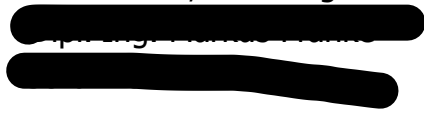




## Verkehrsuntersuchung Fahrradstraße Eckerkoppel

23.11.2020, Hamburg



## **Verkehrsuntersuchung Fahrradstraße Eckerkoppel**

2020120, Stand: 23.11.2020

### **Auftraggeber:**

Freie und Hansestadt Hamburg  
Bezirksamt Wandsbek  
Am Alten Posthaus 2  
22041 Hamburg

### **über**

PRISMA Projektingenieure für Strategie und  
Management GmbH  
Tokiostraße 2  
20457 Hamburg


### **Auftragnehmer:**


ARGUS Stadt und Verkehr Partnerschaft mbB  
Admiralitätstraße 59  
20459 Hamburg

+49 (40) 309 709 - 0  
kontakt@argus-hh.de  
www.argus-hh.de

### **Bearbeiter:**

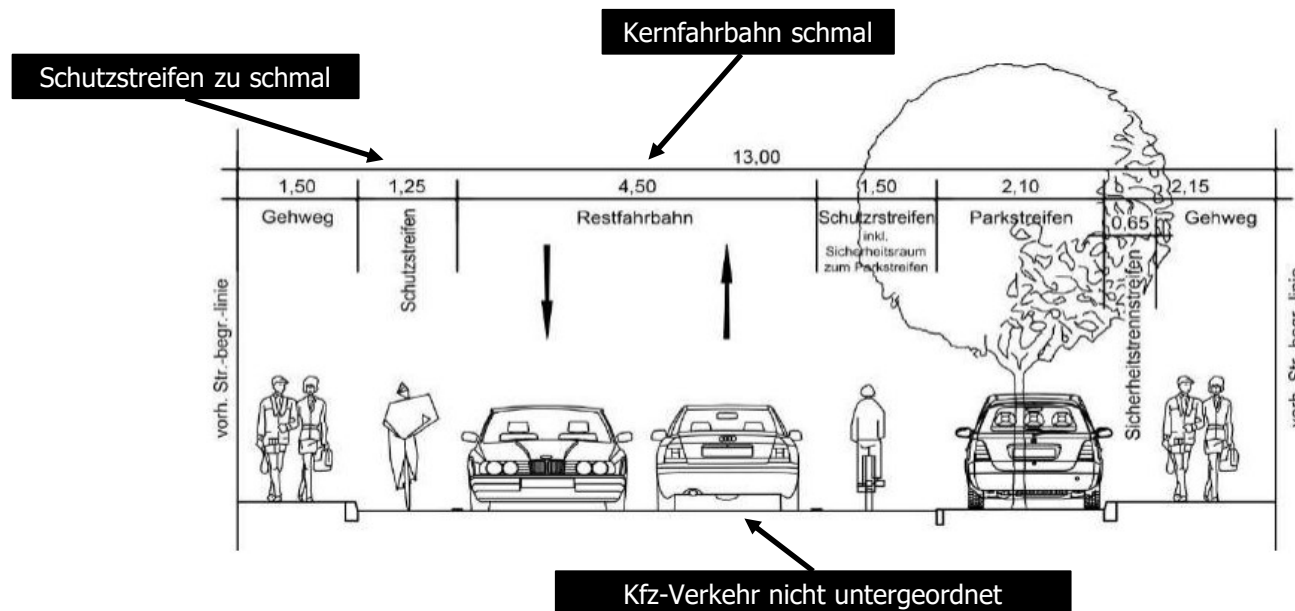
[REDACTED]

- 
- Einführung
  - Rechtsrahmen
  - Siedlungsstruktur
  - Verkehrszustand
  - Ideen zur Netzgestaltung

- 
- Einführung**
  - Rechtsrahmen
  - Siedlungsstruktur
  - Verkehrszustand
  - Ideen zur Netzgestaltung

# Einführung Umgestaltung der Straße Eckerkoppel

1. Zur Ausgestaltung der **Veloroute 6** ist ein ausreichend attraktiver Standard für den Radverkehr in der Eckerkoppel, von Friedrich-Ebert-Damm bis Am Stadtrand, zu schaffen
2. Bisherige Überlegungen (Schutzstreifen) erreichen dies nicht



\*Querschnitt-Vorschlag in Eckerkoppel zwischen Traberweg und Am Stadtrand (Quelle: M+O, 2019)

3. Die Einrichtung einer **Fahrradstraße** erscheint als eine geeignete Lösung
4. Die Anordnung einer Fahrradstraße ist jedoch an **Voraussetzungen** geknüpft, die zu beachten und zu prüfen sind
5. Die heutigen Verkehrsverhältnisse legen nahe, dass ein **Eingriff in das Verkehrsnetz** ggf. erforderlich wird, um diese Voraussetzungen zu erfüllen
6. Dies hätte eine Umlenkung von Kfz-Verkehren zur **Folge**, die jedoch so zu wählen ist, dass keine unzumutbaren Erreichbarkeitsnachteile entstehen



„Wir brauchen dringend einen vernünftigen Fahrradweg in der Eckerkoppel. Allein schon für die **vielen Kinder**, die hier wohnen!“

„Wenn nicht jetzt, wann dann? **Der Verkehr beruhigt sich nicht von allein.** Die Kinder können hier nicht vernünftig zur Schule mit dem Fahrrad fahren, da es keinen Radweg gibt“

„Hamburg will doch in **Fahrradstraßen** investieren, das wäre ein Signal“

„**Fahrradstraße Eckerkoppel, jetzt!**“

„Bitte schnell **das Chaos um den U-Bahnhof Trabrennbahn beenden**, bevor es hier noch ein größeres Unglück gibt. Am besten die komplette Eckerkoppel zur Fahrradstraße machen“




„Den Friedrich-Ebert-Damm auszubauen und dafür **Tempo 30 in der Eckerkoppel** wäre eine sehr gute Idee und für die Autofahrer sicherlich keine Zumutung“

\*Kommentare von Anwohner zur Eckerkoppel während der Online-Beteiligung am 25. Juni 2020 (Magistralen)

1. Kann der Radverkehr die „vorherrschende Verkehrsart“ in der Eckerkoppel werden?
2. Ist eine Kfz-Verkehrsbelastung herstellbar, die der Fahrradstraßen-Idee gerecht wird?
3. Welche Eingriffe in das Straßennetz sind erforderlich?
4. Wie wird die Erreichbarkeit von Teilquartieren beeinflusst?






- 
- Einführung
  - Rechtsrahmen**
  - Siedlungsstruktur
  - Verkehrszustand
  - Ideen zur Netzgestaltung

Anordnungsvoraussetzungen

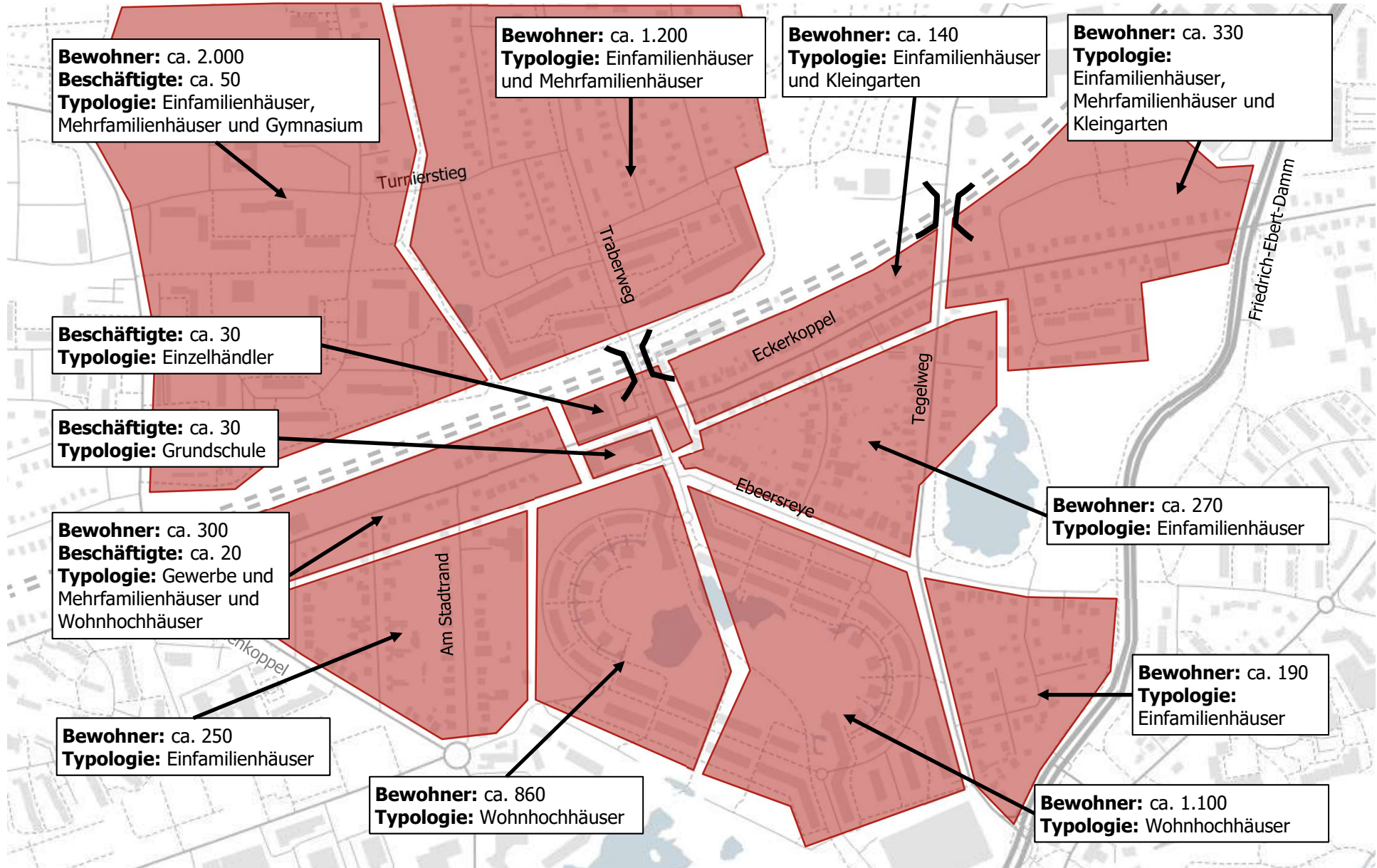
- Fahrradstraße kommt nur in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist  
  
...dies wird anhand einer Prognose eingeschätzt, die möglichst gut und mit angemessenem Aufwand hergeleitet wird, die die Nachfragesteigerung durch eine Veloroute einbezieht und die Auslegungsspielräume offen lässt
  
- **Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs ausreichend zu berücksichtigen**  
  
...dies wird anhand von möglichen Verkehrslenkungen und der Erreichbarkeit beurteilt

- 
- Einführung
  - Rechtsrahmen
  - Siedlungsstruktur**
  - Verkehrszustand
  - Ideen zur Netzgestaltung

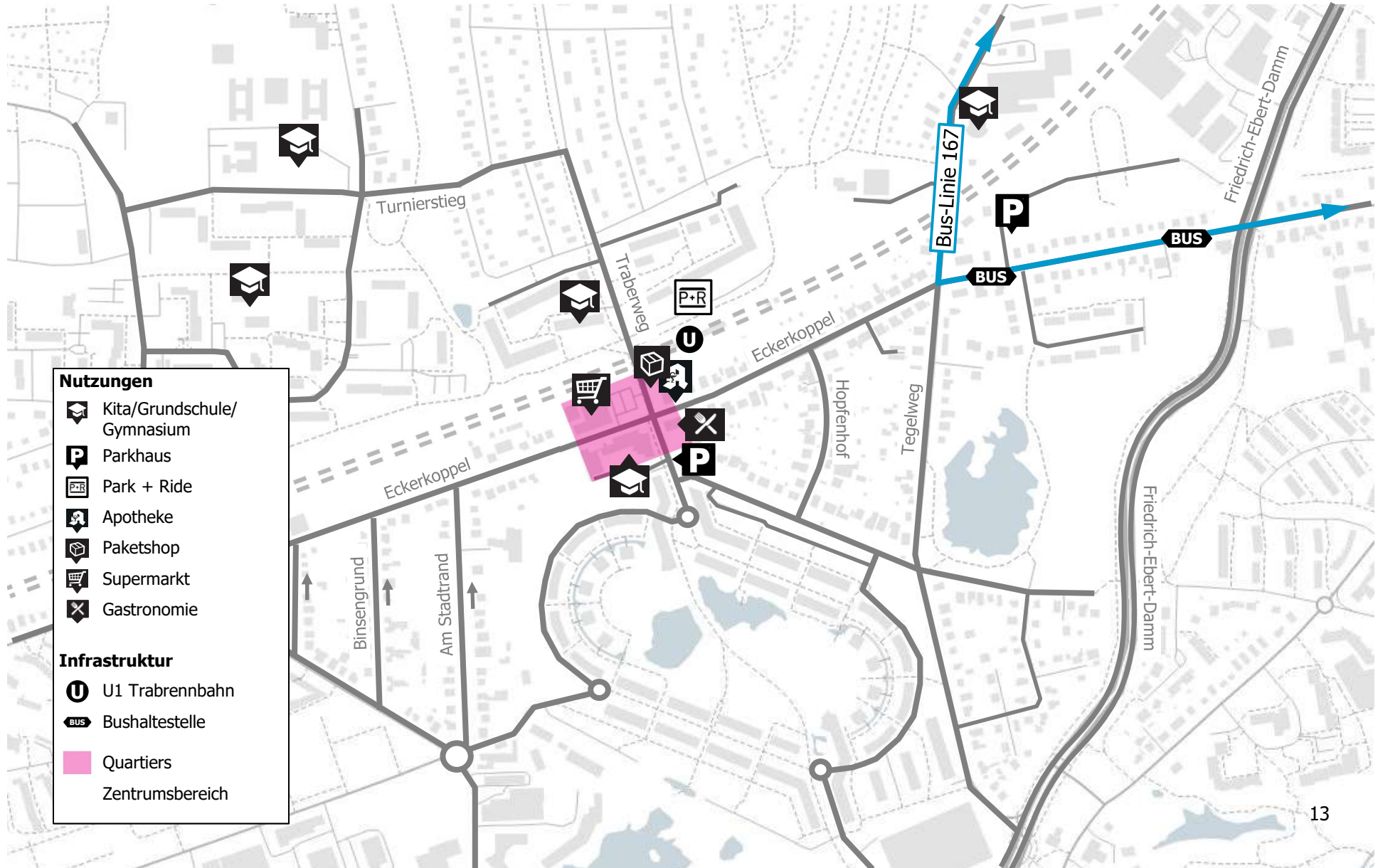
# Siedlungsstruktur

## Gliederung in Teilquartiere

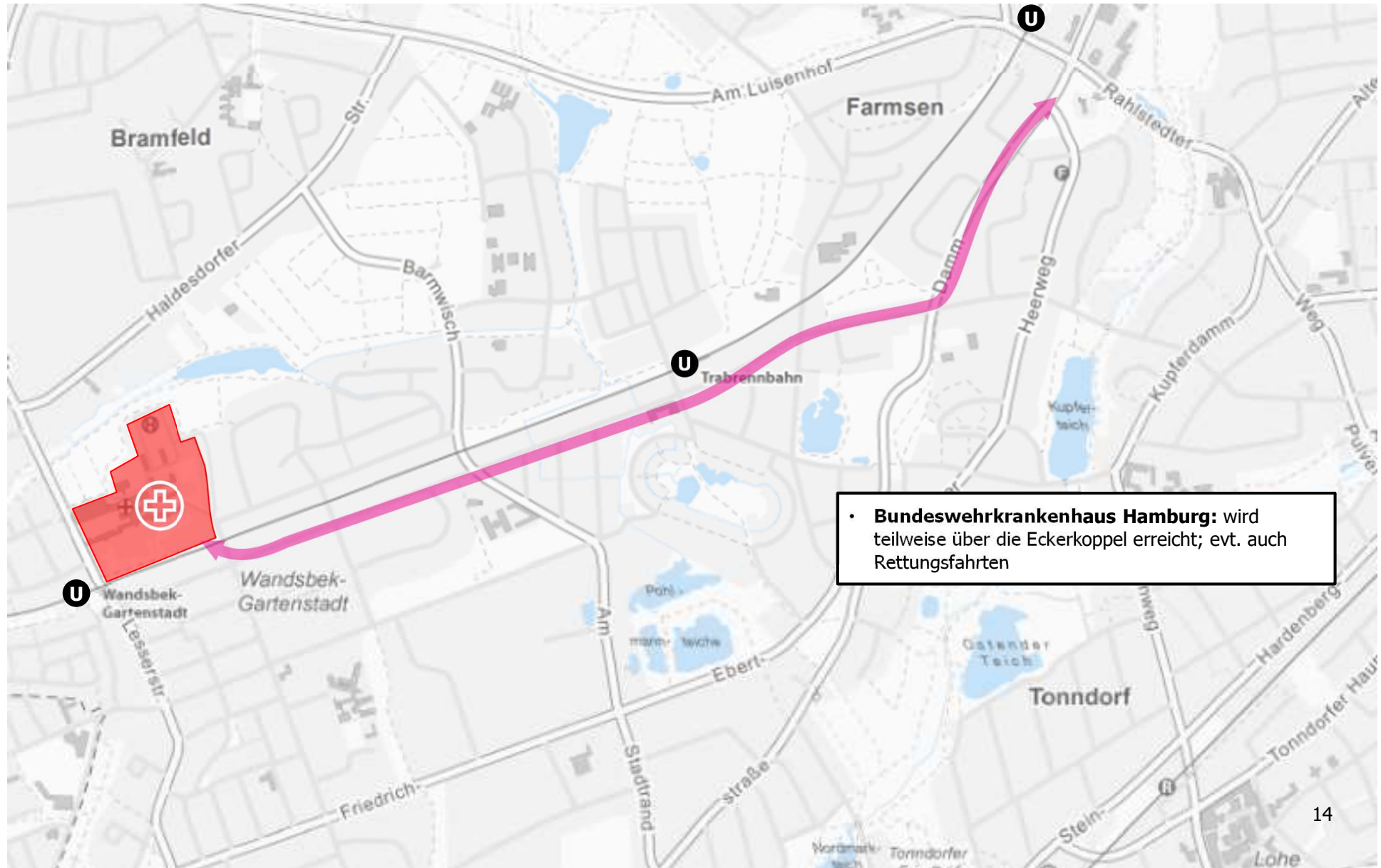
Quelle: Eigene Berechnung auf Grundlage von Statistik Nord und ALKIS



# Siedlungsstruktur POI

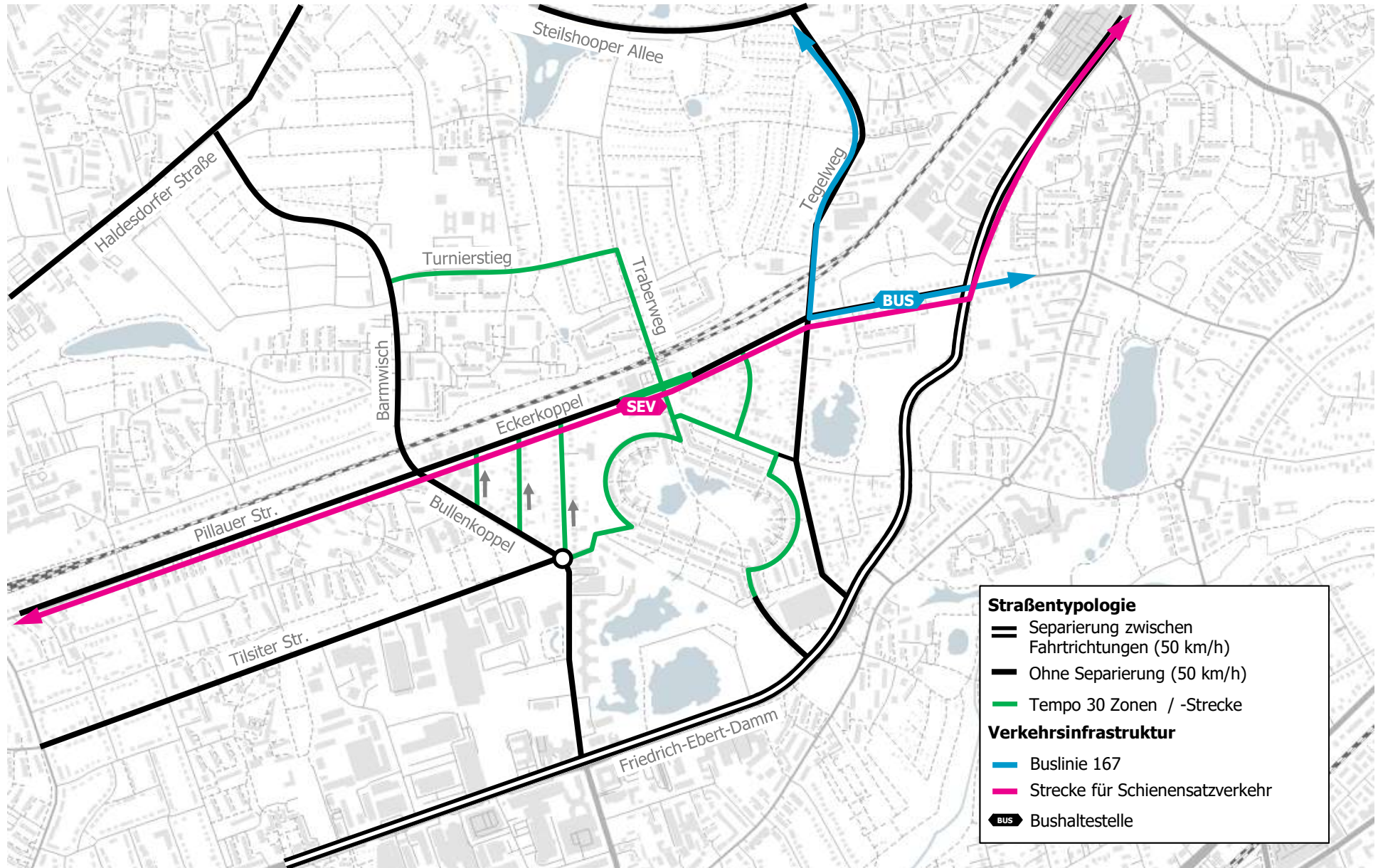


# Siedlungsstruktur Bundeswehrkrankenhaus



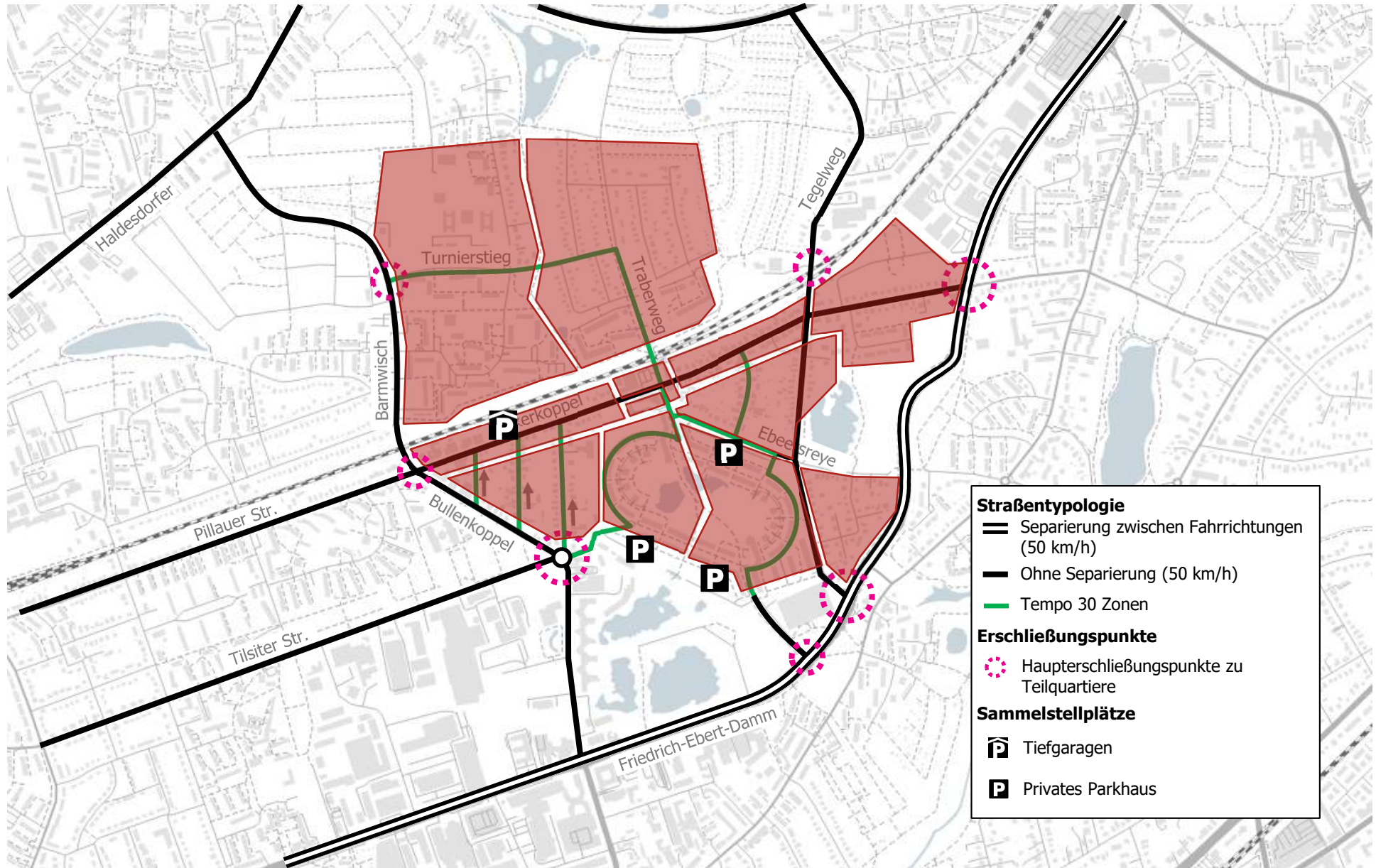
- 
- Einführung
  - Rechtsrahmen
  - Siedlungsstruktur
  - Verkehrszustand**
  - Ideen zur Netzgestaltung

# Verkehrszustand Überblick Straßennetz





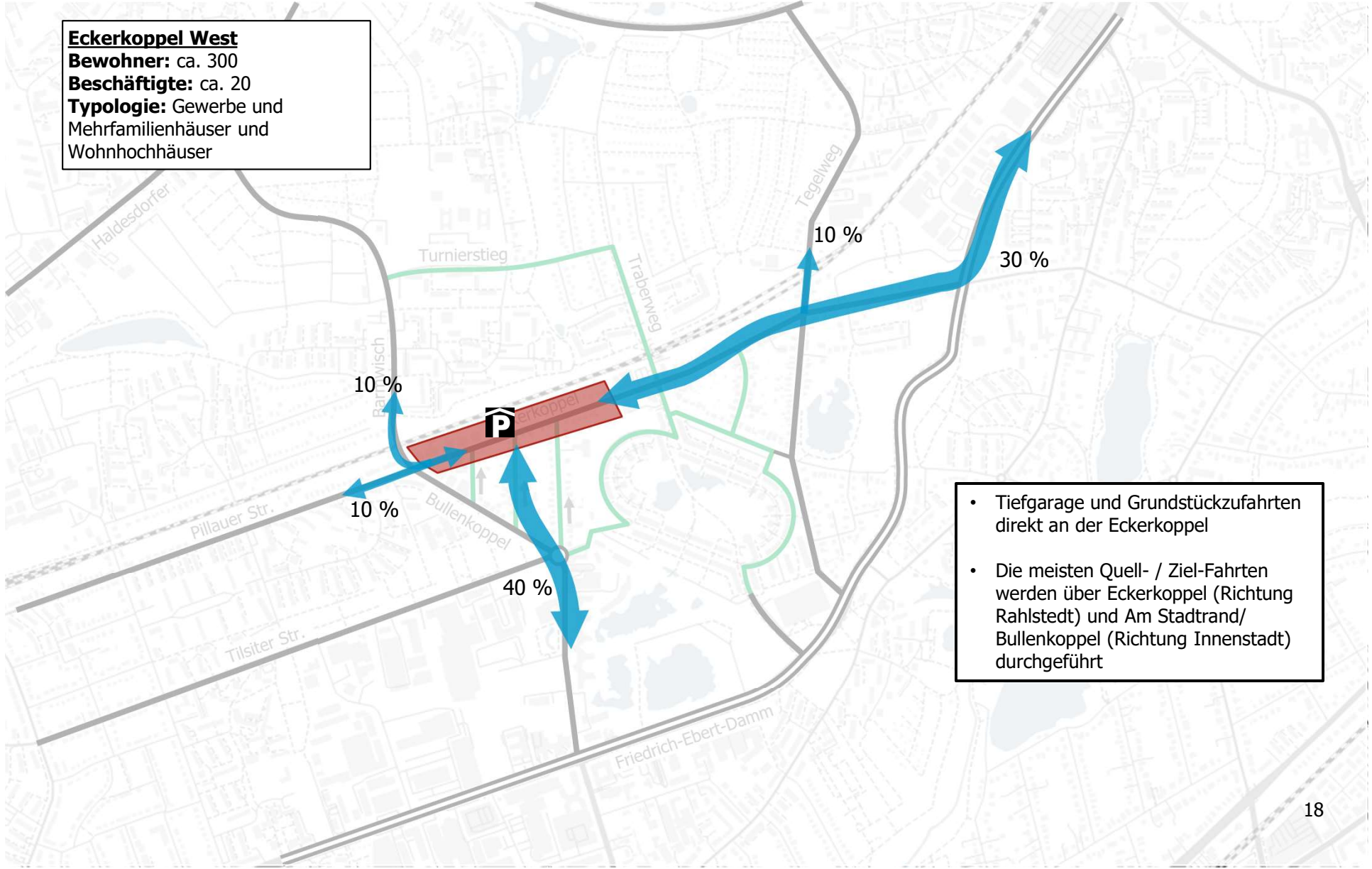
# Verkehrszustand Quartierserschließung



# Verkehrszustand Erschließung Teilquartiere | Eckerkoppel West

[Richtungsverteilung des Quartiersverkehrs]

**Eckerkoppel West**  
**Bewohner:** ca. 300  
**Beschäftigte:** ca. 20  
**Typologie:** Gewerbe und Mehrfamilienhäuser und Wohnhochhäuser

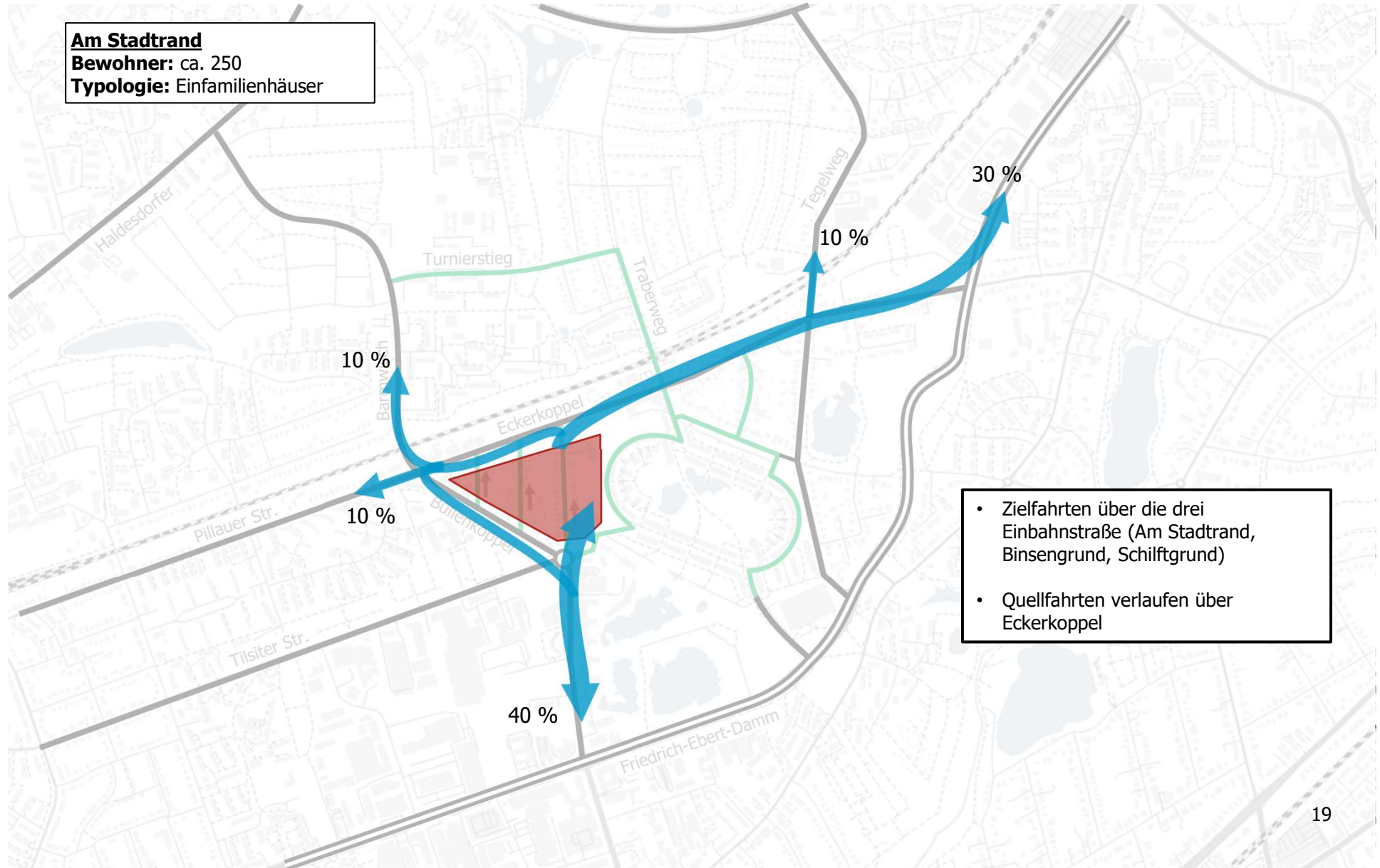


- Tiefgarage und Grundstückzufahrten direkt an der Eckerkoppel
- Die meisten Quell- / Ziel-Fahrten werden über Eckerkoppel (Richtung Rahlstedt) und Am Stadtrand/ Bullenkoppel (Richtung Innenstadt) durchgeführt

# Verkehrszustand Erschließung Teilquartiere | Am Stadtrand

[Richtungsverteilung des Quartiersverkehrs]

