



Bezirkliches Radroutennetz Hamburg-Nord Abschlussbericht

11.03.2024, Hamburg
Präsentationsbericht

Bezirkliches Radroutennetz Hamburg-Nord

Abschlussbericht | Stand: 11.03.2024




Auftraggeber:

Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Hamburg-Nord
Fachamt Management des öffentlichen
Raumes
Kümmellstraße 6
20249 Hamburg

Auftragnehmer:

ARGUS Stadt und Verkehr Partnerschaft mbB
Pinnasberg 45
20359 Hamburg

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



- Vorbemerkungen
- Erste Beteiligungsphase
- Radverkehrsnachfrage und Unfallanalyse
- Zweite Beteiligungsphase
- Routensuche
- Das Bezirksroutennetz
- Ausblick
- Anhang

Der Radverkehr in Hamburg wird auf verschiedenen Ebenen gefördert. Die Zahl der Radfahrenden steigt kontinuierlich an. Vor diesem Hintergrund ist auch die Zielsetzung einer attraktiven Radverkehrsinfrastruktur im Bezirk Hamburg-Nord konsequent. Neben dem bezirkspolitischen Willen können insbesondere die Radverkehrsstrategie der Freien und Hansestadt Hamburg sowie der aktuelle Koalitionsvertrag als Grundlagen für die Entwicklung eines bezirklichen Radverkehrsnetzes verstanden werden. Nachdem sich mittlerweile eine großflächige Realisierung der städtischen Velorouten abzeichnet, ist der nächste folgerichtige Schritt, jenes Radwegenetz durch Bezirksrouten zu verdichten, auf denen durchgängig gute Qualitäten für Radfahrende angeboten werden sollen.

Diese Anstrengungen lassen einen weiteren Umstieg weg vom Auto hin zum Fahrrad erwarten. Da ein Großteil der alltäglichen Wege der Einwohner:innen innerhalb des Bezirks und in den fahrradfreundlichen Entfernungsbereichen bis maximal 5-10 km liegen, ist eine deutliche Steigerung der Fahrradnutzung offensichtlich noch möglich. Voraussetzung ist eine attraktive Infrastruktur – hierfür soll das bezirkliche Radverkehrskonzept das Fundament bilden. Den Radverkehr für alle innerbezirklichen Wege zum Verkehrsmittel Nummer 1 zu machen, ist als übergeordnetes Ziel zu verstehen.

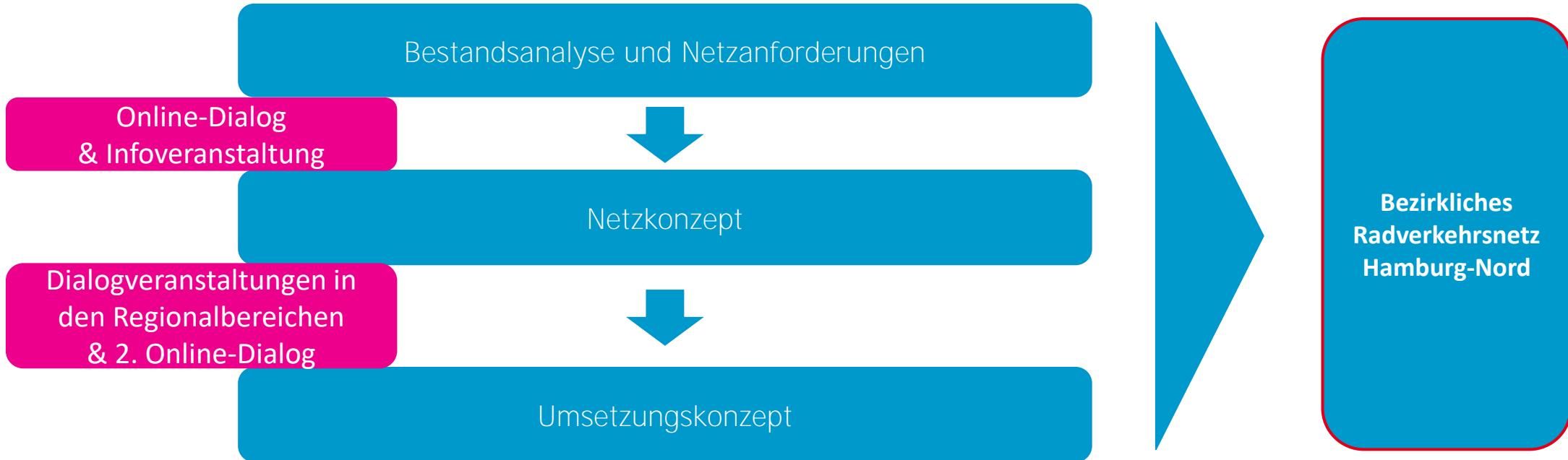
Der vorliegende Präsentationsbericht beschreibt die schrittweise Herleitung eines Bezirksroutennetzes. Der Prozess beinhaltet dabei zwei maßgebliche Phasen der Öffentlichkeitsbeteiligung.

Das hier vorgestellte bezirkliche Radverkehrskonzept nimmt Bezug auf das bezirkliche Radverkehrskonzept von 2014. Die vorliegende Fortschreibung baut insofern zwar auf dem bisherigen Konzept auf, hinterfragt dieses jedoch grundlegend, indem insbesondere der Bedarf ausführlich analysiert wird und das Netz darauf ausgerichtet wird.

Ziel dieses Konzeptes ist somit die Herleitung und Beschreibung von Bezirksrouten, die sowohl längere Wegebeziehungen aufgreifen als auch möglichst umfassend Nachfragen bündeln. Zudem sollen die Bezirksrouten eine weitere Verdichtung des gesamtstädtischen Netzes bewirken und die Verbindung der Stadtteile untereinander stärken.

Darüber hinaus soll das Bezirksroutennetz:

- Quellen und Ziele gezielt verbinden,
- die Anbindung von (weiterführenden) Schulen möglichst priorisieren,
- Velorouten, Radroute Plus (Radschnellweg) und Routennetze der umliegenden Bezirke bestmöglich anbinden und verknüpfen,
- Netzlücken schließen und
- eine Priorisierung der Routen anhand der Bedarfe und Machbarkeiten vornehmen



- **Analog zu den drei übergeordneten Arbeitsschritten „Analyse – Netz – Umsetzung“** werden Bezirksrouten herauskristallisiert, die die gesetzten Ziele am besten erfüllen
- Der Bearbeitungsprozess wird von mehreren Beteiligungsformaten begleitet und bereichert
- Zunächst wird insbesondere anhand einer Siedlungsstrukturanalyse die Nachfrage nach guten Routen hergeleitet
- Dann werden Korridore festgelegt, in denen jeweils eine Bezirksroute liegen soll
- In jedem Korridor gibt es mehrere Alternativen, die nach einer Vielzahl von Kriterien – besonders der erreichbaren Radverkehrsqualitäten – miteinander verglichen werden
- Es werden grobe Ideen entwickelt, wie die betrachteten Varianten in einen besonders fahrrad-freundlichen Zustand versetzt werden können
- Die erreichbaren Idealzustände sowie die damit verbundenen Umsetzungsaufwände werden so verglichen, dass eine favorisierte Route in jedem Korridor ausgewählt wird

Grundsätzlich gelten die gleichen Qualitätsansprüche aus Sicht des Radverkehrs wie bei der Anlage von Velorouten.

Ziel ist eine angenehme und attraktive Befahrbarkeit der Routen für jung bis alt. Insbesondere auf die Belange von Schulverkehren wird dabei Rücksicht genommen.

Bei der Auswahl der Routenverläufe wird jeweils eine große Bandbreite von Kriterien berücksichtigt, die auf der Einschätzung der erreichbaren Radverkehrsqualität beruht.

- Die Nutzung des untergeordneten Straßennetzes unter der Einrichtung von Fahrradstraßen hat Priorität, hängt jedoch von den konkreten lokalen Ausgangsbedingungen ab. Der Wunsch nach Fahrradstraßen konnte auch in der Beteiligung bestätigt werden.
- Im übergeordneten Straßennetz werden grundsätzlich geschützte Radfahrstreifen angestrebt. Je nach räumlichen Randbedingungen muss davon abgewichen werden.

- Bei dem vorliegenden Bezirksroutenkonzept handelt es sich um eine konzeptionelle Ausarbeitung. Es formuliert im Ergebnis machbar erscheinende Zielzustände. Eine weiterführende abschnittsspezifische detaillierte Straßenplanung wird für die Umsetzung einzelner Routen vorausgesetzt und kann zu Abweichungen in der Gestaltung und Routenführung führen.
- Sollte im Rahmen der detaillierteren Planung in Einzelfällen keine Einigung mit Verkehrsdirektion (VD)/Polizeikommissariate (PK) und Trägern öffentlicher Belange (TÖBs) gefunden werden, besteht die Möglichkeit, die Route auf eine alternative Strecke/Variante zu verlegen.
- Konkrete Zeiträume der jeweiligen Überplanungen können in dieser Vorlage nicht benannt werden. Da sich die politische, rechtliche und verkehrliche Ausgangslage entsprechend noch ändern und Einflüsse auf die konkreten Gestaltungsspielräume haben kann, wird das Skizzieren detaillierter Ausbauvorschläge im Rahmen dieses Bezirksroutennetzkonzeptes nicht als sinnvoll erachtet und daher nicht berücksichtigt.
- Die grobe Vorauswahl einer Führungsart des Radverkehrs auf den geplanten Bezirksrouten findet auf der Basis der aktuellen Netzstruktur statt. Eingriffe in die Netzstruktur, z.B. durch Modalfilter, Einbahnstraßen, etc., können die Struktur ändern und die Machbarkeit neuer Führungsformen ermöglichen. Sie setzen jedoch in der Regel eine eigene Untersuchung voraus.
- Öffentliche Grünanlagen dienen vorrangig der Gesundheit und Erholung der Bevölkerung, daher wurde der Konzepterstellung als Grundsatz vorangestellt, dass die künftigen Bezirksrouten nach Möglichkeit nicht durch Grünanlagen führen sollten. Nähere Erläuterung siehe S. 162.

Vorbemerkungen Qualitätsstandards | Mögliche Führungsformen






Folgende Merkmale sollten eingehalten werden, damit Fahrradstraßen ihre volle Wirkung entfalten:

- Maximale Kfz-Menge sollte aus reiner Erschließungsfunktion abgeleitet werden
 - d.h. bei höher belasteten Straßen, die als Fahrradstraße eingerichtet werden sollen, ist die Verdrängung gebietsfremden Verkehrs (durch Modalfilter etc.) zu prüfen
- Fahrgassenbreite sollte überhöhte Geschwindigkeit und Überholvorgänge vermeiden
 - möglichst min. 4,00 m
- Sicherheitstrennstreifen zum Parken (0,75 m)
- Große Fahrrad-Piktogramme und Pfeile
- Einfahrtssituationen deutlich gestalten (gepflastert, etc.)
- Parken möglichst nur einseitig und parallel zur Fahrbahn

Bei fehlender Umsetzbarkeit einer oder mehrerer Merkmale sollte ggf. über alternative Routenführungen nachgedacht und zwischen diesen abgewogen werden.



- Vorbemerkungen
- Erste Beteiligungsphase**
- Radverkehrsnachfrage und Unfallanalyse
- Zweite Beteiligungsphase
- Routensuche
- Das Bezirksroutennetz
- Ausblick
- Anhang

Erste Beteiligungsphase Einleitung

Die Beteiligung der breiten Öffentlichkeit hatte das Ziel, die Perspektiven vielfältiger Zielgruppen in die Planung einzubeziehen, um das Bezirksroutennetz im Ergebnis möglichst gut mit den Bedürfnissen der Verkehrsteilnehmer:innen, allen voran den Radfahrenden, sowie der Anlieger:innen in Einklang zu bringen.

Dafür wurde auf diverse Beteiligungsangebote zurückgegriffen. Mit dem Projektbeginn diente eine Informationsveranstaltung zur Bekanntmachung des Vorhabens und zur Erläuterung der Rahmenbedingungen. Hierbei wurde darüber hinaus ein erstes Meinungsbild abgefragt. In der parallel laufenden ersten Online-Beteiligung wurde über das städtische Digitale Partizipationssystem (DIPAS) nach einer Verortung von Hinweisen zur Radverkehrsinfrastruktur gefragt. Die Ergebnisse daraus haben geholfen, Problemschwerpunkte und Handlungsbedarfe zu identifizieren und in die Routenentwicklung einfließen zu lassen.

Im weiteren Projektverlauf wurde eine zweite Beteiligungsphase integriert (s. S. 28).



**RADVERKEHR IN HAMBURG-NORD –
FORTSCHREIBUNG DES
BEZIRKSROUTENKONZEPTS**

Infoveranstaltung & Online-Beteiligung
Beteiligen Sie sich an der Fortschreibung des bezirklichen Radverkehrskonzeptes!

Infoveranstaltung am 06. Oktober 2022 um 19 Uhr

- Wo? Aula der Stadtteilschule Winterhude, Meerweinstraße 26-28, 22303 Hamburg
- Anmeldung bis zum 05.10. unter: mobilitaet@hamburg-nord.hamburg.de

Online-Beteiligung vom 28. September – 26. Oktober 2022

- Wie? Mit folgendem Link: bezirksrouten-nord.beteiligung.hamburg.de oder per QR-Code

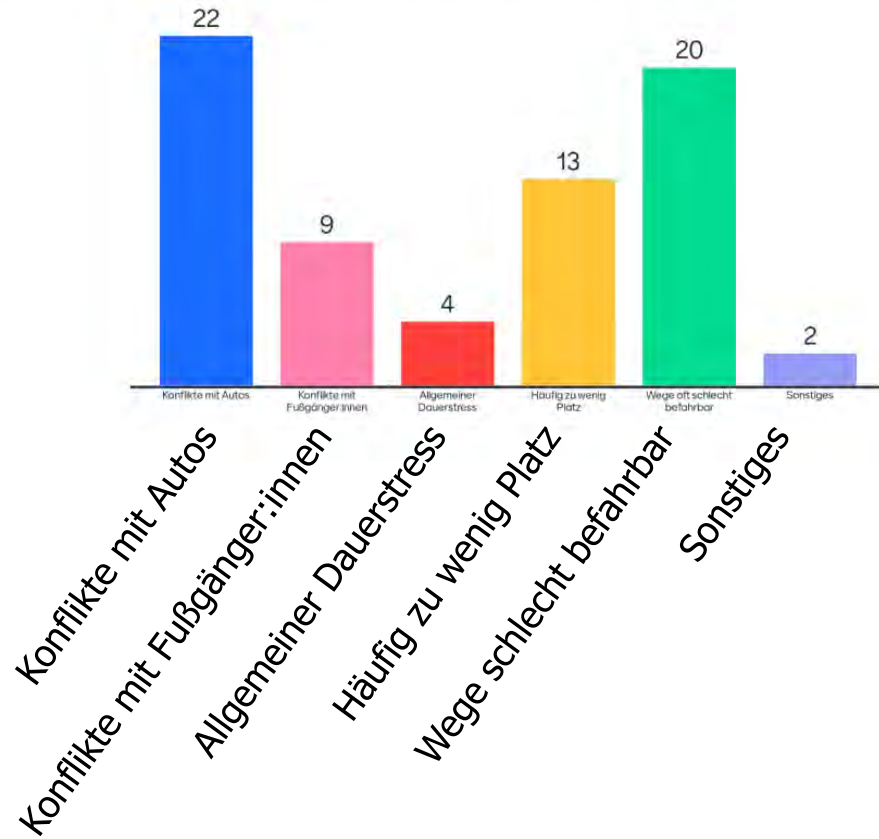
Oder vor Ort im Technischen Rathaus
Servicezentrum WBZ, Kummellstraße 6, 20249 Hamburg
Mo. und Di.: 8:00–12:00 Uhr, Do.: 8:00–16:00 Uhr,
Fr.: 8:00–12:00 Uhr

Weitere Infos: www.hamburg.de/hamburg-nord/bezirksrouten
Fragen: mobilitaet@hamburg-nord.hamburg.de

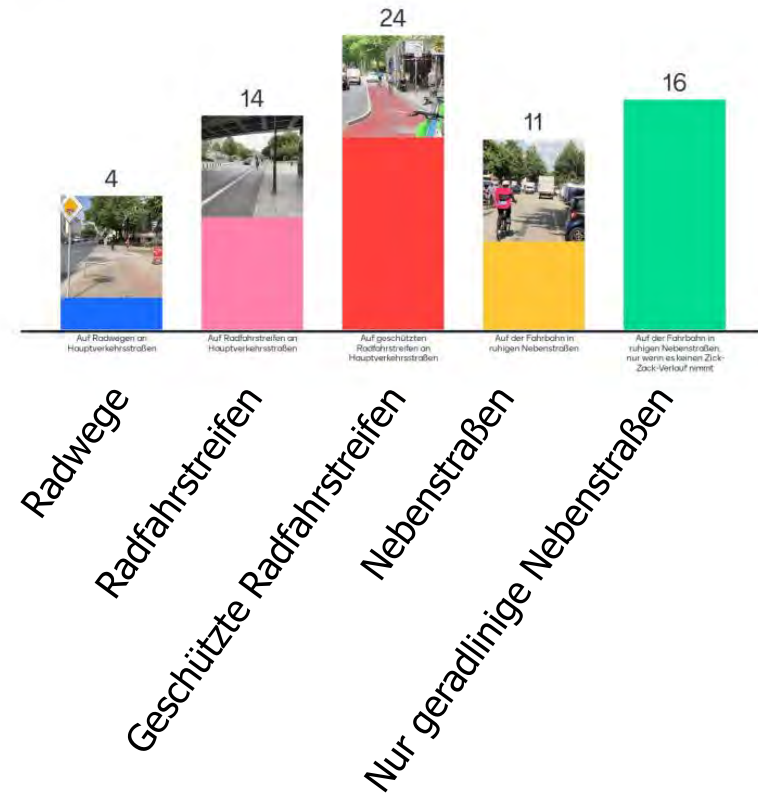


 Hamburg | Bezirksamt
Hamburg-Nord

Was nervt Sie beim Radfahren im Bezirk Nord am meisten? 



Wie fahren Sie im Zweifelsfall lieber? 



Erste Beteiligungsphase

1. Online-Dialog | DIPAS

Bezirksroutenkonzept Hamburg-Nord

BEITRAGSKARTE | BEITRAGSLISTE | ÜBER DAS VERFAHREN | TERMINE | AUSWERTUNGEN | VARIANTEN BEWERTEN

Themen | Kategorieauswahl | Legende | DIPAS

Suche nach Adresse, Thema...

Kategorieauswahl

- Bereits gut befahrbar
- Konfliktstelle, räumliche Barriere
- Sonstiges
- Straße/Weg mit Potenzial
- Wichtige Ziele
- Wichtige/gewünschte Verbindung/Route

Kartographie und Gestaltung: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung | Masterportal V. 2.34.1

1 : 40.000 | 800 m | DE

online-Dialog (Quelle: DIPAS)

Erste Beteiligungsphase

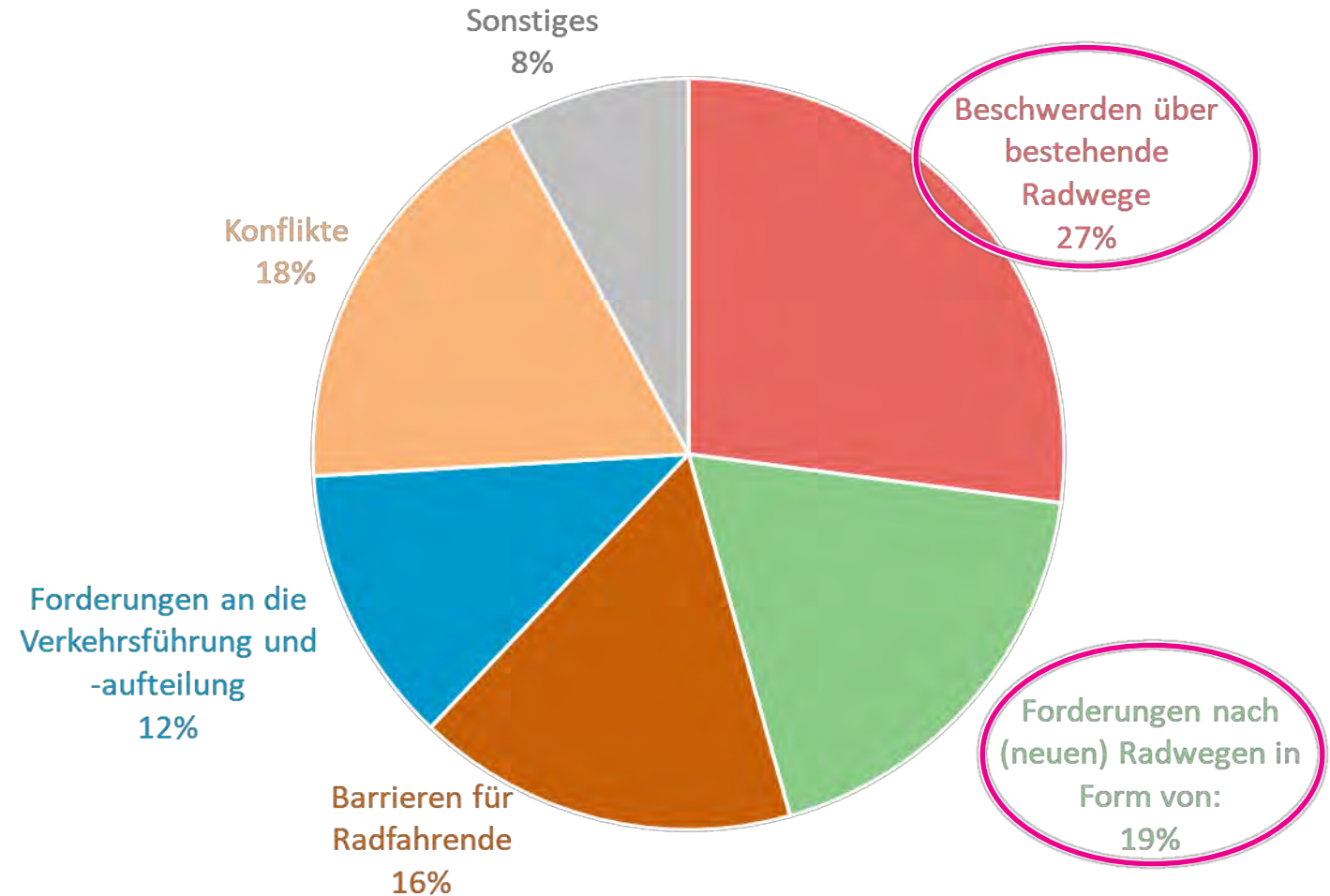
1. Online-Dialog | Übergreifende Auswertung

