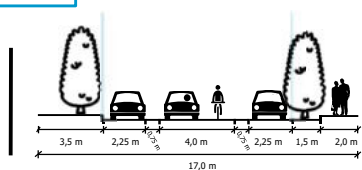
- Randnutzung: Uni
- Straßencharakteristik: Erschließungsstraße (Tempo 30)
- Verbindung mit Allende-Platz ist in Planung
- **Radverkehrsführung: Mischverkehr**
- Busverkehr: nein



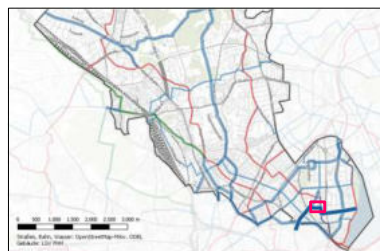
Detailbetrachtung Rotherbaumring (VII)
 Binderstraße | Allende-Platz bis Schlüterstraße (1.4)



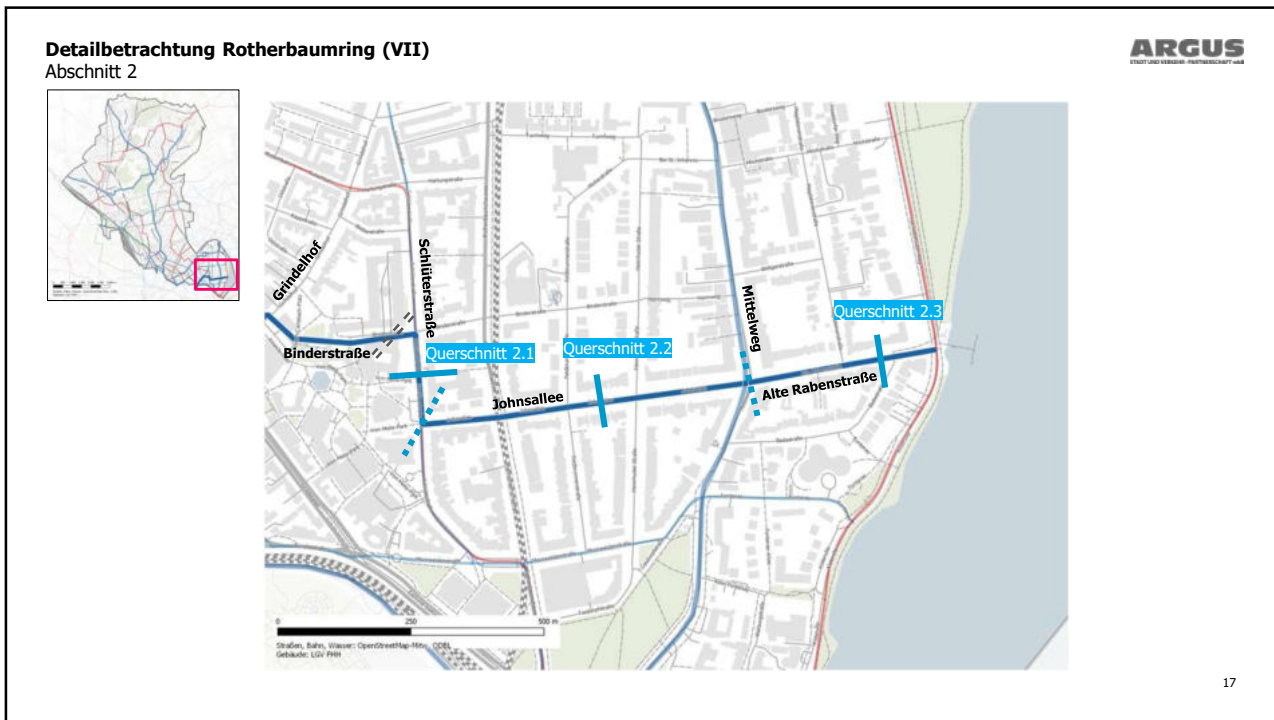
Konzeptidee



- Kleinteilige bauliche Umgestaltung
 - Neuorganisation des ruhenden Verkehrs
 - Anordnung: **Fahrradstraße** (mit, teils ohne Kfz-Freigabe → Durchbruch zum Allende-Platz)
- Sehr gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen durch Dominanz des Radverkehrs und Durchfahrtsbeschränkungen für den Kfz-Verkehr