**Am Stadtrand**  
**Bewohner:** ca. 250  
**Typologie:** Einfamilienhäuser

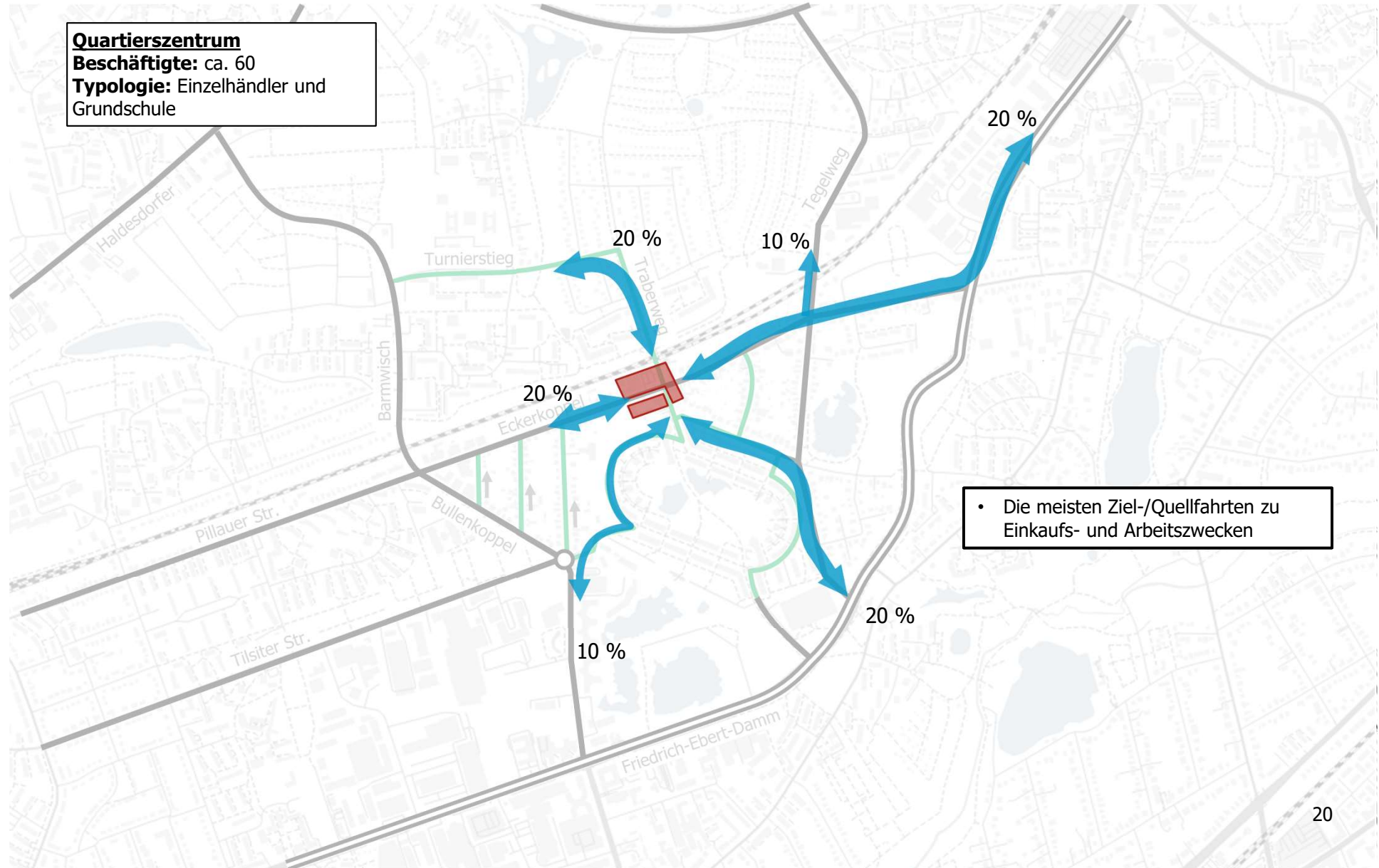


- Zielfahrten über die drei Einbahnstraße (Am Stadtrand, Binsengrund, Schiltgrund)
- Quellfahrten verlaufen über Eckerkoppel

# Verkehrszustand Erschließung Teilquartiere | Quartierszentrum

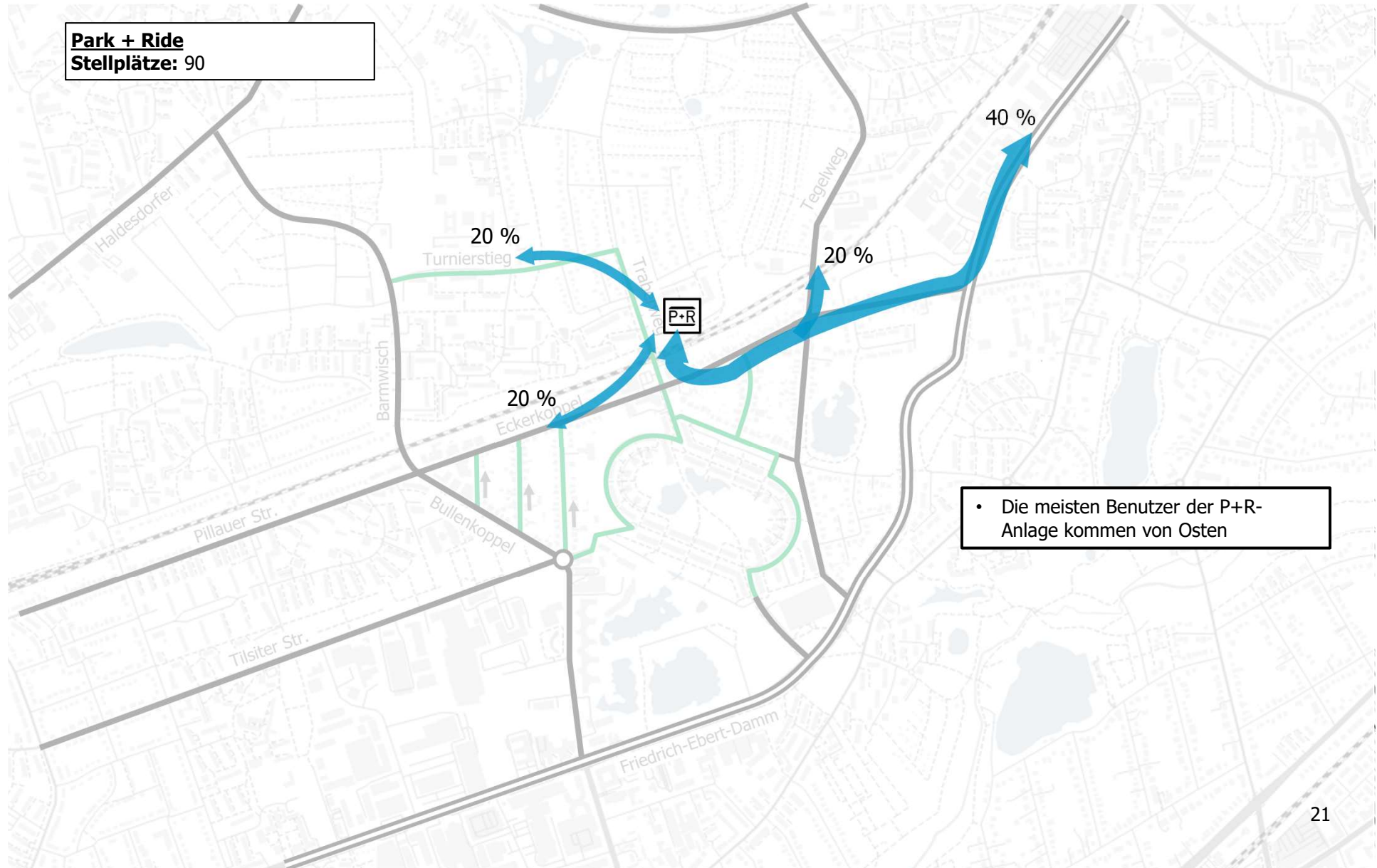
[Richtungsverteilung des Quartiersverkehrs]

**Quartierszentrum**  
**Beschäftigte:** ca. 60  
**Typologie:** Einzelhändler und  
Grundschule



# Verkehrszustand Erschließung P+R

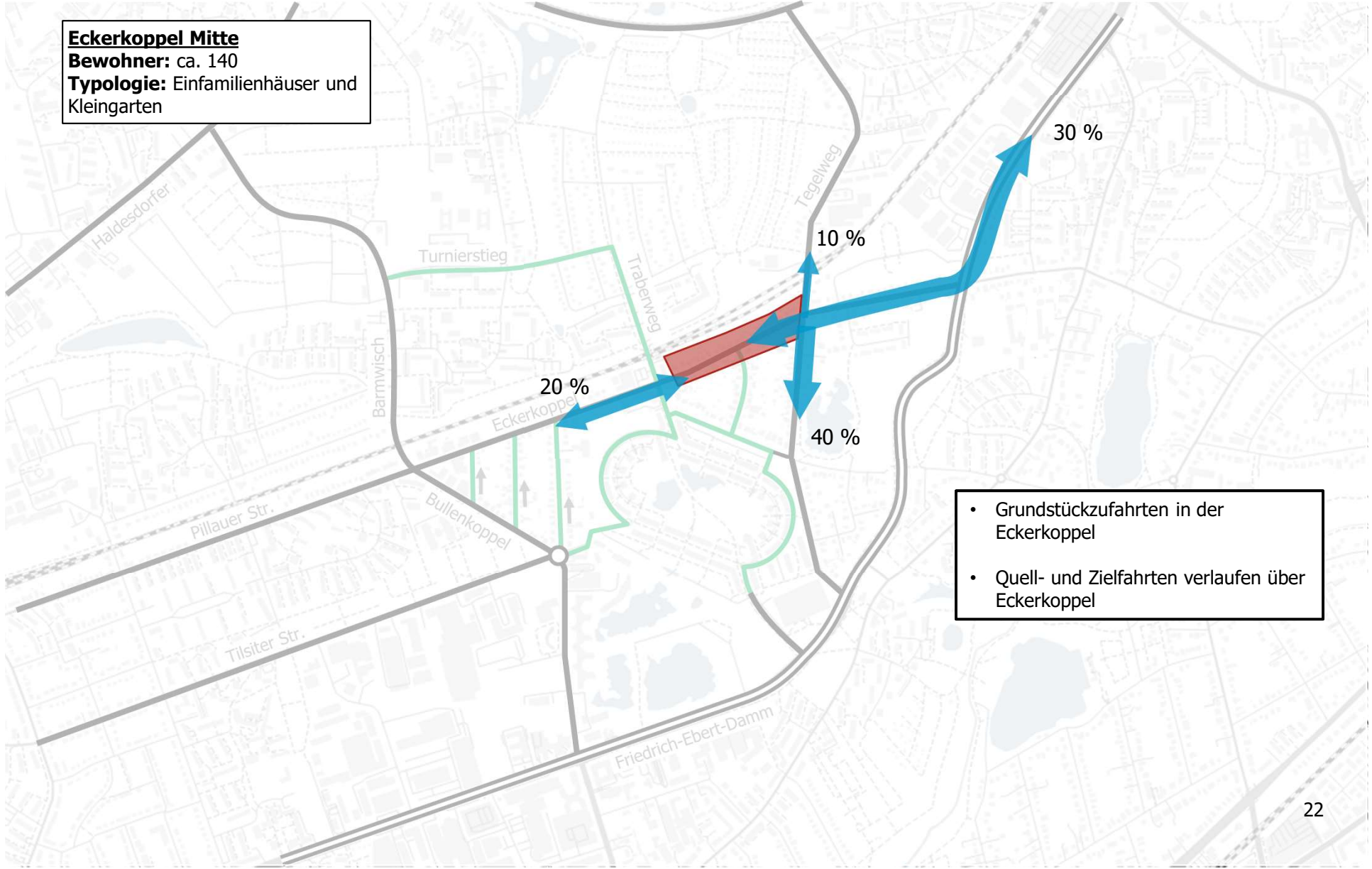
[Richtungsverteilung des Quartiersverkehrs]



# Verkehrszustand Erschließung Teilquartiere | Eckerkoppel Mitte

[Richtungsverteilung des Quartiersverkehrs]

**Eckerkoppel Mitte**  
**Bewohner:** ca. 140  
**Typologie:** Einfamilienhäuser und Kleingarten

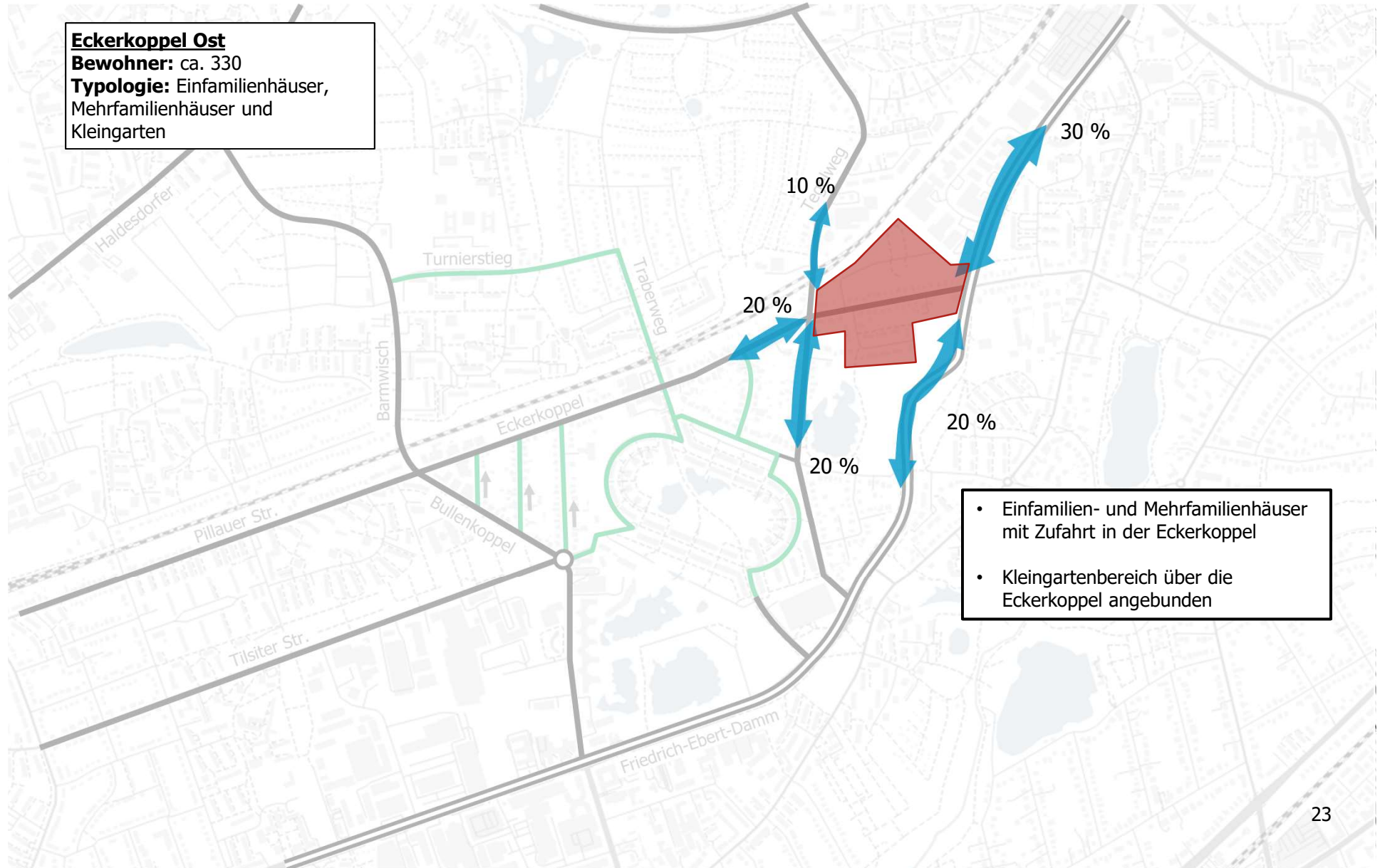


- Grundstückzufahrten in der Eckerkoppel
- Quell- und Zielfahrten verlaufen über Eckerkoppel

# Verkehrszustand Erschließung Teilquartiere | Eckerkoppel Ost

[Richtungsverteilung des Quartiersverkehrs]

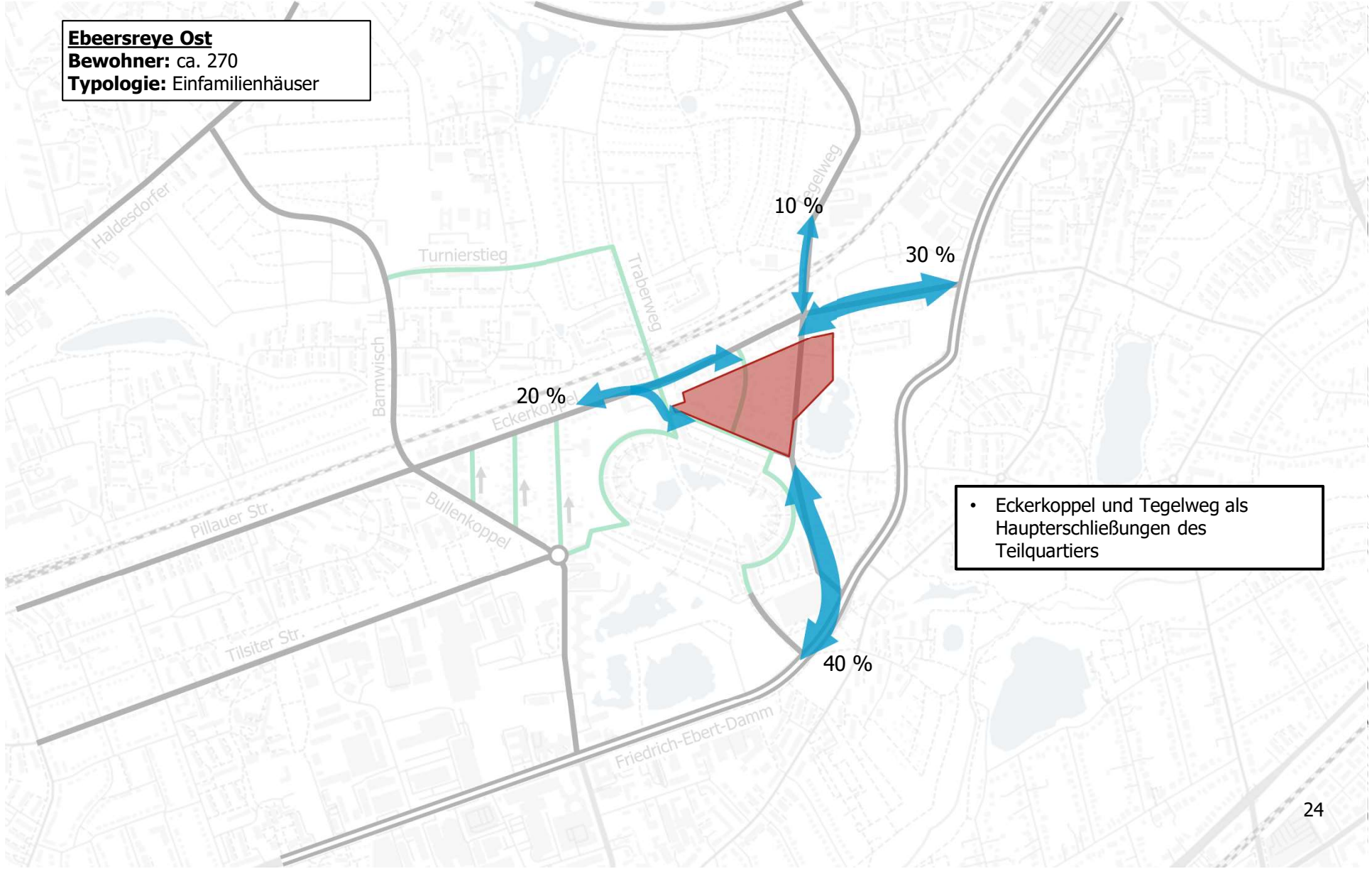
**Eckerkoppel Ost**  
**Bewohner:** ca. 330  
**Typologie:** Einfamilienhäuser,  
Mehrfamilienhäuser und  
Kleingarten



# Verkehrszustand Erschließung Teilquartiere | Ebersreya Ost

[Richtungsverteilung des Quartiersverkehrs]

**Ebersreya Ost**  
**Bewohner:** ca. 270  
**Typologie:** Einfamilienhäuser



• Eckerkoppel und Tegelweg als  
Haupterschließungen des  
Teilquartiers

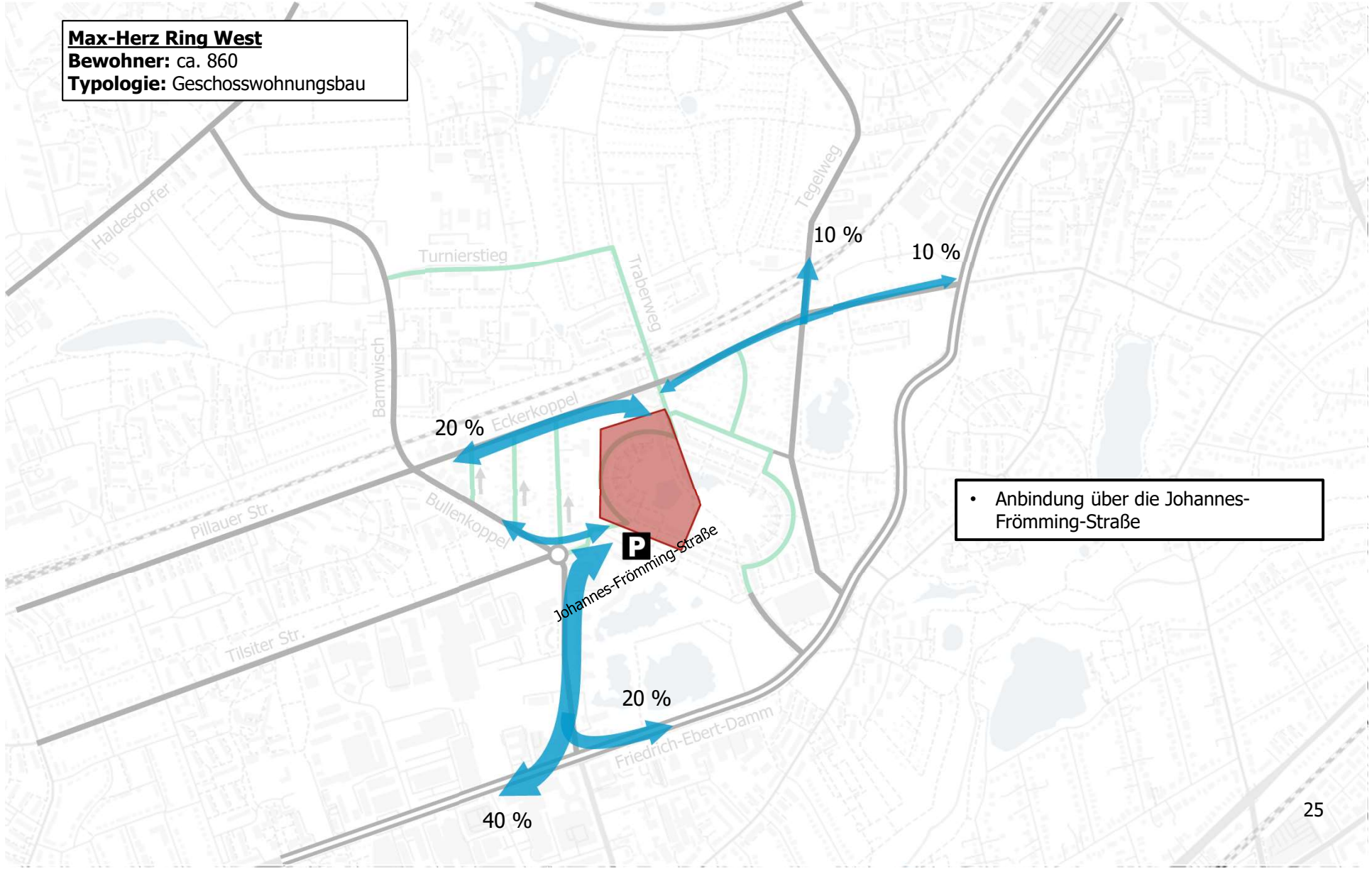


# Verkehrszustand Erschließung Teilquartiere | Max-Herz Ring West

[Richtungsverteilung des Quartiersverkehrs]

**Max-Herz Ring West**  
**Bewohner:** ca. 860  
**Typologie:** Geschosswohnungsbau

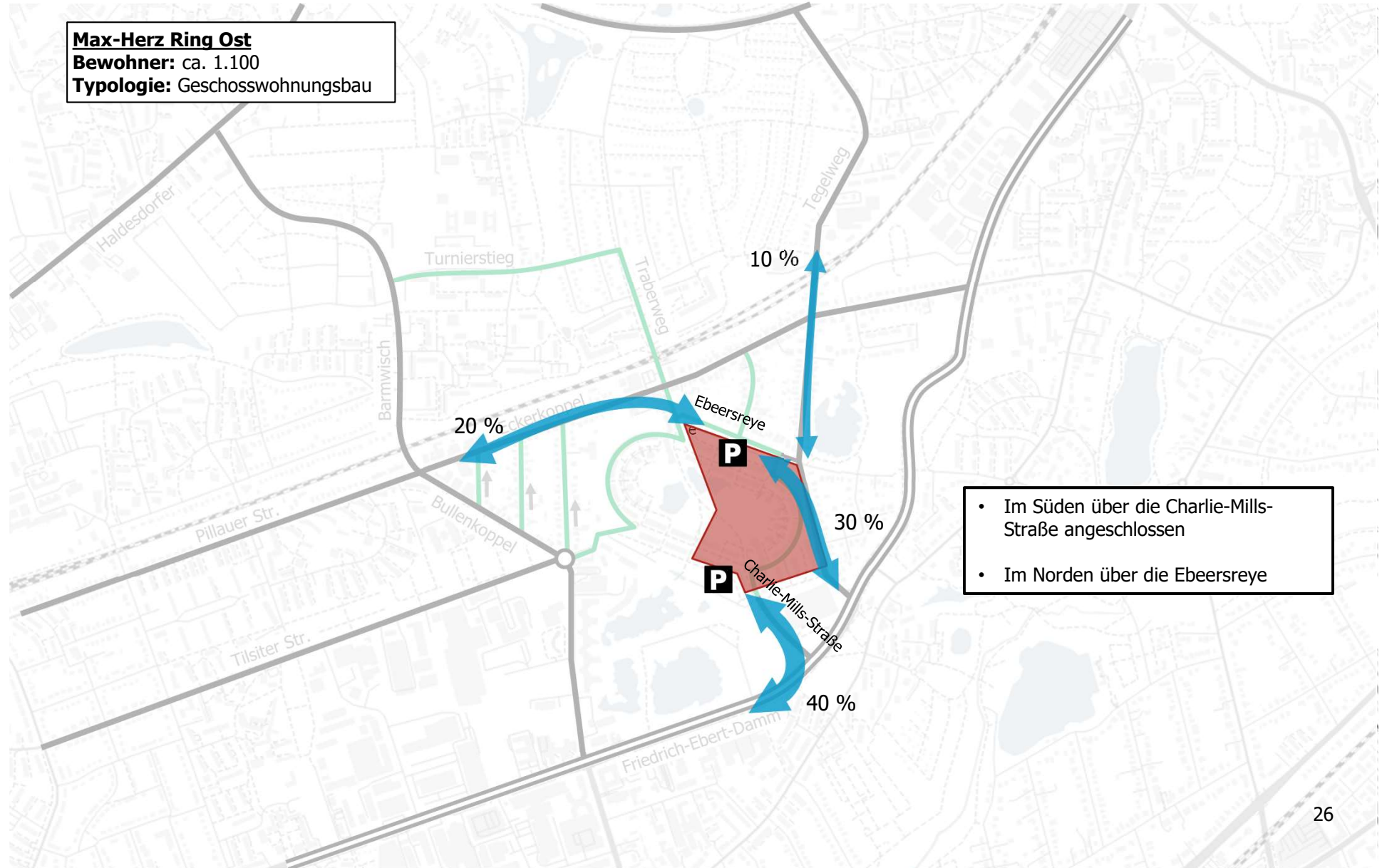
• Anbindung über die Johannes-Frömming-Straße



# Verkehrszustand Erschließung Teilquartiere | Max-Herz Ring Ost

[Richtungsverteilung des Quartiersverkehrs]

**Max-Herz Ring Ost**  
**Bewohner:** ca. 1.100  
**Typologie:** Geschosswohnungsbau



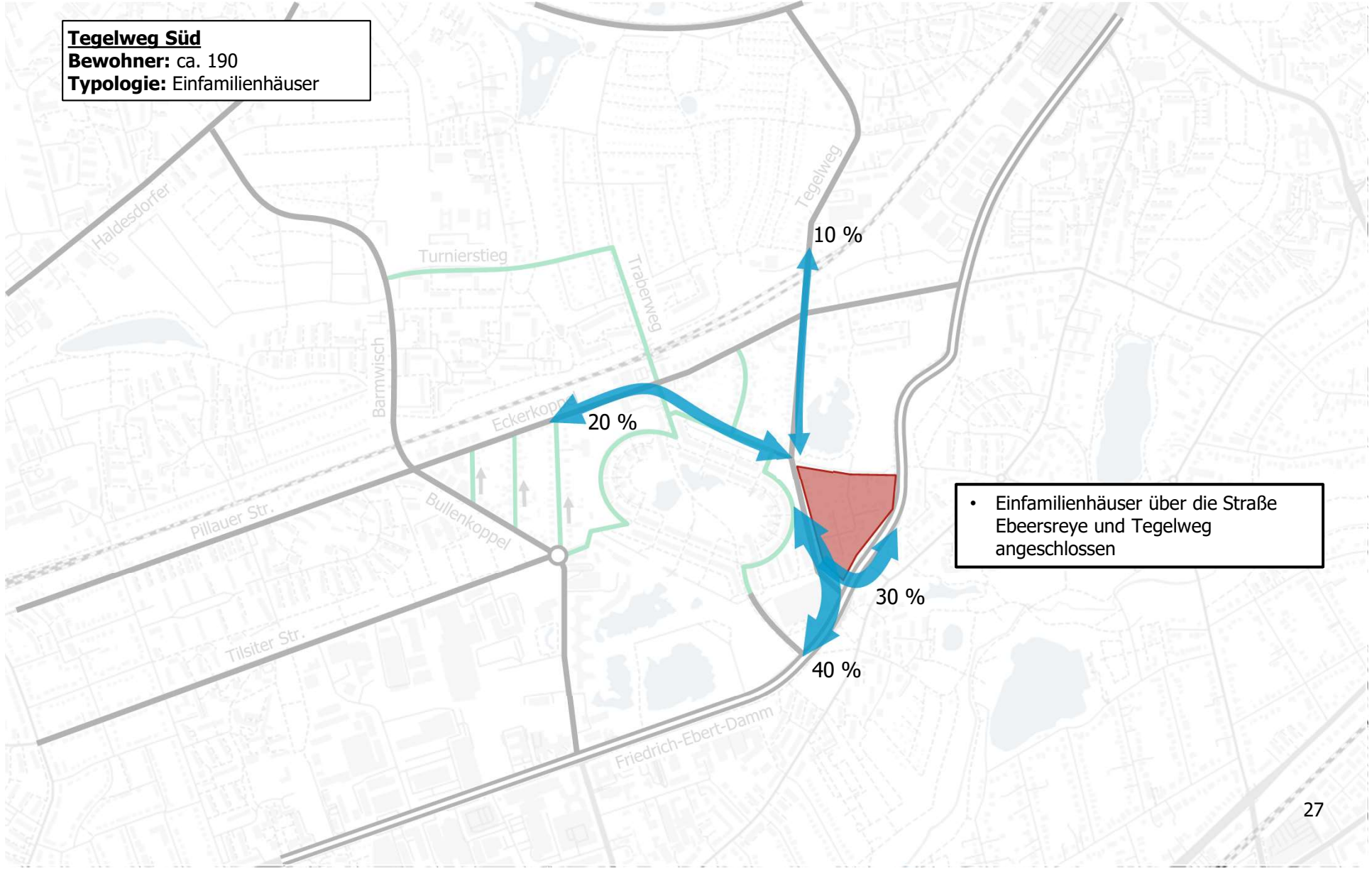
- Im Süden über die Charlie-Mills-Straße angeschlossen
- Im Norden über die Ebeersreye

# Verkehrszustand Erschließung Teilquartiere | Tegeloweg Süd

[Richtungsverteilung des Quartiersverkehrs]

**Tegeloweg Süd**  
**Bewohner:** ca. 190  
**Typologie:** Einfamilienhäuser

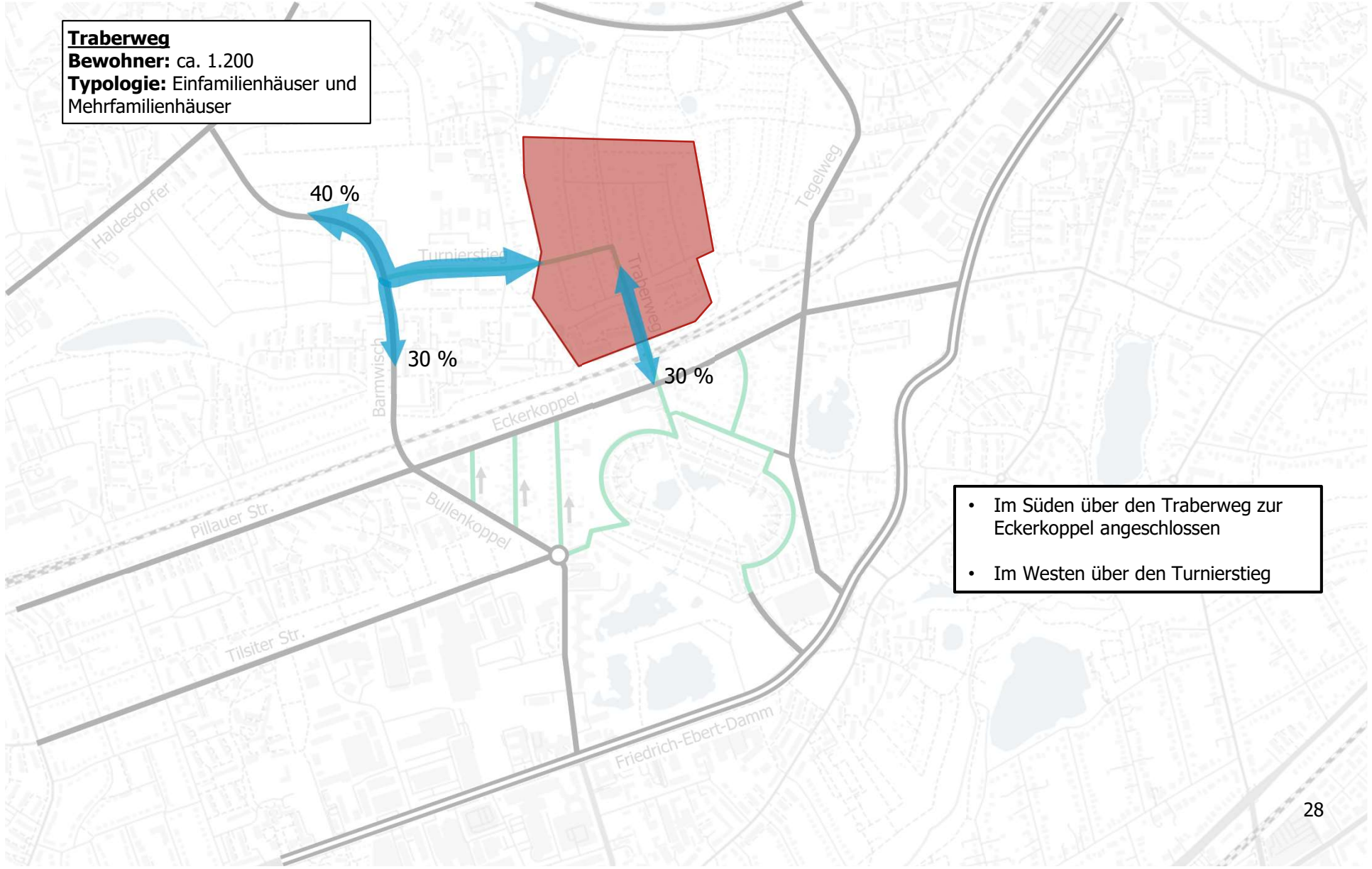
• Einfamilienhäuser über die Straße Ebeersreye und Tegeloweg angeschlossen