974 Beiträge

1.131 Kommentierungen der Beiträge

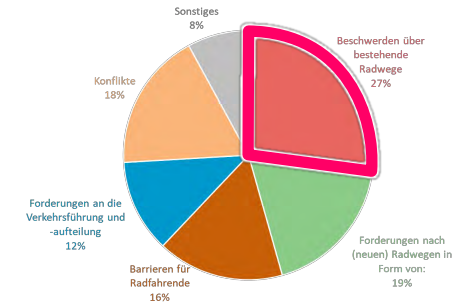
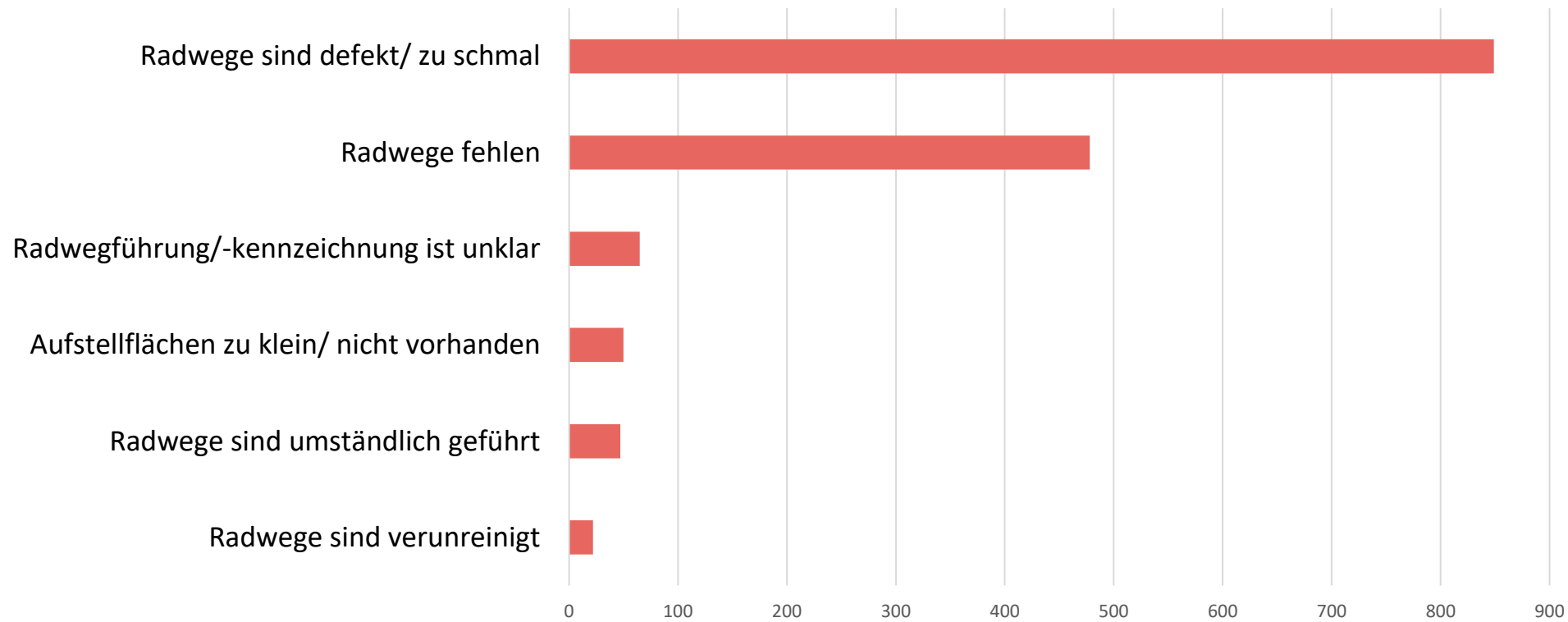
3.677 positive Bewertungen der Beiträge

194 negative Bewertungen der Beiträge



Erste Beteiligungsphase

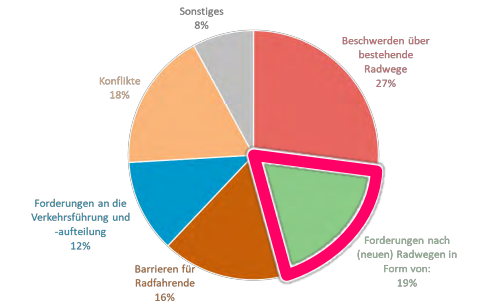
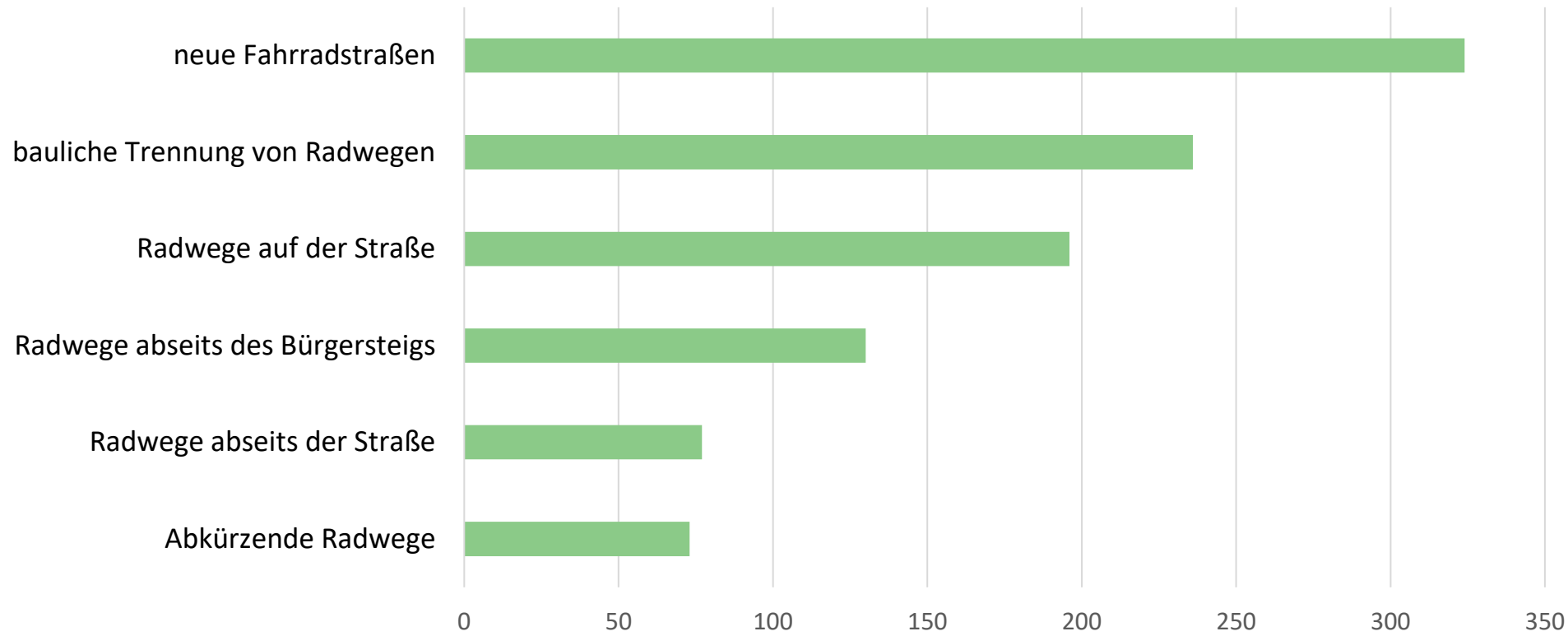
1. Online-Dialog | Beschwerden über bestehende Radinfrastruktur



Der Begriff *Radwege* bezieht sich hier nicht auf die verkehrsrechtliche Bezeichnung (benutzungspflichtiger) Hochbordradwege, sondern ist aufgrund des einfacheren Verständnisses in der Beteiligung übergreifend für Radverkehrsanlagen verwendet worden

Erste Beteiligungsphase

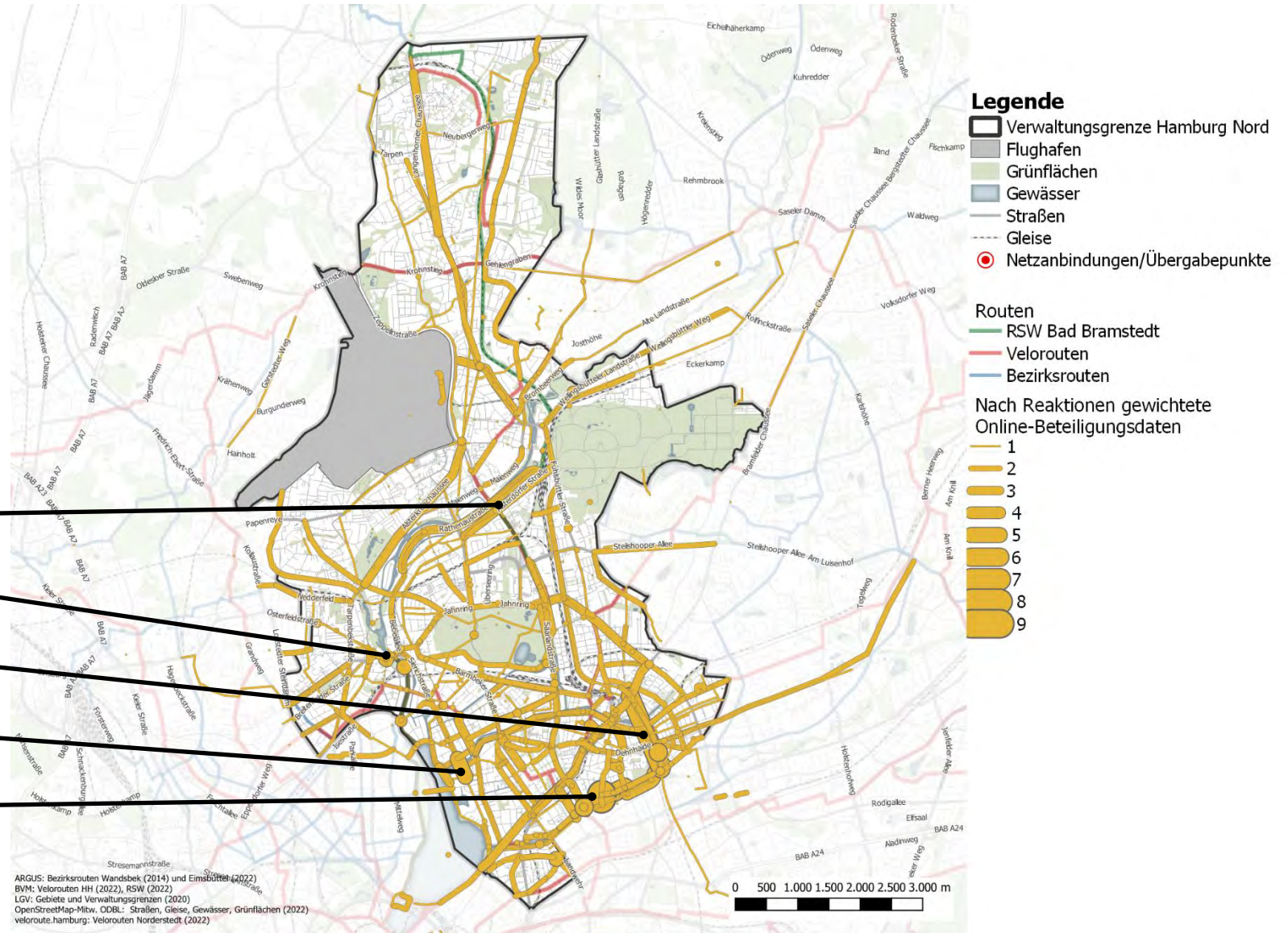
1. Online-Dialog | Forderungen nach neuer Radinfrastruktur



Der Begriff *Radwege* bezieht sich hier nicht auf die verkehrsrechtliche Bezeichnung (benutzungspflichtiger) Hochbordradwege, sondern ist aufgrund des einfacheren Verständnisses in der Beteiligung übergreifend für Radverkehrsanlagen verwendet worden

Erste Beteiligungsphase

1. Online-Dialog | Räumliche Verteilung von Hinweisen




Alsterdorfer Straße/Rathenaustraße

Eppendorfer Marktplatz

Krausestraße

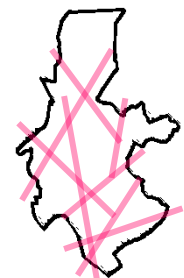
Sierichstraße/Herbert-Weichmann-Straße

Uferstraße/Von-Essen-Straße/Lortzingstraße



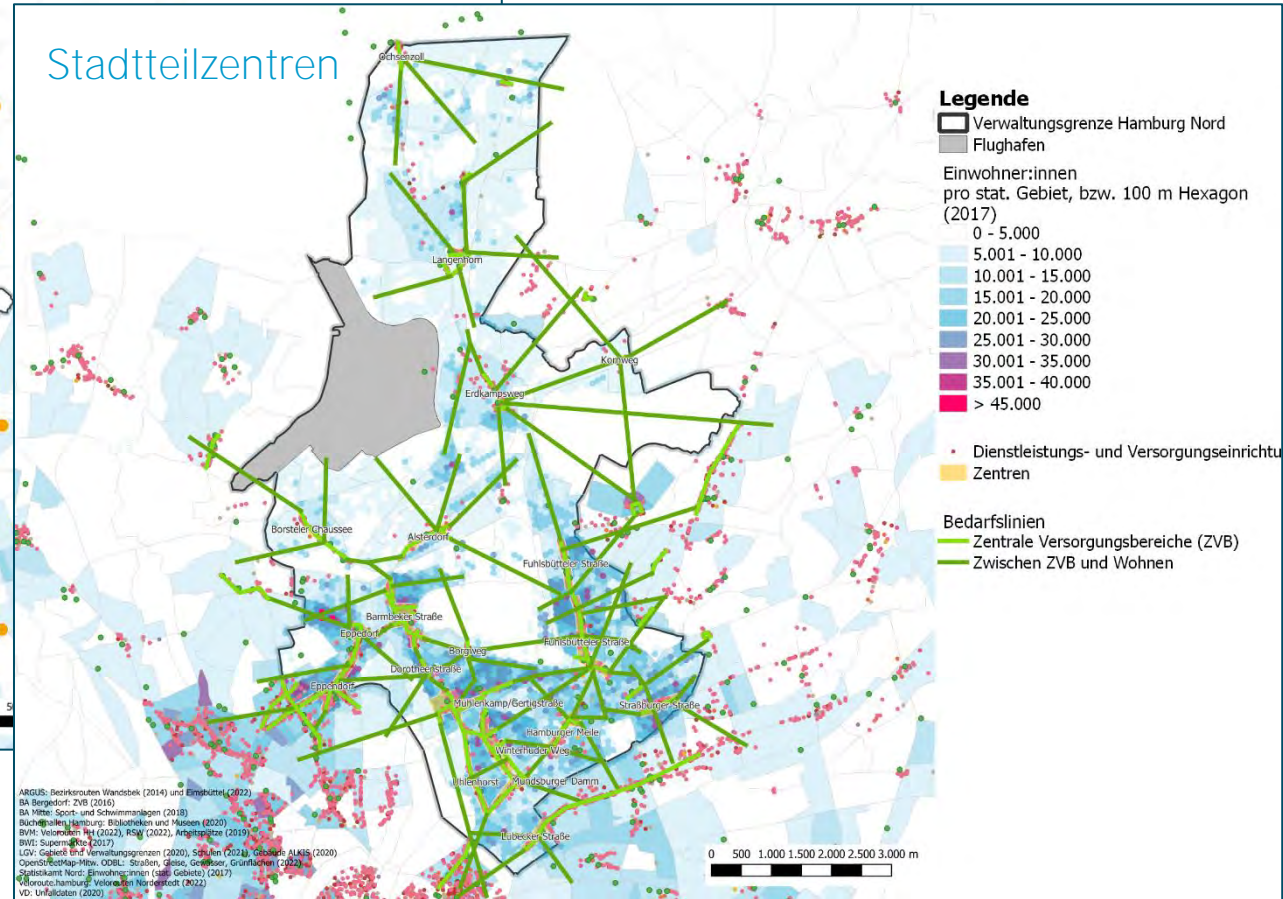
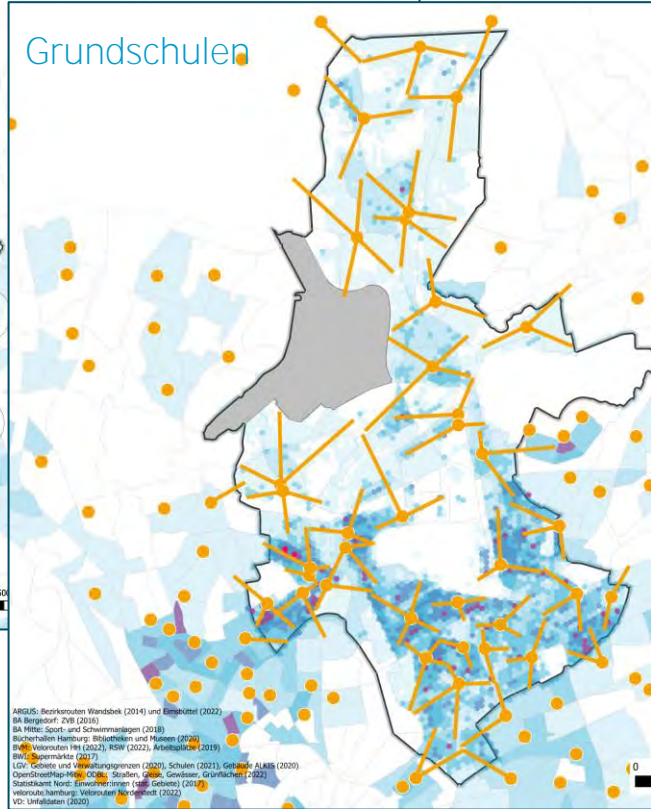
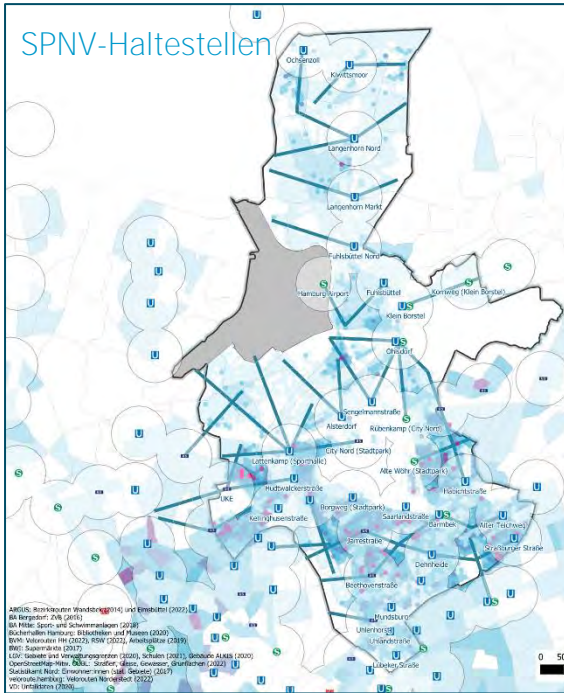
- Vorbemerkungen
- Erste Beteiligungsphase
- Radverkehrsnachfrage und Unfallanalyse**
- Zweite Beteiligungsphase
- Routensuche
- Das Bezirksroutennetz
- Ausblick
- Anhang

- Bedarfslinien werden in 12 Kategorien (Fahrzwecke + Beteiligung) unterschieden und unabhängig voneinander entwickelt:
 - Arbeit, weiterführende Schulen, Berufsschulen, Grundschulen, Kliniken, SPNV-Haltestellen, Besuchsverkehre, Nahversorgung & Dienstleistungen (Stadtteilzentren), Parks & Grünanlagen, Sport- und Schwimmanlagen, Zentrum & Hamburger Hauptbahnhof
- Kategorien werden auf Grundlage verschiedener Faktoren individuell gewichtet und anschließend zusammengefasst betrachtet:
 - Relative Anzahl der Wege
 - Umstiegspotential (MIV→Rad)
 - Verkehrsanteil (Länge der Wege in Relation zum Anteil der Wege)
 - Tageszeitliche Häufung (Pendlerströmungen, Stoßzeiten etc.)
 - Schulwege zu Weiterführenden Schulen werden doppelt gewichtet, um die Bedeutung der Verkehrssicherheit für Schüler:innen angemessen zu berücksichtigen
- **Die überlagerten Linien werden in einer Punktdichtekarte („Heatmap“) aufgelöst**
- Erkennbare linienförmige Nachfrageschwerpunkte werden als Korridore für Bezirksrouten definiert