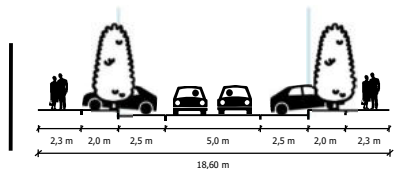


Quelle: Difu, Bergische Universität Wuppertal

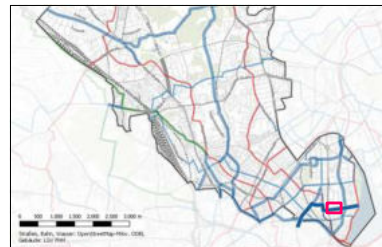


Detailbetrachtung Rotherbaumring (VII)
 Johnsallee | Schlüterstraße bis Alte Rabenstraße (2.2)

Bestand

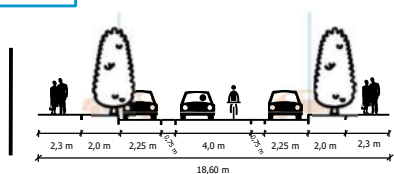


- Randnutzung: Wohnen
- Straßencharakteristik: Erschließungsstraße (Tempo 30), wechselndes Senkrecht- und Längsparken, sowie häufiges Parken außerhalb der zugewiesenen Parkstände
- **Radverkehrsführung: Mischverkehr**
- Busverkehr: nein

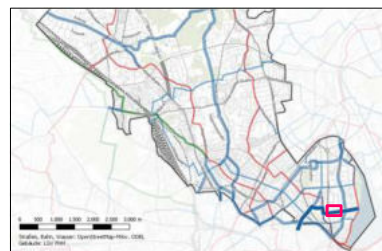


Detailbetrachtung Rotherbaumring (VII)
 Johnsallee | Schlüterstraße bis Alte Rabenstraße (2.2)

Konzeptidee



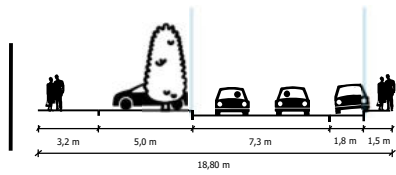
- Kleinteilige bauliche Umgestaltung
 - Neuorganisation des ruhenden Verkehrs hin zu Längsparkständen
 - Reduzierung der rund 150 Senkrechtparkstände auf rund 70 Längsparkstände
 - Anordnung: **Fahrradstraße** (mit Kfz-Freigabe)
- Gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen durch Neuorganisation des Parkens und Erhöhung der Aufmerksamkeit zugunsten des Radverkehrs auf der Fahrbahn



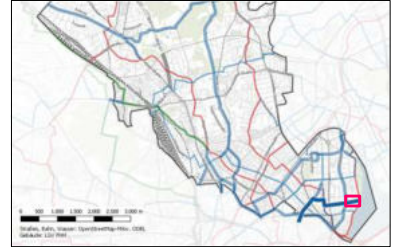
Quelle: Difu, Bergische Universität Wuppertal

Detailbetrachtung Rotherbaumring (VII)
 Alte Rabenstraße | Johnsallee bis Harvestehuder Weg (2.3)

Bestand

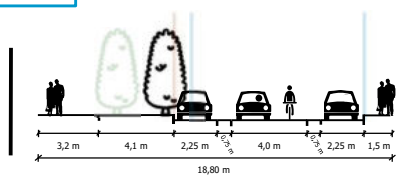


- Randnutzung: Wohnen, Gewerbe, Kindergarten
- Straßencharakteristik: Erschließungsstraße
- **Radverkehrsführung: Mischverkehr**
- Busverkehr: nein

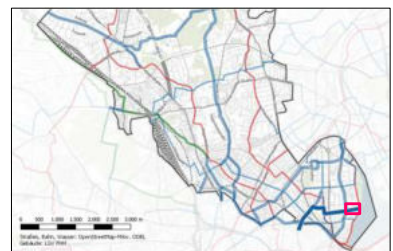


Detailbetrachtung Rotherbaumring (VII)
 Alte Rabenstraße | Johnsallee bis Harvestehuder Weg (2.3)