# Verkehrszustand Erschließung Teilquartiere | Traberweg

[Richtungsverteilung des Quartiersverkehrs]

**Traberweg**  
**Bewohner:** ca. 1.200  
**Typologie:** Einfamilienhäuser und Mehrfamilienhäuser



- Im Süden über den Traberweg zur Eckerkoppel angeschlossen
- Im Westen über den Turnierstieg

# Verkehrszustand Erschließung Teilquartiere | Turnierstieg

[Richtungsverteilung des Quartiersverkehrs]

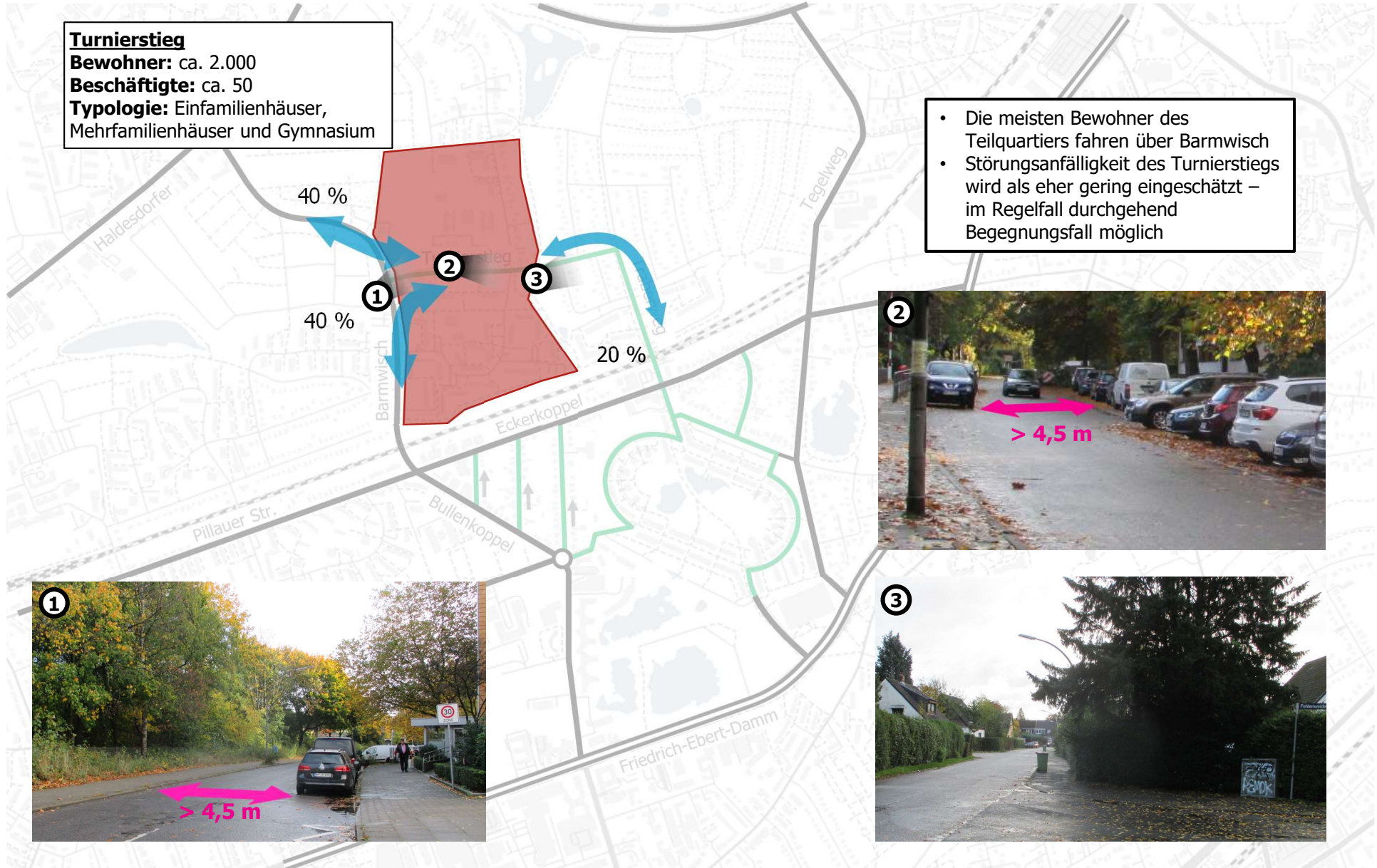
## Turnierstieg

**Bewohner:** ca. 2.000

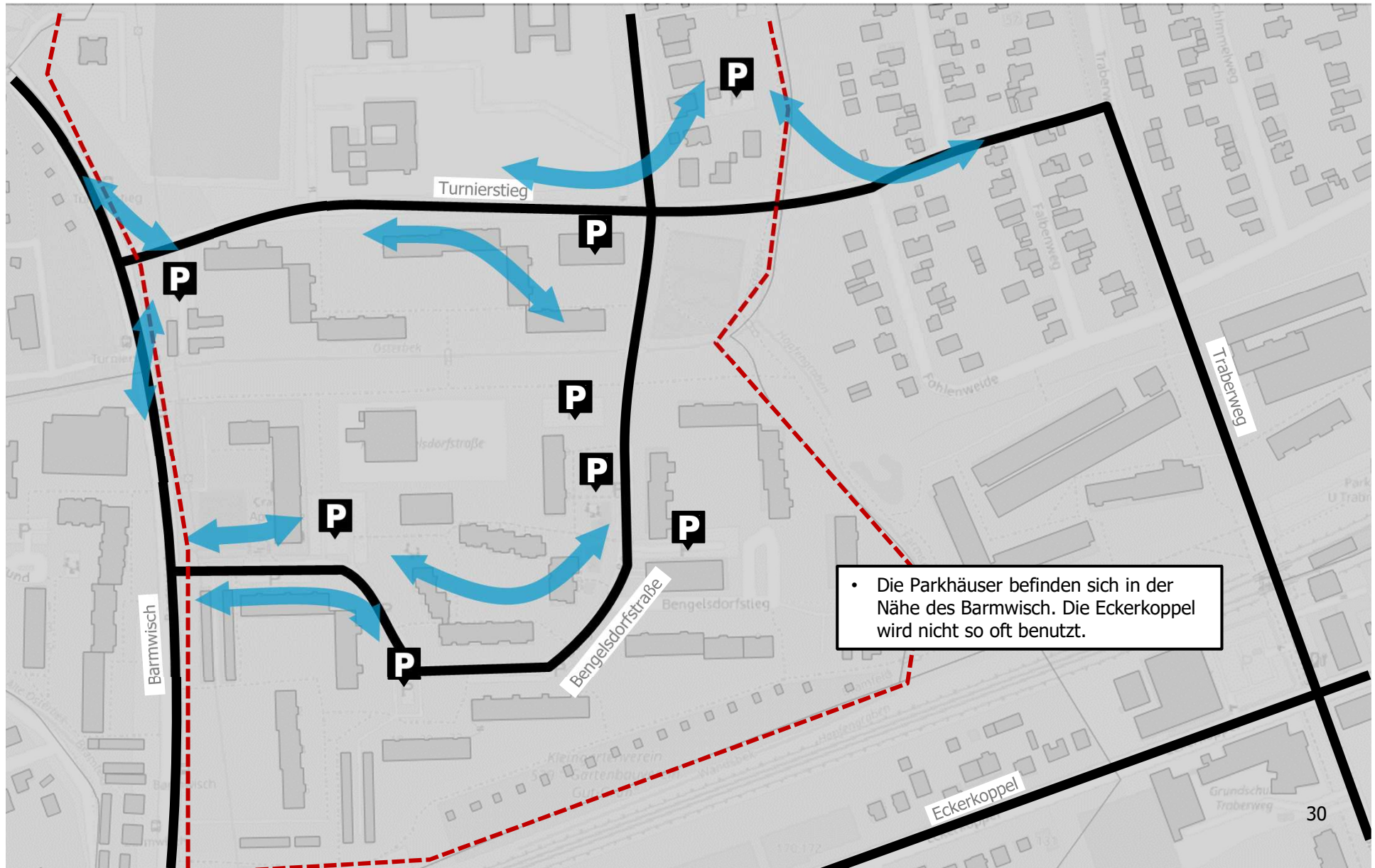
**Beschäftigte:** ca. 50

**Typologie:** Einfamilienhäuser,  
Mehrfamilienhäuser und Gymnasium

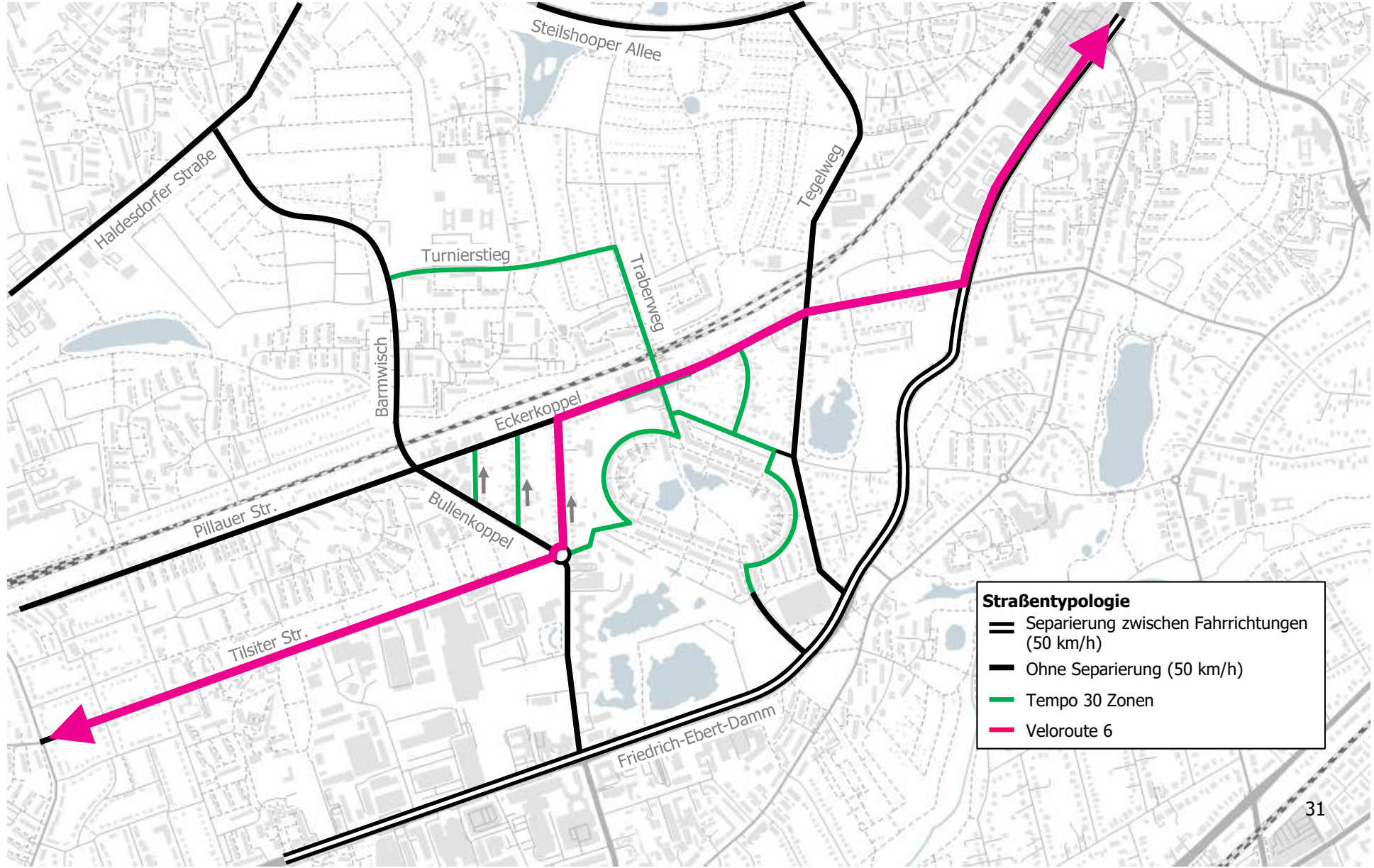
- Die meisten Bewohner des Teilquartiers fahren über Barmwisch
- Störungsanfälligkeit des Turnierstiegs wird als eher gering eingeschätzt – im Regelfall durchgehend Begegnungsfall möglich



# Verkehrszustand Straßennetz | Turnierstieg



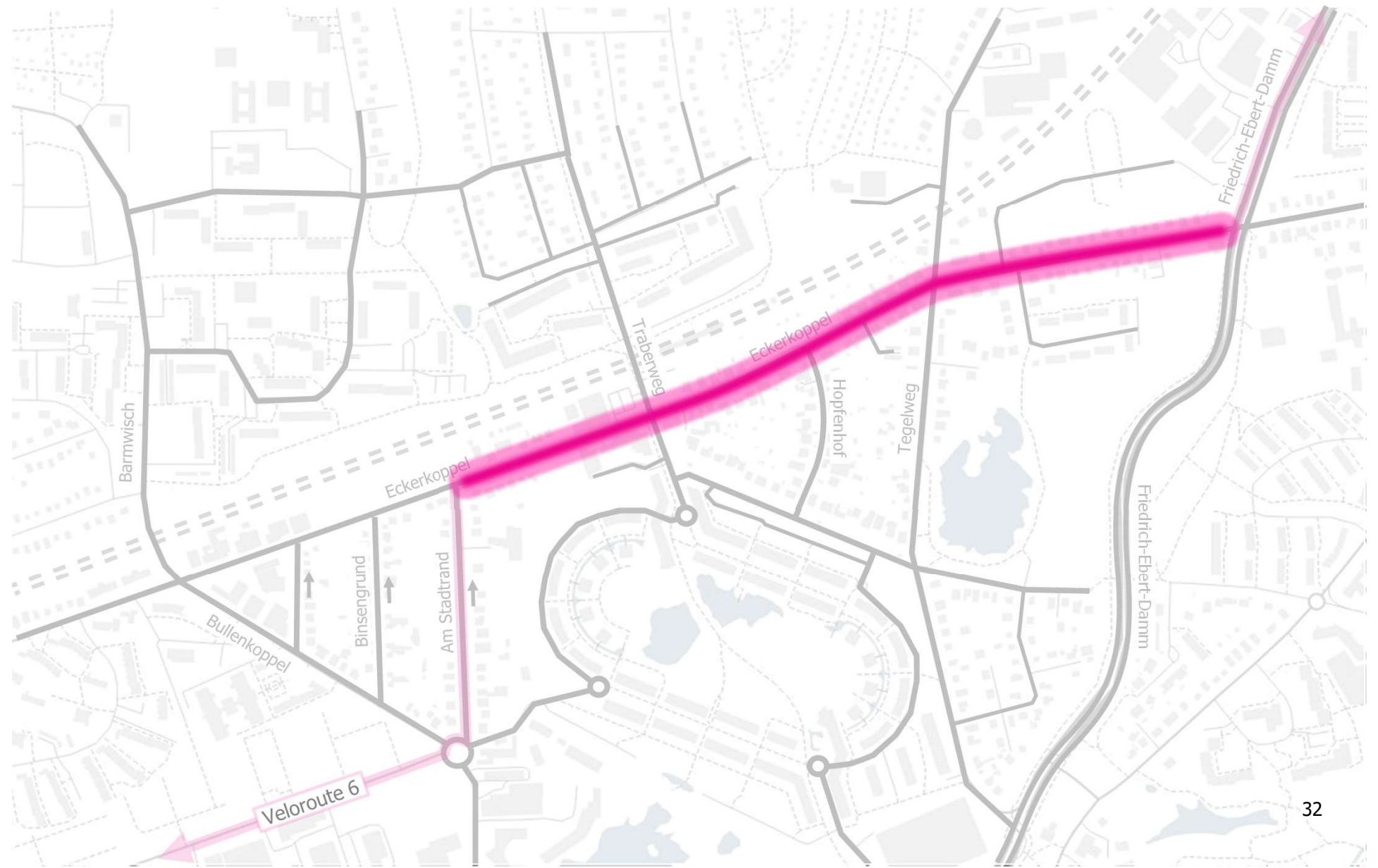
# Verkehrszustand Veloroute 6



**Straßentypologie**

- == Separierung zwischen Fahrrichtungen (50 km/h)
- Ohne Separierung (50 km/h)
- Tempo 30 Zonen
- Veloroute 6

# Verkehrszustand Mögliche Fahrradstraße



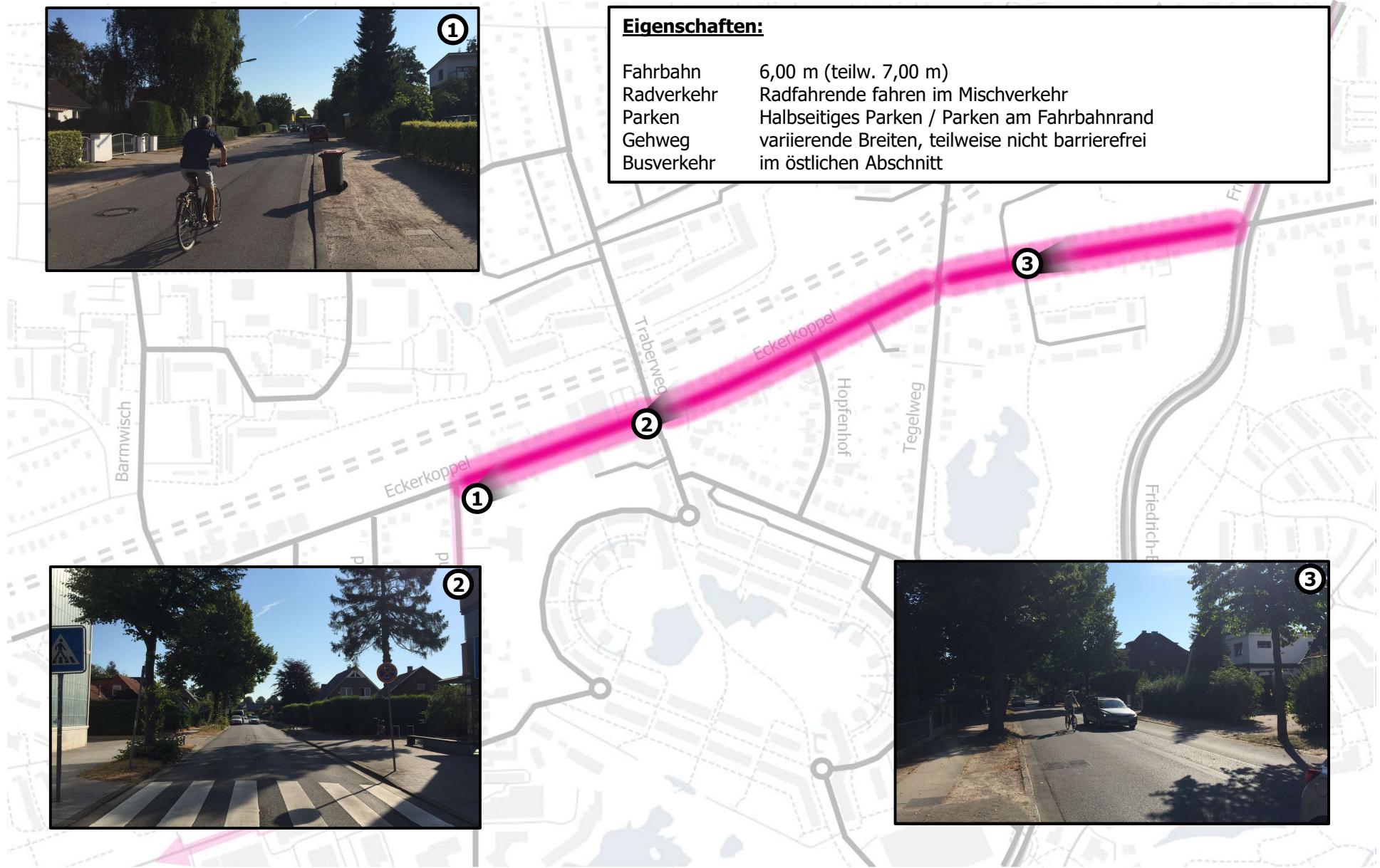


# Verkehrszustand Eckerkoppel

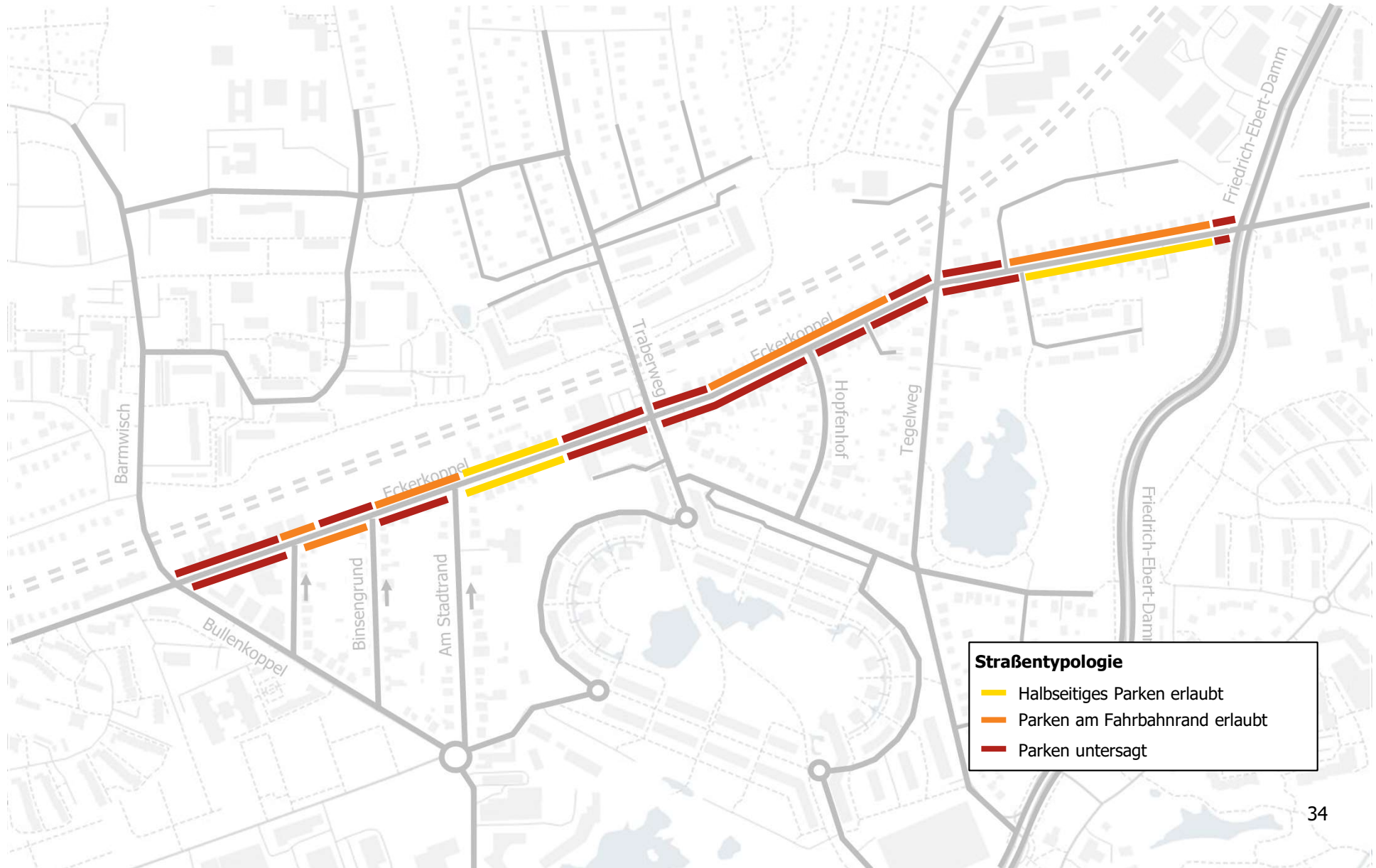


**Eigenschaften:**

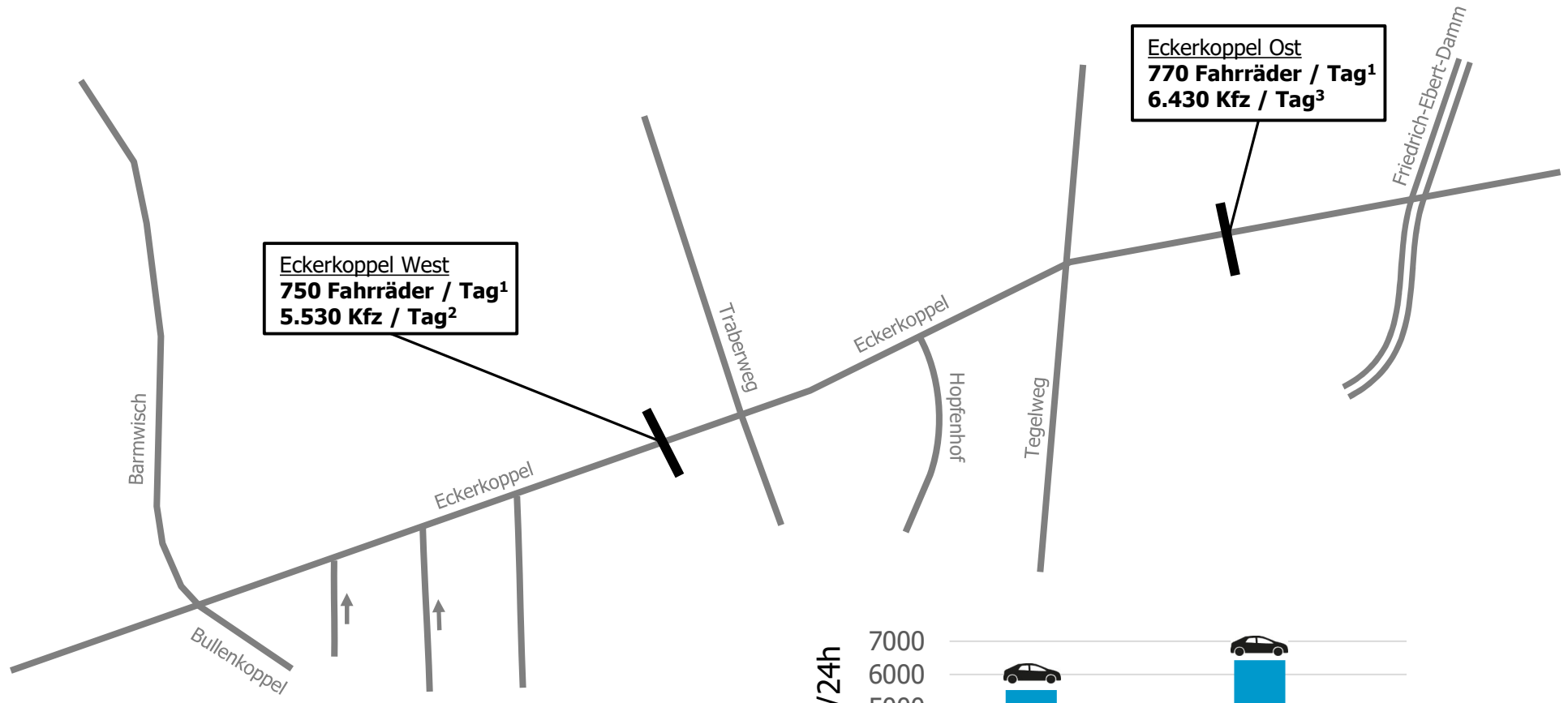
Fahrbahn	6,00 m (teilw. 7,00 m)
Radverkehr	Radfahrende fahren im Mischverkehr
Parken	Halbseitiges Parken / Parken am Fahrbahnrand
Gehweg	variierende Breiten, teilweise nicht barrierefrei
Busverkehr	im östlichen Abschnitt



# Verkehrszustand Parken Situation

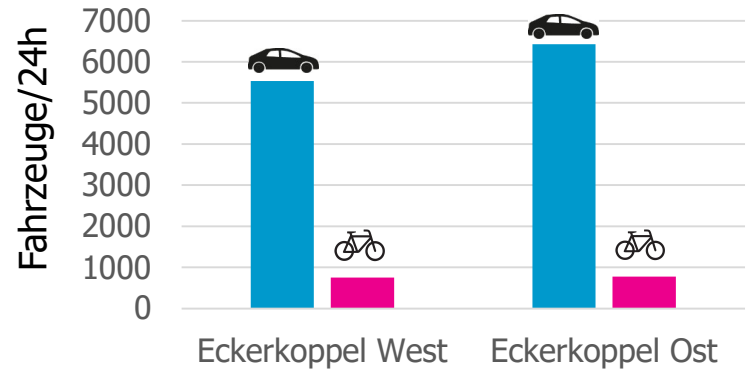


# Verkehrszustand Verkehrsmengen



**Eckerkoppel West**  
750 Fahrräder / Tag<sup>1</sup>  
5.530 Kfz / Tag<sup>2</sup>

**Eckerkoppel Ost**  
770 Fahrräder / Tag<sup>1</sup>  
6.430 Kfz / Tag<sup>3</sup>



<sup>1</sup> Erhebung 2020 (ARGUS)  
<sup>2</sup> Erhebung 2018 (M+O)  
<sup>3</sup> Erhebung 2017 (BVI)

# Verkehrszustand Radverkehr | Zuordnung zur Nutzergruppe „Schüler“

Eckerkoppel West

Stunde	[Fahrräder/h]
00:00 - 01:00	1
01:00 - 02:00	1
02:00 - 03:00	0
03:00 - 04:00	0
04:00 - 05:00	1
05:00 - 06:00	9
06:00 - 07:00	30
07:00 - 08:00	75
08:00 - 09:00	54
09:00 - 10:00	30
10:00 - 11:00	16
11:00 - 12:00	31
12:00 - 13:00	21
13:00 - 14:00	46
14:00 - 15:00	46
15:00 - 16:00	68
16:00 - 17:00	77
17:00 - 18:00	87
18:00 - 19:00	61
19:00 - 20:00	50
20:00 - 21:00	16
21:00 - 22:00	16
22:00 - 23:00	10
23:00 - 24:00	8
<b>Summe</b>	<b>754</b>

} ca. 160

} ca. 230

Eckerkoppel Ost

Stunde	[Fahrräder/h]
00:00 - 01:00	1
01:00 - 02:00	1
02:00 - 03:00	0
03:00 - 04:00	0
04:00 - 05:00	3
05:00 - 06:00	8
06:00 - 07:00	27
07:00 - 08:00	84
08:00 - 09:00	57
09:00 - 10:00	33
10:00 - 11:00	28
11:00 - 12:00	28
12:00 - 13:00	36
13:00 - 14:00	58
14:00 - 15:00	61
15:00 - 16:00	62
16:00 - 17:00	69
17:00 - 18:00	64
18:00 - 19:00	62
19:00 - 20:00	51
20:00 - 21:00	18
21:00 - 22:00	18
22:00 - 23:00	5
23:00 - 24:00	1
<b>Summe</b>	<b>775</b>

} ca. 170

} ca. 200

Zwecke:

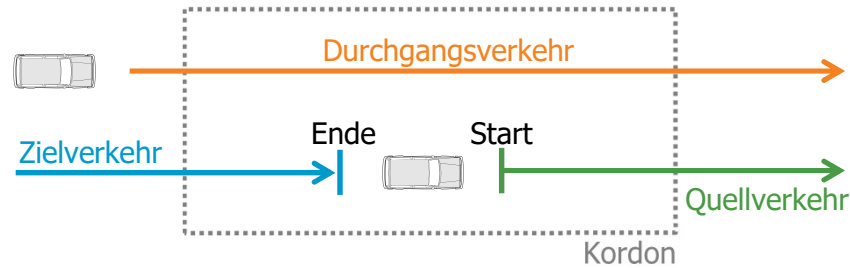
## Weg zur Arbeit und Ausbildung:

Zwischen 6-9 Uhr und 15-18  
Uhr etwa die Hälfte aller  
Fahrten mit Rad

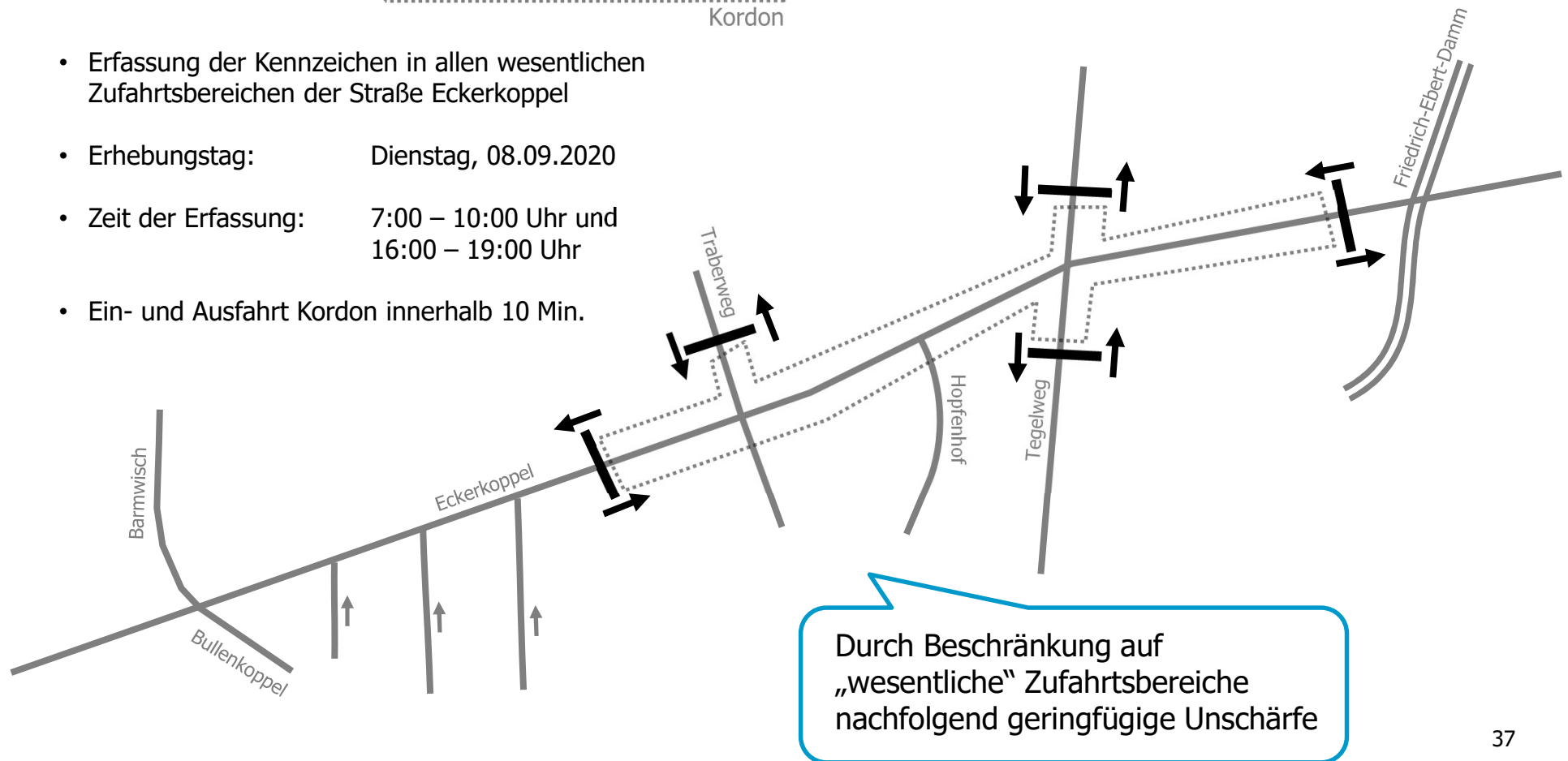
In der Stunde vor  
Schulbeginn ca. 10 %