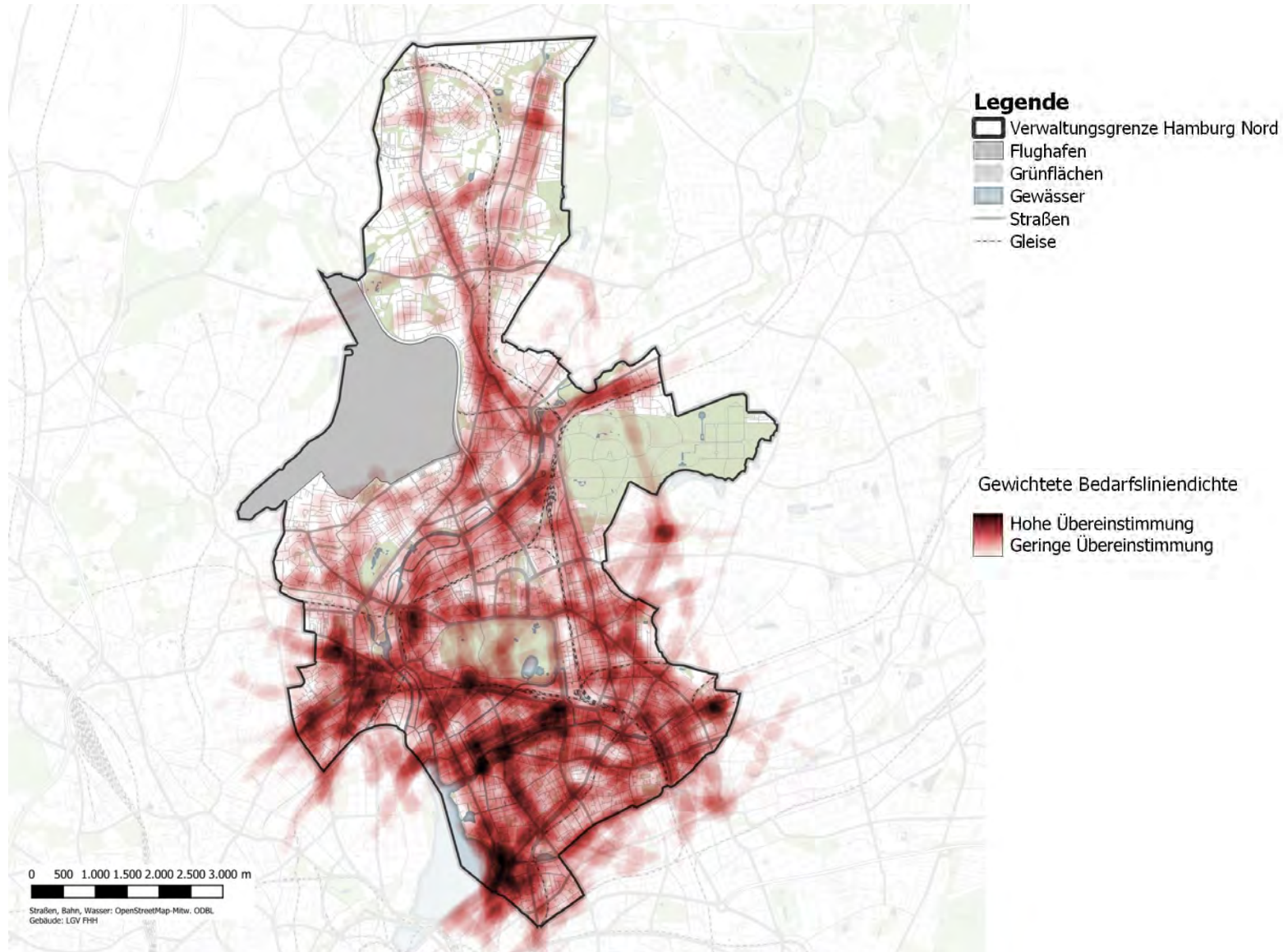


Radverkehrsnachfrage und Unfallanalyse

Bedarfsermittlung | Fahrtzweck-spezifische Wunschlinien

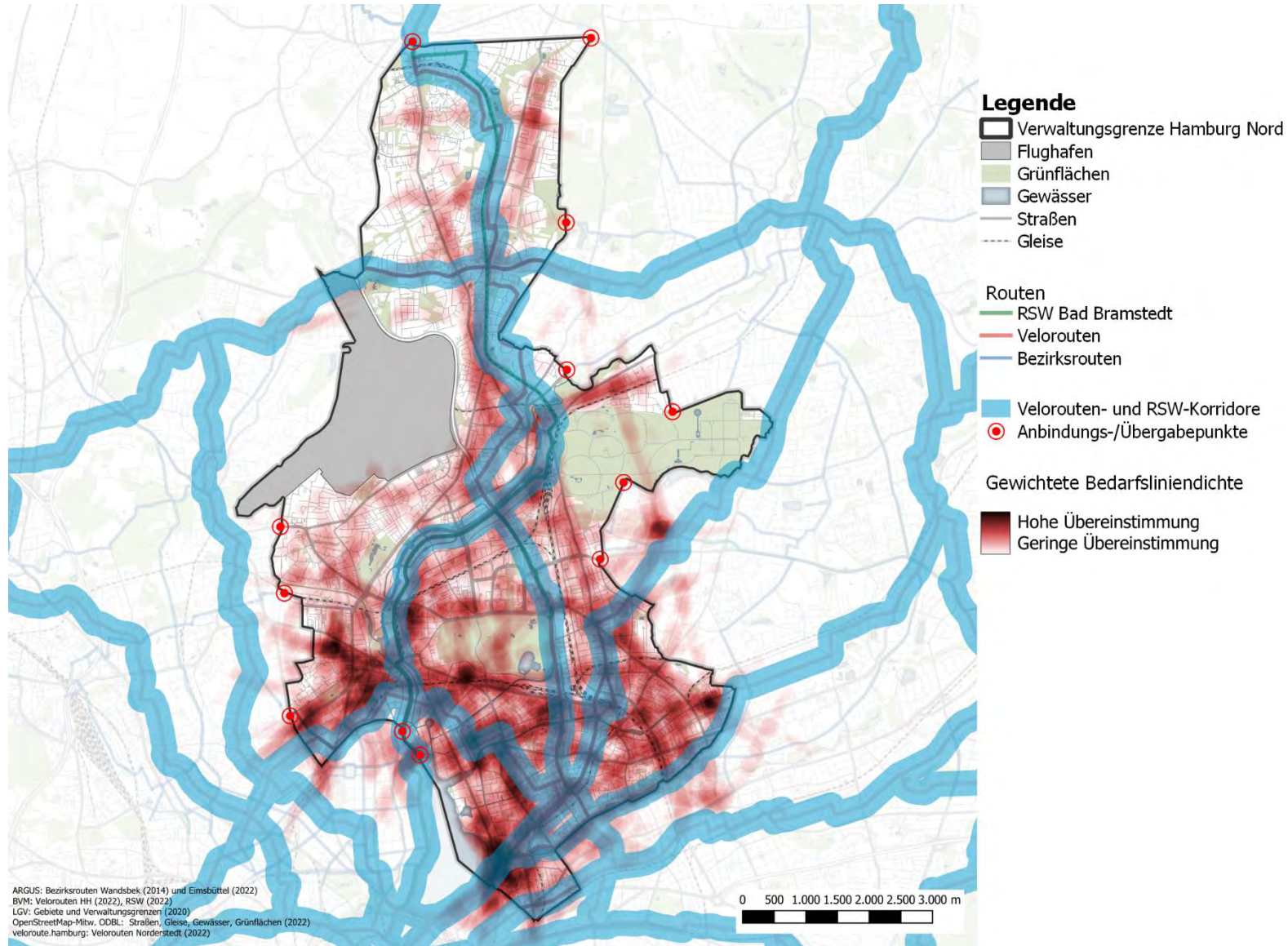


Radverkehrsnachfrage und Unfallanalyse Bedarfsermittlung | Gewichtete „aufgelöste“ Wunschlinien



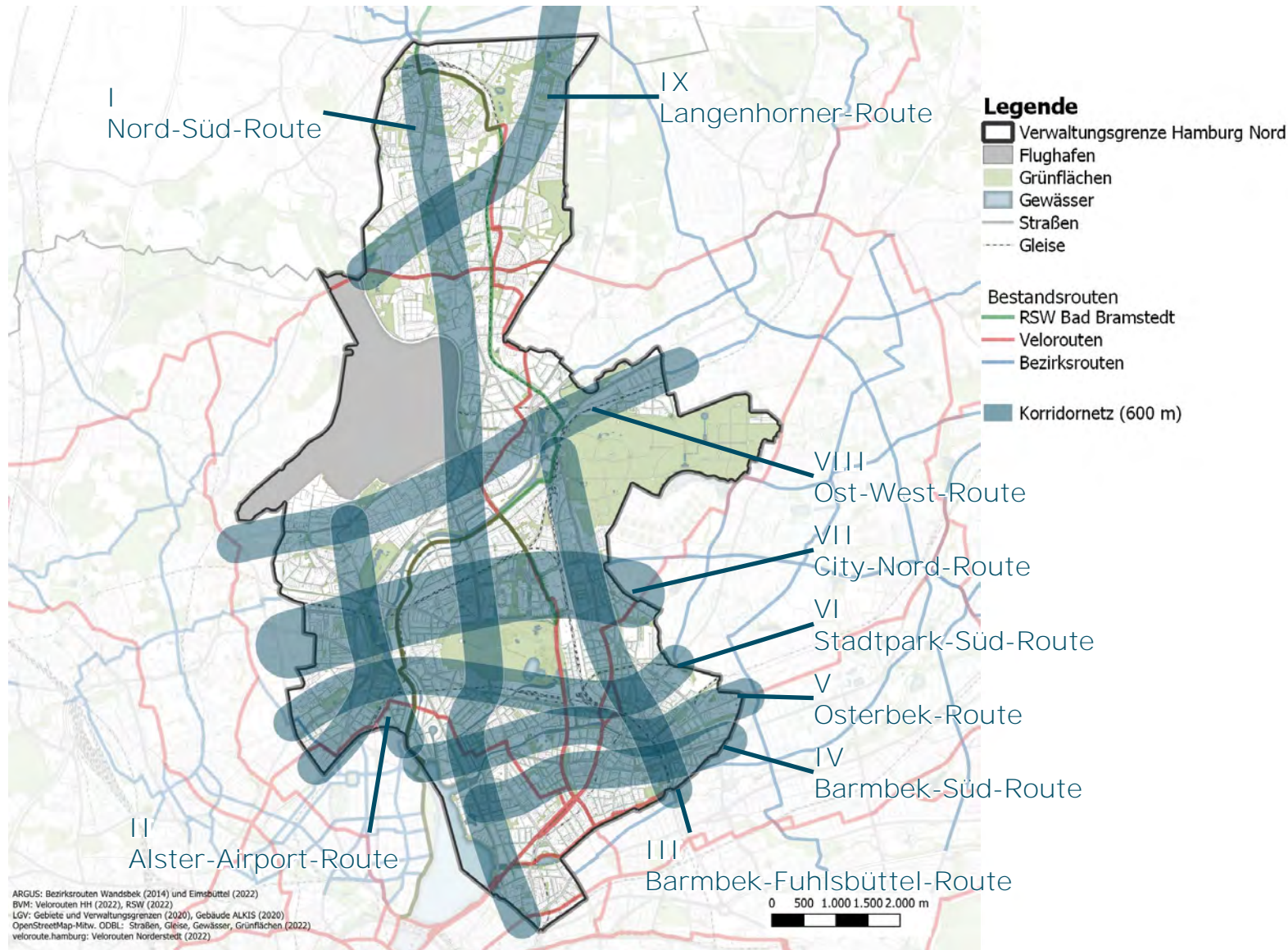
Radverkehrsnachfrage und Unfallanalyse

Bedarfsermittlung | Radverkehrspotenziale und übergeordnetes Radverkehrsnetz



Radverkehrsnachfrage und Unfallanalyse

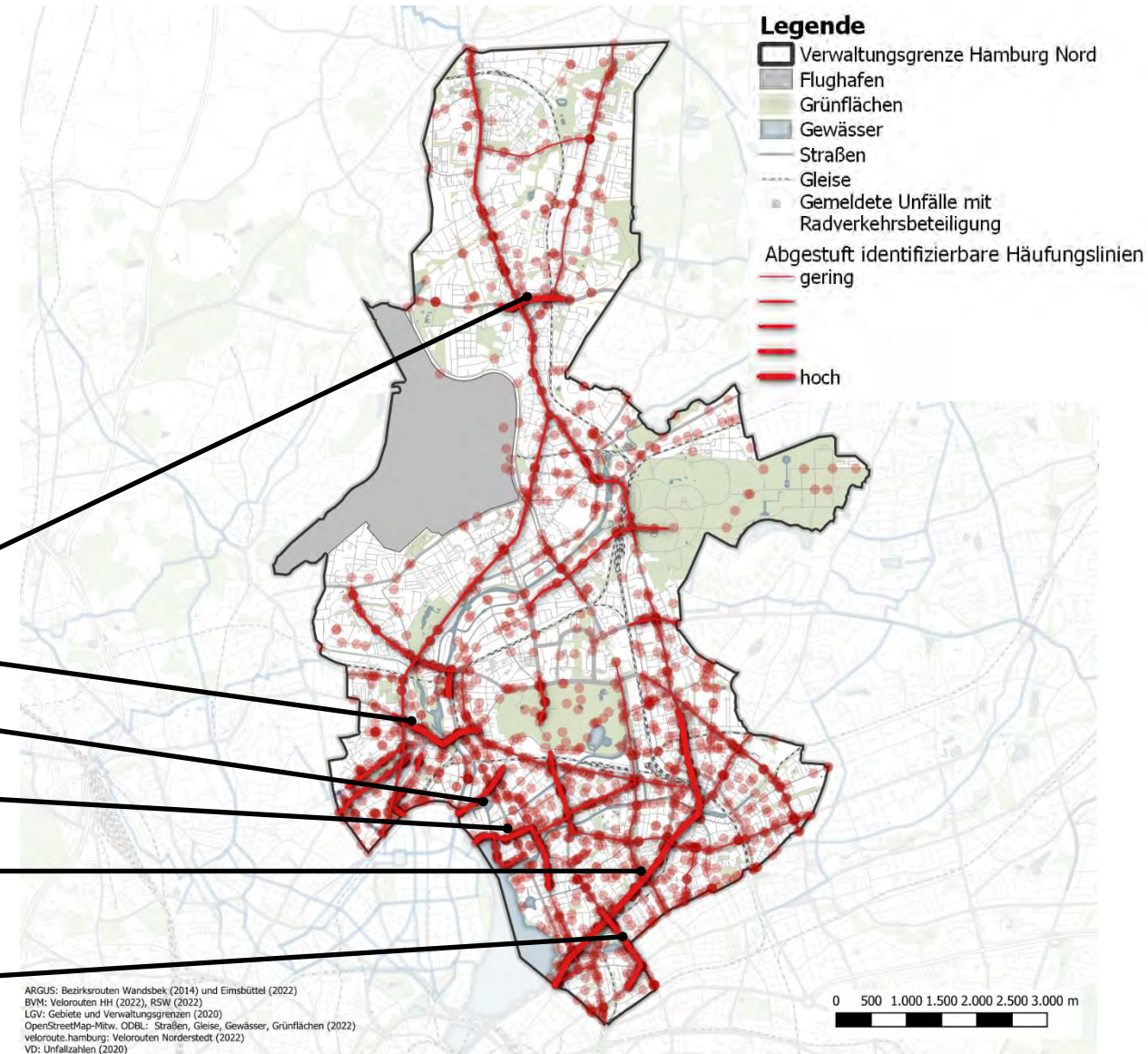
Bedarfsermittlung | Korridore für die Routenfindung




Radverkehrsnachfrage und Unfallanalyse Unfallgeschehen mit Radverkehrsbeteiligung (2019 – 2021)

- Unfallhäufungen und -häufungslinien mit Radverkehrsbeteiligung werden bei der Bewertung der einzelner Routenvarianten berücksichtigt
- Nach ortsabhängigen baulichen Möglichkeiten werden Unfallschwerpunkte bewusst eingebunden und entschärft
- Alternativ können attraktivere Umfahrungen geschaffen werden, welche den Radverkehr von Gefahrenstellen fernhalten

Krohnstieg
Lokstedter Weg - Hudtwalkerstraße
Maria-Louisen-Straße
Fernsicht - Poelchaukamp
Mundsburger Damm - Oberaltenallee -
Bramfelder Straße - Fuhlsbüttlerstraße bis Ring 2
Wartenau - Lerchenfeld
etc.





- Vorbemerkungen
- Erste Beteiligungsphase
- Radverkehrsnachfrage und Unfallanalyse
- Zweite Beteiligungsphase**
- Routensuche
- Das Bezirksroutennetz
- Ausblick
- Anhang

Zweite Beteiligungsphase Einleitung

Nach der Entwicklung des Korridornetzes fanden die zweite Online-Beteiligung sowie drei Regionalveranstaltungen statt. In diesem Schritt wurde der aktuelle Stand des Projektes erläutert und diskutiert. Im Fokus standen die verschiedenen Routenvarianten in den Korridoren.

In den Regionalveranstaltungen wurde in Kleingruppen jeweils über die Bewertungskriterien sowie Varianten für Bezirksrouten in ausgewählten Korridoren und deren Gestaltungsmöglichkeiten diskutiert.

Zudem wurde allen Bürger:innen, deren Themen und Meinungen in den Regionalveranstaltungen nicht thematisiert werden konnten oder die vor Ort nicht dabei sein konnten, bis zum 31.05.2023 die Möglichkeit gegeben, online mittels DIPAS die Varianten möglicher Routen jedes Korridors zu kommentieren. Die Ergebnisse wurden bei der Entscheidungsfindung der Vorzugsvarianten berücksichtigt.

Ergebnisse, Darstellungen, Impressionen und Fotos des Beteiligungsverfahrens werden auf den folgenden Seiten dargestellt.

Detailliertere Ergebnisse der Beteiligungsverfahren sind auf der Homepage des Bezirks Hamburg-Nord zu finden:
<https://www.hamburg.de/hamburg-nord/nachhaltige-mobilitaet/16471216/bezirksrouten/>



**FORTSCHREIBUNG
DES BEZIRKLICHEN
RADVERKEHRSKONZEPTS**

Einladung zu den Regionalveranstaltungen

Das Bezirksamt Hamburg-Nord arbeitet an der Fortschreibung des Bezirksroutennetzes für den Radverkehr, hierfür wollen wir mit Ihnen verschiedene Routenvarianten diskutieren:

- **Mittwoch, 3. Mai 2023 um 18:30 Uhr:** Bereich Eppendorf-Winterhude in der Stadteilschule Winterhude, Meerweinstraße 26-28
- **Dienstag, 23. Mai 2023 um 18:30 Uhr:** Bereich Fuhsbüttel-Ohlsdorf-Langenhorn-Alsterdorf-Groß Borstel in der Staatlichen Jugendmusikschule, Carl-Cohn-Straße 2
- **Mittwoch, 24. Mai 2023 um 18:30 Uhr:** Bereich Barmbek-Uhlenhorst-Hohenfelde-Dulsberg in der Beruflichen Schule für Medien und Kommunikation, Eulenkamp 46

Wir bitten um Anmeldung über www.raum-energie.de/radverkehrskonzept-hhnord oder QR-Code

Unter <https://bezirksrouten-nord.beteiligung.hamburg/> oder QR-Code

Online-Beteiligung vom 3. – 31. Mai 2023

Weitere Infos:
www.hamburg.de/hamburg-nord/nachhaltige-mobilitaet



 Hamburg | Bezirksamt
Hamburg-Nord



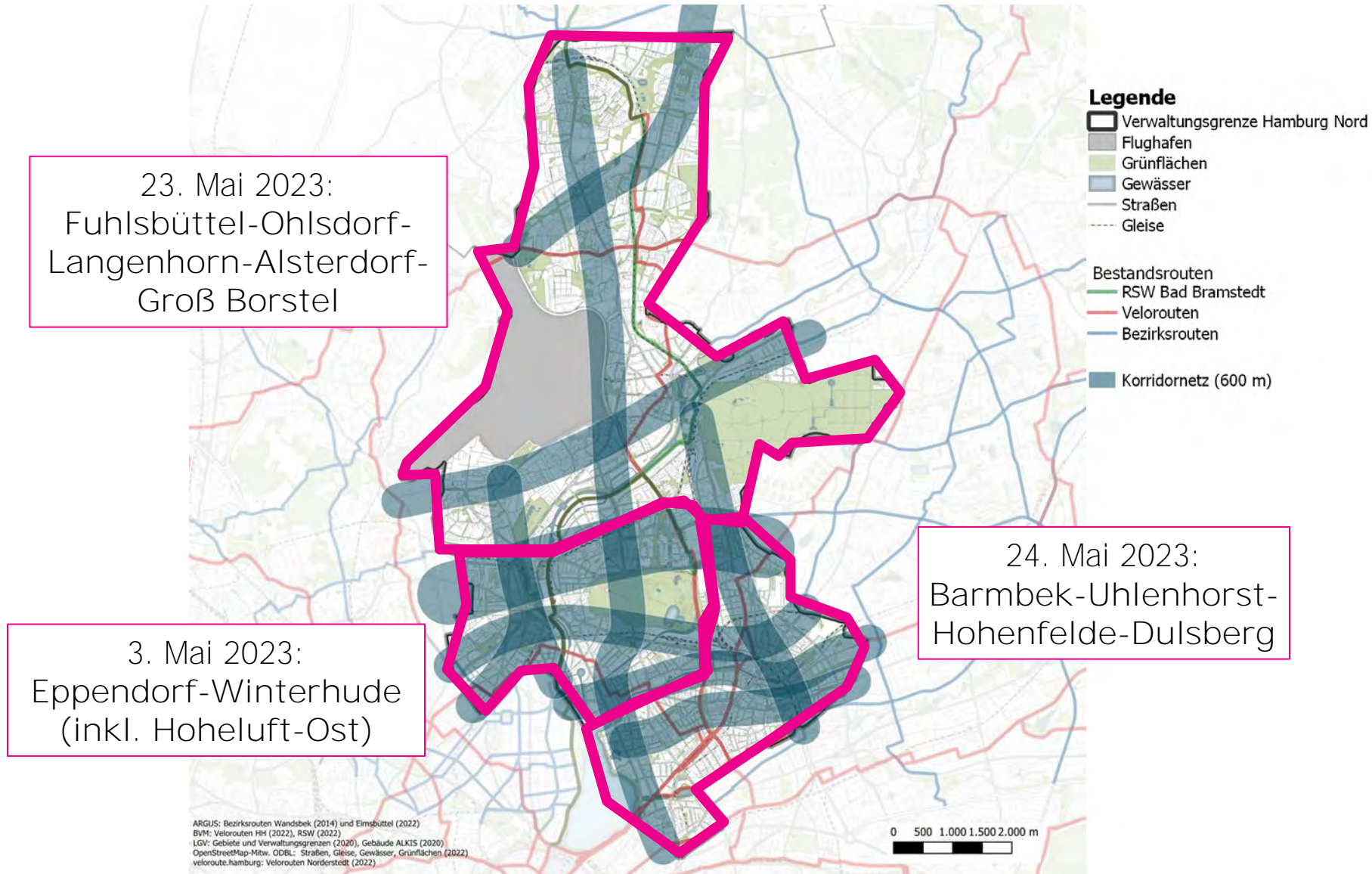
Korridor VII (City-Nord-Route)