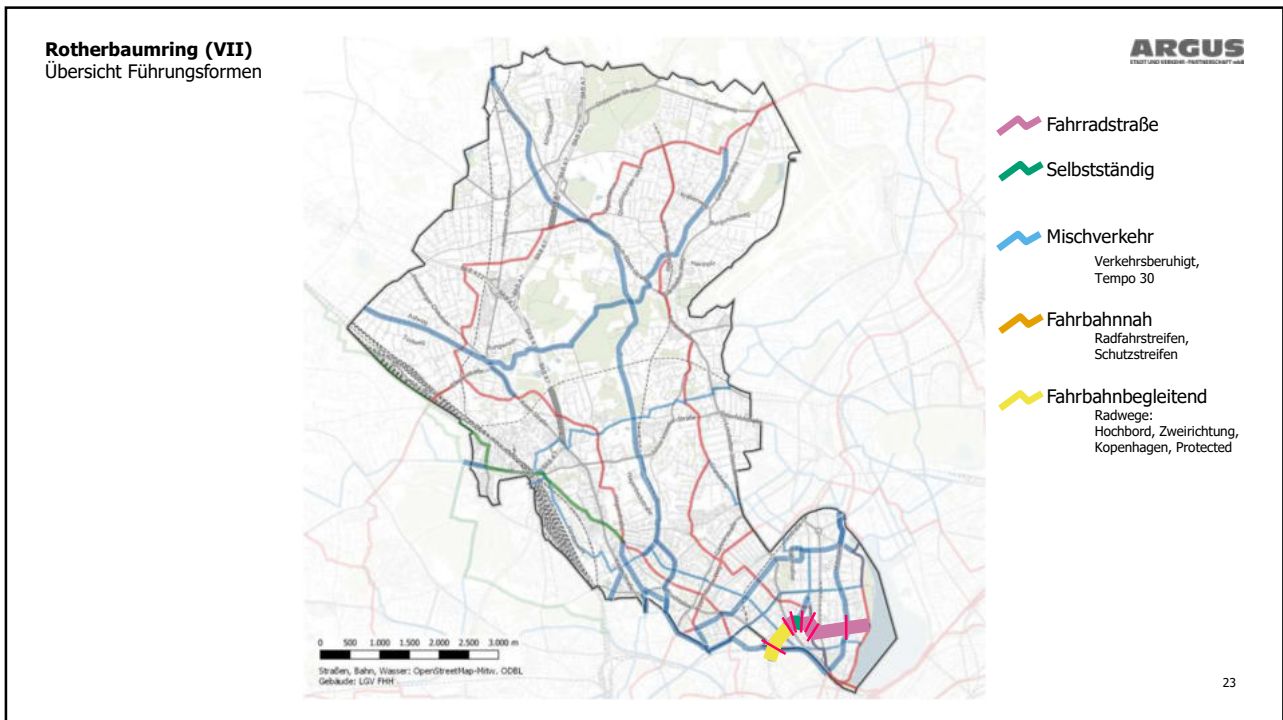
Konzeptidee



- Kleinteilige bauliche Umgestaltung mit Verschiebung der östlichen Bordsteinlinie und Ausweitung der Gehwegflächen oder Entsiegelung und Begrünung
 - Neuorganisation des ruhenden Verkehrs zu Längsparkständen
 - Reduktion um rund 27 Parkstände
 - Anordnung: **Fahrradstraße** (mit Kfz-Freigabe)
- Gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen durch Neuorganisation des Parkens und Aufmerksamkeitssteigerung zugunsten des Radverkehrs auf der Fahrbahn



Quelle: Difu, Bergische Universität Wuppertal



Rotherbaumring (VII)
Reflexion der Führungskontinuität

ARGUS
STADT UND VERBAND PATRISBUCHHAUSEN

- Die Kontinuität der Radverkehrsführung auf dem Rotherbaumring ist im Nord-östlichen Abschnitt sehr deutlich auf Fahrradstraßen ausgerichtet und wechselt nach der Querung der Grindelallee in die Rentzelstraße zu Protected-Bikelanes. Durch die deutliche Hervorhebung des Radverkehrs ist die Route somit sehr intuitiv.
- Die einheitliche Verkehrsführung sorgt für eine klare Verständlichkeit des Routenverlaufs, welche durch sorgfältig gestaltete Übergangsbereiche zwischen verschiedenen Abschnitten ergänzt werden sollte (insb. Grindelallee).
- Darüber hinaus ist der Einsatz gleichartiger Gestaltungselemente empfehlenswert, die z.B. bei Fahrradstraßen angewendet werden.

24