# Verkehrszustand Kfz-Verkehr | Ermittlung der gebietsfremden „Durchgangsverkehrs“

## Typologie:

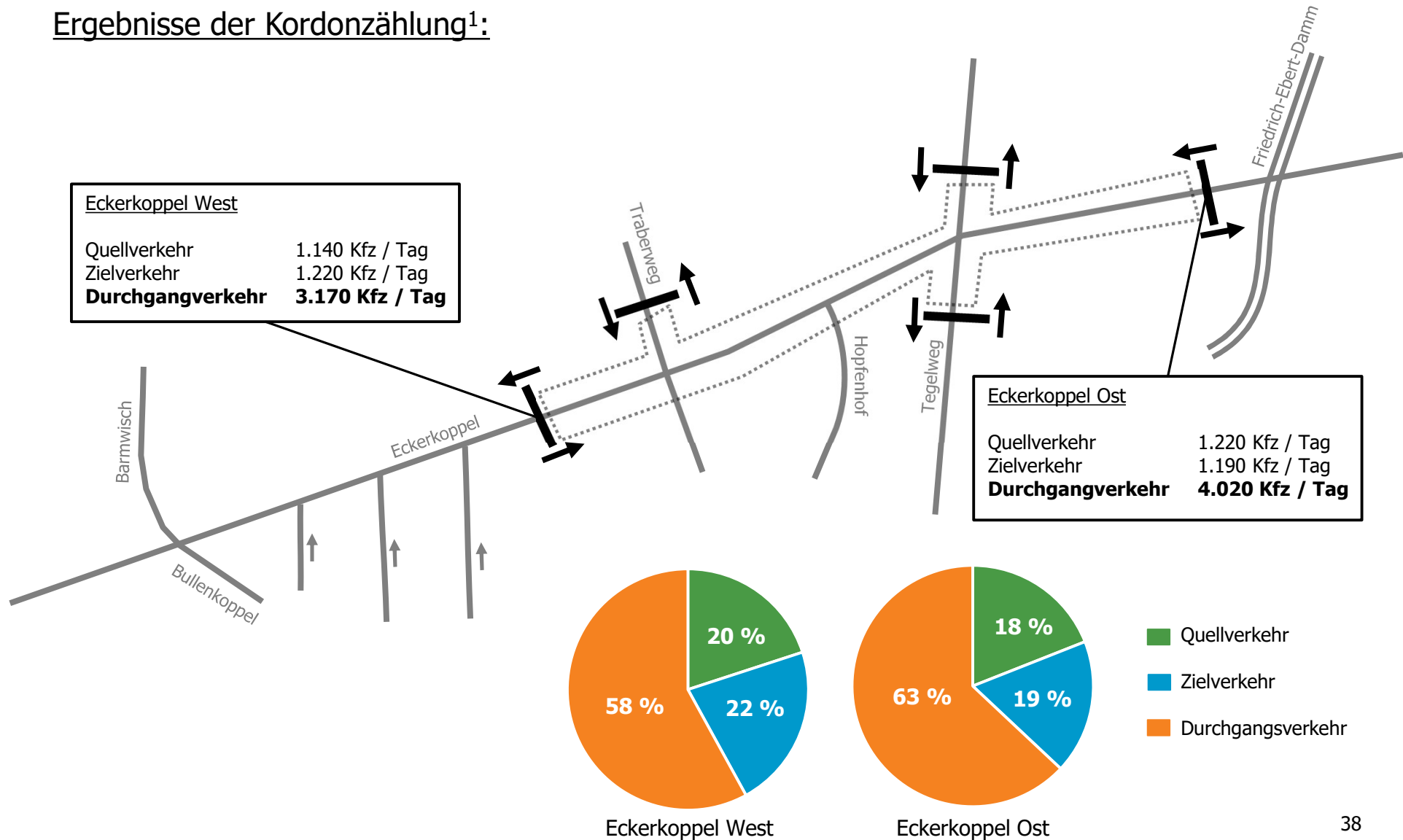


- Erfassung der Kennzeichen in allen wesentlichen Zufahrtsbereichen der Straße Eckerkoppel
- Erhebungstag: Dienstag, 08.09.2020
- Zeit der Erfassung: 7:00 – 10:00 Uhr und 16:00 – 19:00 Uhr
- Ein- und Ausfahrt Kordon innerhalb 10 Min.



Verkehrszustand  
**Kfz-Verkehr | Ermittlung der gebietsfremden „Durchgangsverkehrs“**

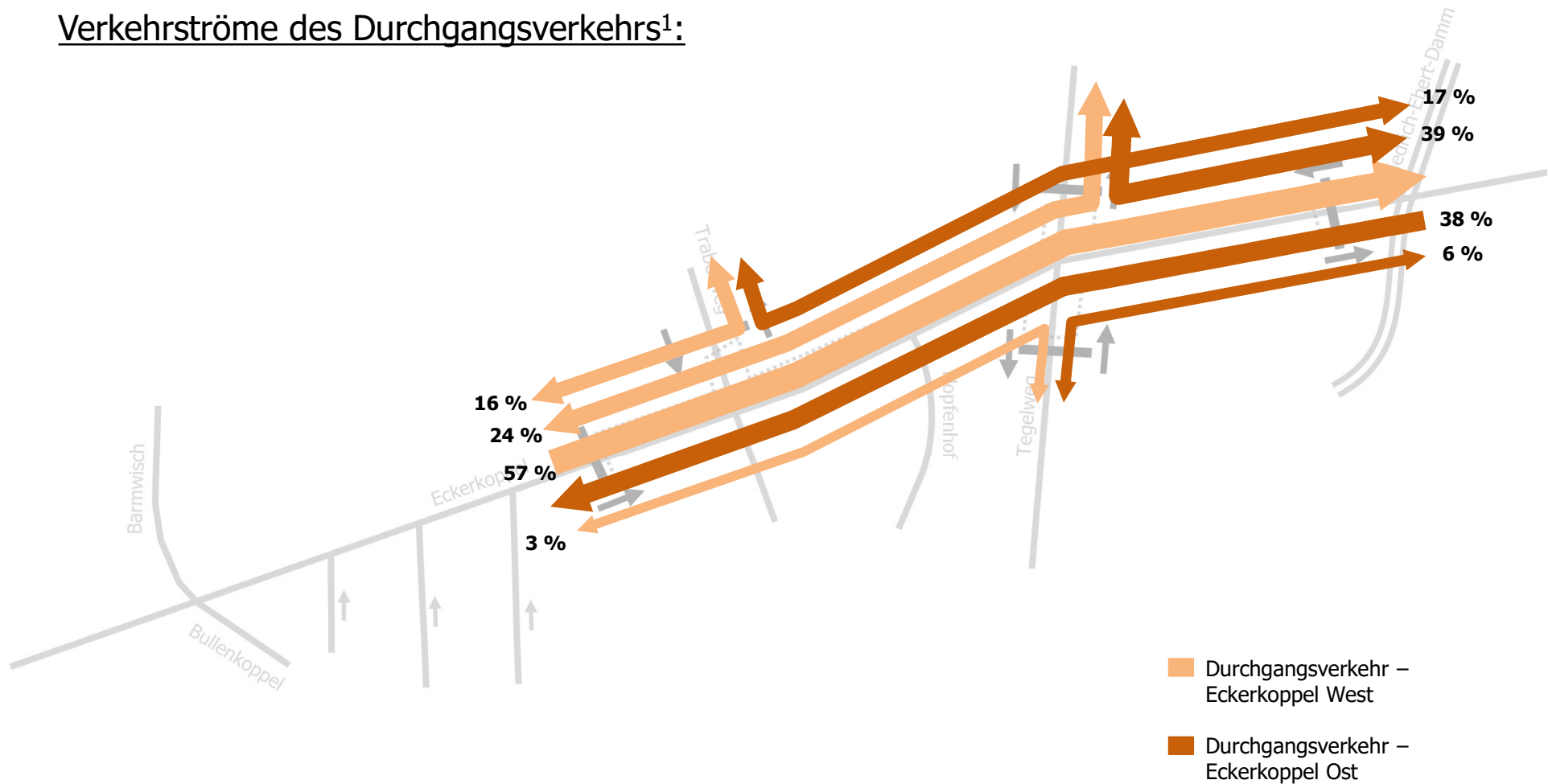
Ergebnisse der Kordonzählung<sup>1</sup>:



\* Zahlen hochgerechnet auf Kfz/Tag

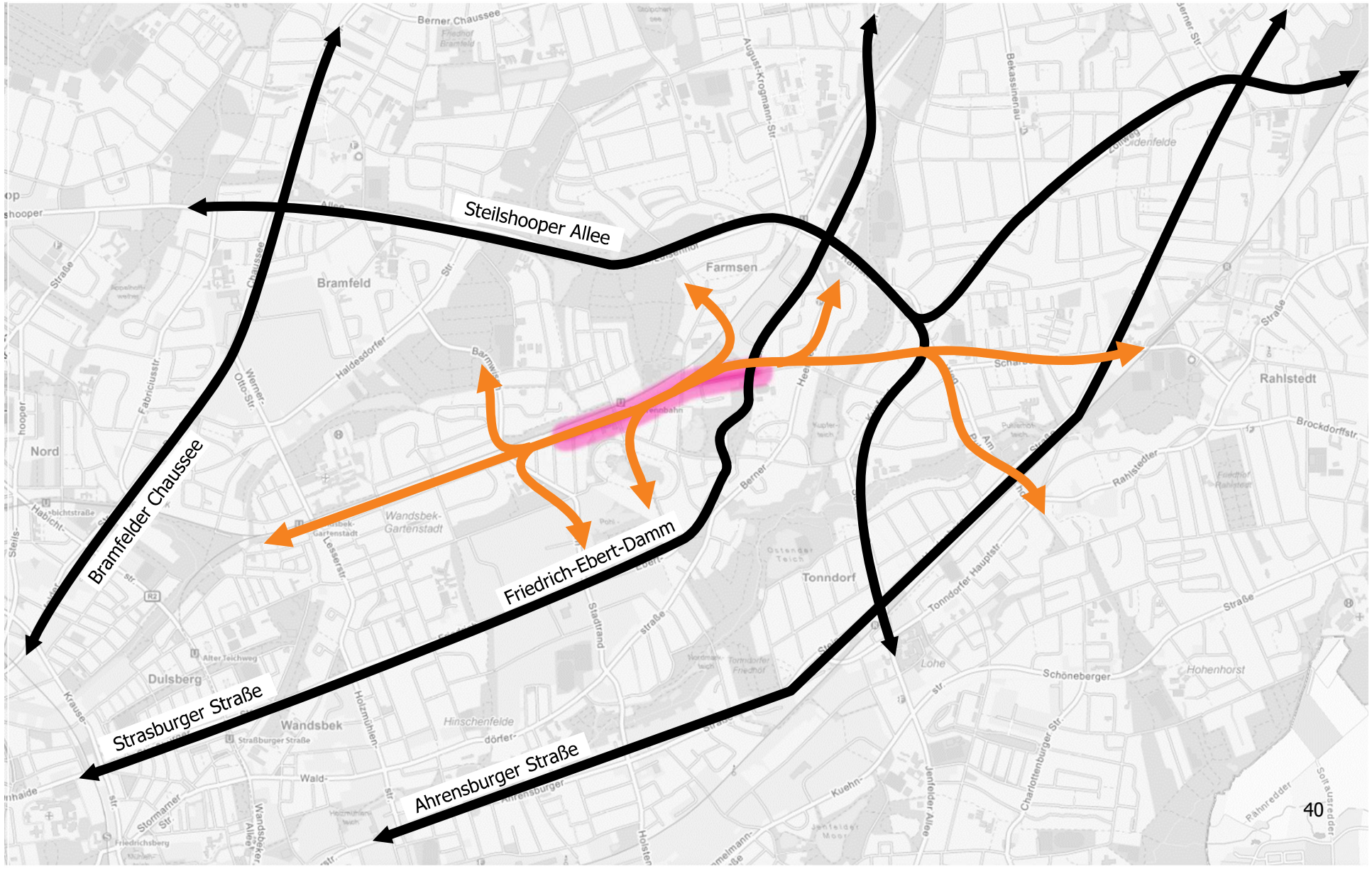
Verkehrszustand  
**Kfz-Verkehr | Ermittlung der gebietsfremden „Durchgangsverkehrs“**

Verkehrströme des Durchgangsverkehrs<sup>1</sup>:



<sup>1</sup> Zahlen hochgerechnet auf Kfz/Tag. Verkehrsströme in von bzw. aus Traberweg und Tegelweg gleichstark angenommen

# Verkehrszustand Kfz-Verkehr | Zuordnung des Durchgangsverkehrs





- Die Eckerkoppel ist keine Hauptverkehrsstraße.
- Der Durchgangsverkehr ist „lokal“.
- Die Quellen oder Ziele befinden sich nicht weit entfernt von der Eckerkoppel.
- Großräumige Verkehre nutzen hauptsächlich das Hauptverkehrsstraßennetz


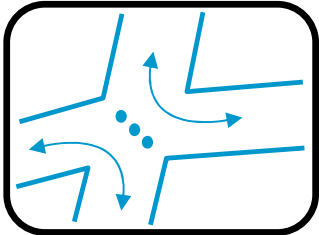








1. Eckerkoppel stark belastet: **über 5.000 Kfz/Tag ... in einer Wohnstraße**
2. **Verhältnis Kfz-/Radverkehr** liegt fast bei **90/10**
3. Der **Durchgangsverkehr beträgt ca. 2/3** des gesamten Kfz-Verkehrs
4. Ströme des Durchgangsverkehrs überwiegend geradeaus entlang der Eckerkoppel
5. Durchgangsverkehr stammt vorauss. eher aus dem näheren Umfeld

- 
- Einführung
  - Rechtsrahmen
  - Siedlungsstruktur
  - Verkehrszustand
  - Ideen zur Netzgestaltung**

- Priorisierung des Radverkehrs an der Eckerkoppel
- Reduktion / Verdrängung des gebietsfremden Kfz-Verkehrs in / aus der Eckerkoppel
- Gewährleistung zumutbarer Kfz-Erreichbarkeit aller Teilquartiere
- Erreichbarkeit wichtige Orte (Bundeswehrkrankenhaus und P+R-Anlage)
- Funktionieren des Schienenersatzverkehrs

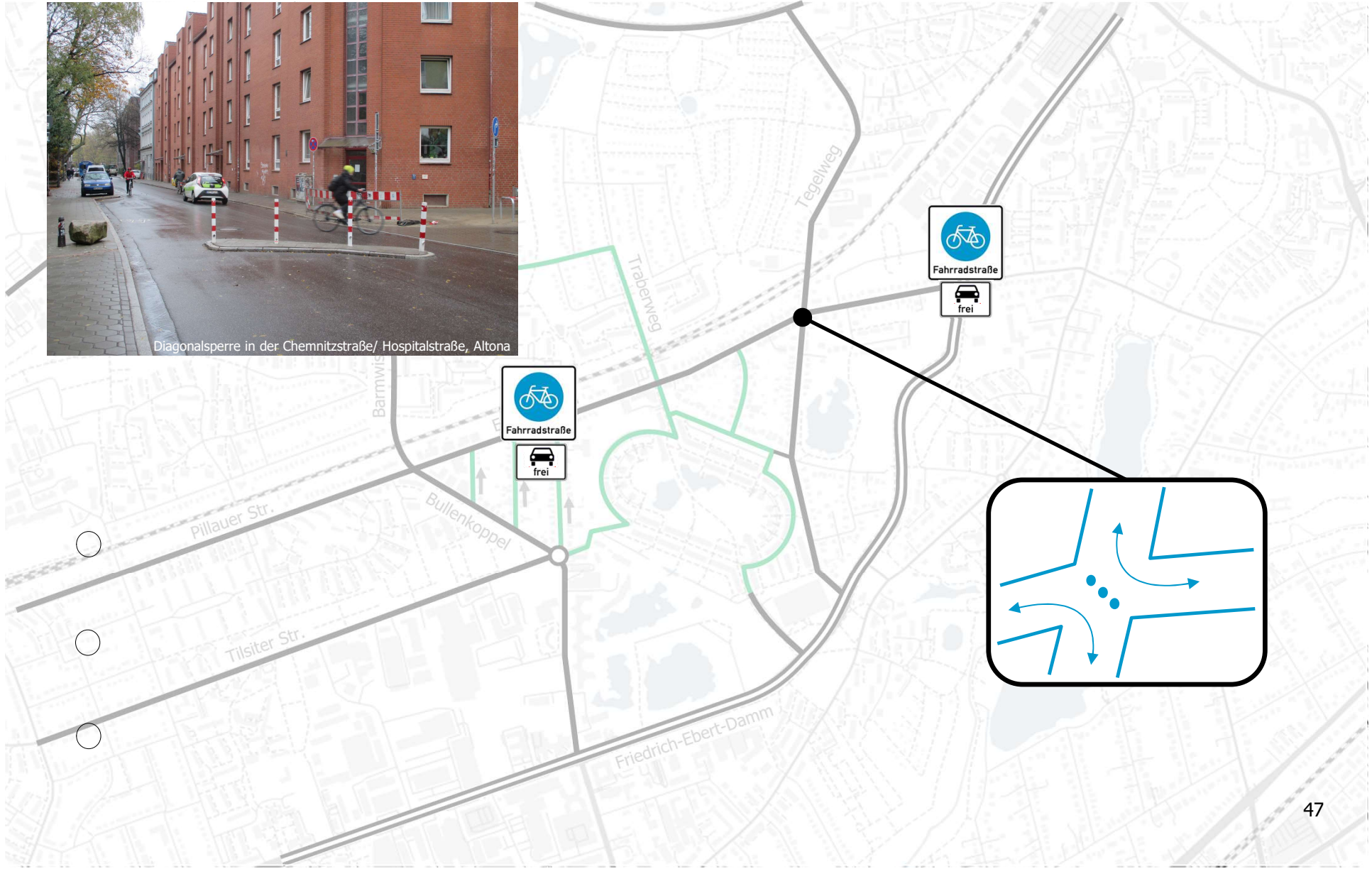
- Nachfolgend werden einige Ideen der Netzgestaltung aufgezeigt, die im Sinne der Ziele günstig und angemessen erscheinen
- Die Folgen werden abgeschätzt und die Zielerreichung eingestuft
- Es gibt darüber hinaus gehend weitere Möglichkeiten der Netzgestaltung, die hier jedoch nicht geprüft wurden
- Es können „radikalere“ und moderatere Ansätze gesucht werden

Erste Ideen der Netzgestaltung  
**Überblick Maßnahmen | Anordnung Fahrradstraße und..**

Variante 1 <b>Diagonalsperre</b>	Variante 2 <b>Einbahnstraßenregelungen</b>	Variante 3 <b>Echte Fahrradstraße</b>
<div data-bbox="483 523 669 708" style="text-align: center;">                       Fahrradstraße                 </div> <div data-bbox="427 759 745 995" style="text-align: center;">  </div> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Diagonalsperre Kreuzung Eckerkoppel / Tegeltweg</li> <li>• Von NW nach SO:</li> <li>• Radverkehr nicht betroffen</li> <li>• Buslinie nicht tangiert</li> <li>• Neigbare Poller, um Rettungsdienst zu ermöglichen</li> </ul>	<div data-bbox="1050 523 1236 708" style="text-align: center;">                       Fahrradstraße                 </div> <div data-bbox="1050 748 1236 1050" style="text-align: center;">                         frei                 </div> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Von Am Stadtrand bis Tegeltweg</li> <li>• Verkehrsrichtung West → Ost</li> <li>• Radverkehr in Gegenrichtung zugelassen</li> </ul>	<div data-bbox="1585 523 1771 708" style="text-align: center;">                       Fahrradstraße                 </div> <div data-bbox="1525 794 1865 1037" style="text-align: center;">                         frei                        Anlieger frei                        Krankenfahrzeuge frei                 </div> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Von Am Stadtrand bis Friedrich-Ebert-Damm</li> <li>• Anlieger frei</li> <li>• Buslinie 167 nicht tangiert</li> <li>• Krankenfahrzeuge frei</li> </ul>

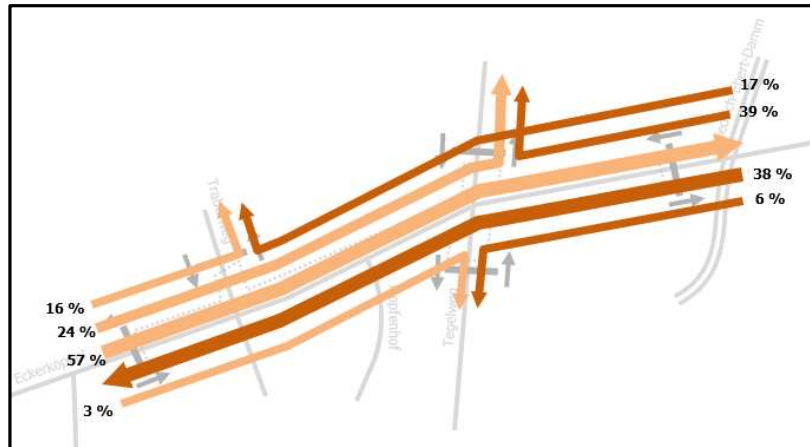
# Erste Ideen der Netzgestaltung

## Variante 1: Diagonalsperre

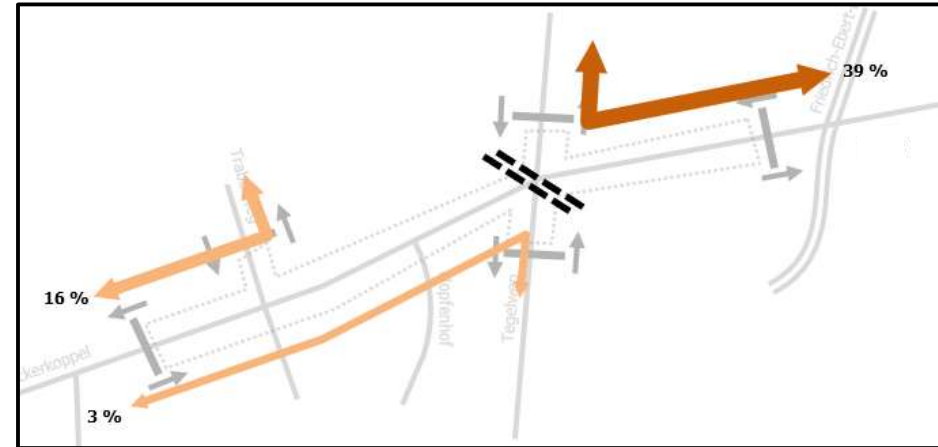


Erste Ideen der Netzgestaltung  
**Variante 1: Diagonalsperre | Reduktion des Durchgangsverkehrs**

Bestand



mit Diagonalsperre



	Durchgangsverkehr
Eckerkoppel West	3.170
Eckerkoppel Ost	4.020

	Durchgangsverkehr
Eckerkoppel West	600 (-2.570)
Eckerkoppel Ost	1.570 (-2.450)



Erste Ideen der Netzgestaltung  
**Variante 1: Diagonalsperre | Verhältnis Rad-/Kfz-Verkehr**

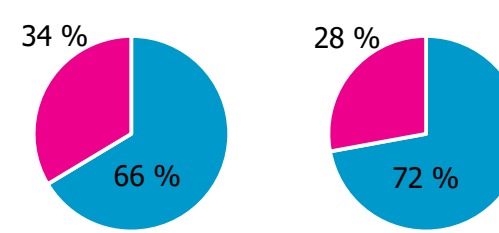
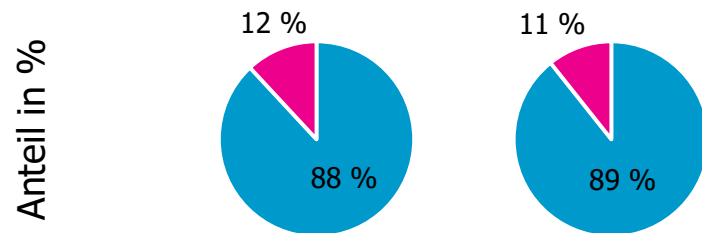
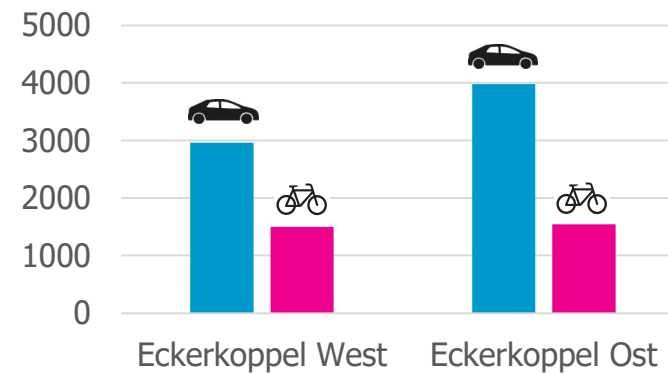
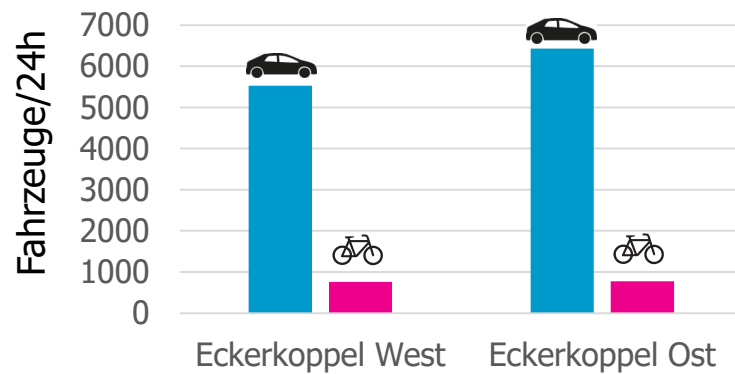
Bestand

Durch Beschränkung auf „wesentliche“ Zufahrtsbereiche geringfügige Unschärfe

mit Diagonalsperre

	Kfz/Tag	Rad/Tag
Eckerkoppel West	5.530	750
Eckerkoppel Ost	6.430	770

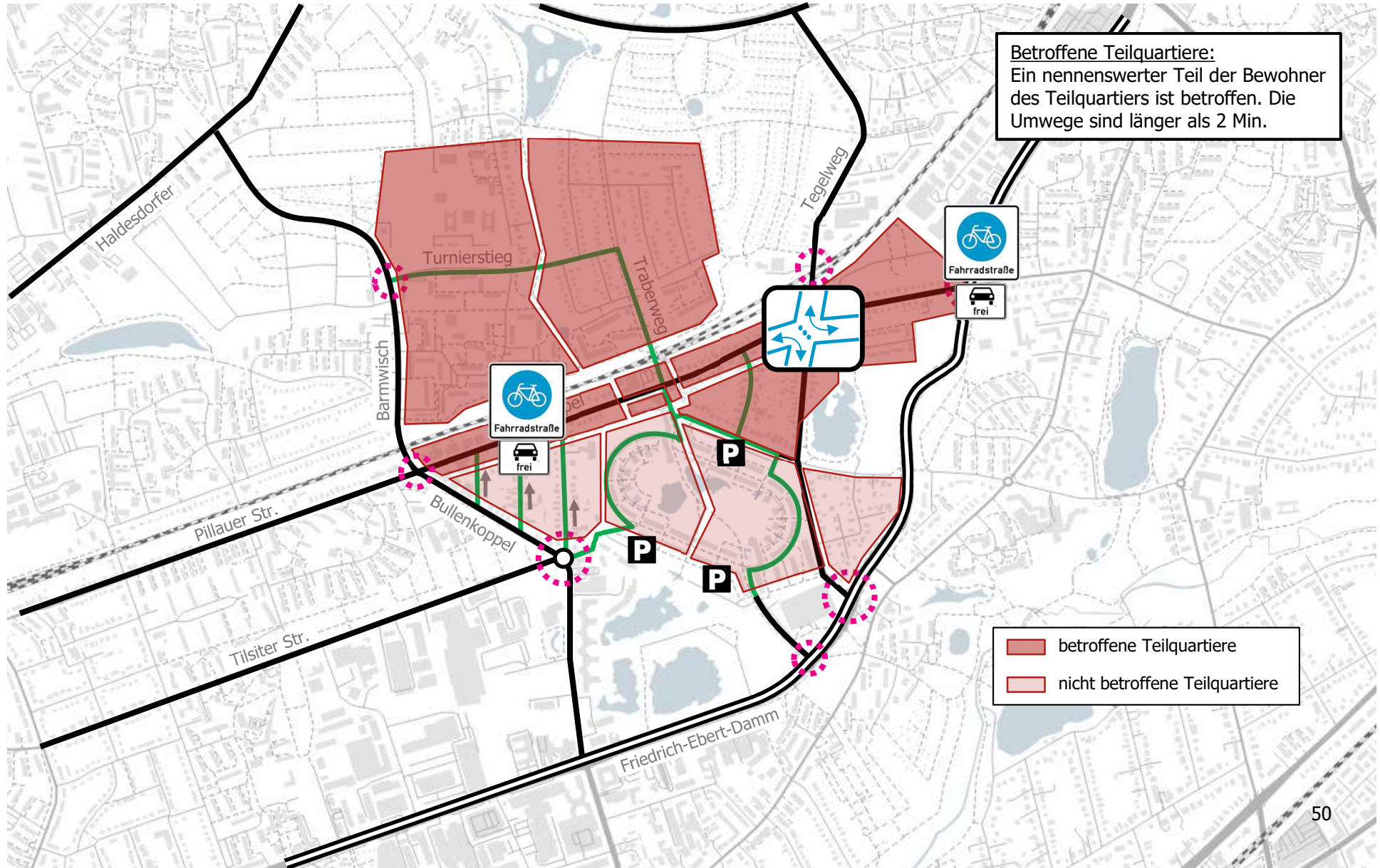
	Kfz/Tag	Rad/Tag*
Eckerkoppel West	2.960	1.500
Eckerkoppel Ost	3.980	1.540



\* Erwartete Verdoppelung des Radverkehrsaufkommens (Eigene Schätzung)

# Erste Ideen der Netzgestaltung

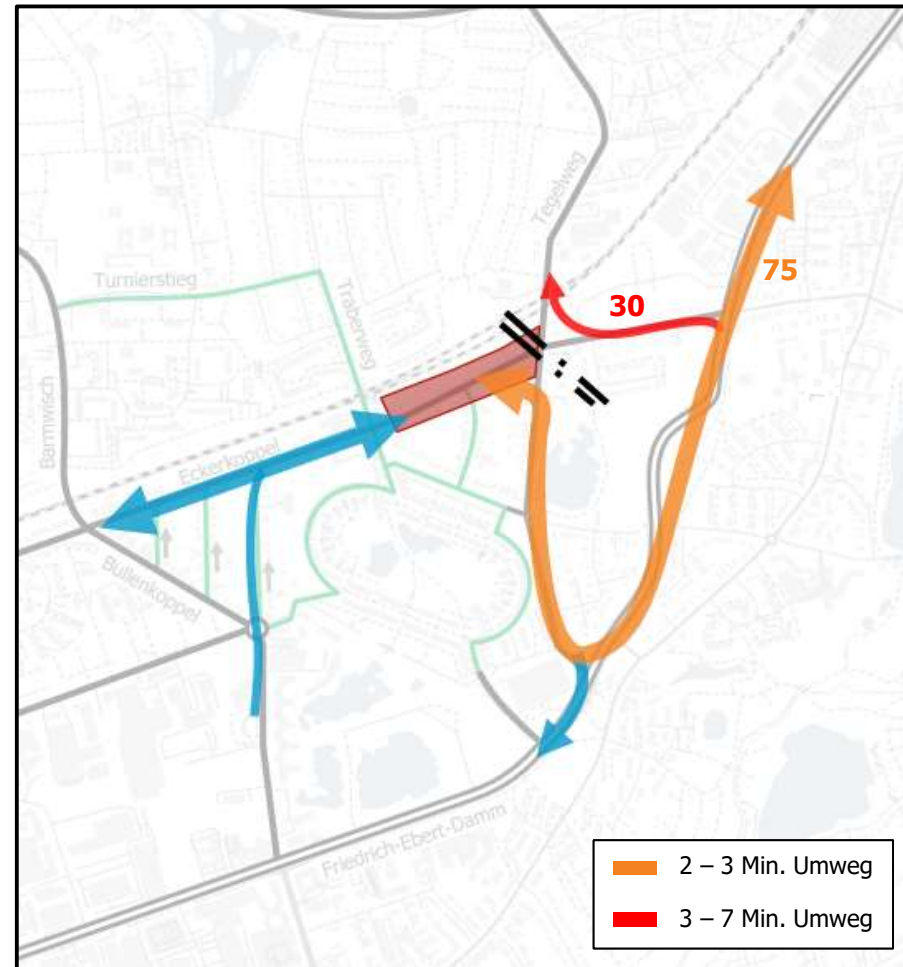
## Variante 1: Diagonalsperre | Kfz-Erreichbarkeit aller Teilquartiere