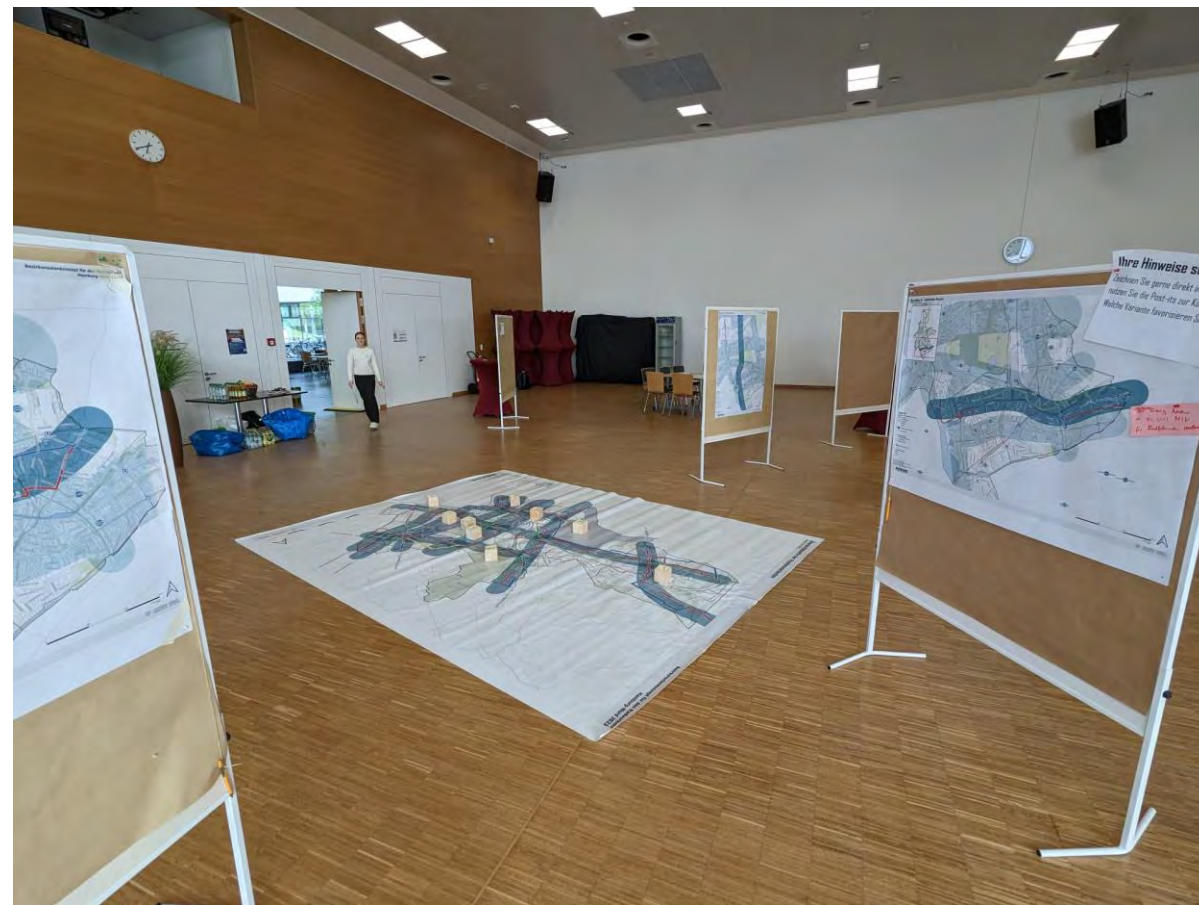
Korridor I (Nord-Süd-Route) Teil 1



Korridor I (Nord-Süd-Route) Teil 2



Zweite Beteiligungsphase Regionalveranstaltungen



Regionalveranstaltung Barmbek-Uhlenhorst-Hohenfelde-Dulsberg (24. Mai 2023) – Vorstellung des aktuellen Bearbeitungsstands (Quelle: Institut Raum und Energie)

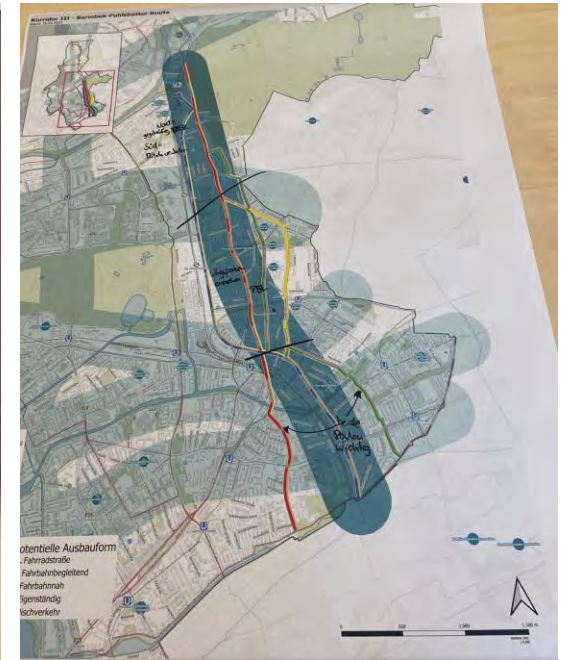
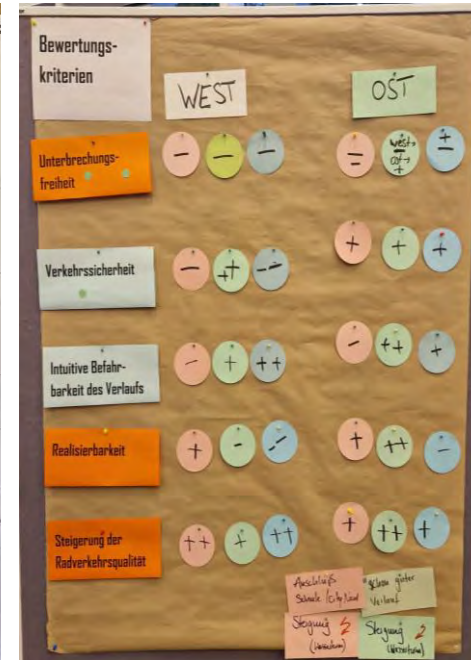
Zweite Beteiligungsphase Regionalveranstaltungen | Gewichtung der Bewertungskriterien

- Eine Abfrage zur Bedeutung der verschiedenen Routeneigenschaften ergab eine deutliche Präferenz zugunsten einer schnellen Befahrbarkeit, Unterbrechungsfreiheit sowie der Verkehrssicherheit
- Zudem wurde die Direktheit und die generelle Steigerung der Radverkehrsqualität gegenüber dem Bestand häufig genannt
- Kosten und die soziale Sicherheit spielen hingegen eine untergeordnete Rolle


Bewertungskriterien	I	II	III	V	VII	VIII	Summe
Schnelle Befahrbarkeit	10	6	9	15	5	18	63
Unterbrechungsfreiheit	16	7	12	10	10	14	69
Verkehrssicherheit	21	8	9	11	7	7	63
(inter-)subjektive Sicherheit	1	3	6	2	4	14	30
Soziale Sicherheit	1	2	1	0	0	0	4
Direktheit	12	5	4	9	1	15	46
Intuitive Begreifbarkeit des Verlaufs	9	3	5	5	7	3	32
Attraktivität des Umfelds	1	2	0	7	5	1	16
Erschließungsfunktion	5	8	8	4	6	3	34
Nutzen für das Gesamtnetz	6	2	6	4	4	1	23
Verträglichkeit für Natur und Naherholung	9	0	0	3	0	1	13
Realisierbarkeit	11	4	0	6	8	9	38
Kosten	4	0	0	1	0	0	5
Steigerung der Radverkehrsqualität gegenüber der Bestandsituation	6	5	10	8	7	9	45
Summe	112	55	70	85	64	95	481

Zweite Beteiligungsphase Regionalveranstaltungen | Erörterung von Routenvarianten in ausgewählten Korridoren

- Insgesamt sechs von neun Korridoren in Kleingruppen diskutiert
- Variantenvergleiche immer anhand des als machbar eingeschätzten potenziellen Ausbauzustands
- Unterschiedliche Grade der Übereinstimmung
- Teilweise Vorschläge für weitere alternative Routenverläufe
- Möglichst weitreichende Berücksichtigung der wahrgenommenen Wünsche, jedoch nicht vollständig übertragbar



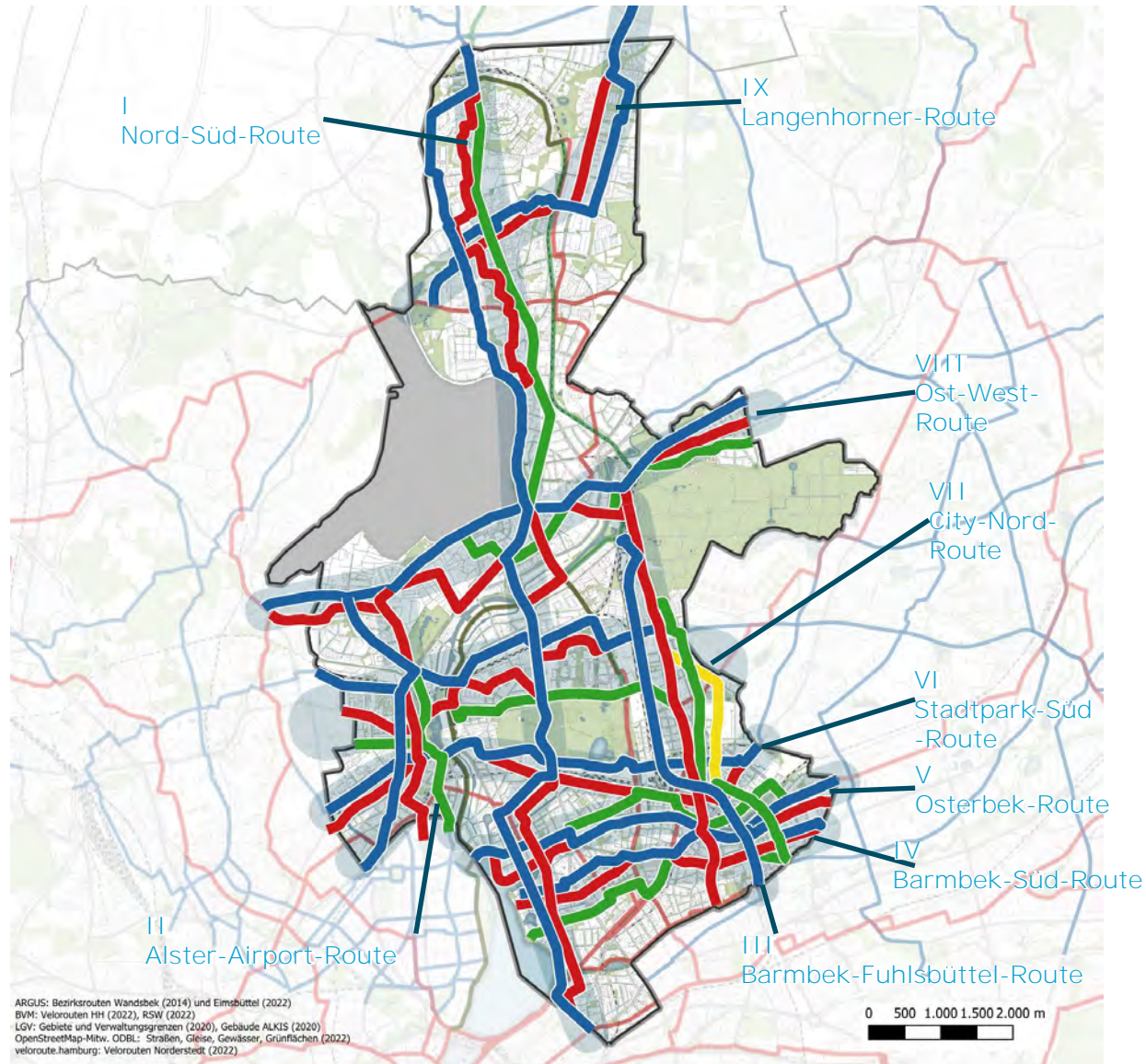
Regionalveranstaltung Barmbek-Uhlenhorst-Hohenfelde-Dulsberg (24. Mai 2023) – Auseinandersetzung mit den Routenvarianten und den Bewertungskriterien in Kleingruppen (Qu.: Institut Raum und Energie)



- Vorbemerkungen
- Erste Beteiligungsphase
- Radverkehrsnachfrage und Unfallanalyse
- Zweite Beteiligungsphase
- Routensuche**
- Das Bezirksroutennetz
- Ausblick
- Anhang

Routensuche

Mögliche Varianten innerhalb der Korridore



Im definierten Korridornetz lassen sich je Korridor zwei bis vier mögliche Varianten für Routen identifizieren. Die Varianten stehen nicht für sich, sondern lassen sich an diversen Punkten im Straßennetz abschnittsweise miteinander kombinieren, sodass nach einer umfassenden Bewertung eine Vorzugsvariante definiert werden kann. Die vergleichende Bewertung der jeweiligen Varianten erfolgt nach einer systematischen Aufstellung.

Nach der Auswahl einer zu favorisierenden Variante werden Bezüge zum Hauptverkehrsstraßennetz, zum Radverkehrskonzept 2014 sowie zur Unfallverteilung hergestellt, um die Route zu charakterisieren. Hintergrund des Bezugs zum Hauptverkehrsstraßennetz ist, dass die Realisierung von Maßnahmen im Zuständigkeitsbereich des Landesbetriebs Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) als Realisierungsträger liegt, im Auftrag der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) als Bedarfsträger. Außerhalb des Hauptverkehrsstraßennetz ist der Bezirk Hamburg-Nord als Bedarfs- und Realisierungsträger zuständig ("Bezirksstraßen").

Die Bezirksrouten von 2014 werden dargestellt, um Überlagerungen mit den damaligen Erkenntnissen aufzuzeigen.

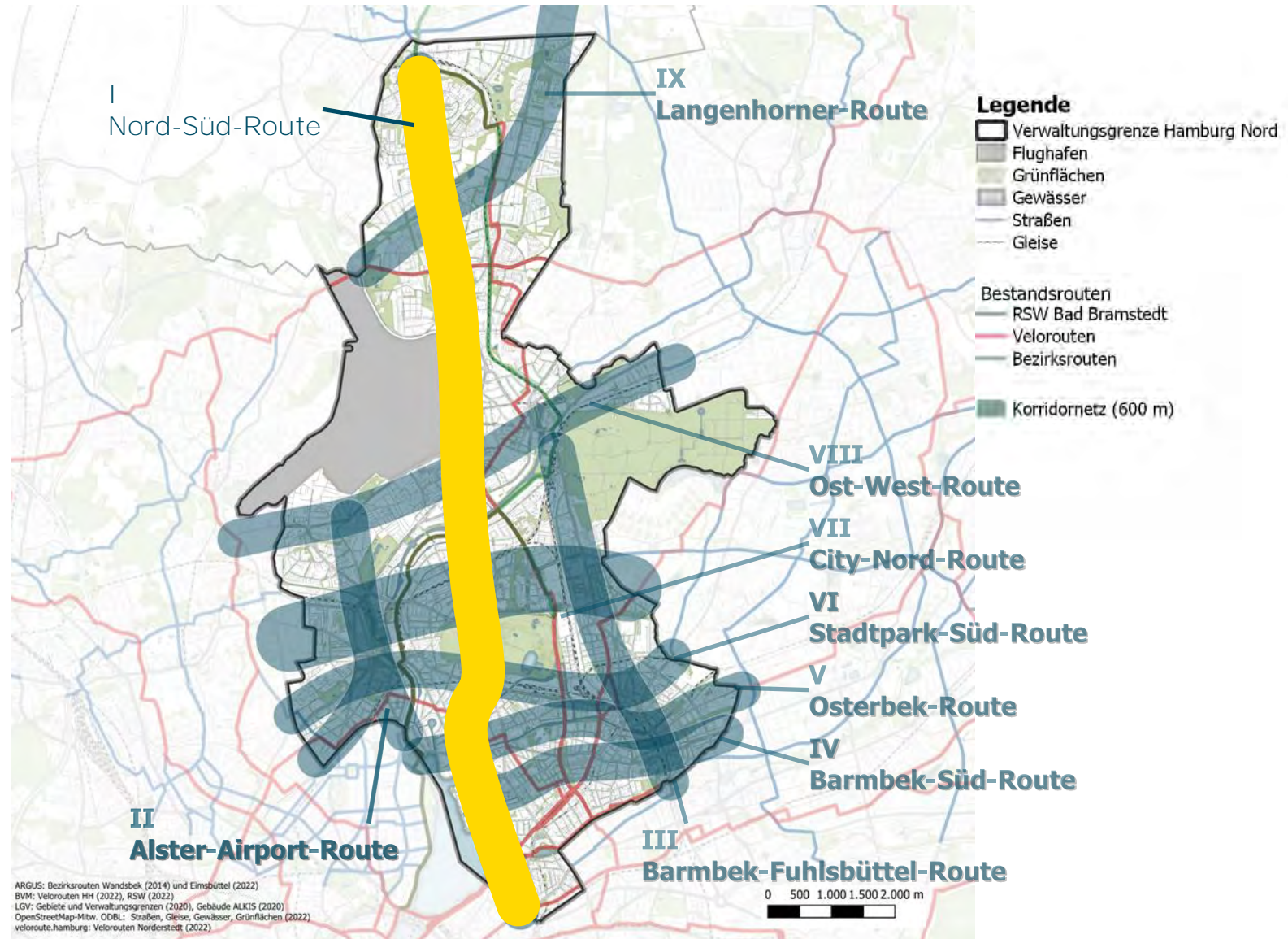
Anschließend werden grobe Aussagen zu einer möglichen Ausgestaltung getroffen.

Die zweite Beteiligungsphase begleitete diesen Auswahlschritt.

Bewertungskriterien	Beschreibung (Positivbewertung)
Schnelle Befahrbarkeit	Es entstehen durchgehende Überholmöglichkeiten; keine Konflikte mit Fußverkehr/ruhenden Kfz-Verkehr; keine/wenig enge Kurven
Unterbrechungsfreiheit	Es entstehen wenig Haltezwänge
Verkehrssicherheit	Es gibt keine problematischen Sichtfelder, Nutzungskonflikte, Geschwindigkeitsunterschiede oder Unklarheiten
(inter-)subjektive Sicherheit	Die Abstände zwischen Kfz und Rad sind grundsätzlich ohne weiteres einzuhalten; es gibt eine bauliche Trennung, wenn nötig und möglich
Soziale Sicherheit	Die soziale Kontrolle durch Sichtbarkeit, Beleuchtung, ggf. Ausweichmöglichkeit nachts ist gegeben
Kindergerechtigkeit	Es entsteht ein konfliktarmer, überschaubarer und beherrschbarer Verkehrsraum.
Direktheit	Es entstehen keine/wenig Umwege zwischen den wesentlichen Quellen und Zielen
Intuitive Begreifbarkeit des Verlaufs	Der Routenverlauf entspricht der gängigen Erwartung und lässt sich als solche gestalterisch erkennbar machen
Attraktivität des Umfelds	Die Strecke verläuft in landschaftlich/städtebaulich attraktiver Umgebung; wenig Kfz-Verkehr
Erschließungsfunktion	Die Strecke durchquert ein Gebiet, das bisher nicht von einer bestehenden Velo- oder Bezirksroute erschlossen wird; erschließt POIs direkt (Schulen, Zentren, etc.)
Nutzen für das Gesamtnetz	Die Strecke ergänzt das bestehende Radverkehrsnetz als Lückenschluss; Verlängerung einer Bestandsroute etc.; greift in Teilen auf bestehende Routen zurück
Verträglichkeit für Natur und Naherholung	Der erforderliche Ausbau ist mit geringem Abstimmungsbedarf, Kosten, Planungsvorlauf möglich
Realisierbarkeit	Erforderliche Maßnahmen erzeugen weder Schäden noch Verluste für andere Nutzende
Kosten	Die erforderlichen Maßnahmen zum Ausbau sind mit geringem baulichem Aufwand verbunden; kein Komplettumbau des Straßenraums erforderlich
Steigerung der Radverkehrsqualität gegenüber der Bestandsituation	Die Radverkehrsqualität wird deutlich gestärkt gegenüber der Situation im Bestand, bspw. durch Schaffung neuer wichtiger Wegebeziehungen/Lückenschlüsse/etc.