Erreichbarkeit im Bestand

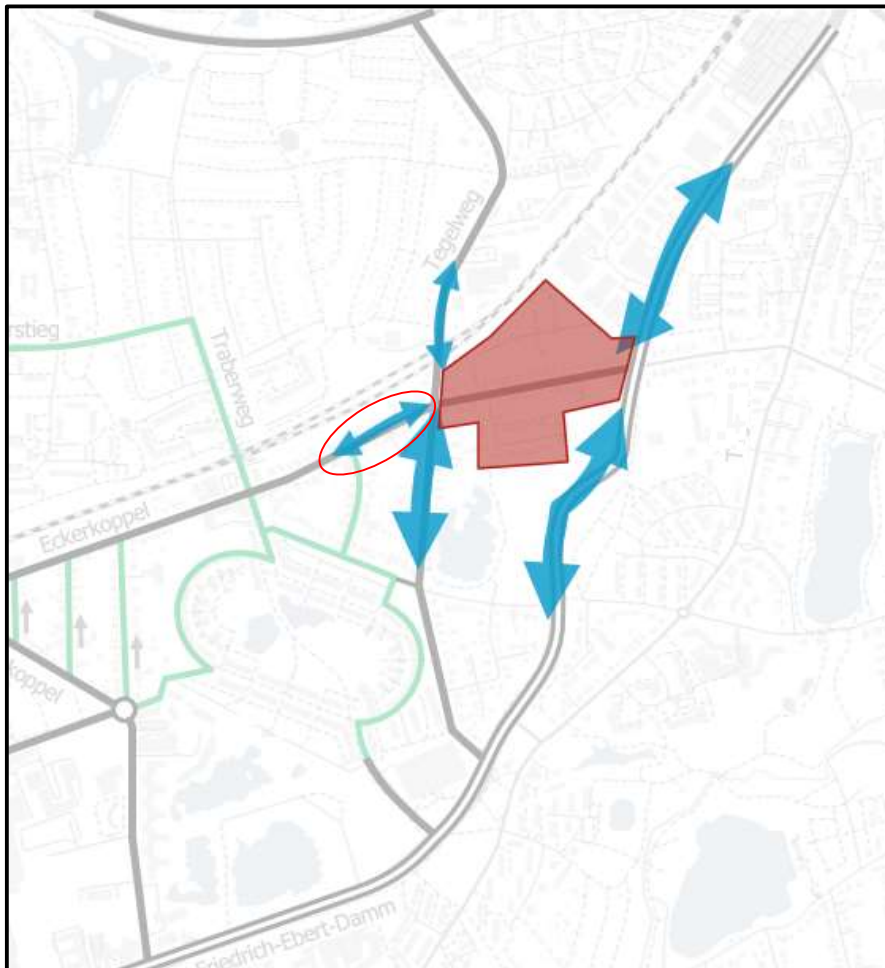


Erreichbarkeit mit Diagonalsperre<sup>1</sup>

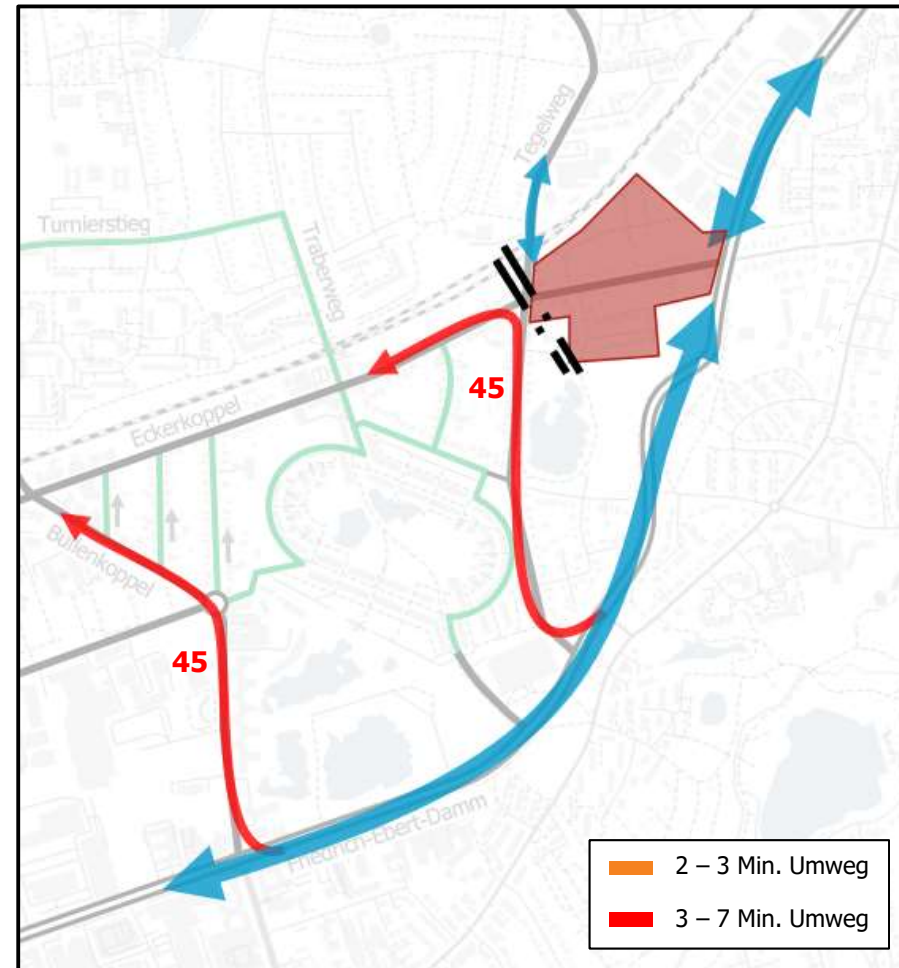


<sup>1</sup> Zahlen in Fahrten pro Tag (gerundet) – 3 Fahrten pro EW, 50 % MIV

Erreichbarkeit im Bestand

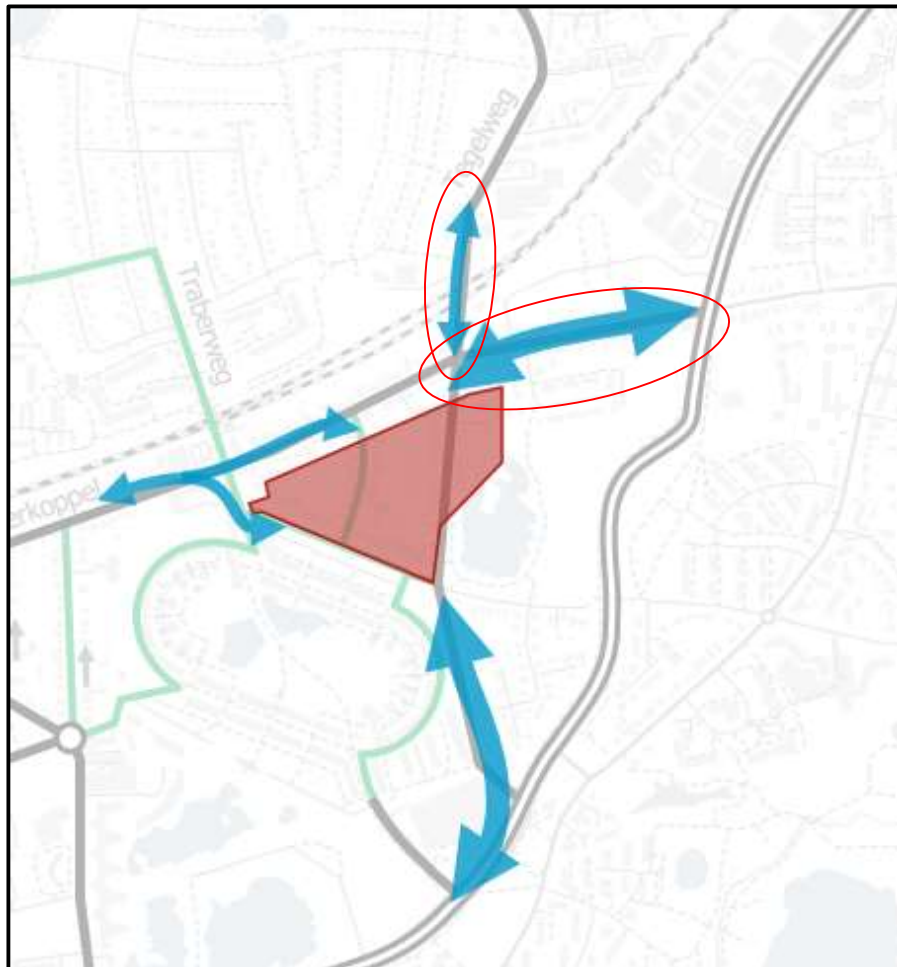


Erreichbarkeit mit Diagonalsperre<sup>1</sup>

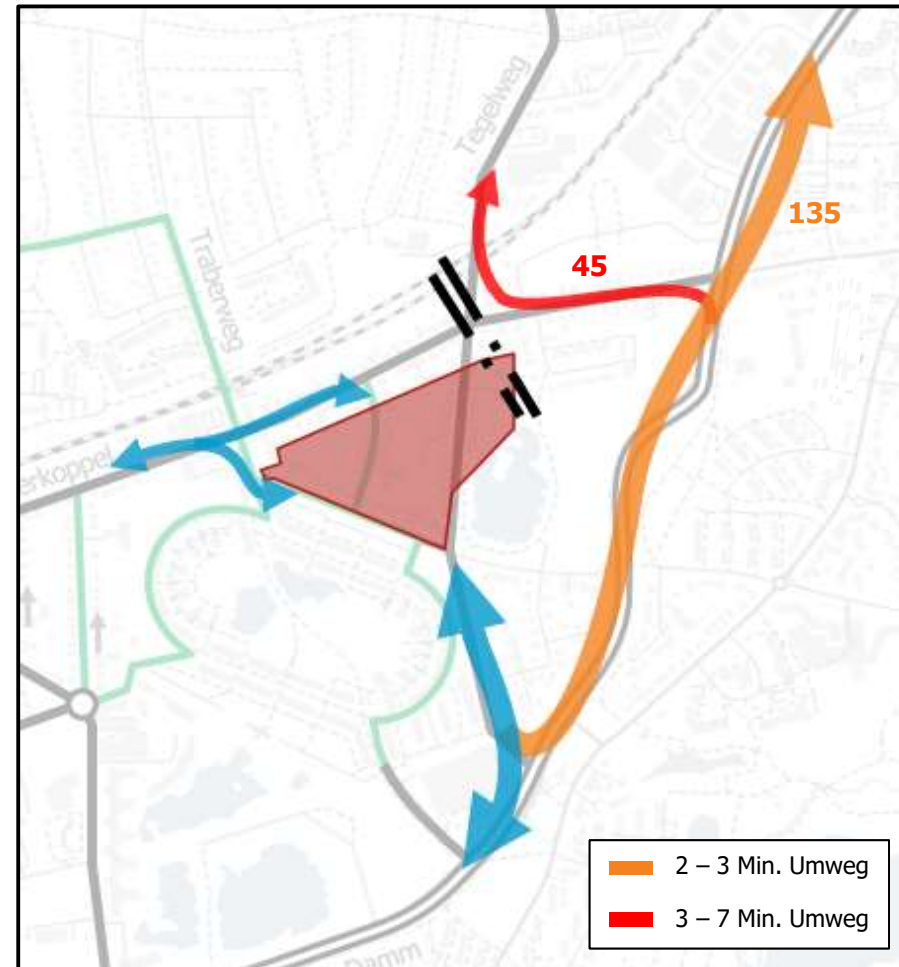


<sup>1</sup> Zahlen in Fahrten pro Tag (gerundet) – 3 Fahrten pro EW, 50 % MIV

Erreichbarkeit im Bestand

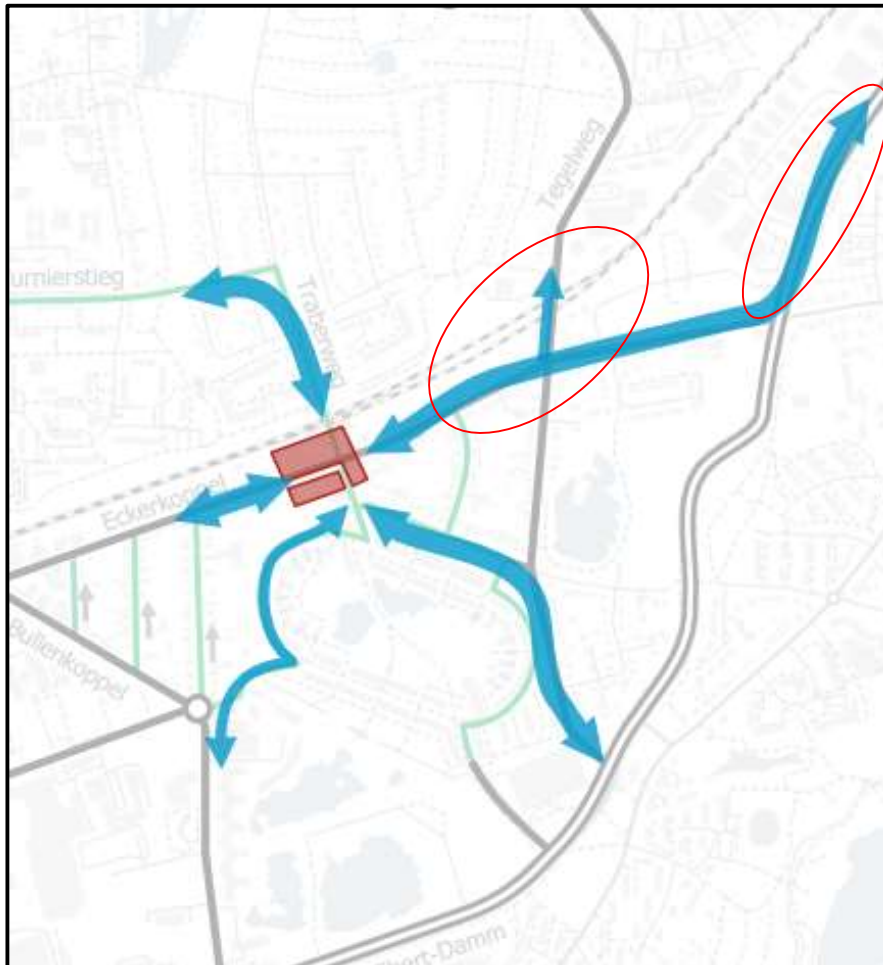


Erreichbarkeit mit Diagonalsperre<sup>1</sup>

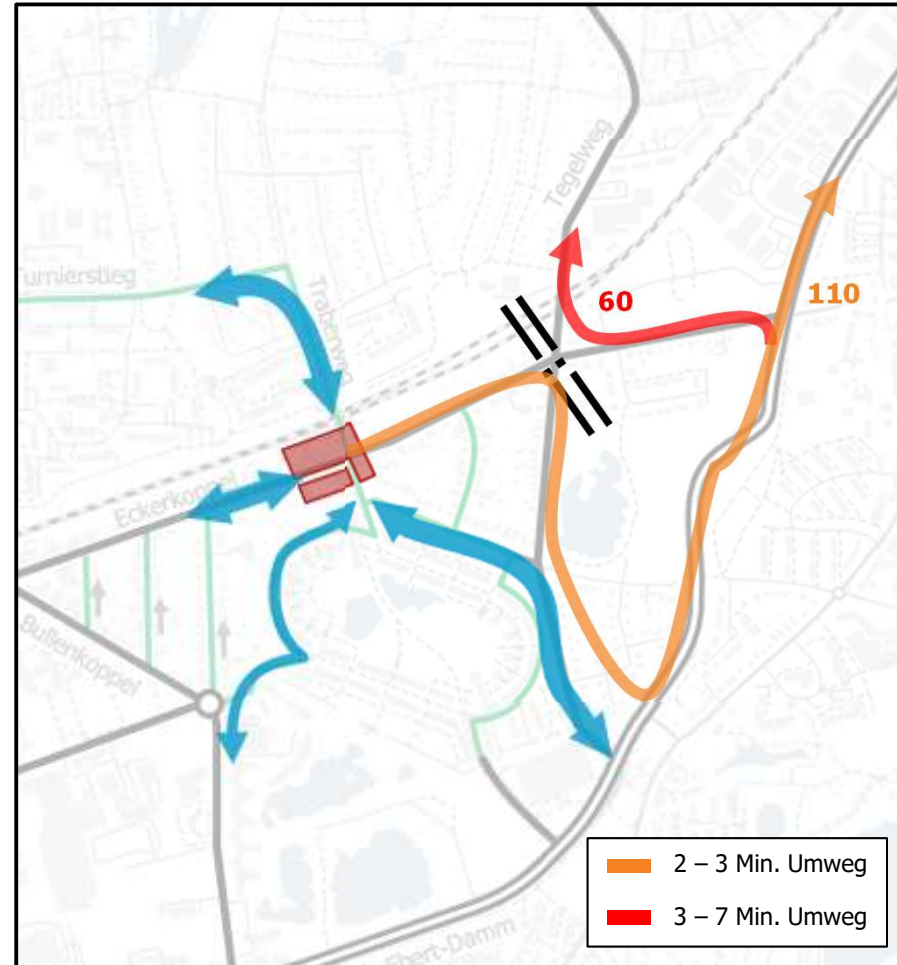


<sup>1</sup> Zahlen in Fahrten pro Tag (gerundet) – 3 Fahrten pro EW, 50 % MIV

Erreichbarkeit im Bestand

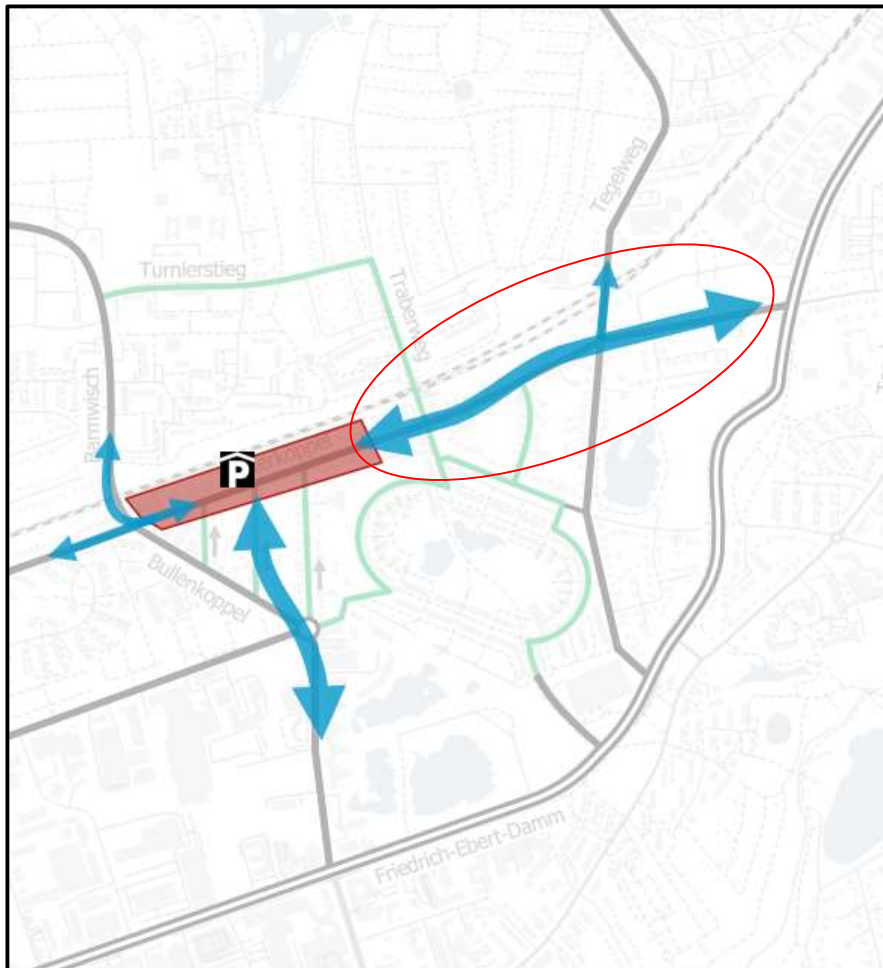


Erreichbarkeit mit Diagonalsperre<sup>1</sup>

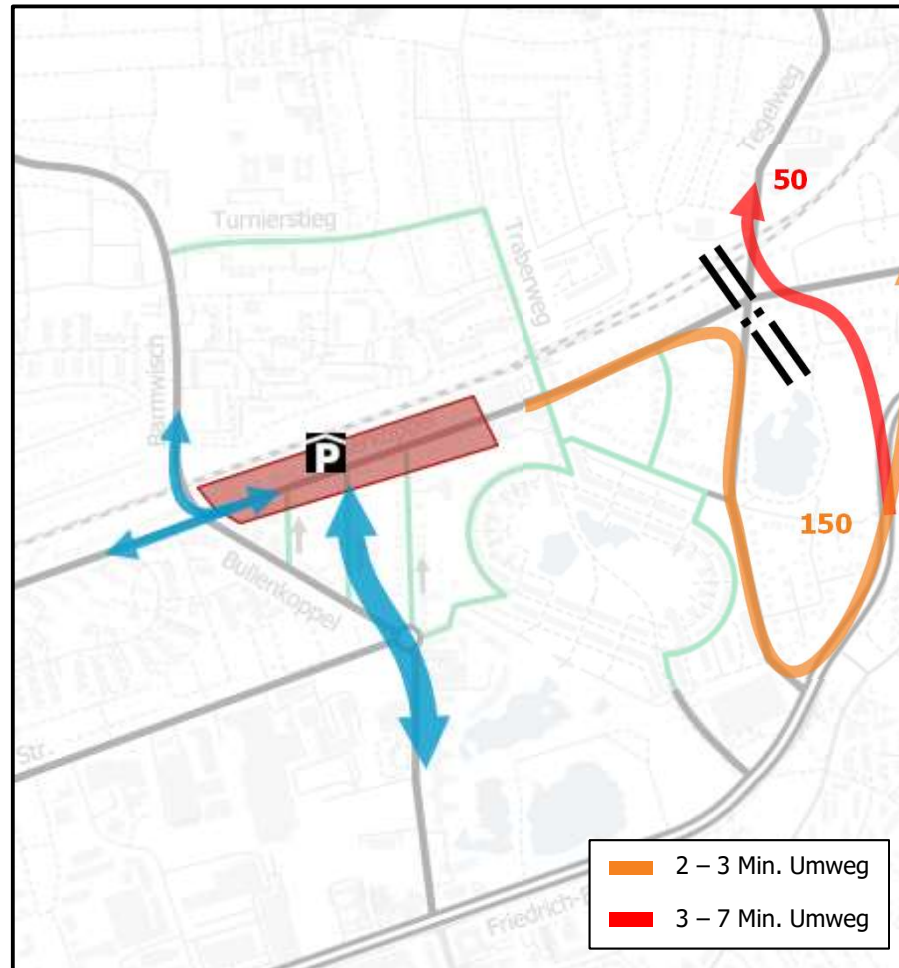


<sup>1</sup>Zahlen in Fahrten pro Tag (gerundet) – Einzelhandel: 1 Fahrt pro m<sup>2</sup> VFNF, Schule: 100 Fahrten pro Tag

Erreichbarkeit im Bestand

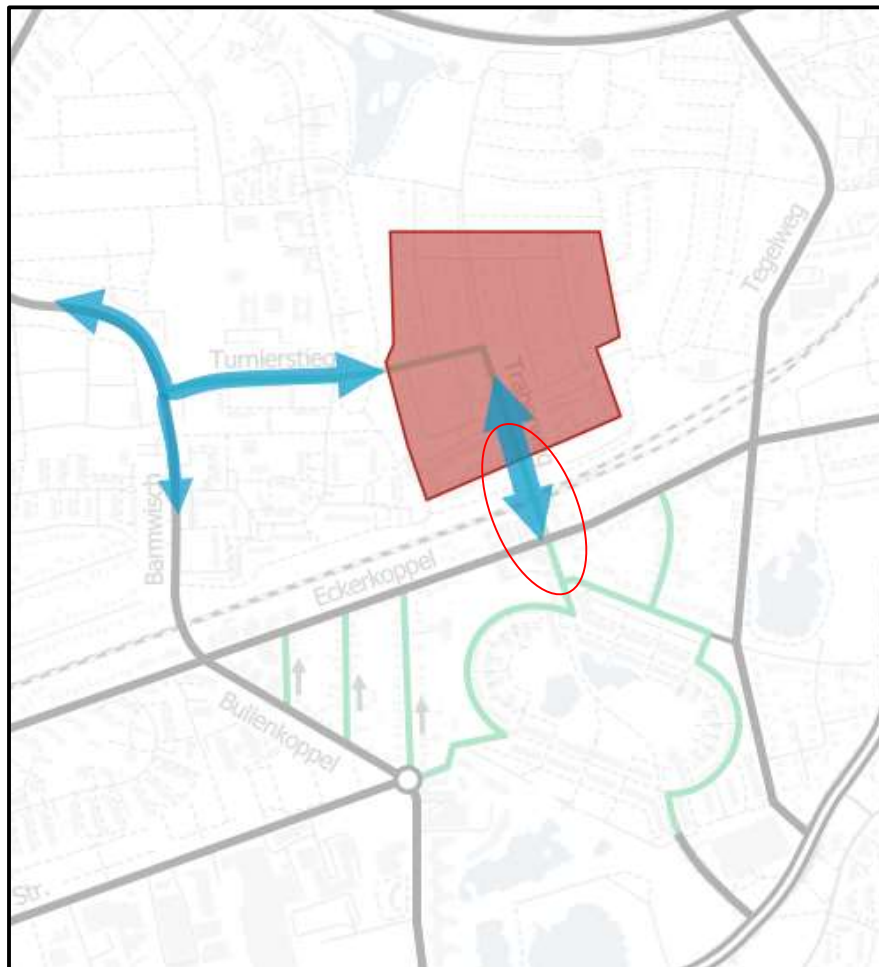


Erreichbarkeit mit Diagonalsperre<sup>1</sup>

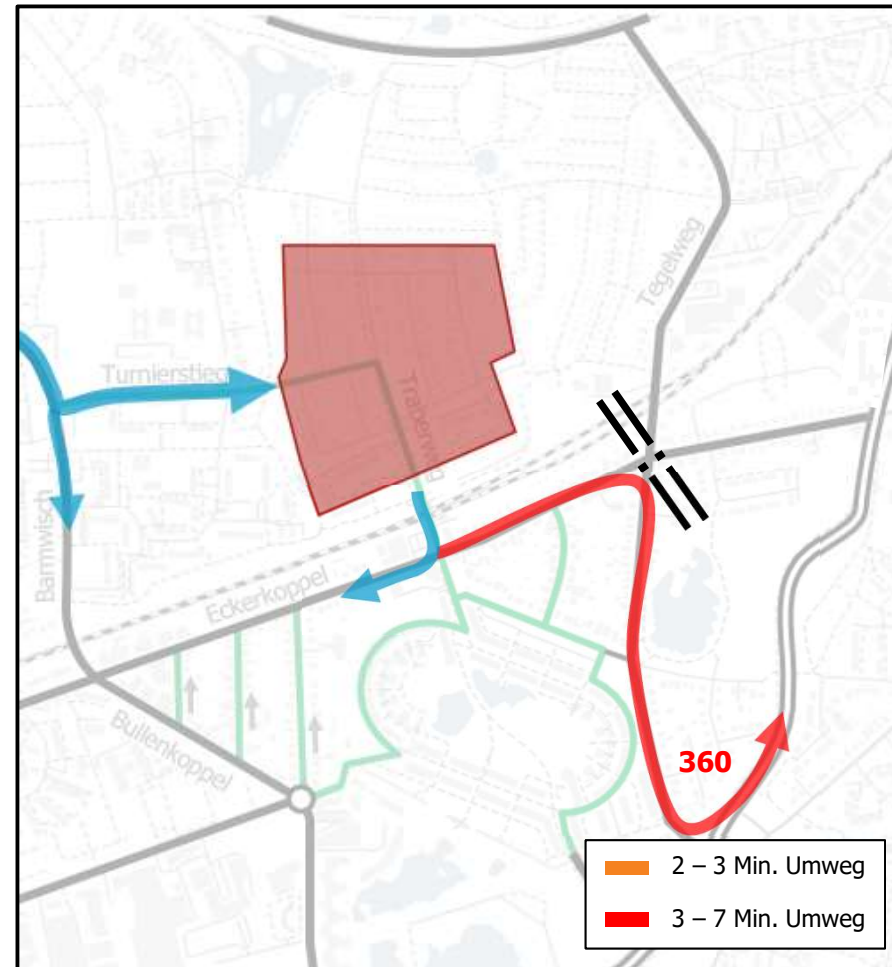


<sup>1</sup> Zahlen in Fahrten pro Tag (gerundet) – 3 Fahrten pro EW, 50 % MIV

Erreichbarkeit im Bestand



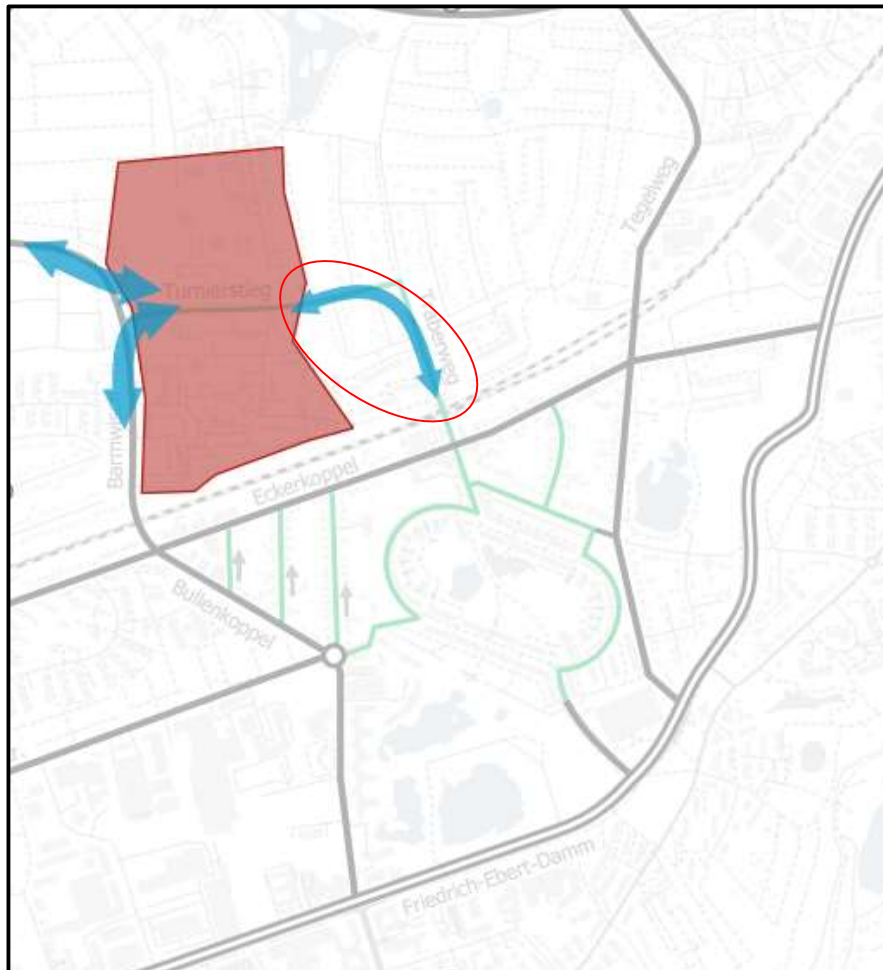
Erreichbarkeit mit Diagonalsperre<sup>1</sup>



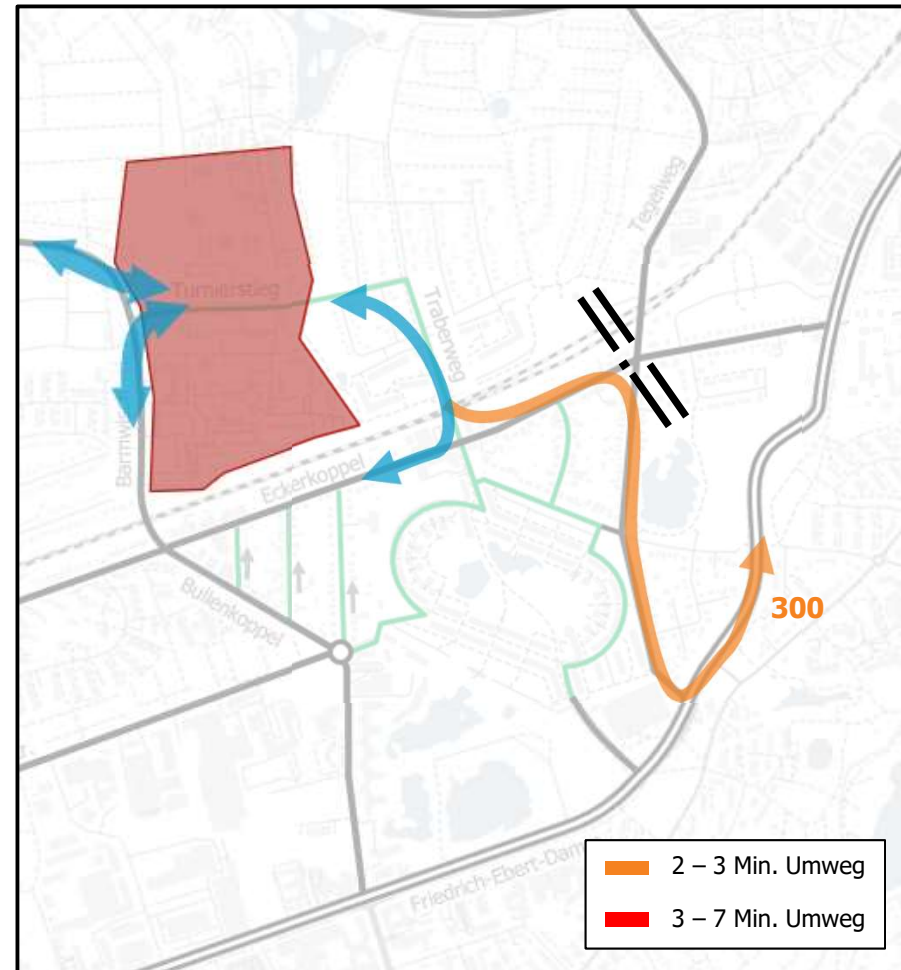
<sup>1</sup> Zahlen in Fahrten pro Tag (gerundet) – 3 Fahrten pro EW, 50 % MIV



Erreichbarkeit im Bestand



Erreichbarkeit mit Diagonalsperre<sup>1</sup>



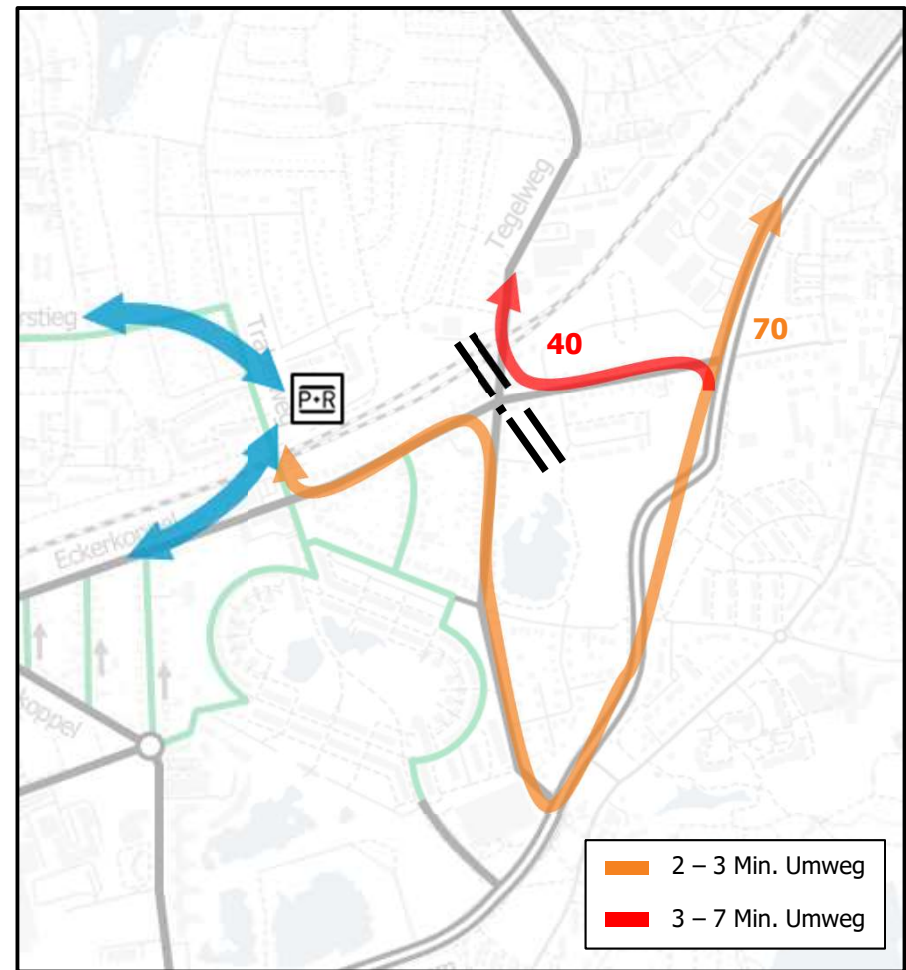
<sup>1</sup> Zahlen in Fahrten pro Tag (gerundet) – 3 Fahrten pro EW, 50 % MIV