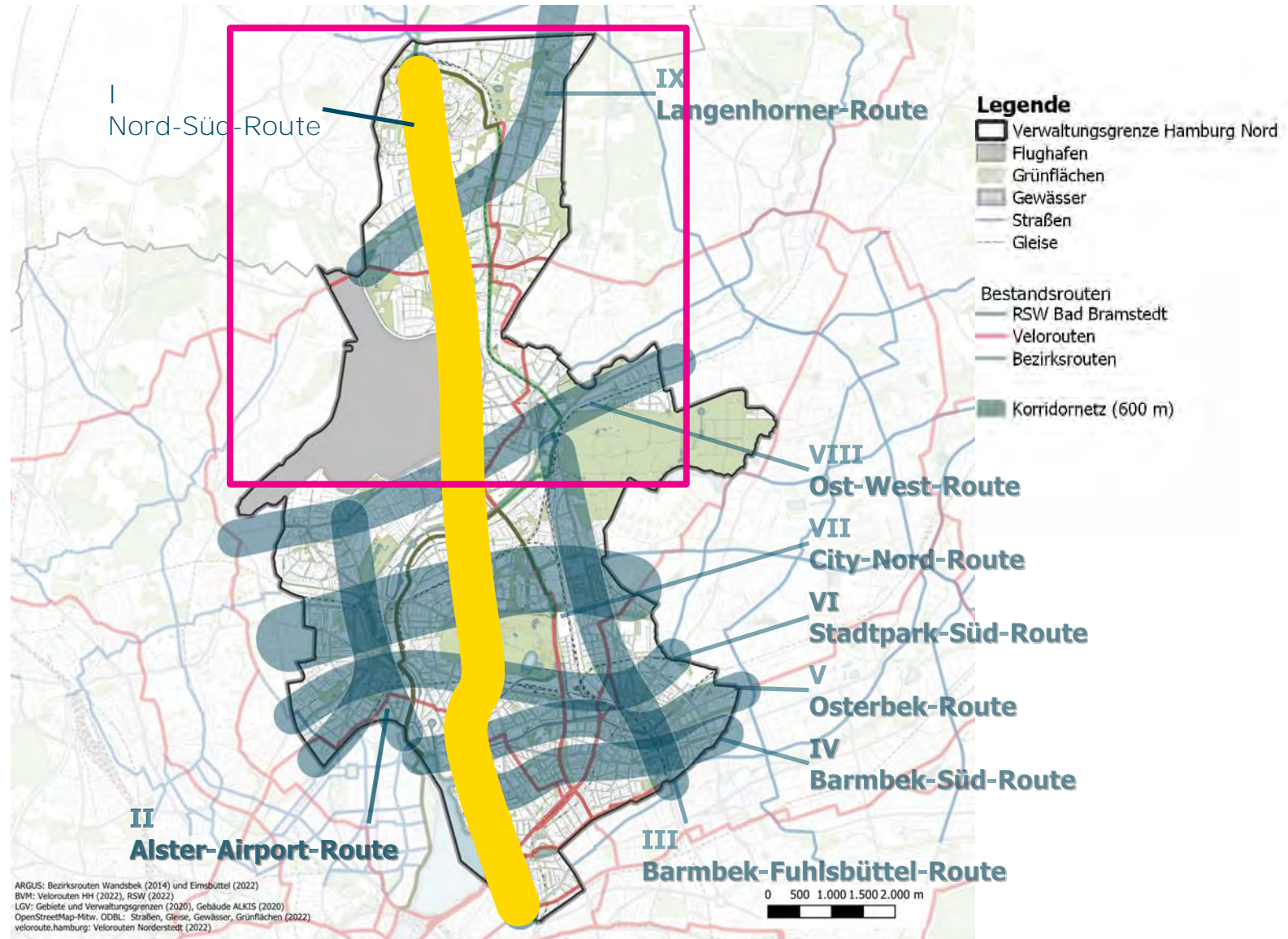
Routensuche

Korridor I – Nord-Süd-Route



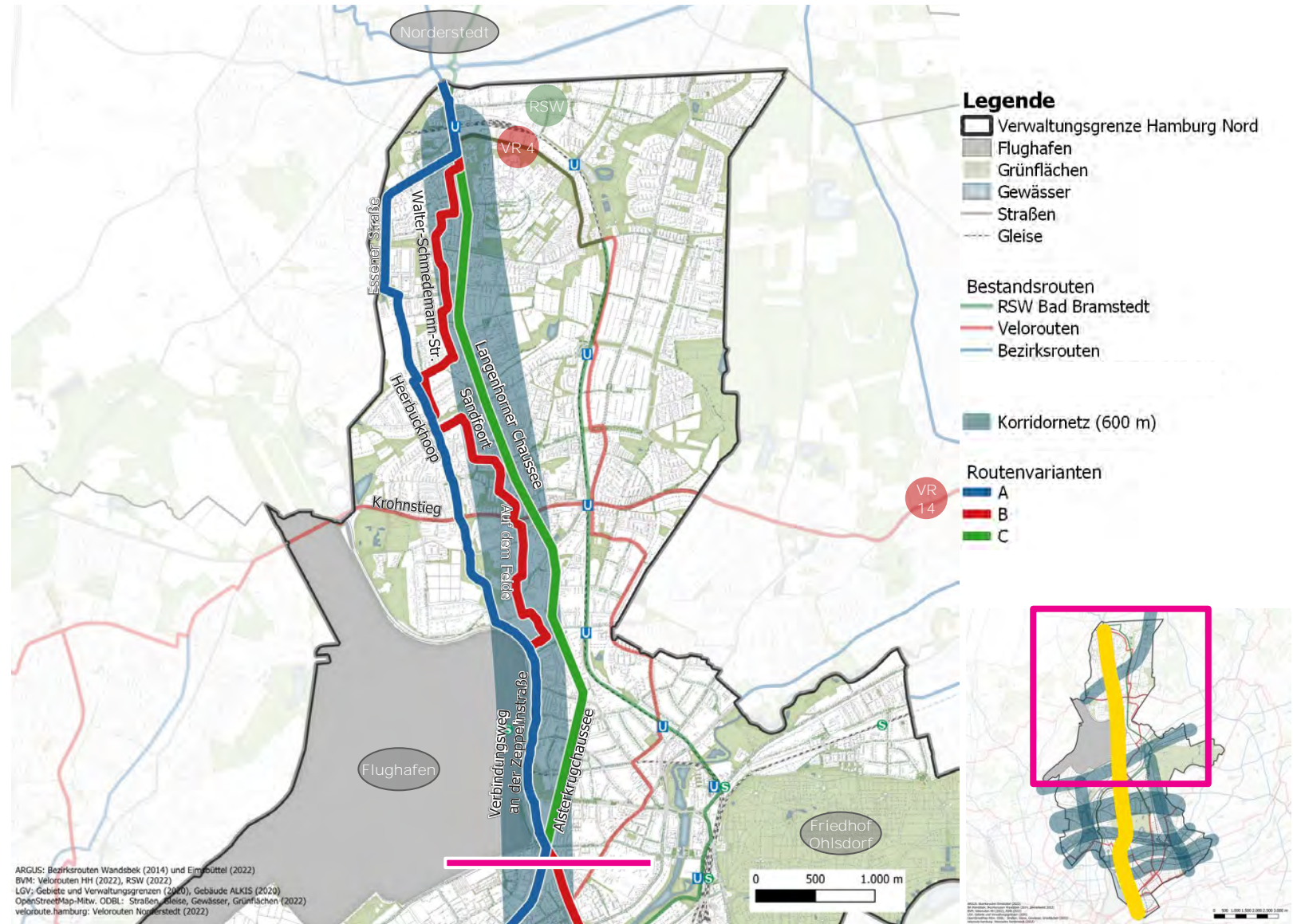
Routensuche

Korridor I – Nord-Süd-Route



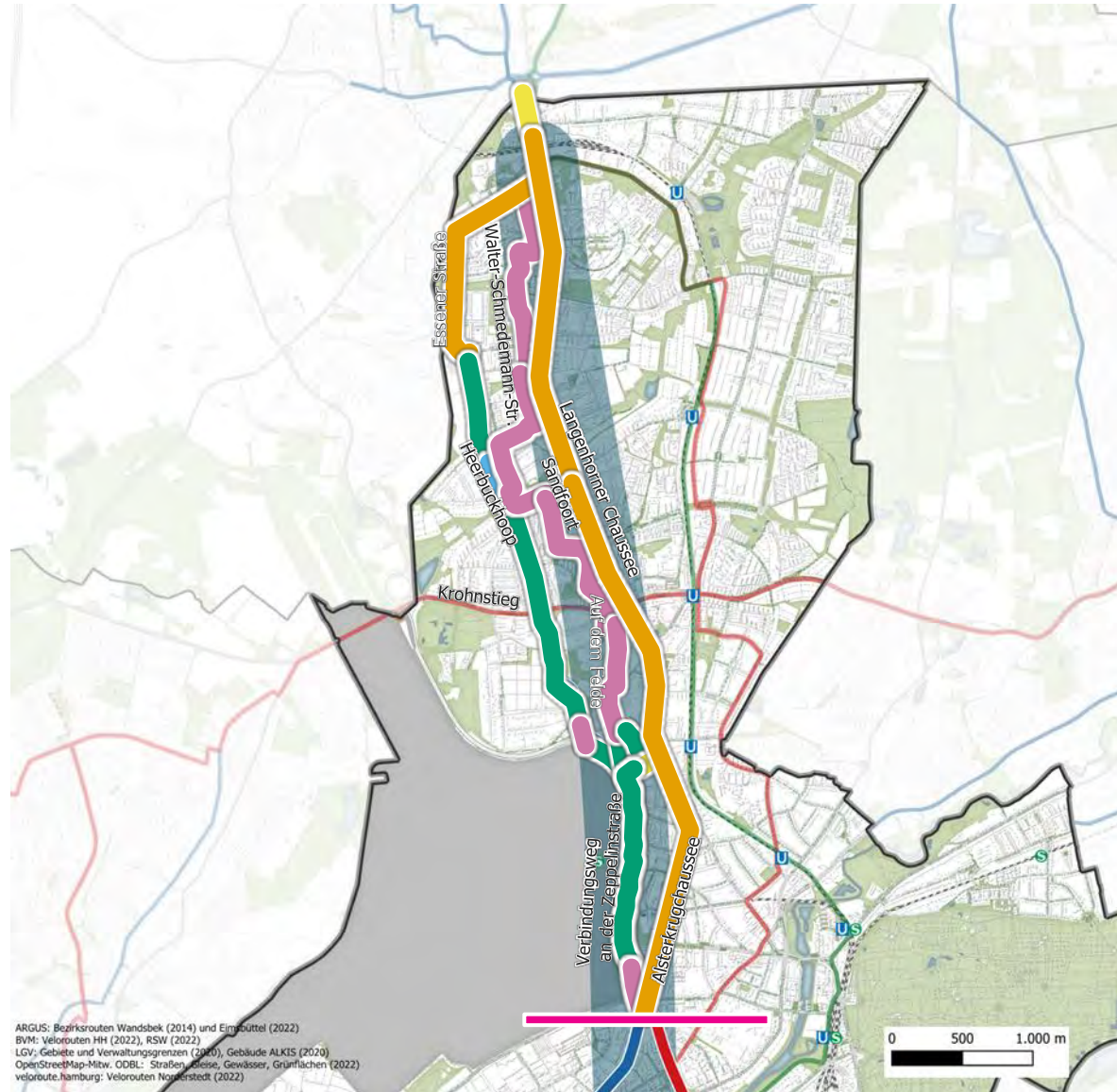
Routensuche

Korridor I – Nord-Süd-Route: Variantenübersicht (Nord)



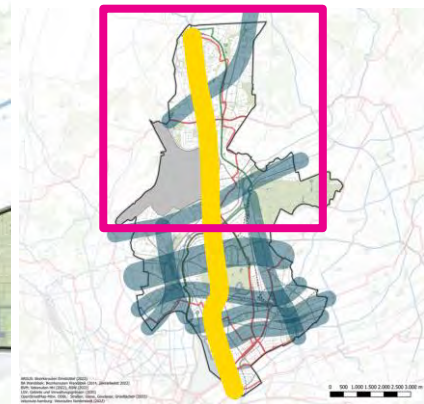
Routensuche

Korridor I – Nord-Süd-Route: Ausbaupotentiale der Varianten (Nord)



Potentielle Führungsform:

-  Fahrradstraße
-  Eigenständig
-  Mischverkehr
Verkehrsberuhigt,
Tempo 30
-  Fahrbahn
Radfahrstreifen,
Schutzstreifen
-  Fahrbahnbegleitend
Radwege:
Hochbord, Zweirichtung,
Kopenhagen, Protected



Variante A

- Relativ geradliniger Verlauf
- Selbständiger Weg südlich Heerwisch kindgerecht und landschaftlich attraktiv
- Im Norden unattraktive Umgebung (hoher Gewerbeflächenanteil)
- Abschnittsweise viel Lkw-Verkehr
- Verlauf eher am Siedlungsrand (geringe Erschließungswirkung)
- Langer Abschnitt im Landschaftsraum: keine soziale Kontrolle, Ausbaubeschränkung
- Flächen teils nicht im Besitz des Bezirks, bzw. keine Tiefbaufläche. Ausbau teils nicht möglich
- Bereits Freizeitroute (ggf. Nutzungskonflikte zu erwarten)

Variante B

- Verlauf zentral durch das Siedlungsband
- **...und im Nebennetz**
- Hohe Radverkehrsqualität machbar
- Durchschnittlicher Umbaubedarf
- Eingeschränkte Geradlinigkeit und intuitive Erfassbarkeit

Variante C

- Hohes Maß an Geradlinigkeit und Orientierbarkeit
- Schnelles Vorankommen möglich
- Direkte Anbindung an den Radschnellweg
- Sicherheitsgefühl wird beeinträchtigt
- Große Zahl von Knotenpunkten mit Risikopotenzial
- Erhebliche Immissionen

Variante A

- Relativ geradliniger Verlauf

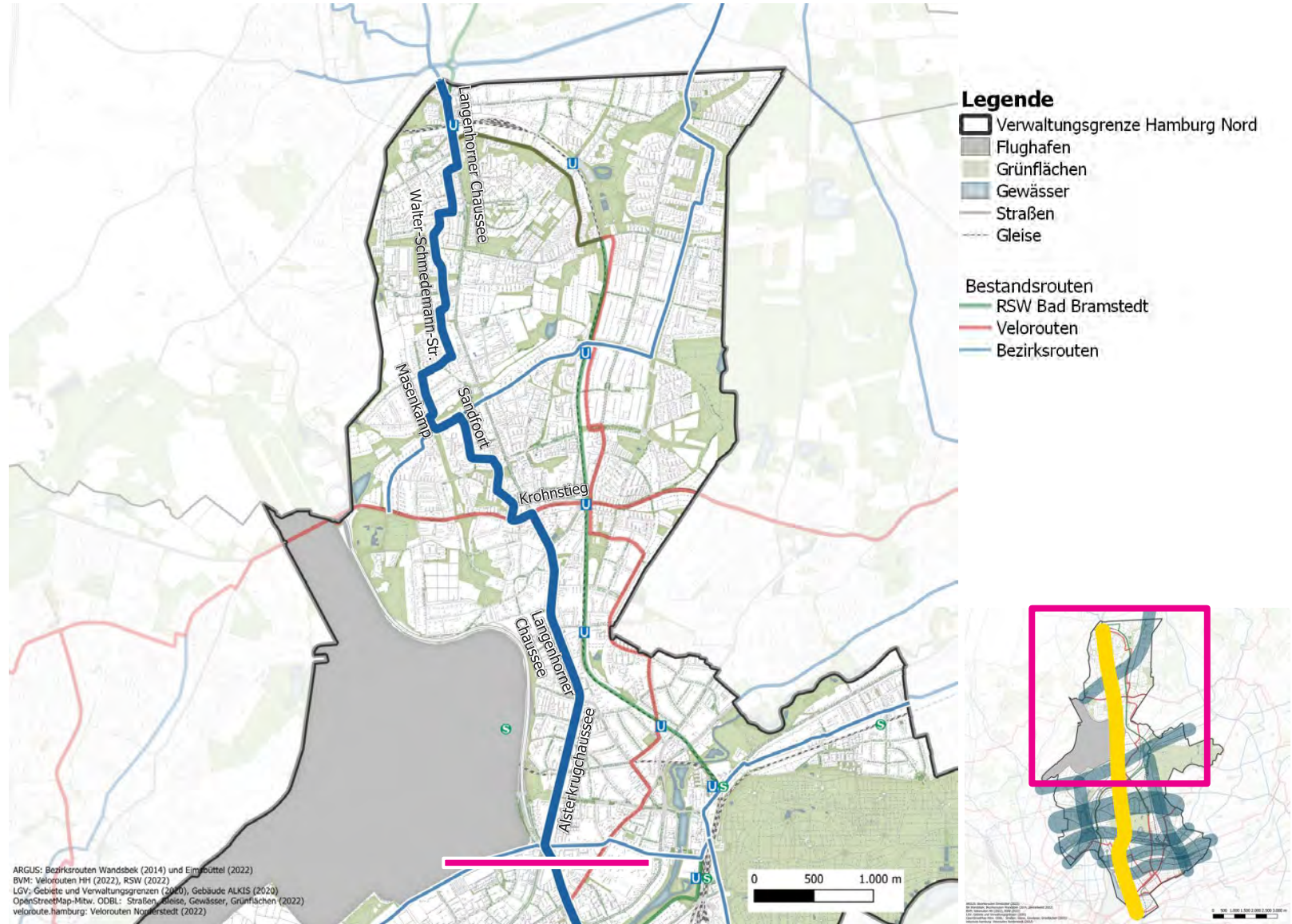
Variante C

- Hohes Maß an Geradlinigkeit und

- Variante B vereinigt die meisten Vorteile auf sich und wird für eine Ausgestaltung empfohlen
- Auf sichtbare Beschilderung und intuitive bauliche Streckenführung (Aufpflasterungen von einmündenden Straßen etc.) sollte besonders Acht gegeben werden
- Aufgrund von geringen Ausbaupotentialen und schwer vermeidbaren Konfliktpotentialen steht die Führung auf der Freizeitroute 12 für diese Art der Nutzung nicht zur Verfügung, weshalb auf Höhe des Krohnstiegs auf die Variante C gewechselt wird (Langenhorner Chaussee, Alsterkrugchaussee)
- Es ist jedoch zusätzlich sinnvoll, insbesondere den Abschnitt der Variante A mit selbständiger Führung (Freizeitroute 12) insgesamt und insbesondere von der empfohlenen Bezirksroute aus besser erreichbar zu machen, so dass diese Strecke auch in das Streckennetz innerhalb des Stadtteils einbezogen werden kann (unter Beachtung der maßgebenden Nutzergruppen)
- Dies könnte durch Ausbau- und Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in der Eekboomkoppel, in St. Jürgens Holz, im Cordesweg oder in der Straße Holtkoppel (u.a.) erreicht werden

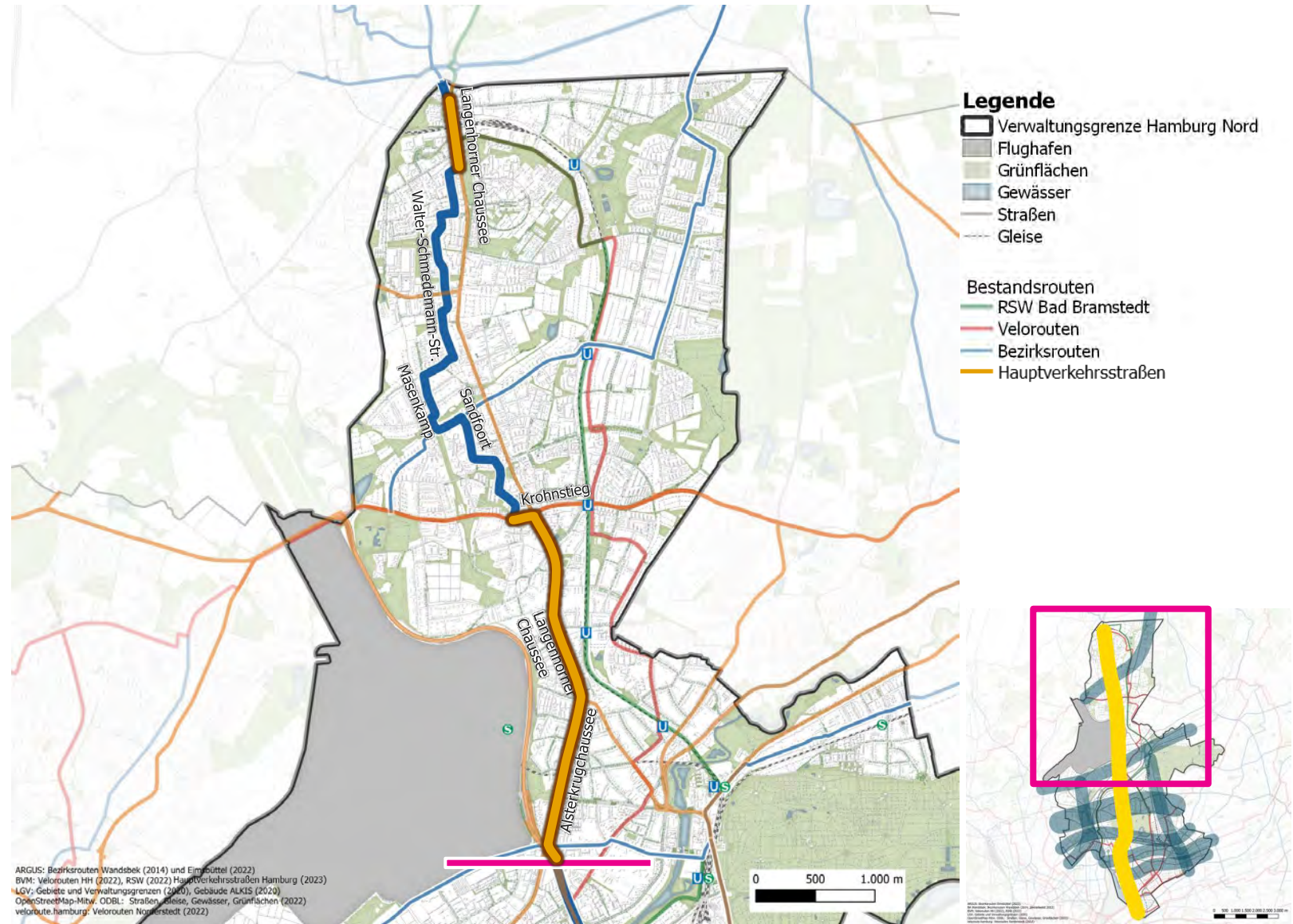
Routensuche

Korridor I – Nord-Süd-Route: Vorzugsvariante (Nord)