Erste Ideen der Netzgestaltung  
**Variante 1: Diagonalsperre | P+R-Anlage**

Erreichbarkeit im Bestand



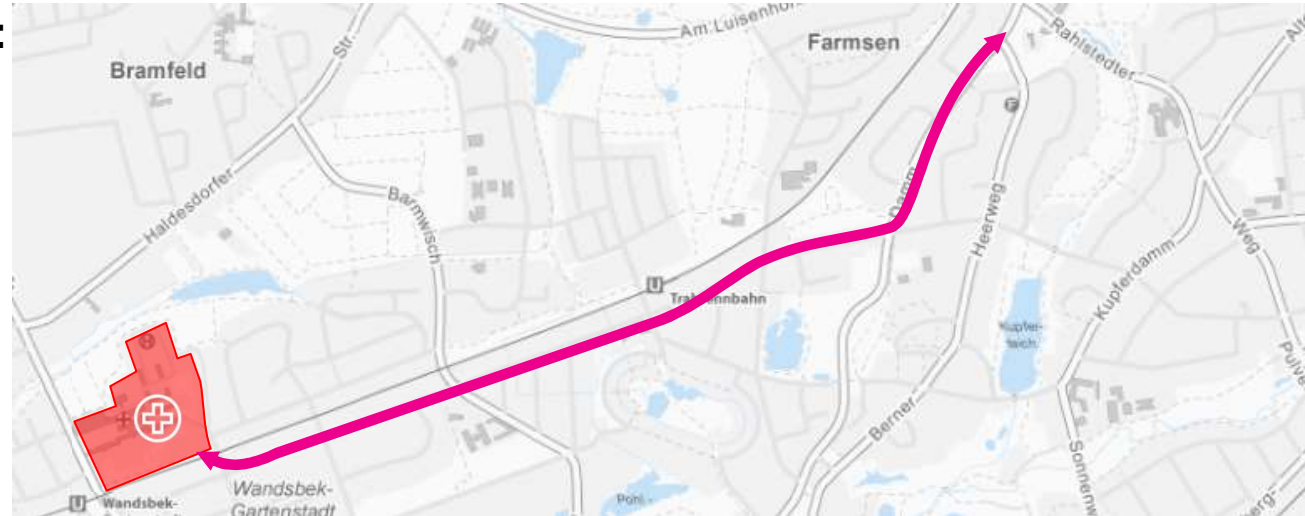
Erreichbarkeit mit Diagonalsperre<sup>1</sup>



<sup>1</sup> Zahlen in Fahrten pro Tag (gerundet) – 2,5 Fahrten pro Stpl., 80 % Auslastung

Erste Ideen der Netzgestaltung  
**Variante 1: Diagonalsperre | Bundeswehrkrankenhaus**

Erreichbarkeit im Bestand:

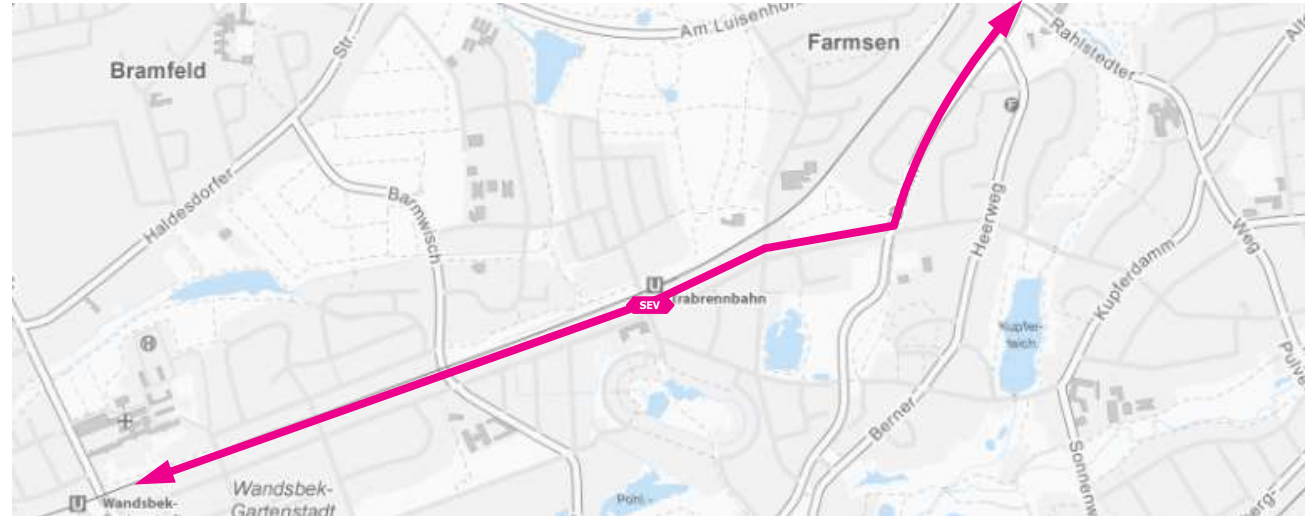


Erreichbarkeit mit  
Diagonalsperre:

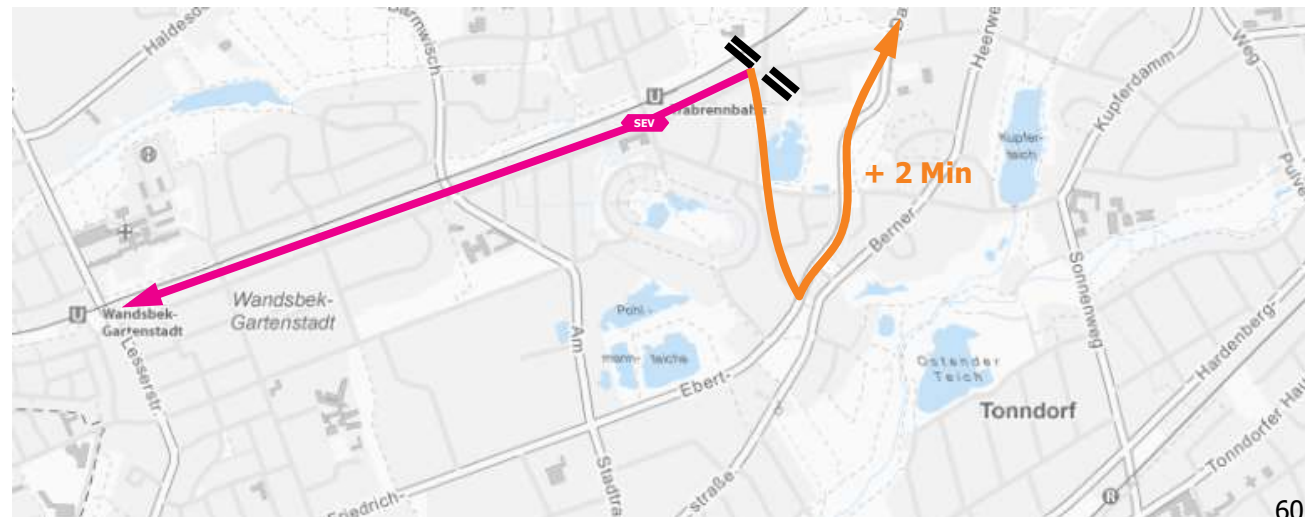


Erste Ideen der Netzgestaltung  
**Variante 1: Diagonalsperre | Schienenersatzverkehr**

Bestand:



mit Diagonalsperre:



Erste Ideen der Netzgestaltung  
**Variante 1: Diagonalsperre | Fazit**

Zielsetzung:

~ Priorisierung des Radverkehrs an der Eckerkoppel

Verhältnis Kfz-/Radverkehr (ca. 70/30) nach der Umsetzung der Diagonalsperre noch nicht ideal

✓✓ Reduktion / Verdrängung des gebietsfremden Kfz-Verkehrs in / aus der Eckerkoppel

ca. 2/3 des Durchgangsverkehrs wird verlagert

✓ Gewährleistung zumutbarer Kfz-Erreichbarkeit aller Teilquartiere

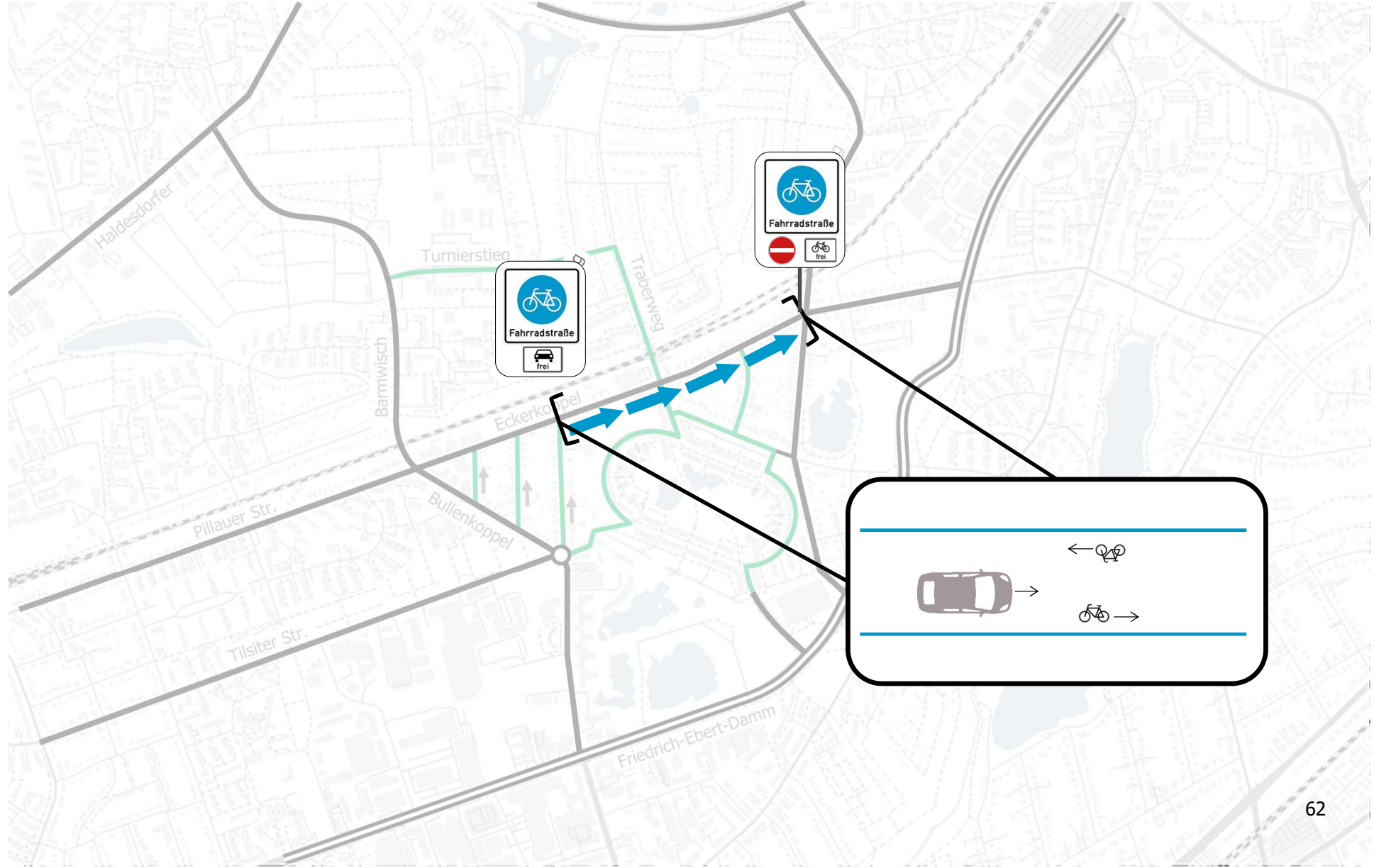
ca. **840** Fahrten am Tag werden geringfügig verlängert (zw. 2 – 3 Min.) und ca. **670** Fahrten etwas stärker (zw. 3 – 7 Min.) – ohne Berücksichtigung von Umsteigern auf das Fahrrad

~ Erreichbarkeit der P+R-Anlage und Bundeswehrkrankenhaus **betroffen**

- Verlagerung des Schienenersatzverkehrs **nötig**

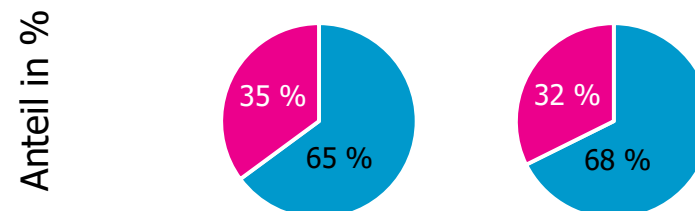
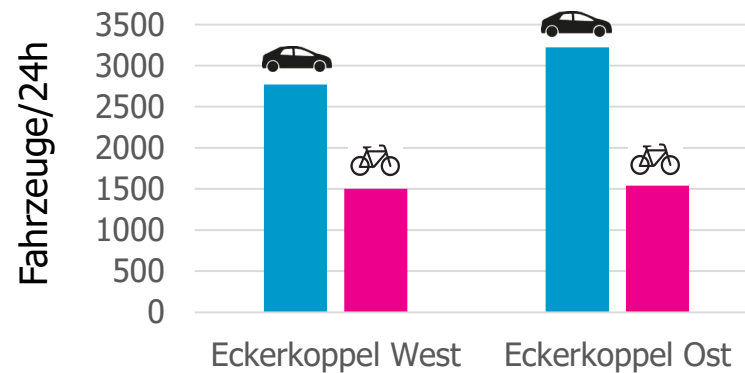
# Erste Ideen der Netzgestaltung

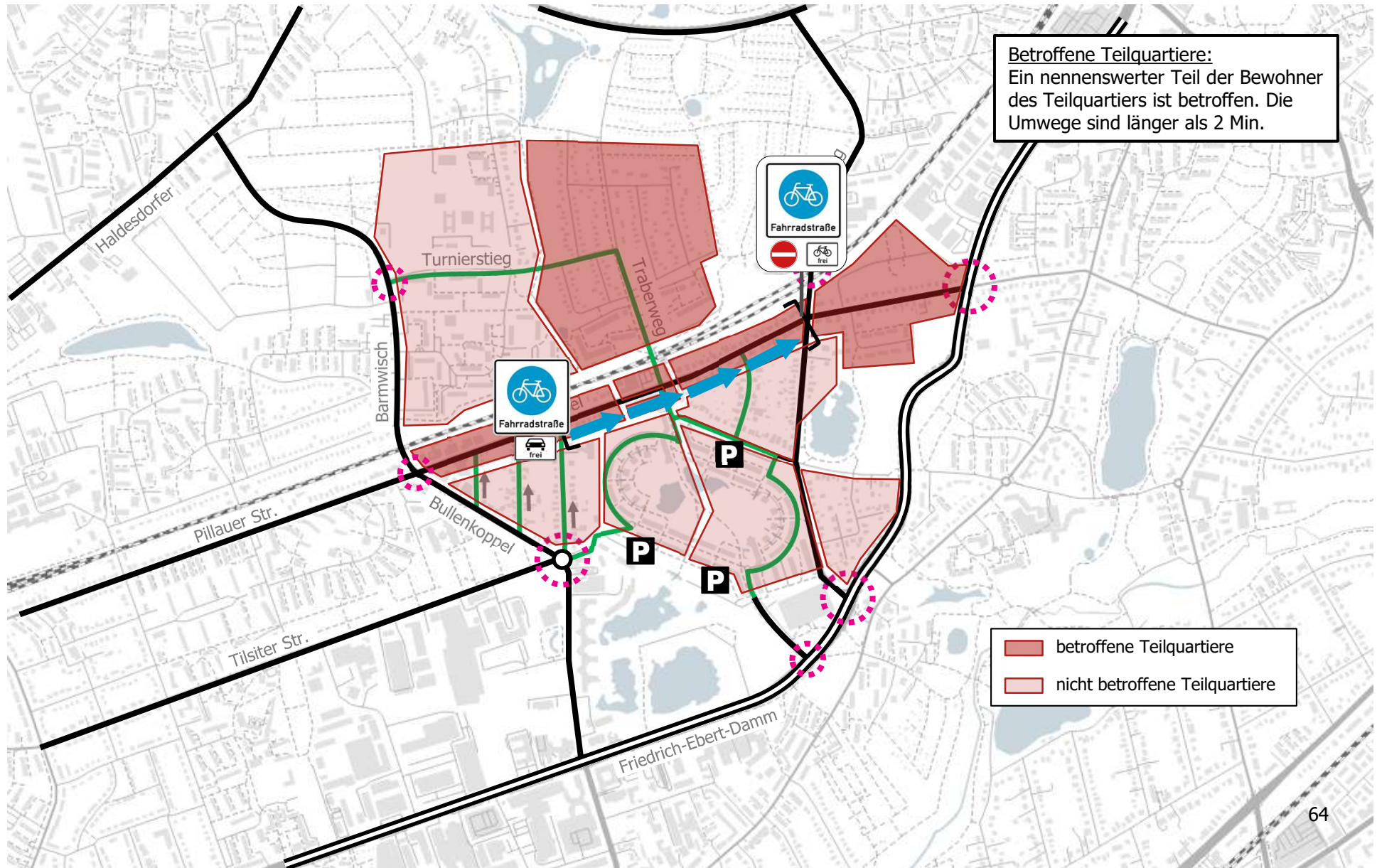
## Variante 2: Einbahnstraßenregelungen



Ca. 50 % des gesamten Kfz-Verkehrs wird reduziert (vereinfachte Annahme):

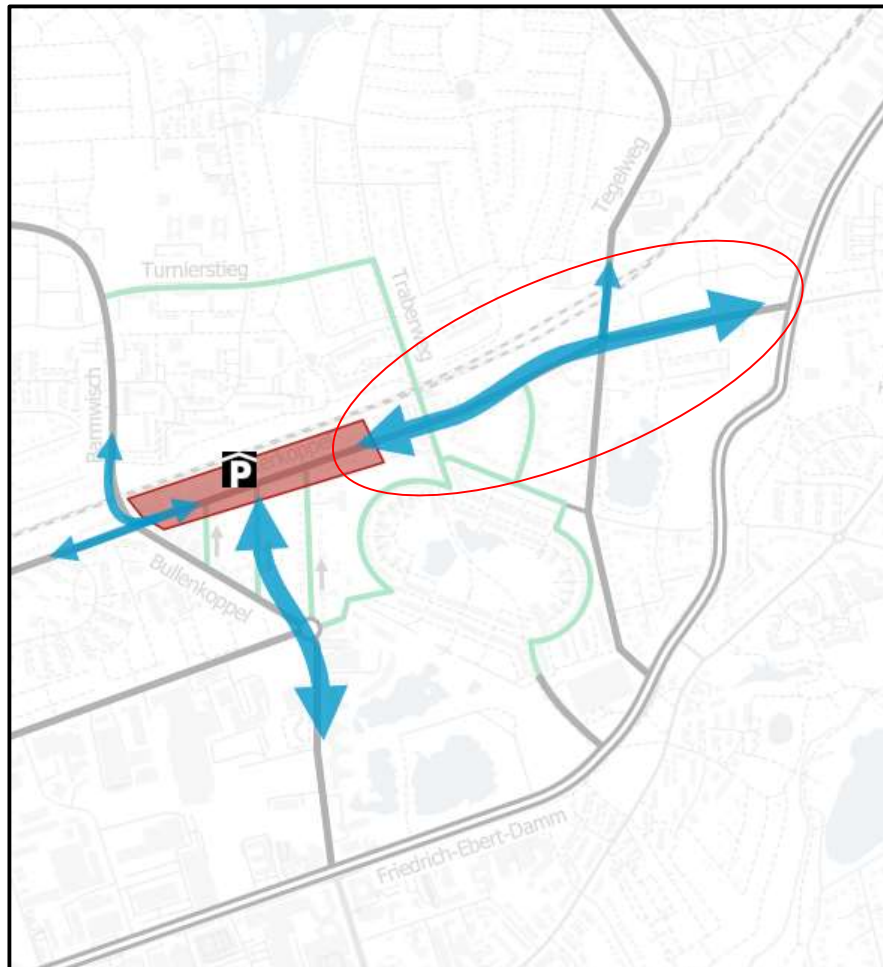
	<b>Bestand</b>	<b>Einbahnstraßenregelungen</b>
Eckerkoppel West	5.530	2.770
Eckerkoppel Ost	6.430	3.220



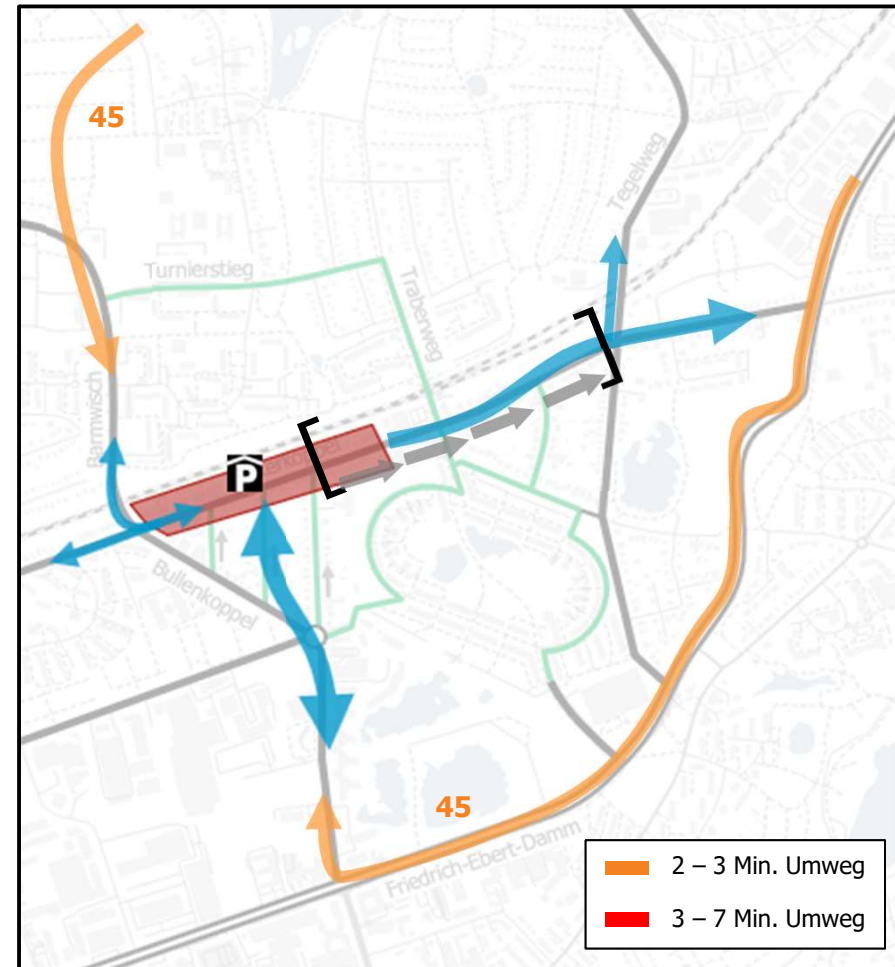




Erreichbarkeit im Bestand



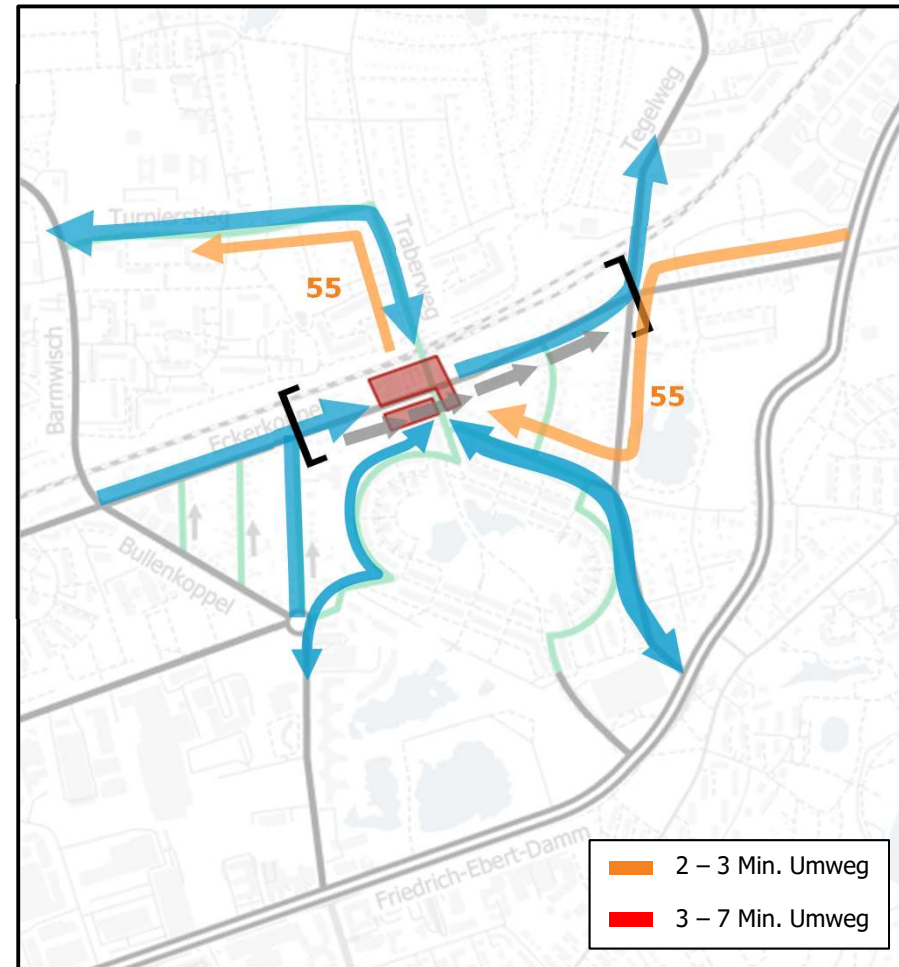
Erreichbarkeit mit Einbahnstraßenregelung



Erreichbarkeit im Bestand



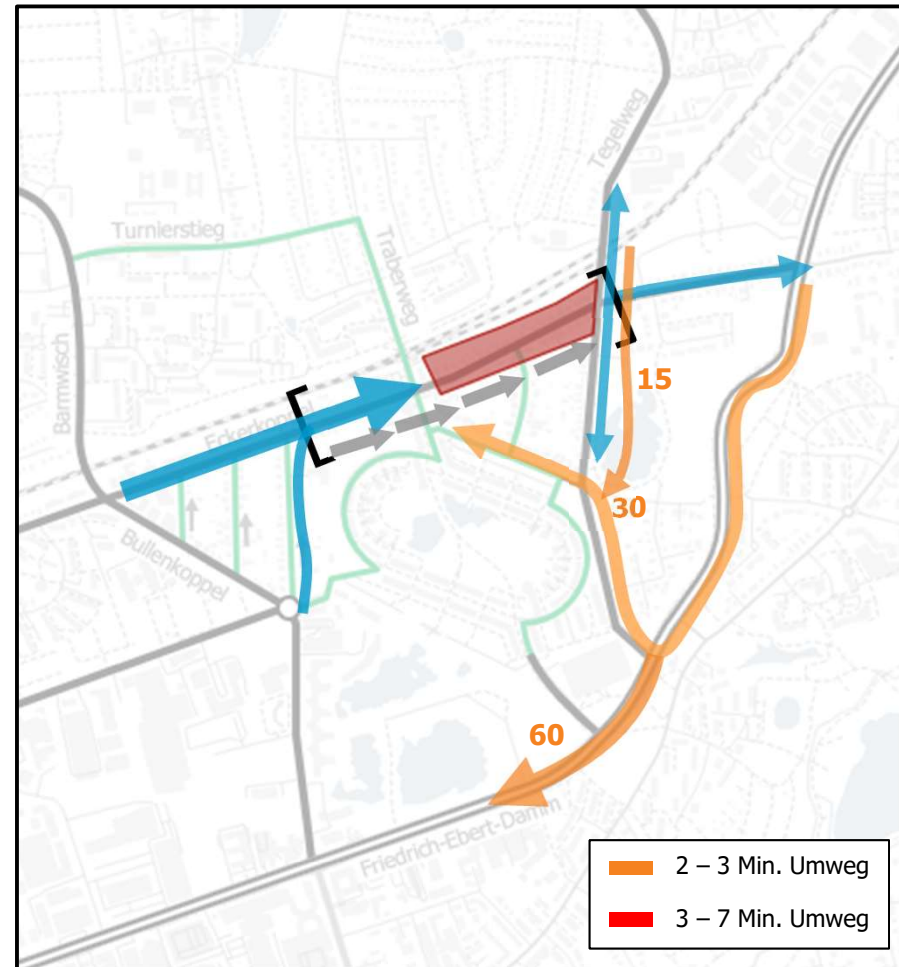
Erreichbarkeit mit Einbahnstraßenregelung



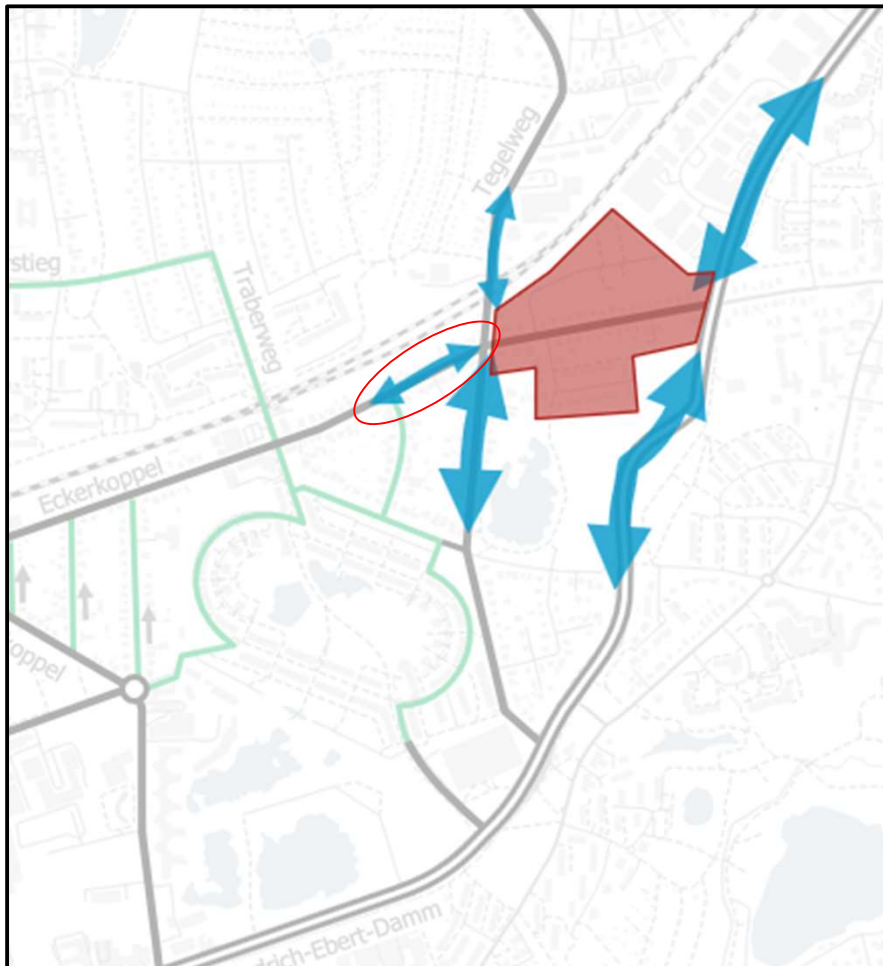
Erreichbarkeit im Bestand



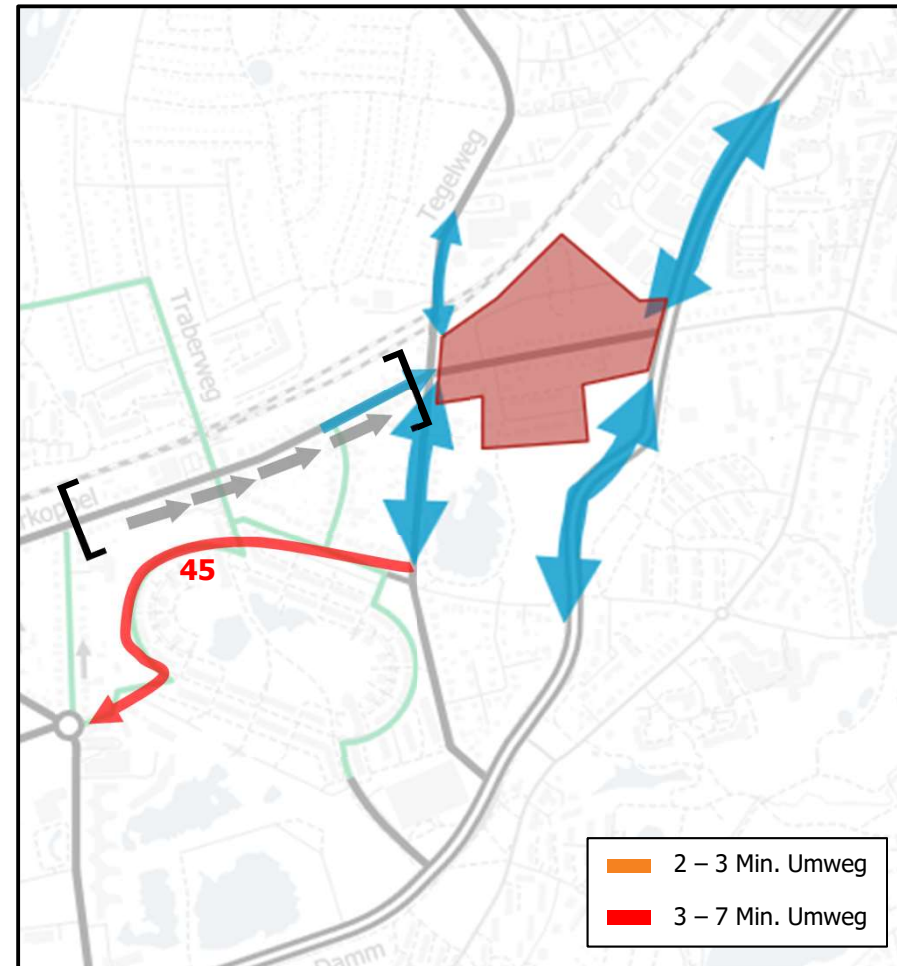
Erreichbarkeit mit Einbahnstraßenregelung



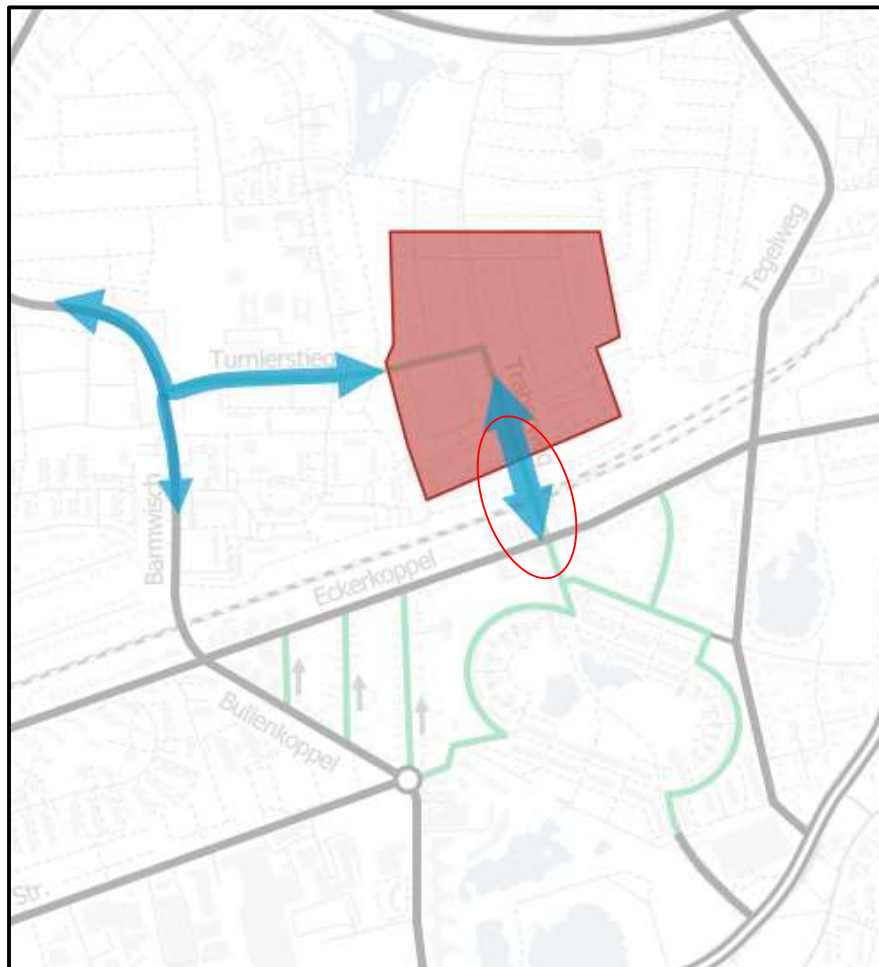
Erreichbarkeit im Bestand



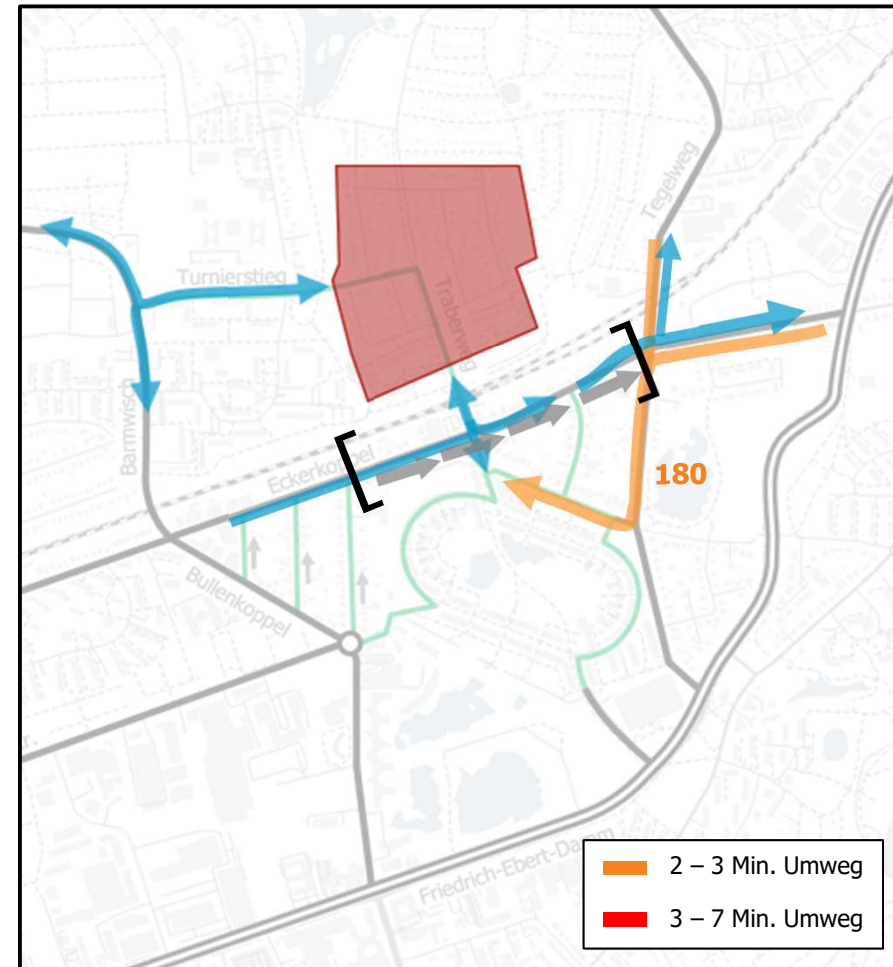
Erreichbarkeit mit Einbahnstraßenregelung



Erreichbarkeit im Bestand

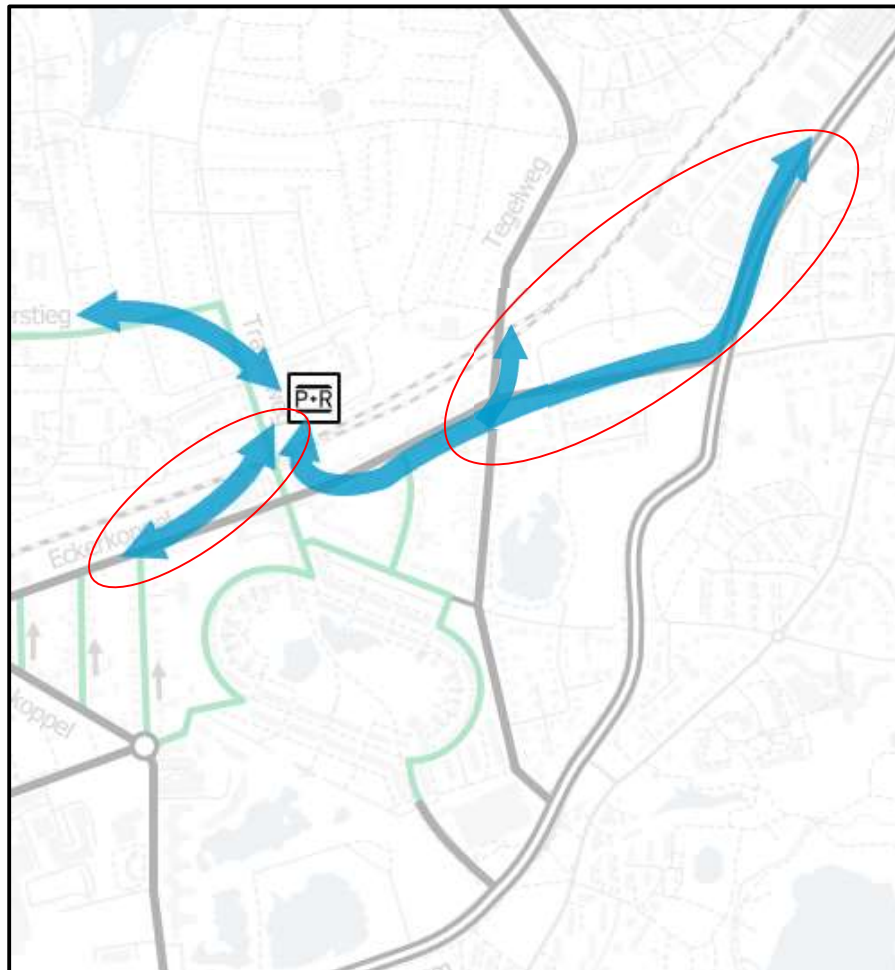


Erreichbarkeit mit Einbahnstraßenregelung

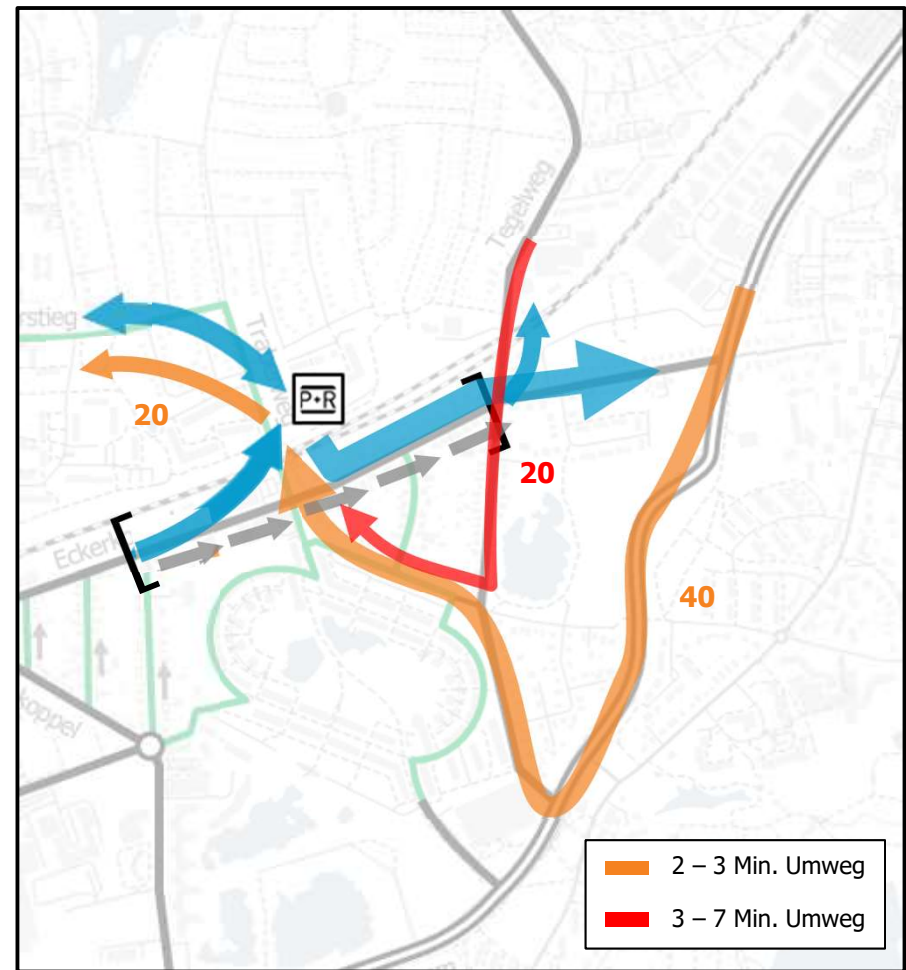


Erste Ideen der Netzgestaltung  
**Variante 2: Einbahnstraßenregelungen | P+R-Anlage**

Erreichbarkeit im Bestand

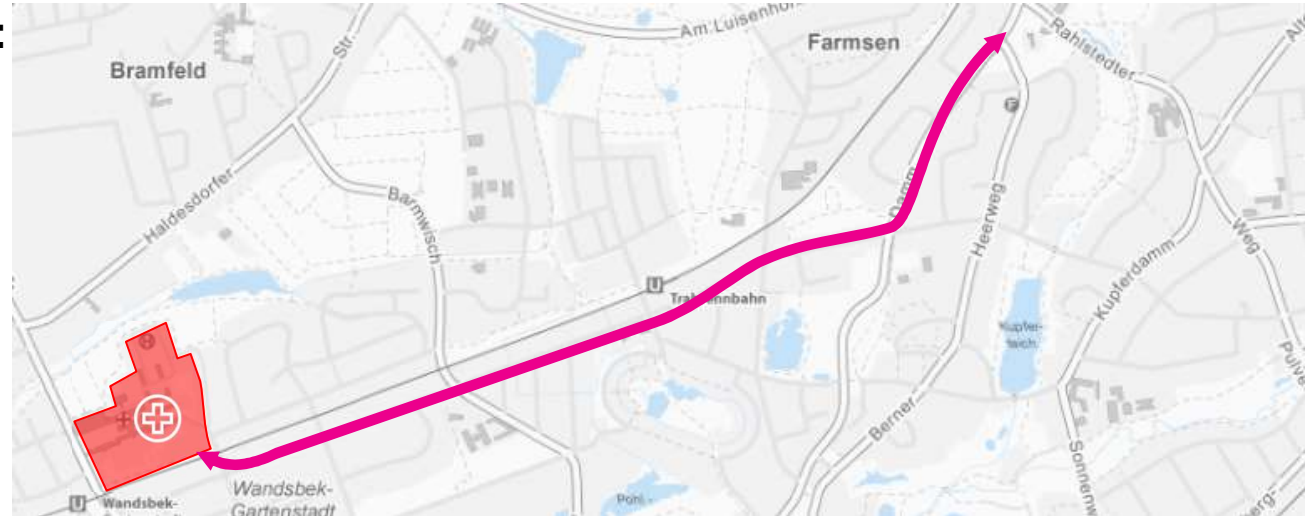


Erreichbarkeit mit Einbahnstraßenregelung

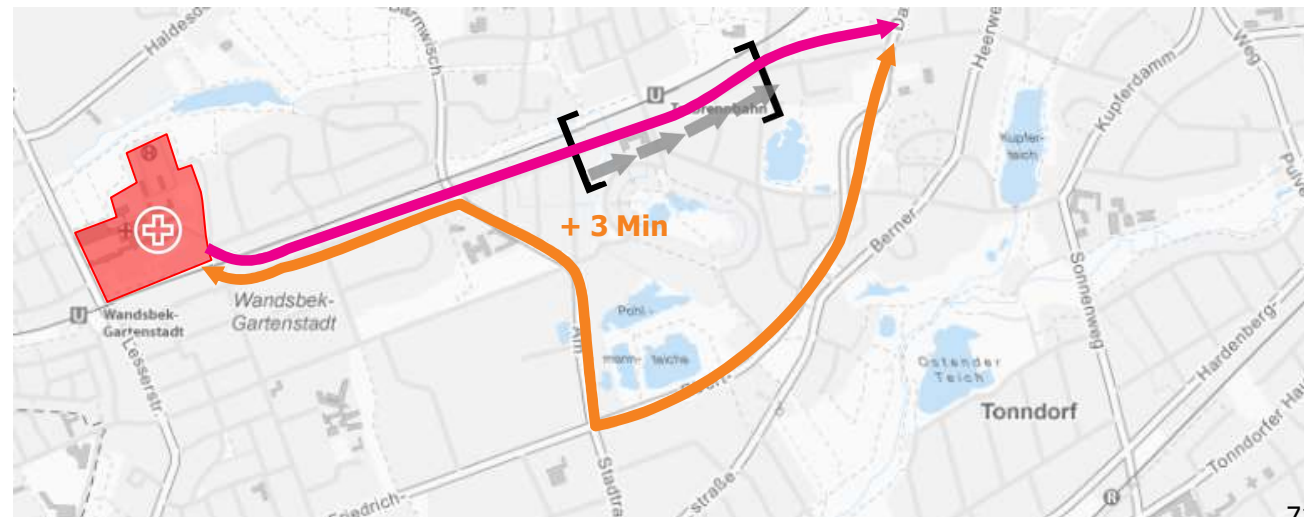


Erste Ideen der Netzgestaltung  
**Variante 2: Einbahnstraßenregelungen | Bundeswehrkrankenhaus**

Erreichbarkeit im Bestand:



Erreichbarkeit mit  
Einbahnstraßenregelung:

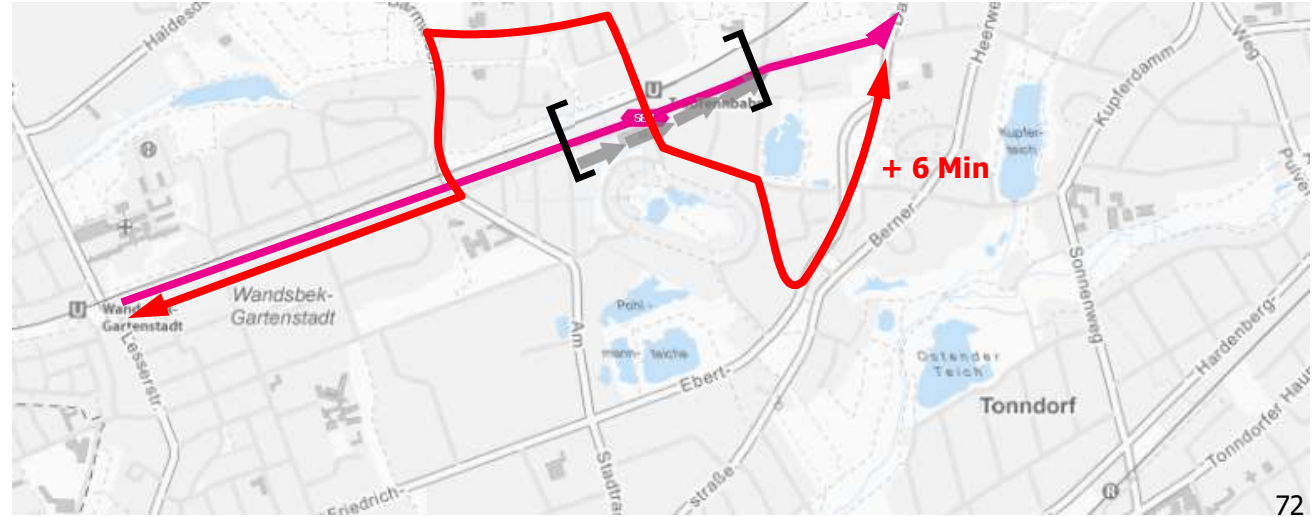


Erste Ideen der Netzgestaltung  
**Variante 2: Einbahnstraßenregelungen | Schienenersatzverkehr**

Bestand:



mit  
Einbahnstraßenregelung:





Zielsetzung:

 Priorisierung des Radverkehrs an der Eckerkoppel

Verhältnis Kfz-/Radverkehr (ca. 65/35) nach der Umsetzung der Einbahnstraße noch nicht ideal

 Reduktion / Verdrängung des gebietsfremden Kfz-Verkehrs in / aus der Eckerkoppel

ca. 1/2 des Durchgangsverkehrs wird verlagert

 Gewährleistung zumutbarer Kfz-Erreichbarkeit aller Teilquartiere

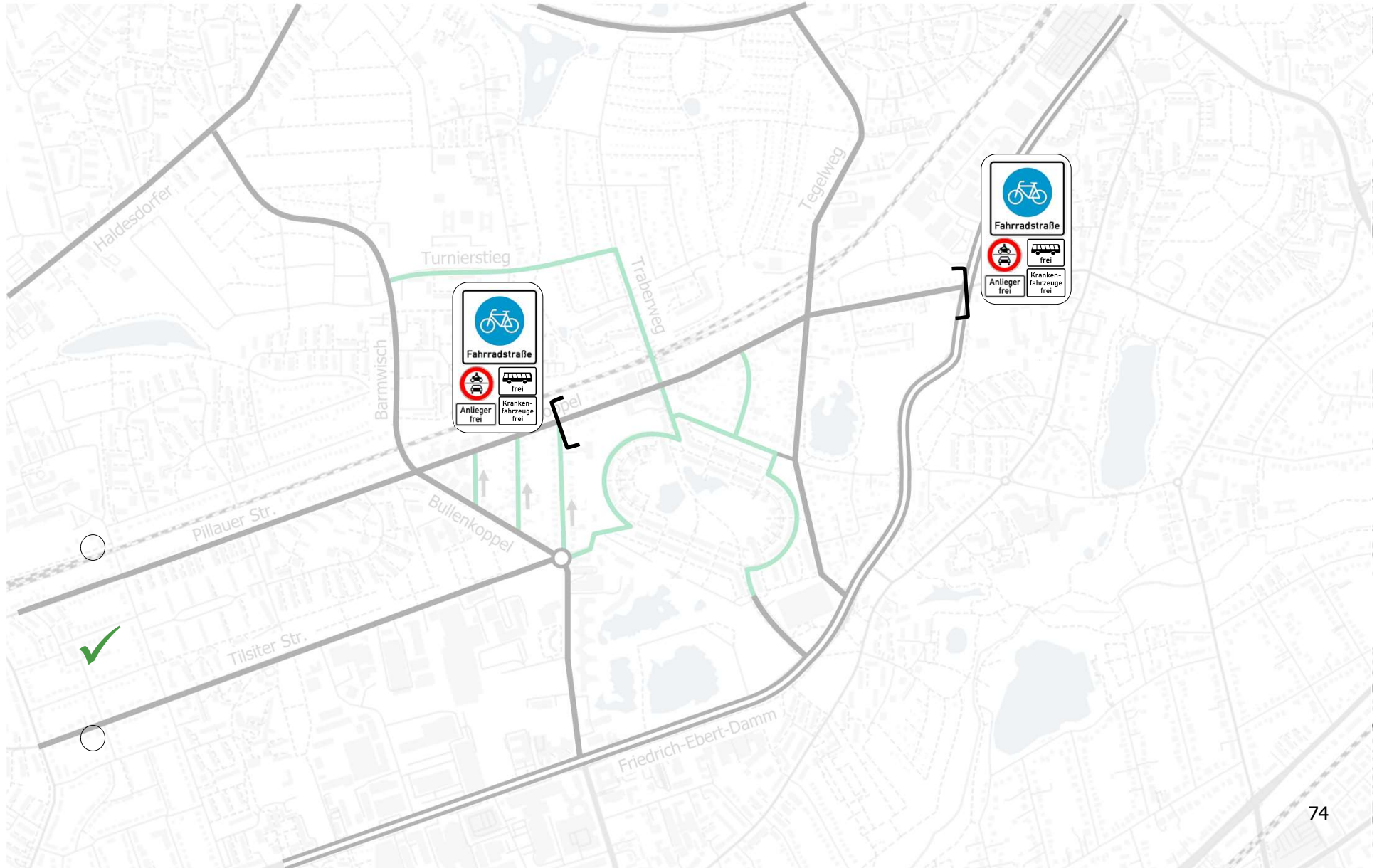
ca. **550** Fahrten am Tag geringfügig verlängert (zw. 2 – 3 Min.) und ca. **70** Fahrten etwas mehr (zw. 3 – 7 Min.)

 Erreichbarkeit der P+R-Anlage und Bundeswehrkrankenhaus **betroffen**

 Verlagerung des Schienenersatzverkehrs **notwendig**

# Erste Ideen der Netzgestaltung

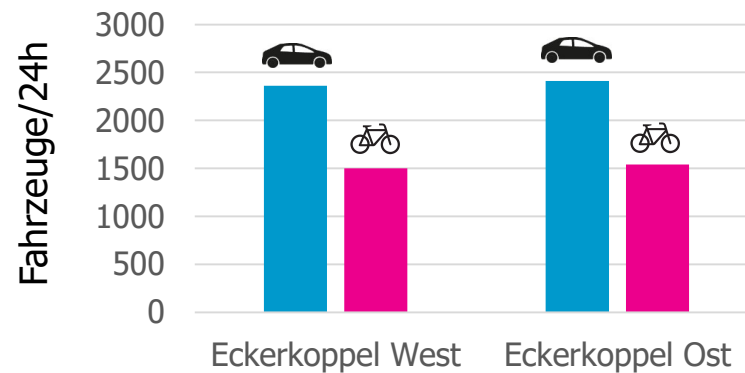
## Variante 3: Fahrradstraße



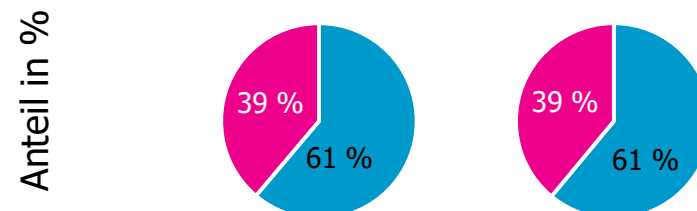
Erste Ideen der Netzgestaltung  
**Variante 3: Fahrradstraße | Reduktion des Kfz-Verkehrs**

100 % des Durchgangsverkehrs fällt weg (vereinfachte Annahme und Unterstellung der Regeleinhaltung):

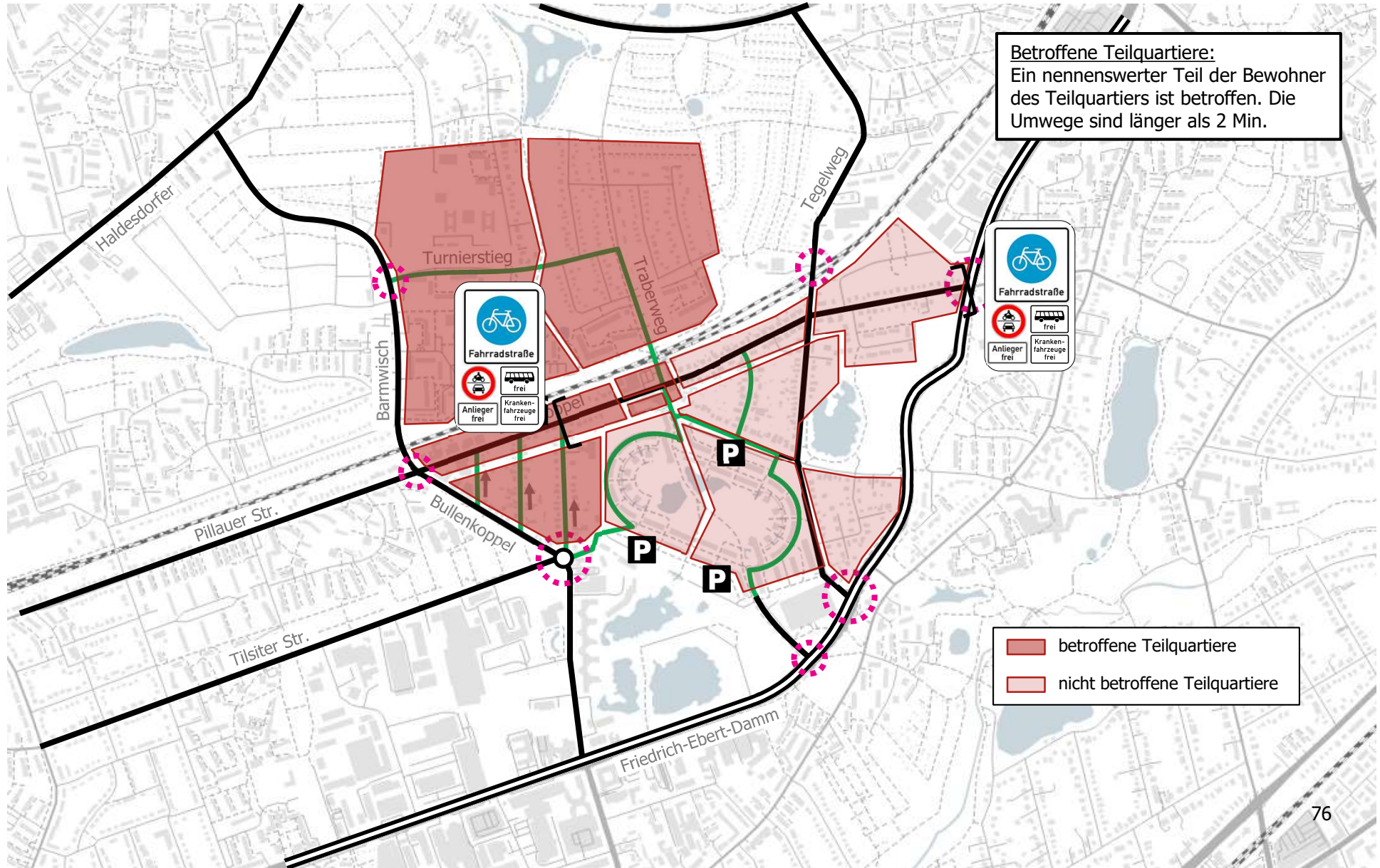
	<b>Bestand</b>	<b>Anlieger frei</b>
Eckerkoppel West	5.530	2.360
Eckerkoppel Ost	6.430	2.410



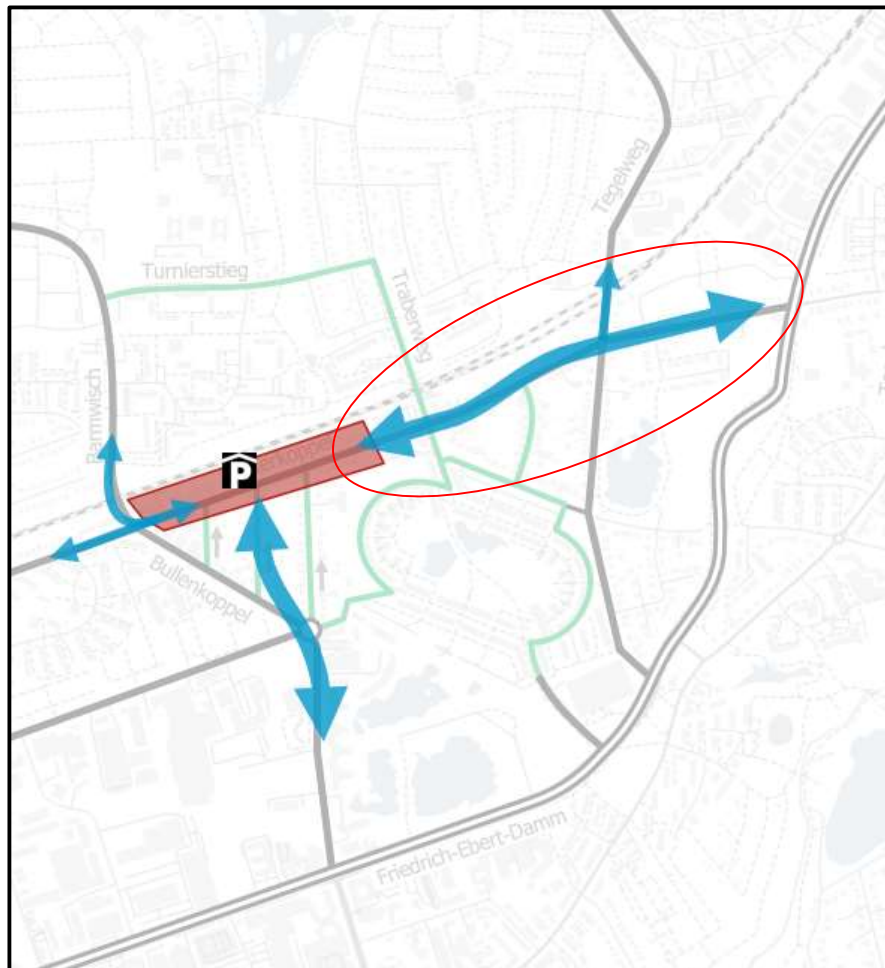
*Durch Beschränkung auf „wesentliche“ Zufahrtsbereiche geringfügige Unschärfe*



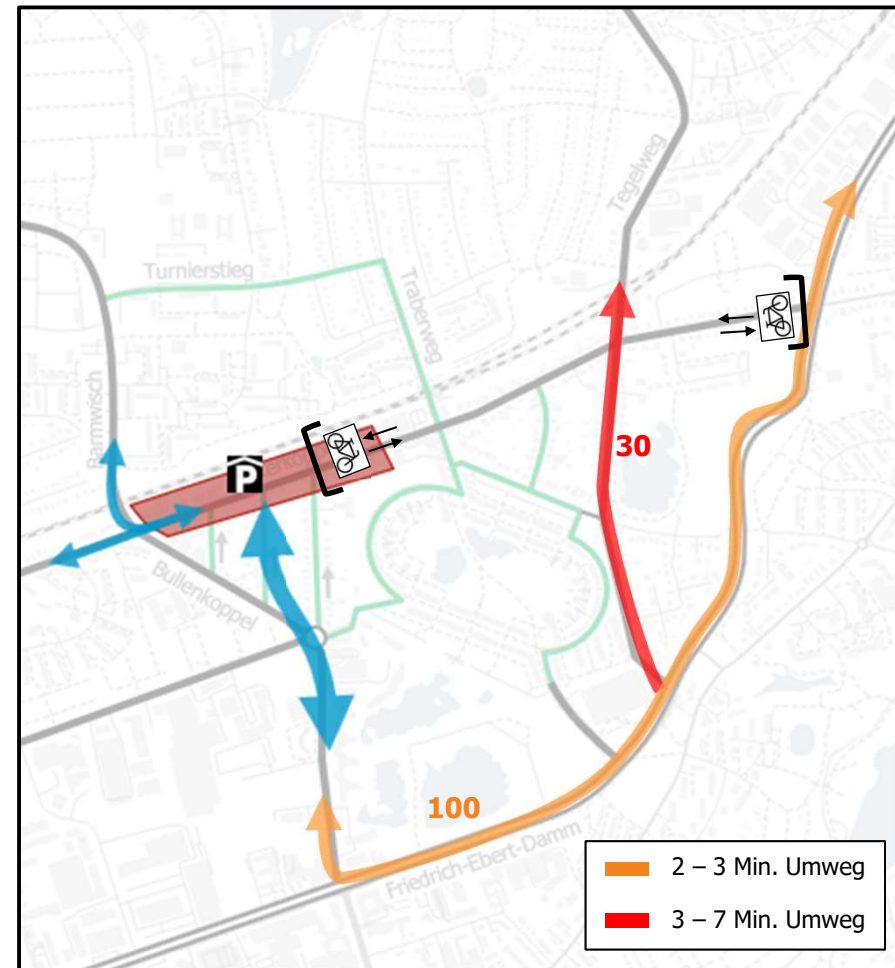
Erste Ideen der Netzgestaltung  
**Variante 3: Fahrradstraße | Kfz-Erreichbarkeit aller Teilquartiere**