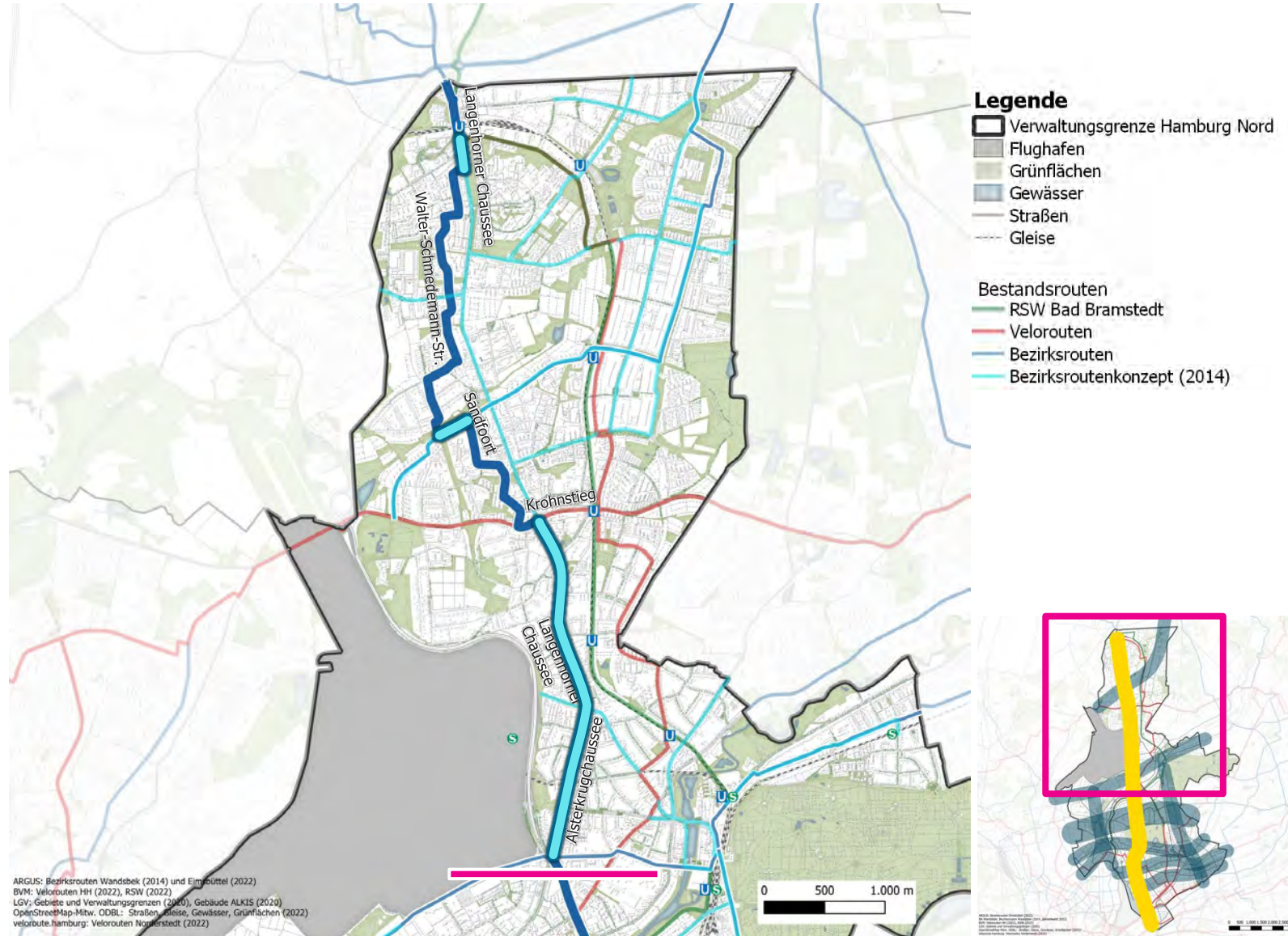
Routensuche

Korridor I – Nord-Süd-Route: Vorzugsvariante (Nord)



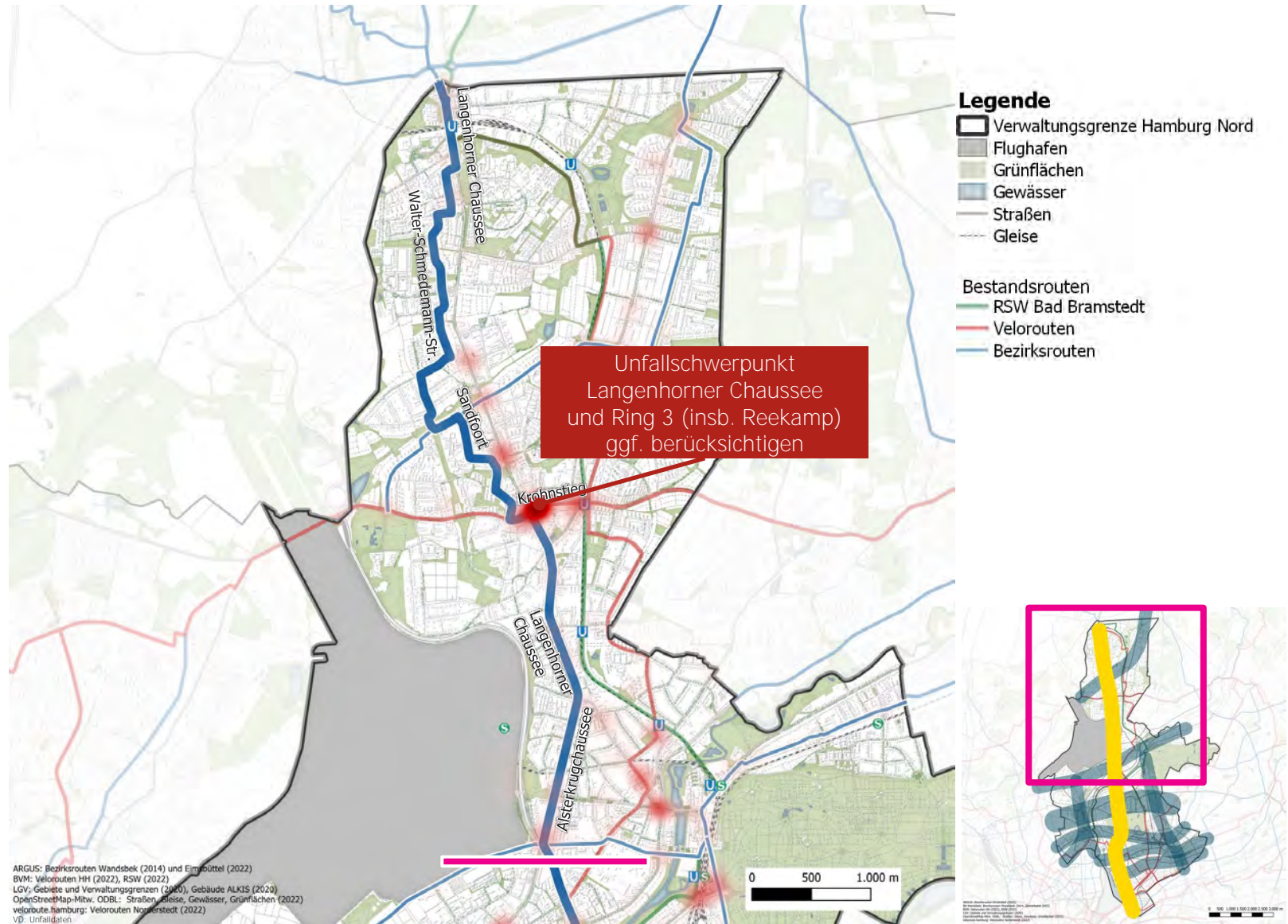
Routensuche

Korridor I – Nord-Süd-Route: Vorzugsvariante (Nord)



Routensuche

Korridor I – Nord-Süd-Route: Unfallaufkommen (2019-2021)



Routensuche

Korridor I – Nord-Süd-Route: Vorzugsvariante (Nord) – Führungsform

Geplanter Umbau (RSW)

Fokuspunkt Querung Tarpen:
Einrichtung eines signalisierten Knotenpunktes

Fahrradstraße in entsprechendem Standard
(siehe S. 11), ggf. Maßnahmen zur Erhöhung
der Erkennbarkeit des Verlaufs

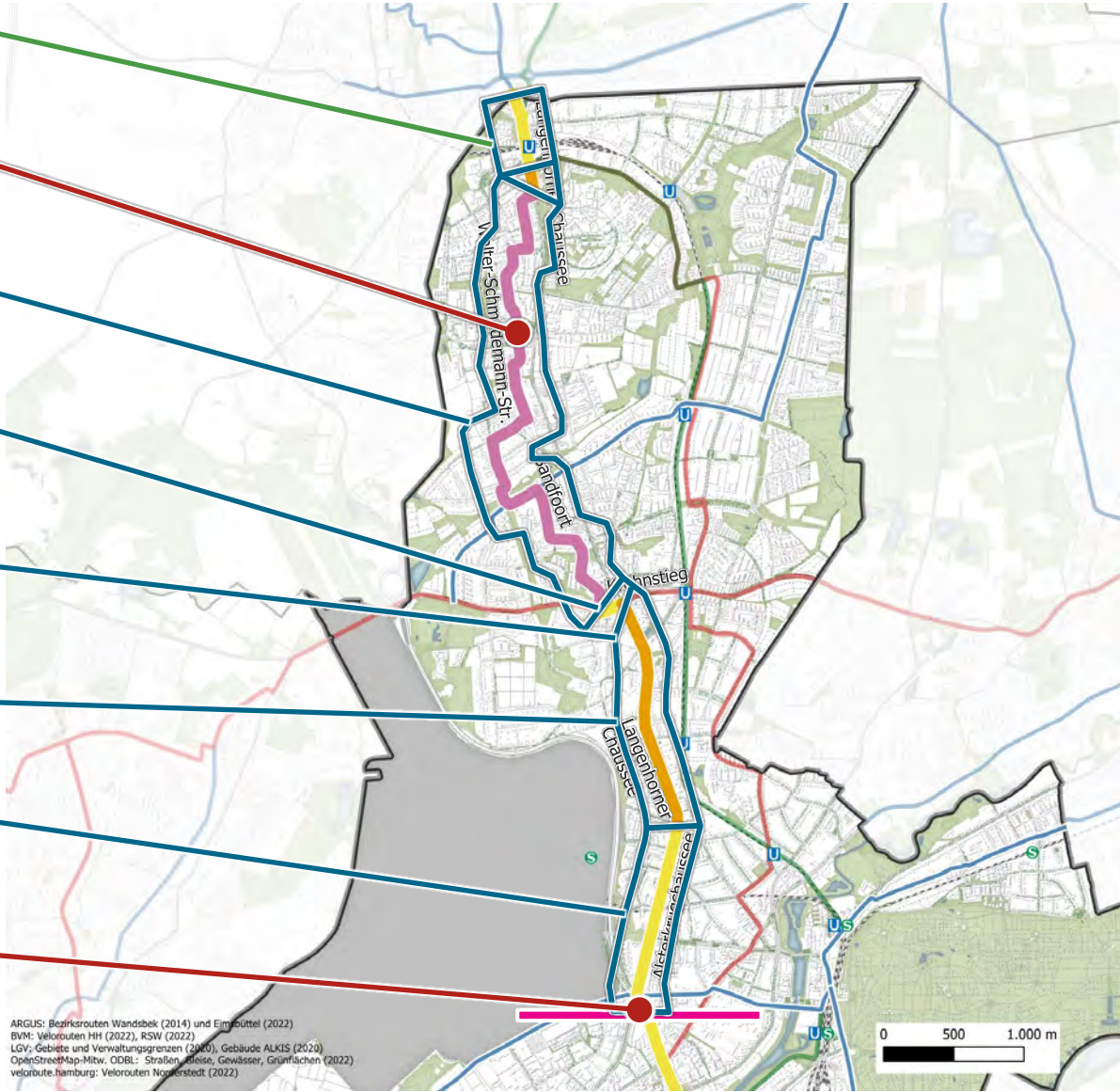
Schaffung einer signalisierten Querung über den
Kronstieg

Wechsel auf Langenhorner Chaussee aufgrund
hoher Erschließungswirkung, geradlinigen
Verlauf und Machbarkeit

Sanierung der Langenhorner Chaussee und
Einrichtung von Radfahrstreifen und wo möglich
geschützte Radfahrstreifen

Einrichtung von geschützten Radfahrstreifen auf
Alsterkrugchaussee

Fokuspunkt Knoten Alsterkrugchaussee:
Großangelegter Umbau des Knotenpunktes nötig



Potentielle Führungsform:

- Fahrradstraße
- Eigenständig
- Mischverkehr
Verkehrsberuhigt,
Tempo 30
- Fahrbahn
Radfahrstreifen,
Schutzstreifen
- Fahrbahnbegleitend
Radwege:
Hochbord, Zweirichtung,
Kopenhagen, Protected

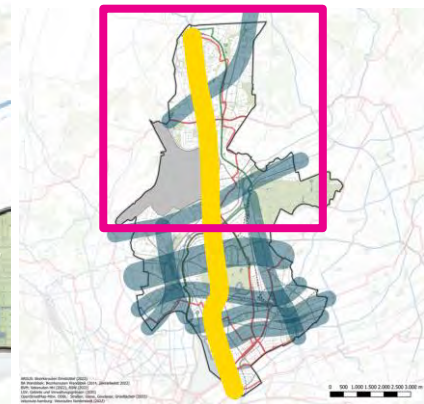
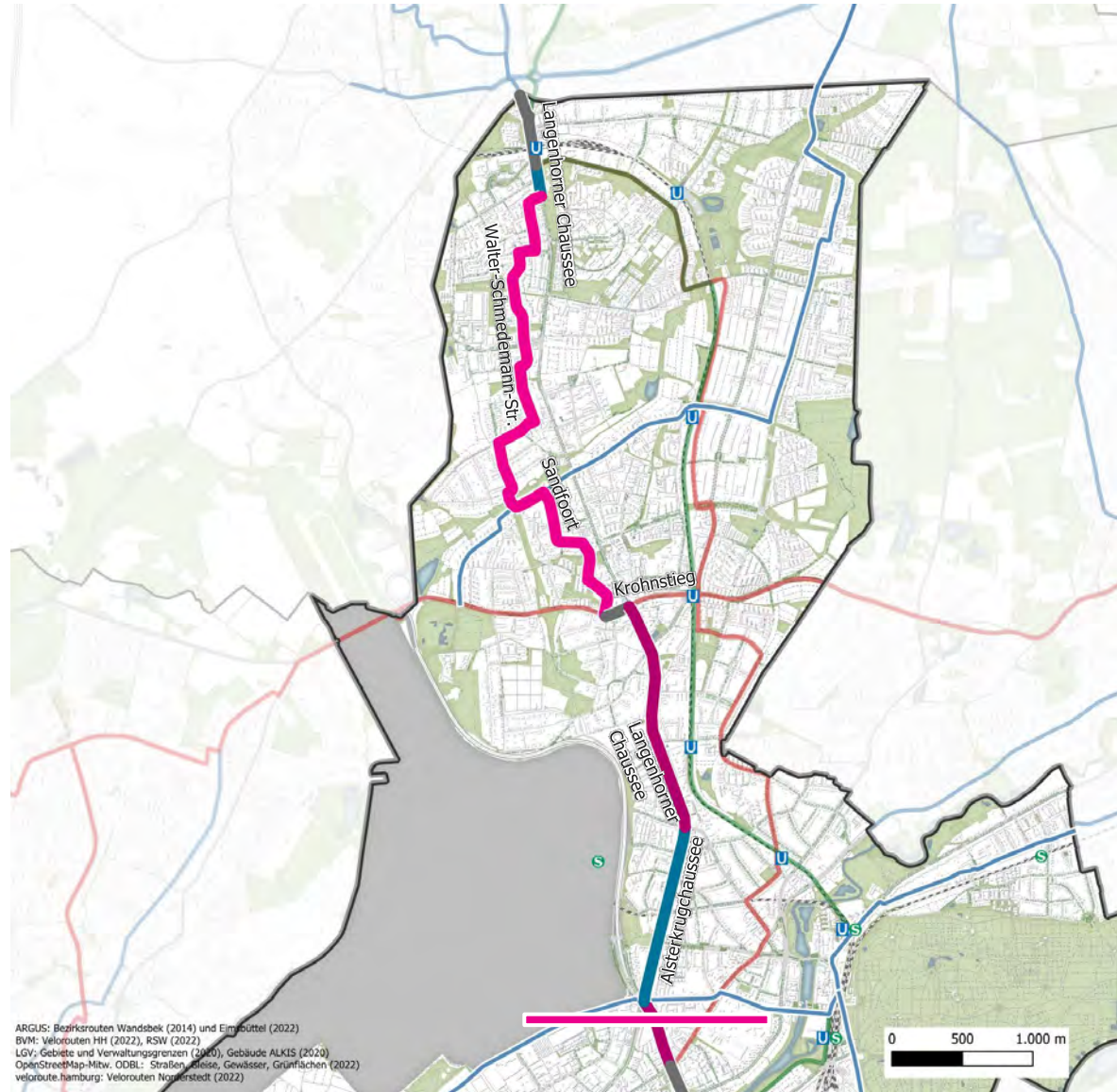


ARGUS: Bezirksrouten Wandsbek (2014) und Eimsbüttel (2022)
BVM: Velorouten HH (2022), RSW (2022)
LGV: Gebiete und Verwaltungsgrenzen (2020), Gebäude ALKIS (2020)
OpenStreetMap-Mitw, ODBL: Straßen, Allee, Gewässer, Grünflächen (2022)
veloroute.hamburg: Velorouten Nord/Steinstraße (2022)

Routensuche

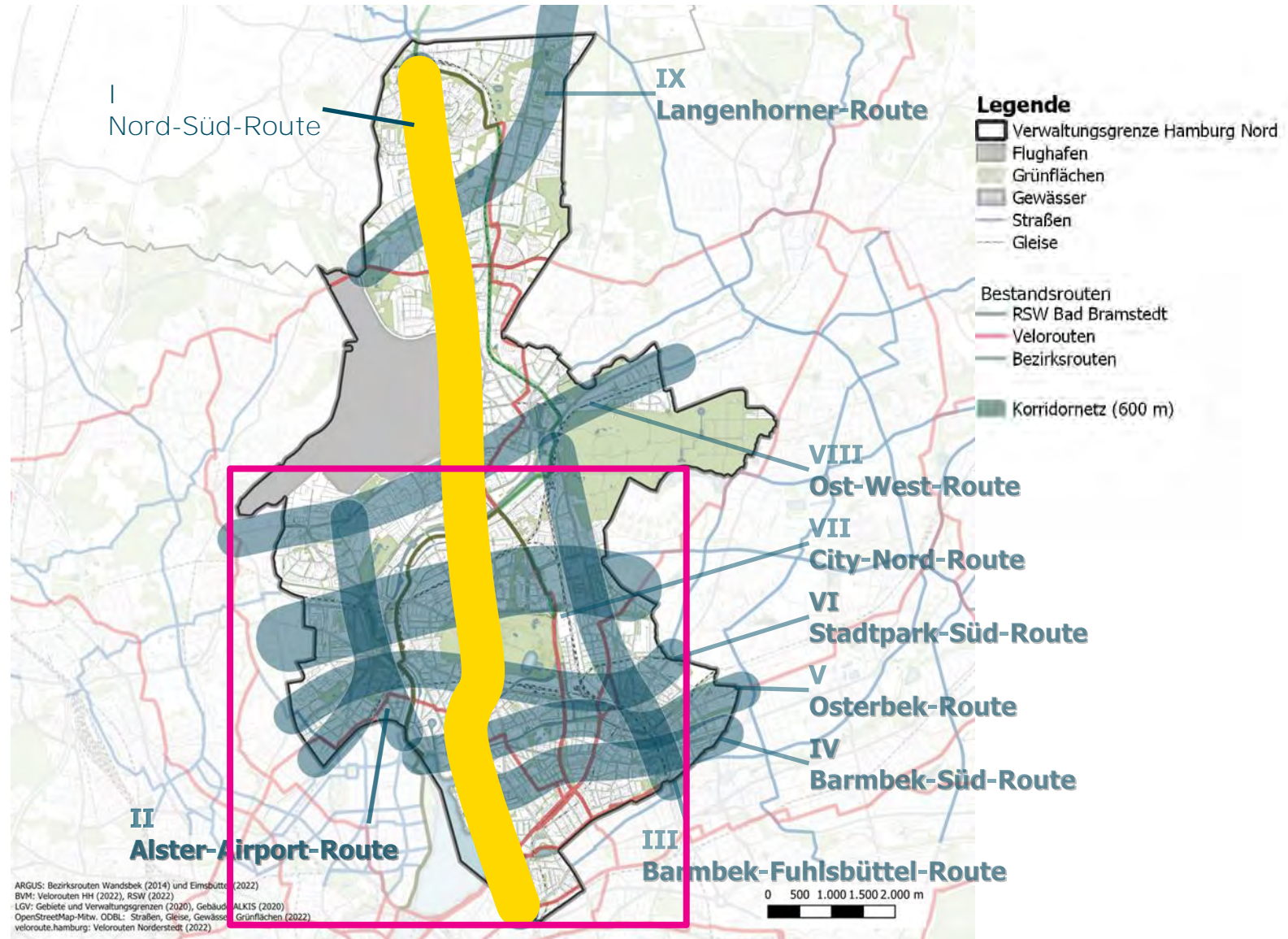
Korridor I – Nord-Süd-Route: Vorzugsvariante (Nord) – Ausbaubedarf

Umbauebedarf	Straßentyp
Vollumbau	Übergeordnete Straße
Vollumbau	Untergeordnete Straße
Vollumbau	Eigenständig
Teilumbau	Übergeordnete Straße
Teilumbau	Untergeordnete Straße
Ummarkierung/ Umorganisation/ geringer Sanierungsbedarf	
Kein Umbauebedarf/ Teil einer VR oder RSW/ Bereits laufende Planungen	
Summe:	