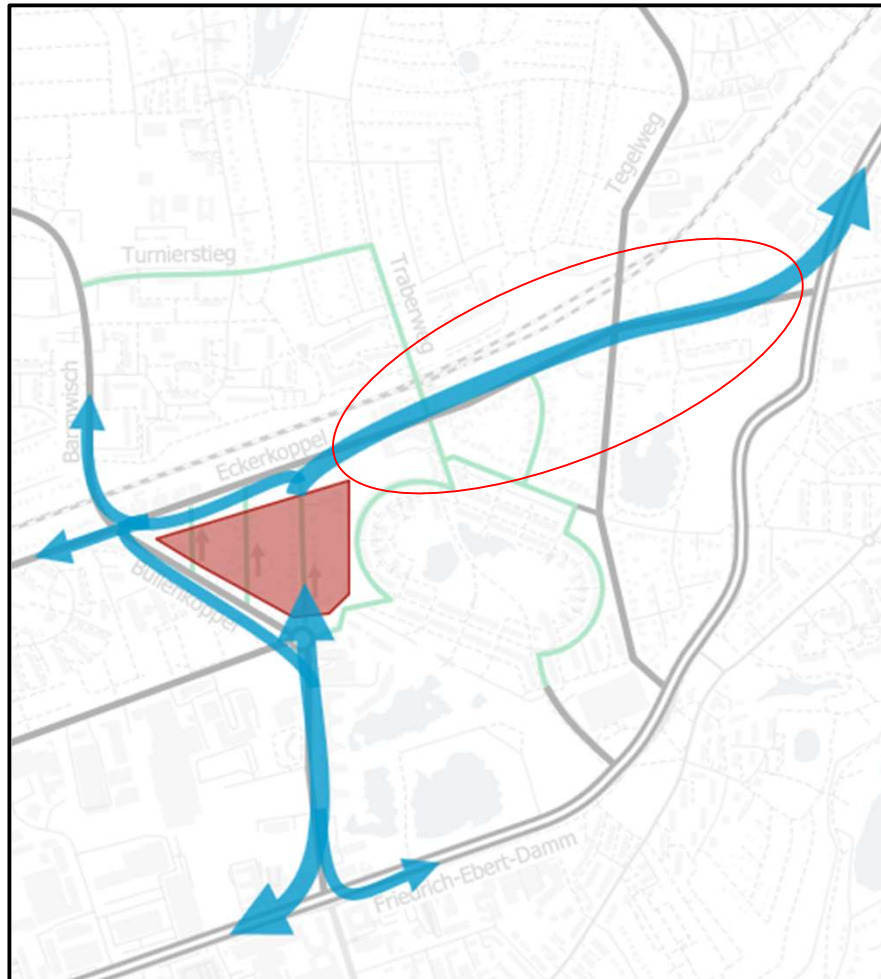
Erreichbarkeit im Bestand



Erreichbarkeit mit Anlieger frei - Anordnung



Erreichbarkeit im Bestand



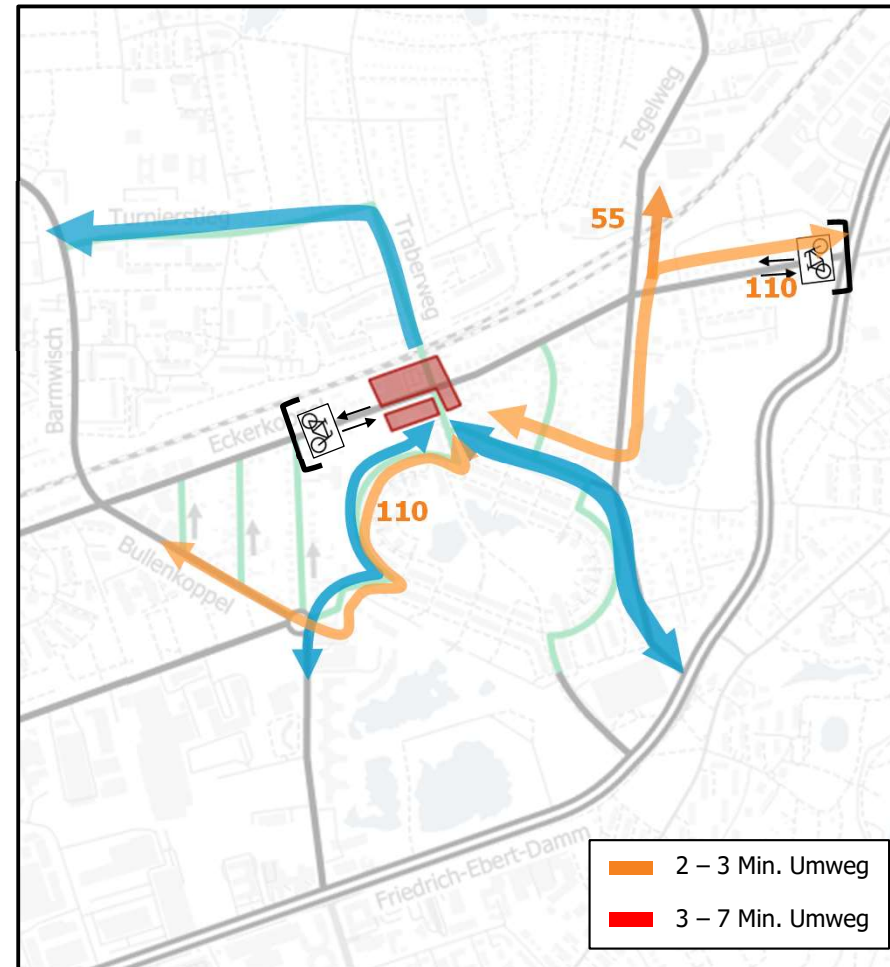
Erreichbarkeit mit Anlieger frei - Anordnung



Erreichbarkeit im Bestand



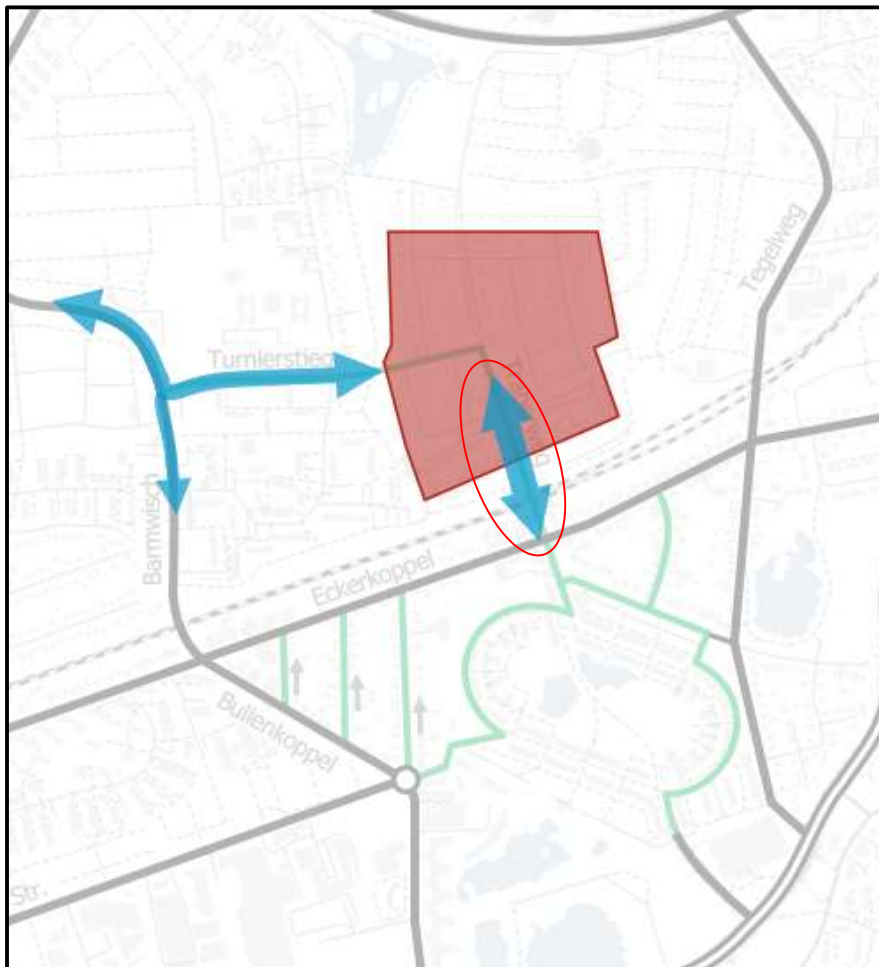
Erreichbarkeit mit Anlieger frei - Anordnung



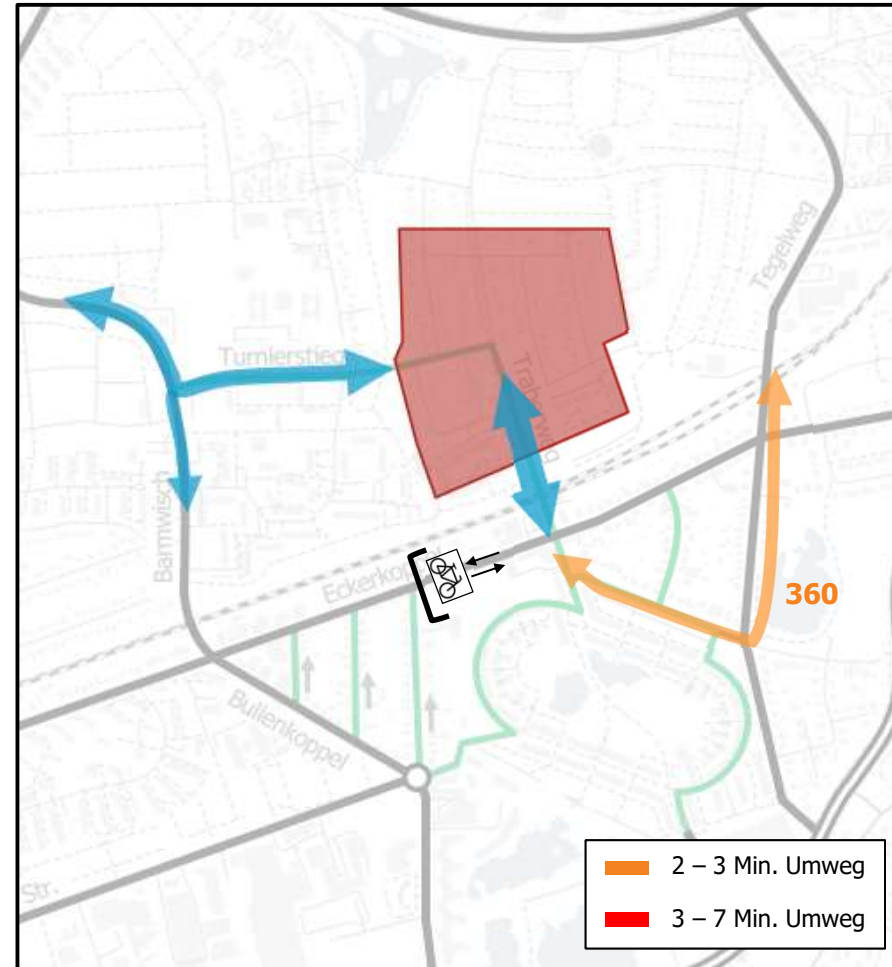
Erste Ideen der Netzgestaltung

### Variante 3: Fahrradstraße | betroffene Teilquartiere und Fahrtrichtungen und Fahrtrichtungen

Erreichbarkeit im Bestand



Erreichbarkeit mit Anlieger frei - Anordnung



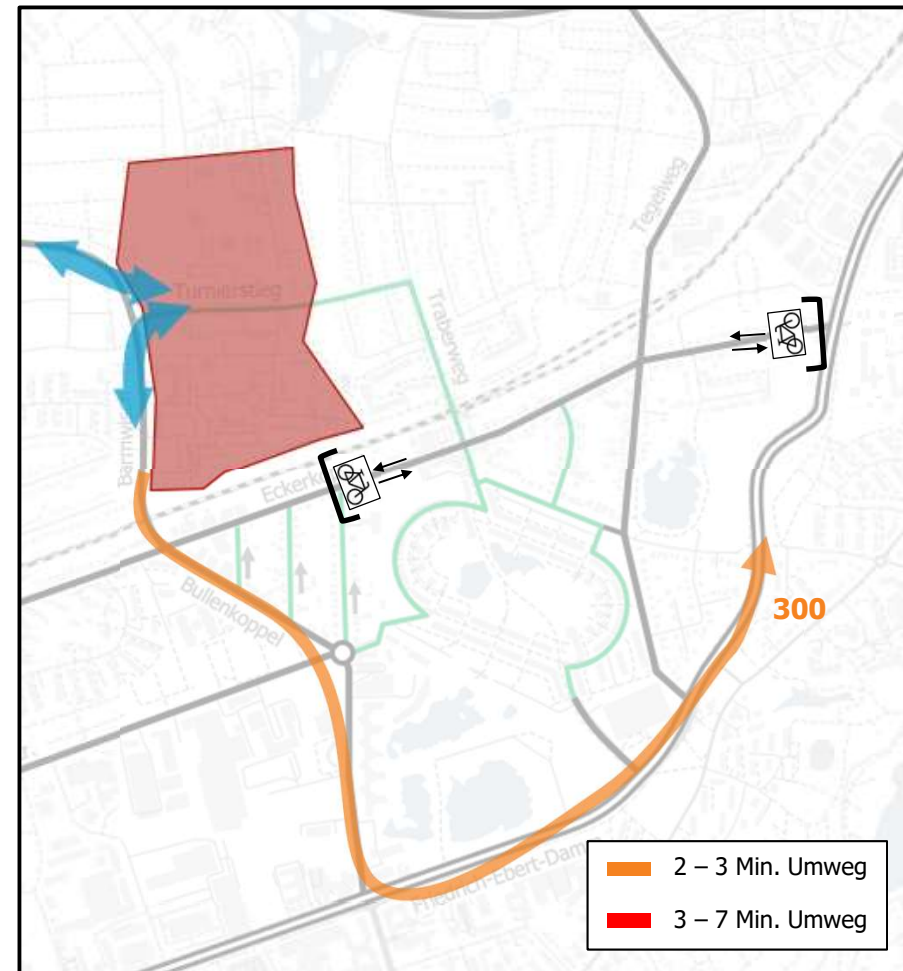
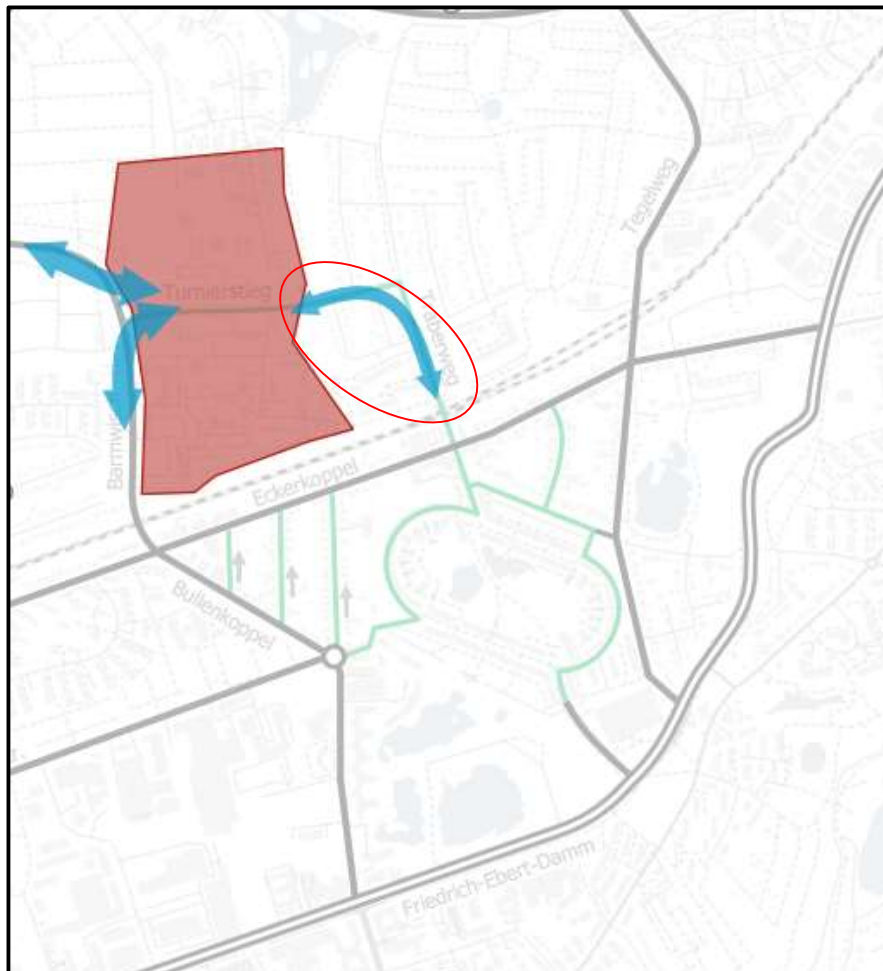


Erste Ideen der Netzgestaltung

### Variante 3: Fahrradstraße | betroffene Teilquartiere und Fahrtrichtungen und Fahrtrichtungen

Erreichbarkeit im Bestand

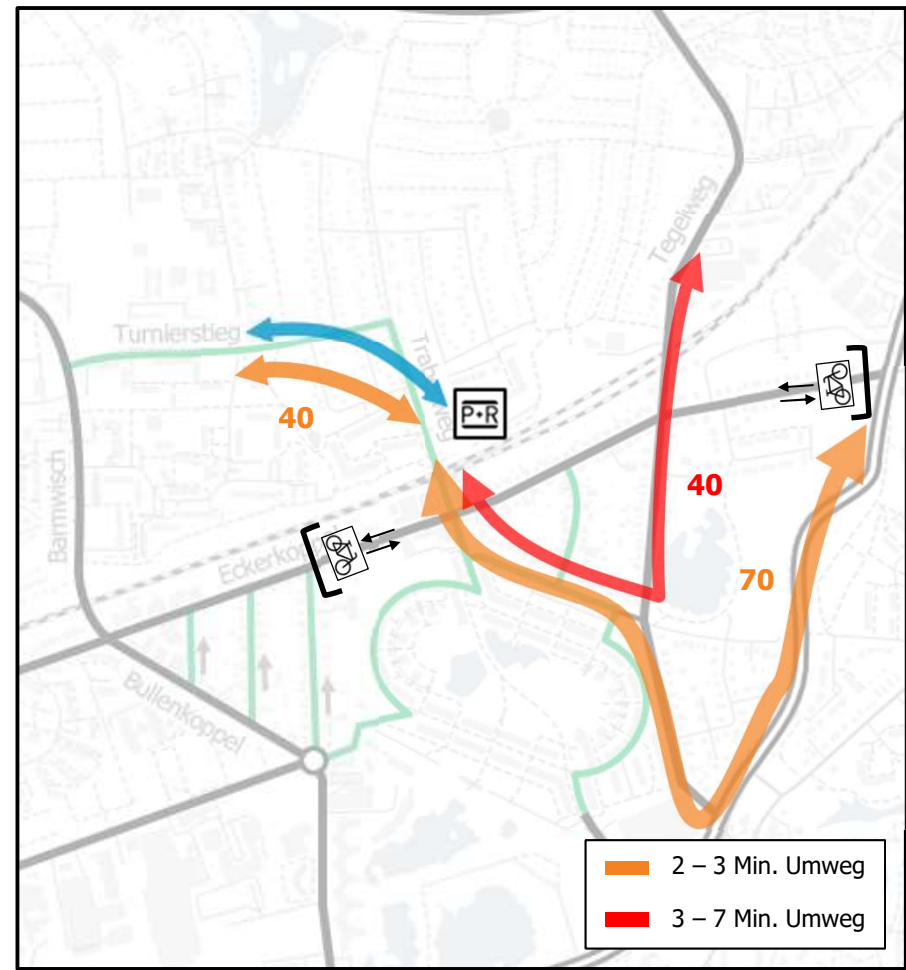
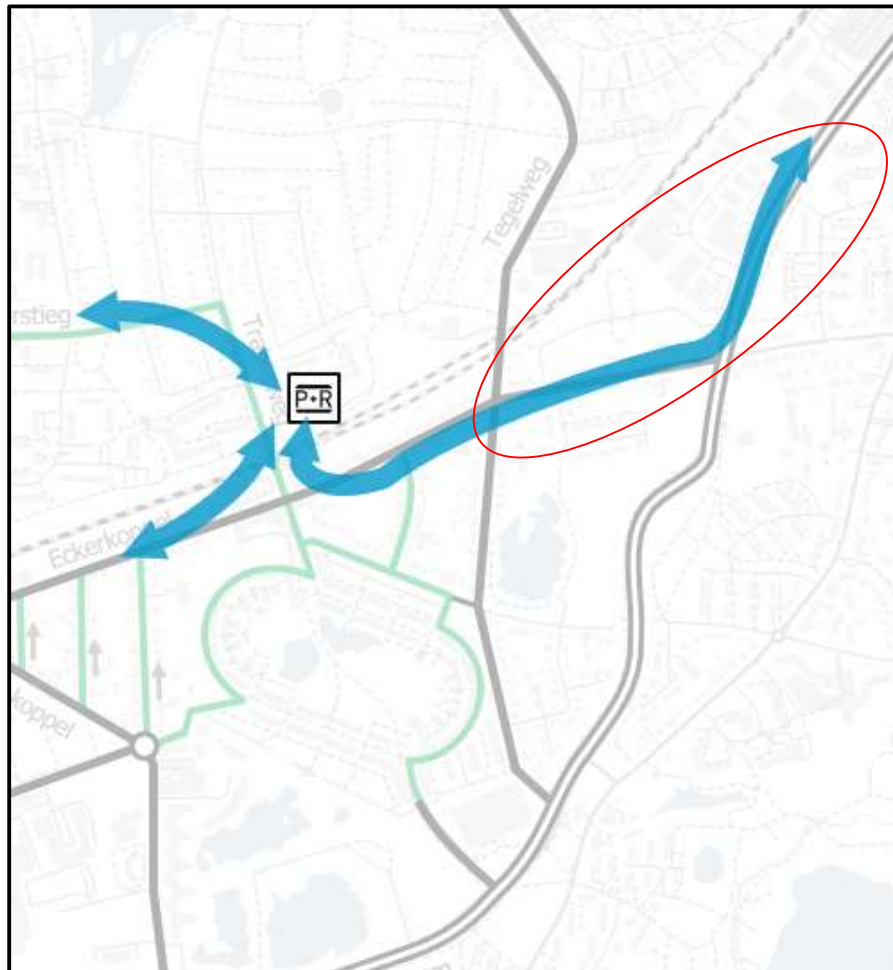
Erreichbarkeit mit Anlieger frei - Anordnung



Erste Ideen der Netzgestaltung  
**Variante 3: Fahrradstraße | P+R-Anlage**

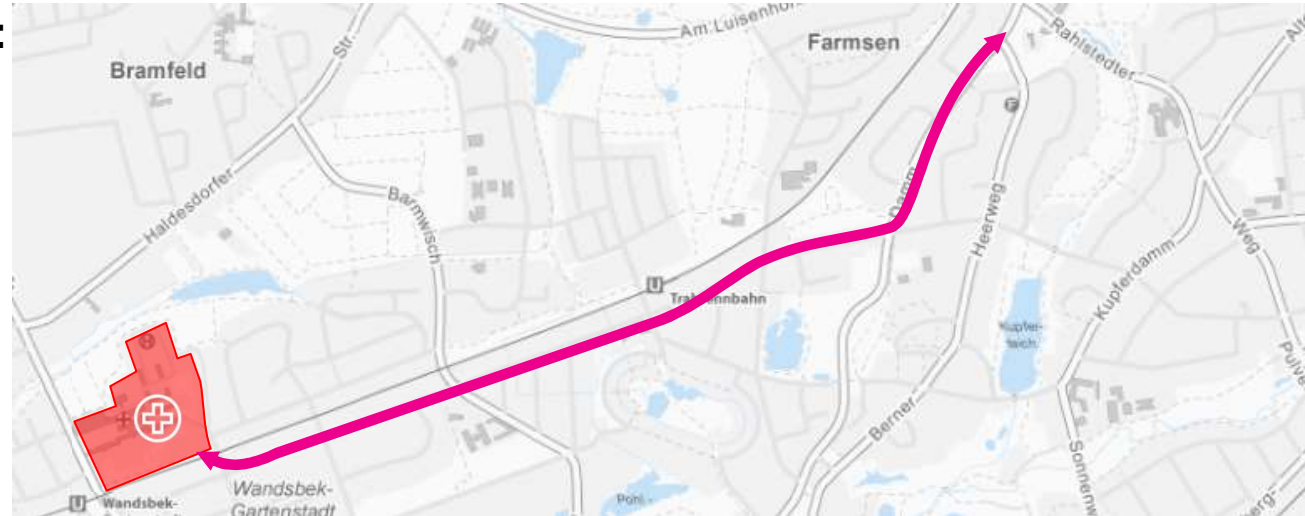
Erreichbarkeit im Bestand

Erreichbarkeit mit Anlieger frei - Anordnung



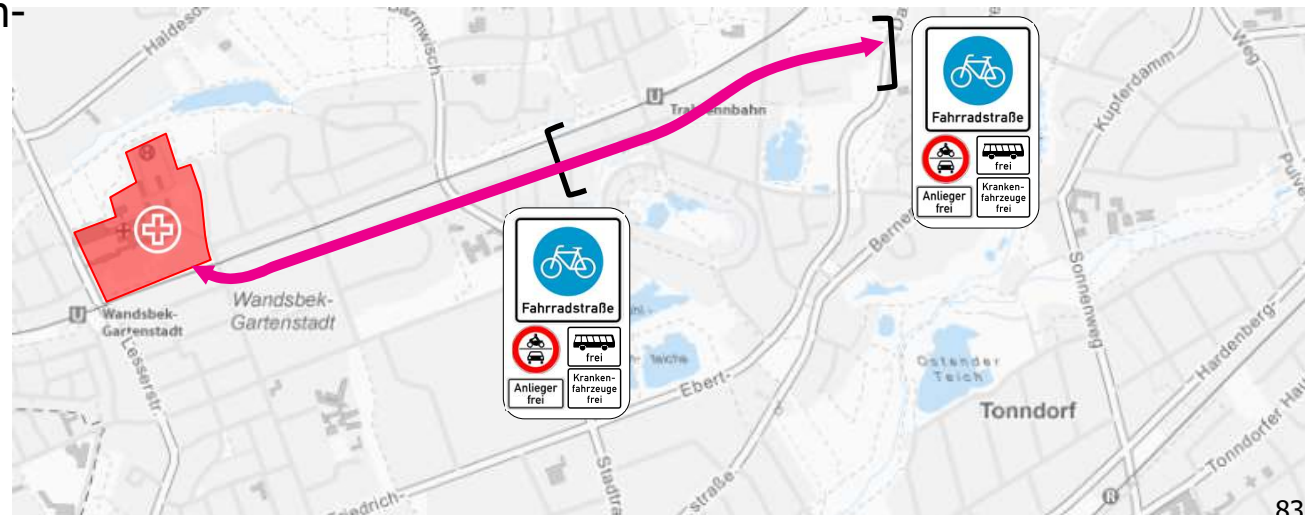
Erste Ideen der Netzgestaltung  
**Variante 3: Fahrradstraße | Bundeswehrkrankenhaus**

Erreichbarkeit im Bestand:



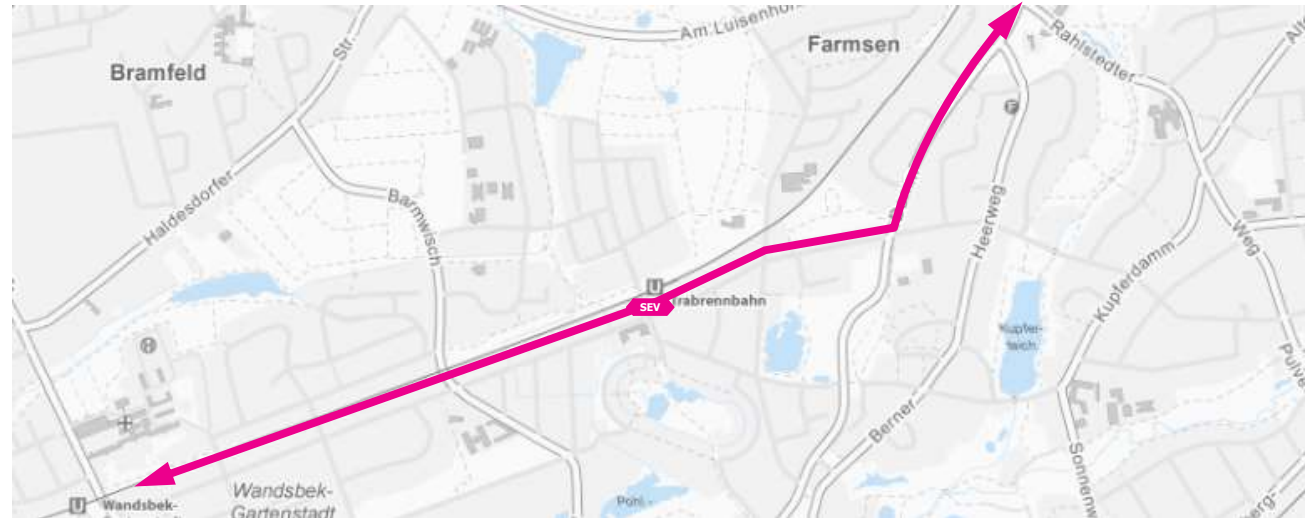
Erreichbarkeit mit Krankenfahrzeuge - Anordnung:

**Krankenfahrzeuge frei**

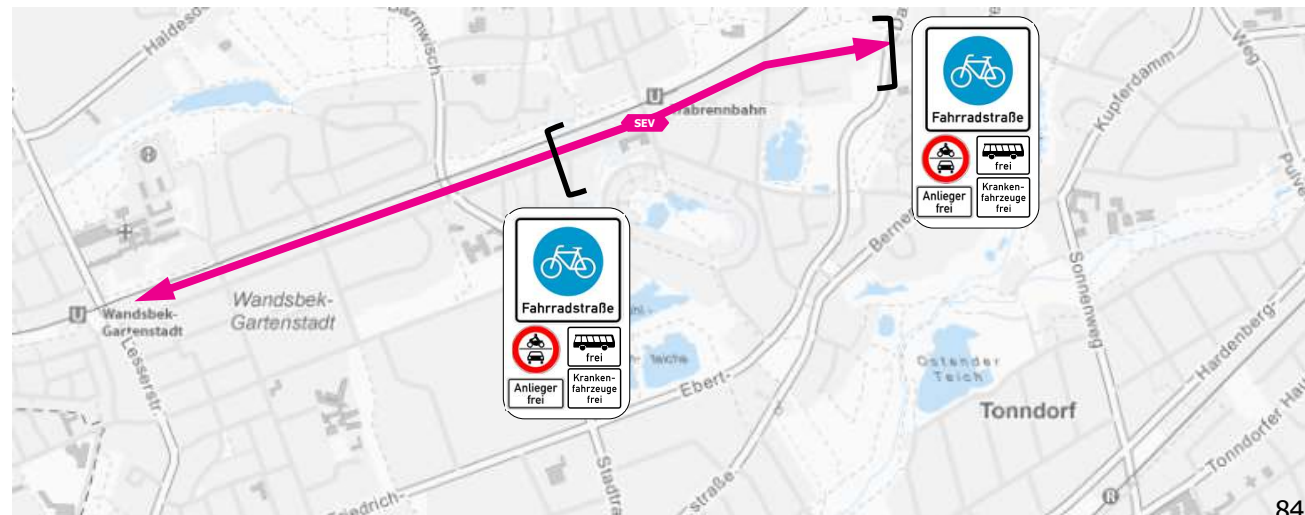


Erste Ideen der Netzgestaltung  
**Variante 3: Fahrradstraße | Schienenersatzverkehr**

Bestand:



Erreichbarkeit mit Kraftomnibusse - Anordnung:



Erste Ideen der Netzgestaltung  
**Variante 3: Fahrradstraße | Fazit**

Zielsetzung:

- ✓ Priorisierung des Radverkehrs an der Eckerkoppel
  - Verhältnis Kfz-/Radverkehr (ca. 60/40) nach der Umsetzung der Anlieger frei - Anordnung nahezu ausreichend
  
- ✓✓ Reduktion / Verdrängung des gebietsfremden Kfz-Verkehrs in / aus der Eckerkoppel
  - Der Durchgangsverkehr fällt weg (wenn Regeln eingehalten werden...)
  
- ≈ Gewährleistung zumutbarer Kfz-Erreichbarkeit aller Teilquartiere
  - ca. **1.300** Fahrten am Tag werden geringfügig verlängert (zw. 2 – 3 Min.) und ca. **70** Fahrten etwas mehr (zw. 3 – 7 Min.)
  
- ✓ Erreichbarkeit der P+R-Anlage leicht betroffen. Erreichbarkeit des Bundeswehrkrankenhauses **nicht betroffen**
  
- ✓ Linienplan des Schienenersatzverkehrs nicht **betroffen**

Erste Ideen der Netzgestaltung  
**Vergleich Varianten**

	Variante 1 <b>Diagonal-sperre</b>	Variante 2 <b>Einbahnstraßenregelung</b>	Variante 3 <b>Fahrradstraße</b>
Priorisierung des Radverkehrs an der Eckerkoppel (Kfz- / Radverkehr)	70 / 30 ~	65 / 35 ~	60 / 40 ✓
Reduktion / Verdrängung des gebietsfremden Kfz-Verkehrs in / aus der Eckerkoppel	2/3 des Durchgangsverkehrs ✓✓	50 % des Durchgangsverkehrs ✓	100 % des Durchgangsverkehrs ✓✓✓
Gewährleistung zumutbarer Kfz-Erreichbarkeit aller Teilquartiere	ca. 1.500 Fahrten täglich umgelenkt ✓	ca. 600 Fahrten täglich umgelenkt ✓✓	ca. 1.400 Fahrten täglich umgelenkt ✓
Erreichbarkeit wichtige Orte	betroffen ~	Betroffen ~	Nicht betroffen ✓
Funktionalität Schienenersatzverkehr	leicht betroffen ~	betroffen ~	Nicht betroffen ✓

Erste Ideen der Netzgestaltung

## Weitere Maßnahmen | bauliche Unterstützung des regulierenden Ansatzes

- Regeleinhaltung („Anlieger frei“) gilt es zu überprüfen und durchzusetzen
- Zusätzlich kann gebietsfremder Verkehr unattraktiver werden, wenn langsames Fahren erzwungen wird
- Gleichzeitig verkehrsberuhigende, verkehrssichernde (Überholabstände) und gestalterische Maßnahme

### **Mögliche flankierende Maßnahme:** Gepflasterter Mittelstreifen (...Parken ordnen)



### Variante 3: Fahrradstraße von Am Stadtrand bis Friedrich-Ebert-Damm Überprüfung

Verhältnis Kfz- / Radverkehr	<b>60/40</b>	Noch nicht ausreichend!
Durchgangsverkehr über die Eckerkoppel	<b>100 % Reduktion</b>	Wirksamkeit gilt es zu überprüfen und zu kontrollieren!
Kfz-Erreichbarkeit aller Teilquartiere	<b>ca. 1.400 Fahrten täglich geringfügig umgelenkt</b>	
Schienenersatzverkehr	<b>Nicht betroffen</b>	
P+R-Anlage	<b>+3 Min. Umwege</b>	
Bundeswehrkrankenhaus	<b>Nicht betroffen</b>	





**Vielen Dank**  
für Ihre Aufmerksamkeit!

## Disclaimer

Bei der Erstellung dieser Präsentation ist größte Sorgfalt verwendet worden, dennoch bleiben Änderungen, Irrtümer und Auslassungen vorbehalten.

Die Überlassung der Präsentation erfolgt nur für den internen Gebrauch des Empfängers. Eine Veröffentlichung gilt es mit dem Verfasser abzustimmen.

Die verwendeten Bilder unterliegen den jeweiligen angegebenen Lizenzbestimmungen. Die vollständigen Lizenzbedingungen können hier eingesehen werden: <https://creativecommons.org/licenses/>