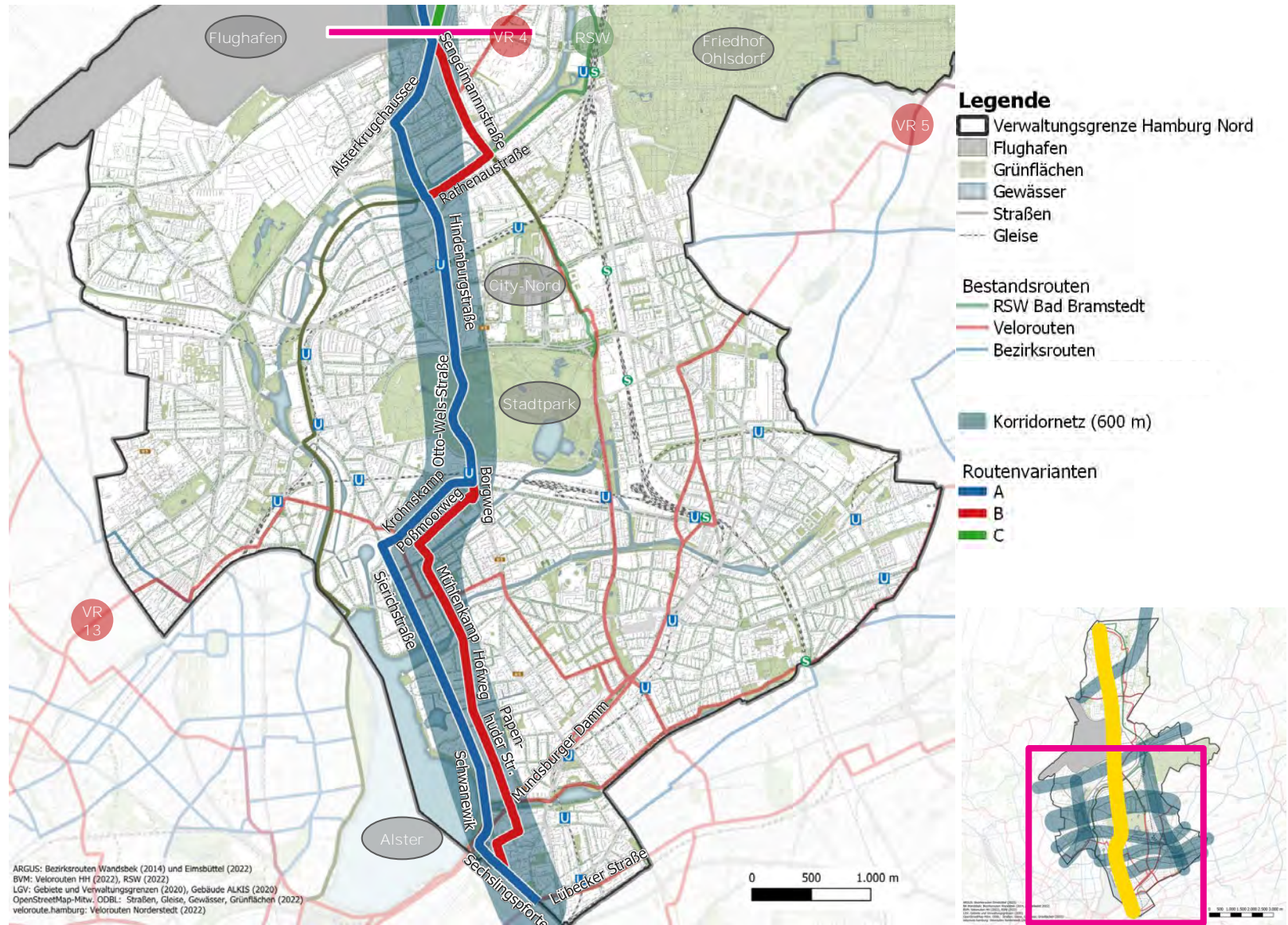
Routensuche

Korridor I – Nord-Süd-Route



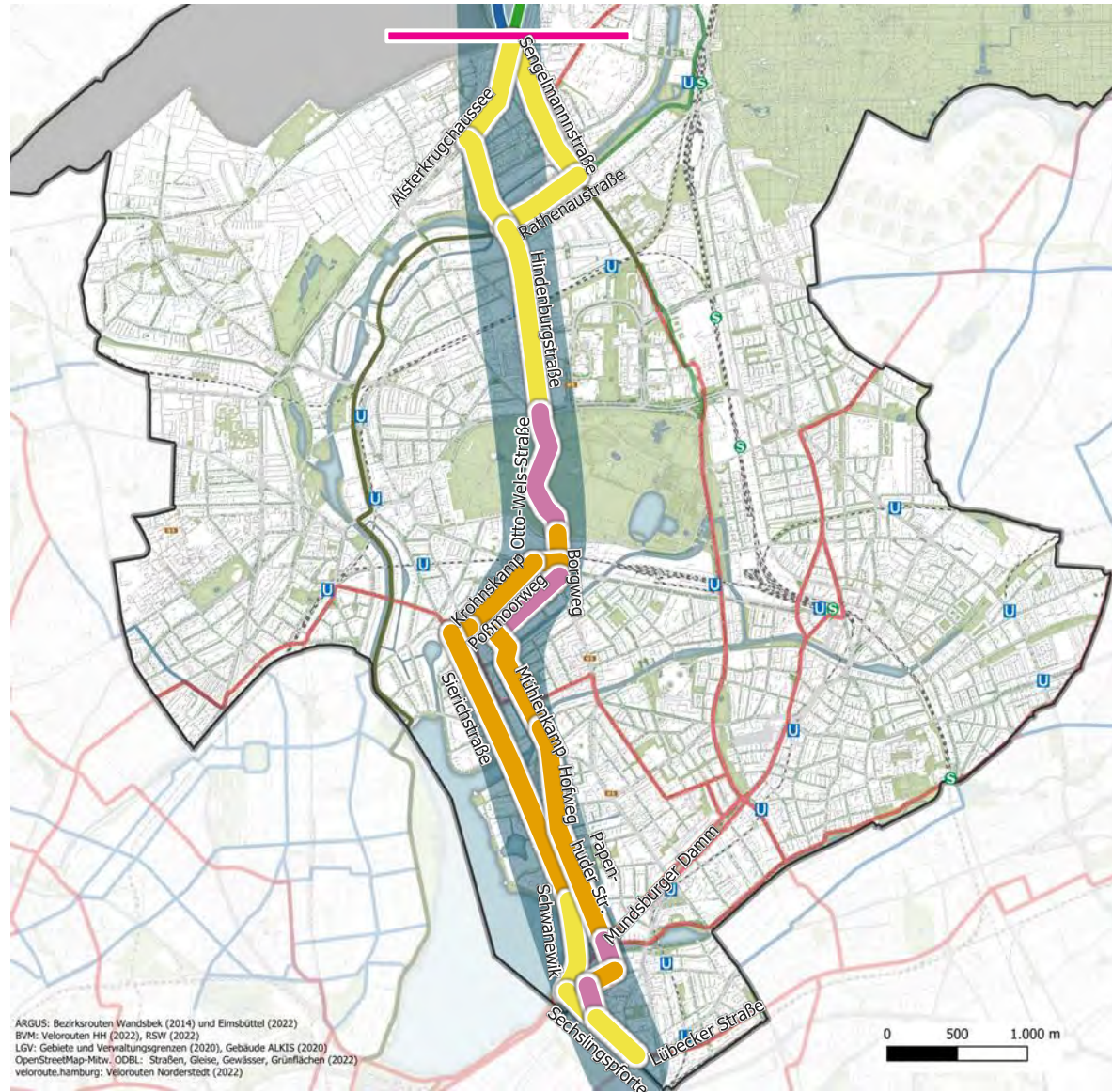
Routensuche

Korridor I – Nord-Süd-Route: Variantenübersicht (Süd)



Routensuche

Korridor I – Nord-Süd-Route: Ausbaupotentiale der Varianten (Süd)



ARGUS: Bezirksrouten Wandsbek (2014) und Eimsbüttel (2022)
 BVM: Velorouten HH (2022), RSW (2022)
 LGV: Gebiete und Verwaltungsgrenzen (2020), Gebäude ALKIS (2020)
 OpenStreetMap-Mitw., ODBL: Straßen, Gleise, Gewässer, Grünflächen (2022)
 veloroute.hamburg: Velorouten Norderstedt (2022)

Potentielle Führungsform:

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



Variante A

- Teilabschnitte in ansprechender Radverkehrsqualität umsetzbar
- Relativ geradlinig
- Großer Streckenanteil an HVS (→ Beeinträchtigung Sicherheitsgefühle, Immissionen)
- Umbau Sierichstraße mit großem Realisierungswiderstand und schwierig zu erzielender Radverkehrsqualität (Baumbestand !)

Variante B

- Geringere Verkehrsfunktionen der betreffenden Straßen im Kfz-Netz (Ausn. Sengelmannstraße)
- Gute Erschließungswirkung
- Weitgehend geradliniger und nachvollziehbarer Verlauf
- Nur begrenzt gute Radverkehrsqualität erreichbar (Mühlenkamp, Hofweg)

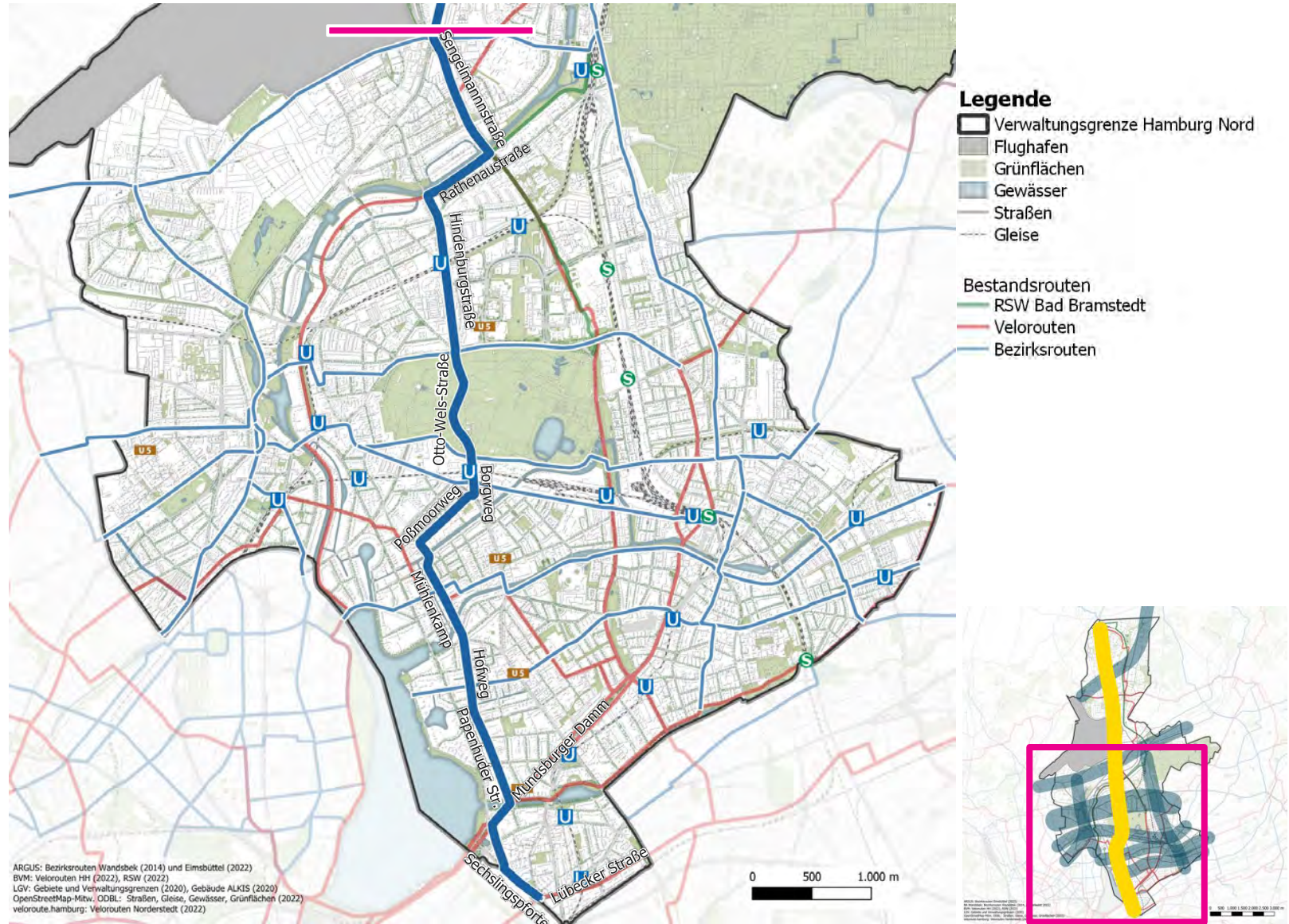
Variante A

- Teilabschnitte in ansprechender Radverkehrsqualität umsetzbar
- Relativ geradlinig

- Eine deutliche Steigerung der Radverkehrsqualität wäre durch einen Umbau der Sierichstraße (Variante A) zu erreichen, welche für den Radverkehr eine wichtige Verkehrsbeziehung entlang der Alster darstellt.
- Da eine Änderung der Verhältnisse in der Sierichstraße, auch nach aktueller Rückmeldung der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM), auf absehbare Zeit unrealistisch erscheint, wird eine Variante über den Mühlenkamp und Hofweg (Variante B) für sinnvoll erachtet.
- Über den Mundsburger Damm wird von Variante B auf A gewechselt. Die Weiterführung über Papenhuder Straße, oder ein früherer Wechsel auf Schwanenwik für eine Umfahrung des Mundsburger Damms wurde geprüft und aufgrund nicht intuitiver Streckenführung, zusätzlichen Querungsbedarfen und geringerer Direktheit als nicht empfehlenswert befunden.
(Mühlenkamp, Hofweg)

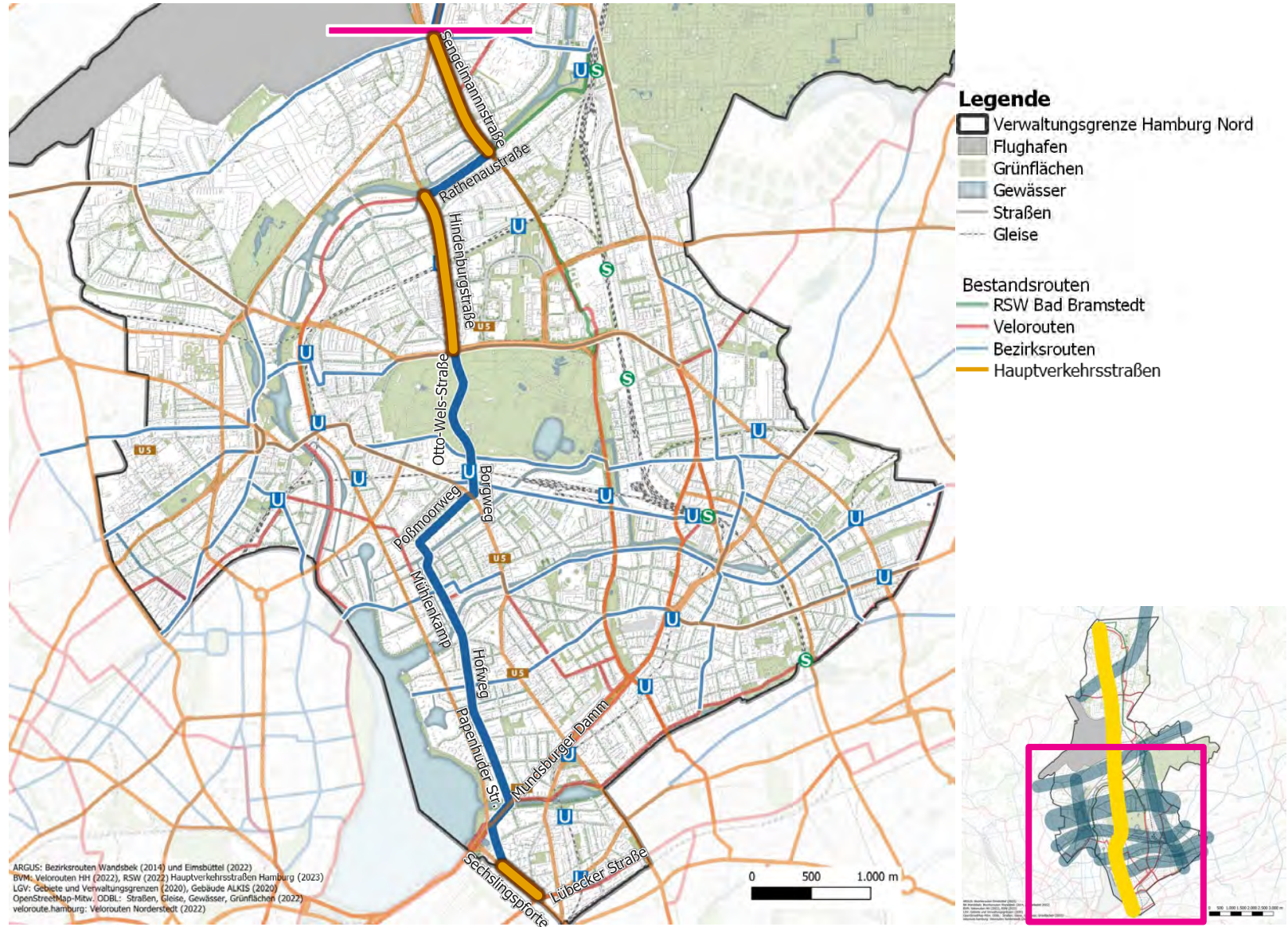
Routensuche

Korridor I – Nord-Süd-Route: Vorzugsvariante (Süd)



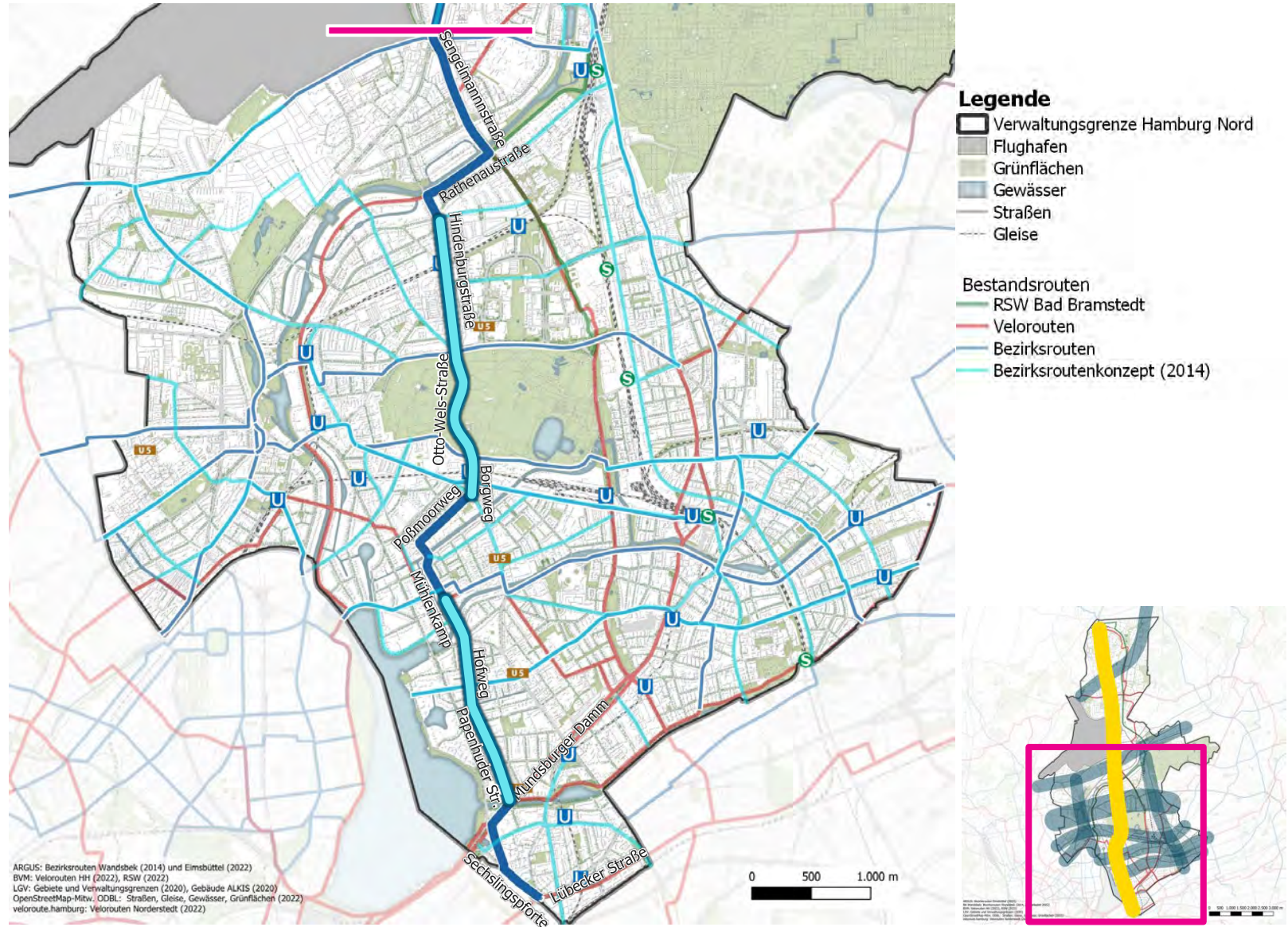
Routensuche

Korridor I – Nord-Süd-Route: Vorzugsvariante (Süd)



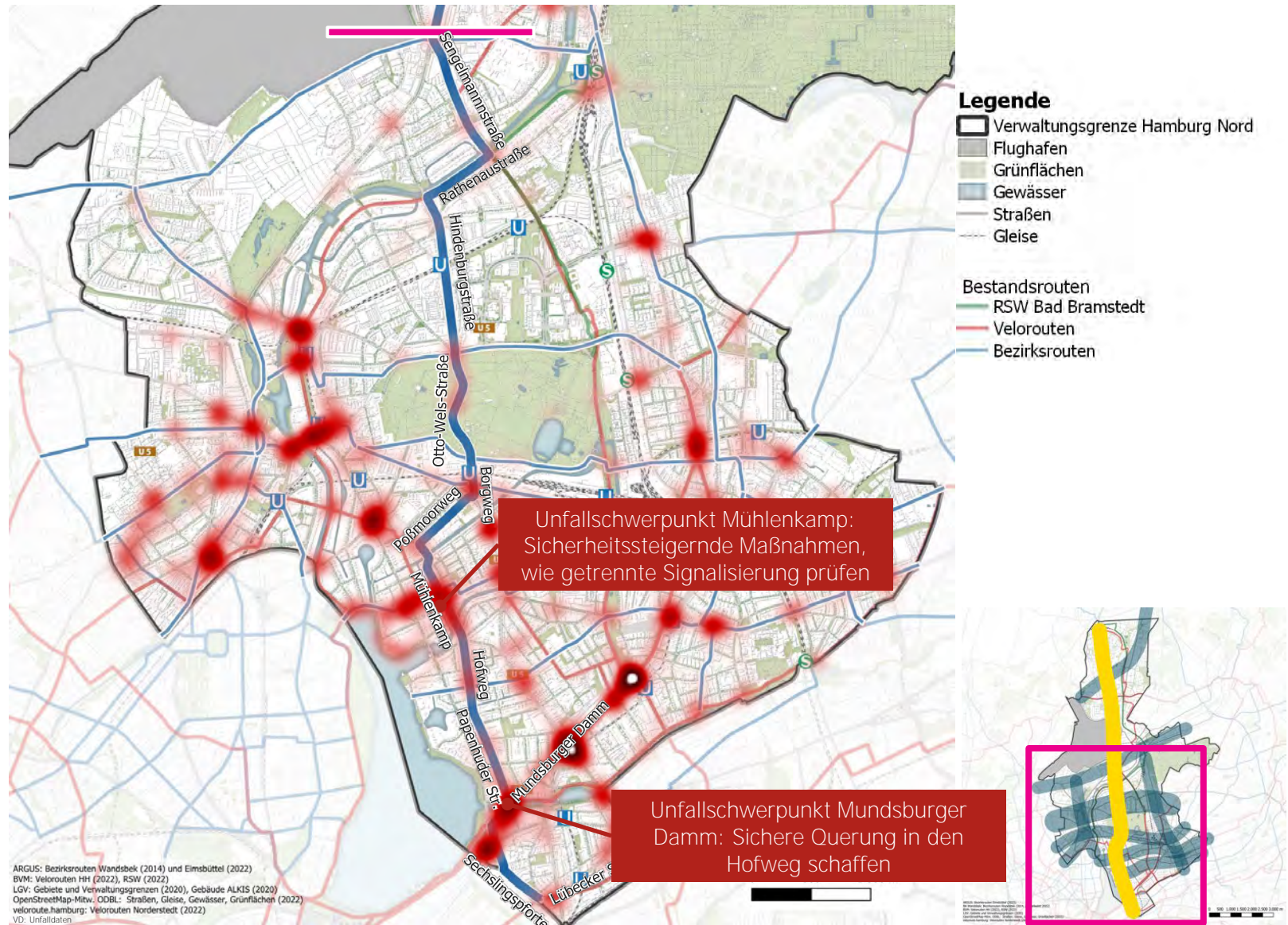
Routensuche

Korridor I – Nord-Süd-Route: Vorzugsvariante (Süd)



Routensuche

Korridor I – Nord-Süd-Route: Unfallaufkommen (2019-2021)



Routensuche

Korridor I – Nord-Süd-Route: Vorzugsvariante (Süd) – Führungsform

Gepannter Umbau Rathenaustr. Und Sengelmannstr. (VR 4)

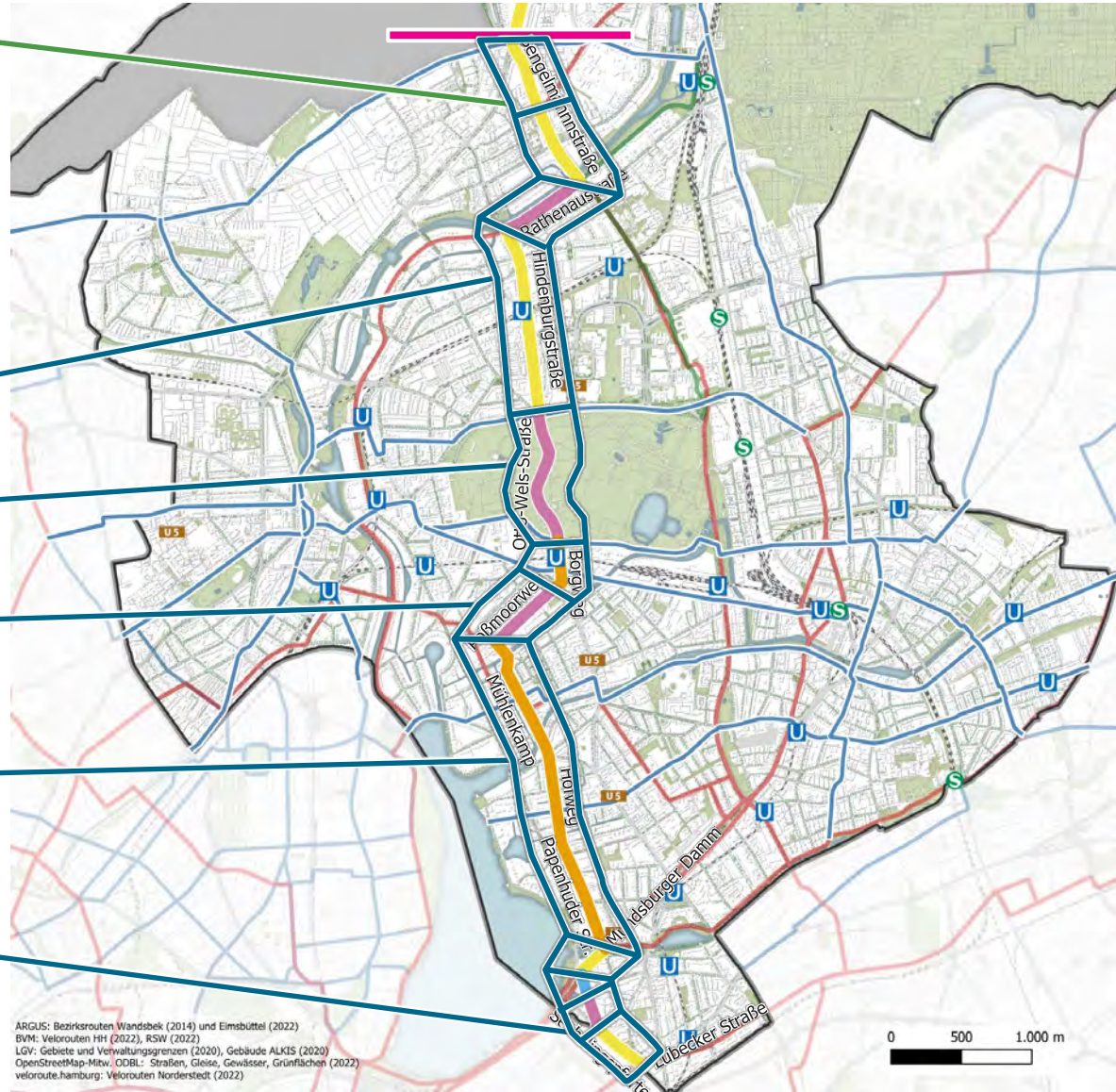
Teil-/Komplettumbau der Hindenburgstraße (laufende Planungen bereits durch den LSBG)

Komplettumbau der Otto-Wels-Str. im Rahmen der Stadtpark-Entwicklung

Fahrradstraße in entsprechendem Standard

Kleinteiliger Umbau und Sanierung der Schutzstreifen, Umorganisation des Schrägparkens, Nutzung der Nebenfahrbahnen, wo möglich Einrichtung von Radfahrstreifen

Fahrradstraße in entsprechendem Standard, ggf. Maßnahmen zur Erhöhung der Erkennbarkeit des Verlaufs



Potentielle Führungsform:

-  Fahrradstraße
-  Eigenständig
-  Mischverkehr
Verkehrsberuhigt,
Tempo 30
-  Fahrbahn
Radfahrstreifen,
Schutzstreifen
-  Fahrbahnbegleitend
Radwege:
Hochbord, Zweirichtung,
Kopenhagen, Protected

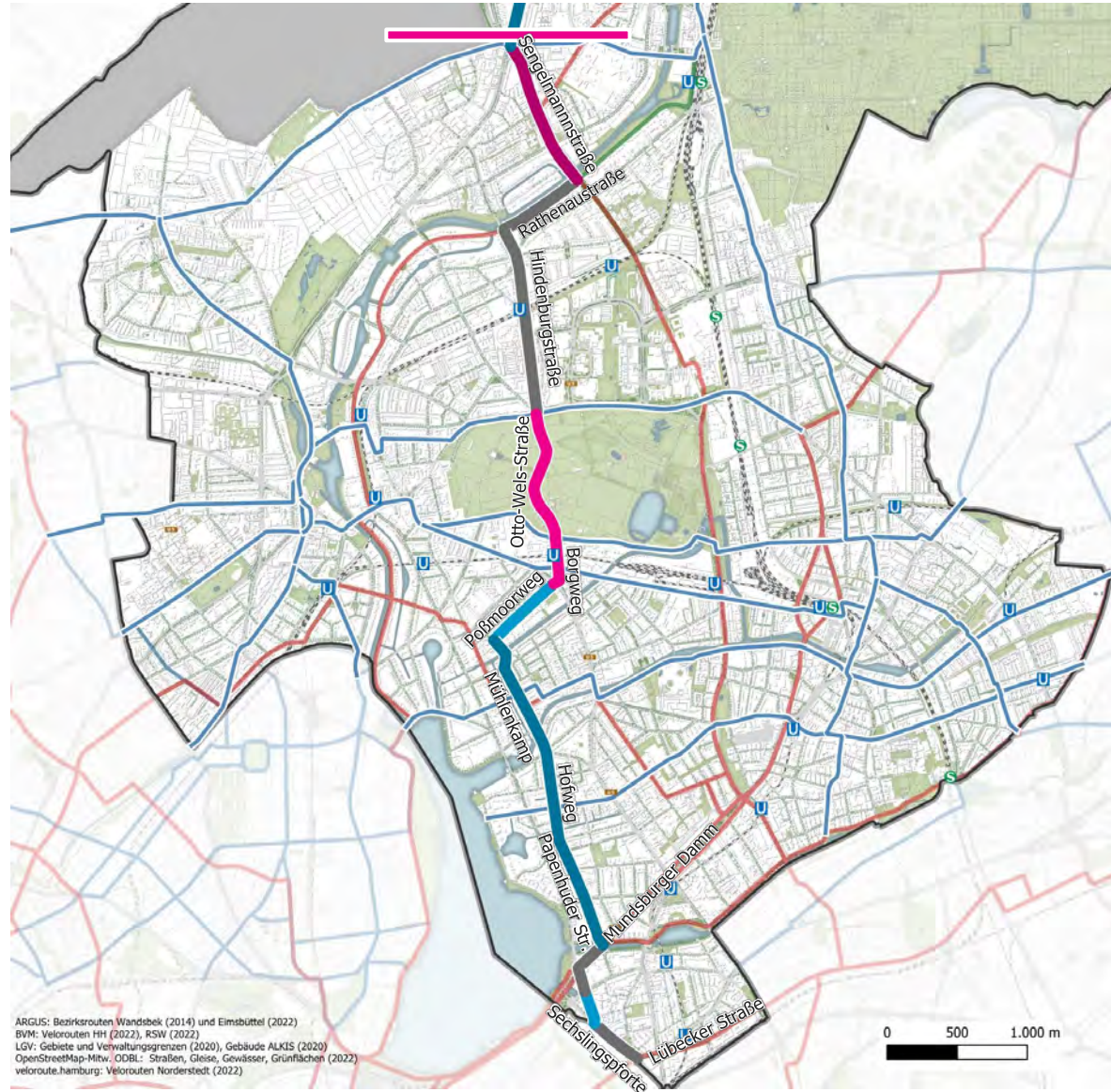


ARGUS: Bezirksrouten Wandsbek (2014) und Eimsbüttel (2022)
BVM: Velorouten HH (2022), RSW (2022)
LGV: Gebiete und Verwaltungsgrenzen (2020), Gebäude ALKIS (2020)
OpenStreetMap-Mitw., ODBL: Straßen, Gleise, Gewässer, Grünflächen (2022)
veloroute.hamburg: Velorouten Norderstedt (2022)

Routensuche

Korridor I – Nord-Süd-Route: Vorzugsvariante (Süd) – Ausbaubedarf

Umbaubedarf	Straßentyp
Vollumbau	Übergeordnete Straße
Vollumbau	Untergeordnete Straße
Vollumbau	Eigenständig
Teilumbau	Übergeordnete Straße
Teilumbau	Untergeordnete Straße
Ummarkierung/ Umorganisation/ geringer Sanierungsbedarf	
Kein Umbaubedarf/ Teil einer VR oder RSW/ Bereits laufende Planungen	
Summe:	



ARGUS: Bezirksrouten Wandsbek (2014) und Eimsbüttel (2022)
 BVM: Velorouten HH (2022), RSW (2022)
 LGV: Gebiete und Verwaltungsgrenzen (2020), Gebäude ALKIS (2020)
 OpenStreetMap-Mitw., ODBL: Straßen, Gleise, Gewässer, Grünflächen (2022)
 veloroute.hamburg: Velorouten Norderstedt (2022)



Routensuche

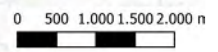
Korridor I – Nord-Süd-Route: Vorzugsvariante – Zusammenfassung

Potentielle Führungsform:

-  Fahrradstraße
-  Eigenständig
-  Mischverkehr
Verkehrsberuhigt,
Tempo 30
-  Fahrbahnnah
Radfahrstreifen,
Schutzstreifen
-  Fahrbahnbegleitend
Radwege:
Hochbord, Zweirichtung,
Kopenhagen, Protected



riksrouten Wandsbek (2014) und Eimsbüttel (2022)
 iten HH (2022), RSW (2022)
 : und Verwaltungsgrenzen (2020), Gebäude ALKIS (2020)
 ap-Mitw. ODBL: Straßen, Gleise, Gewässer, Grünflächen (2022)
 mburg: Velorouten Norderstedt (2022)



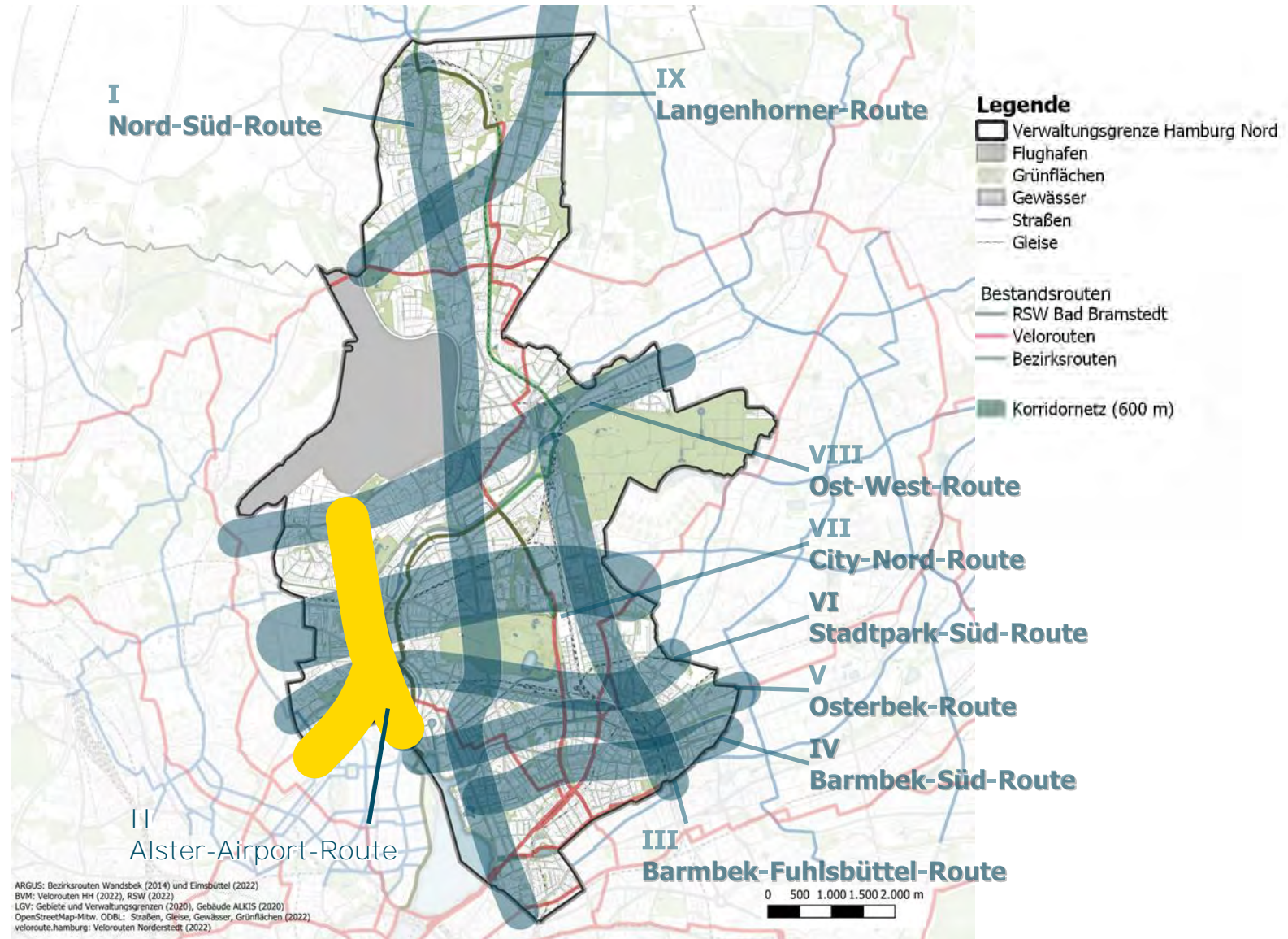
Umbaubedarf	Straßentyp	Länge
Vollumbau	Übergeordnete Straße	2824 m
Vollumbau	Untergeordnete Straße	5329 m
Vollumbau	Eigenständig	0 m
Teilumbau	Übergeordnete Straße	3847 m
Teilumbau	Untergeordnete Straße	826 m
Ummarkierung/ Umorganisation/ geringer Sanierungsbedarf		0 m
Kein Umbaubedarf/ Teil einer VR oder RSW/ Bereits laufende Planungen		3498 m
Summe:		16.222 m

- Insgesamt ist die präferierte Route relativ geradlinig und intuitiv erfassbar (Ausn. Langenhorn). Sie weist einen hohen Erschließungsgrad auf.
- Durch den Verlauf im untergeordneten Straßennetz oder auf Straßen mit Verbindungsfunktion und auskömmlichen Flächenpotenzialen erscheint insgesamt eine gute Radverkehrsqualität – auch unter Gesichtspunkten des Sicherheitsgefühls - erreichbar (Abstriche im Südabschnitt). Dafür spricht auch die vergleichsweise geringe Anzahl großer Knotenpunkte.

Bewertungskriterien	Wertung
Schnelle Befahrbarkeit	
Unterbrechungsfreiheit	
Verkehrssicherheit	
(inter-)subjektive Sicherheit	
Kindergerechtigkeit	
Soziale Sicherheit	
Direktheit	
Intuitive Begreifbarkeit des Verlaufs	
Attraktivität des Umfelds	
Erschließungsfunktion	
Nutzen für das Gesamtnetz	
Verträglichkeit für Natur und Naherholung	
Realisierbarkeit	
Kosten	
Steigerung der Radverkehrsqualität gegenüber der Bestandsituation	
Immissionsaussetzung	

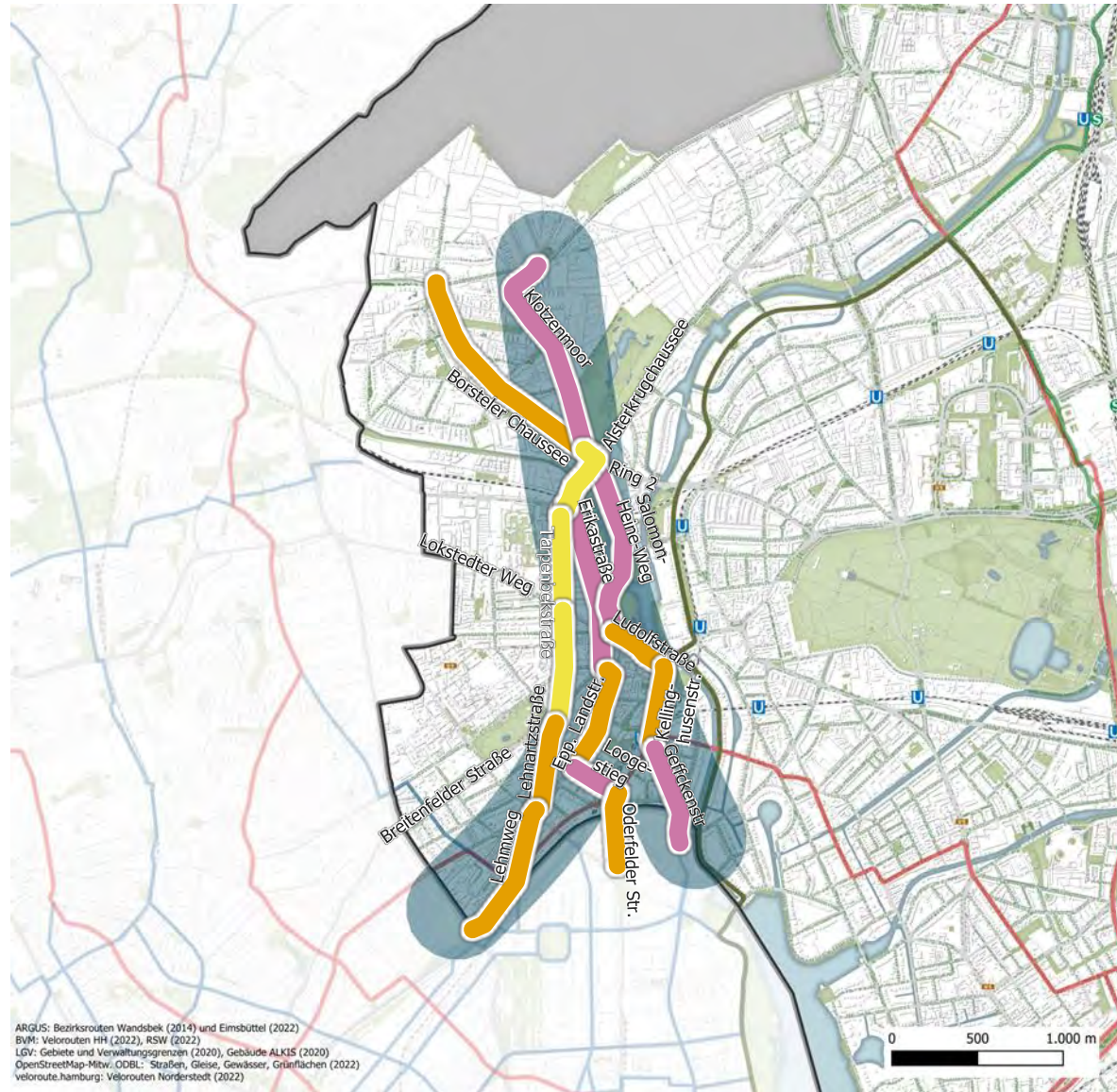
Routensuche

Korridor II – Alster-Airport-Route



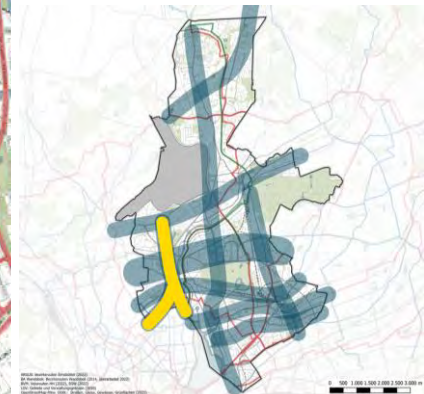
Routensuche

Korridor II – Alster-Airport-Route: Ausbaupotentiale der Varianten



Potentielle Führungsform:

- Fahrradstraße
- Eigenständig
- Mischverkehr
Verkehrsberuhigt,
Tempo 30
- Fahrbahn
Radfahrstreifen,
Schutzstreifen
- Fahrbahnbegleitend
Radwege:
Hochbord, Zweirichtung,
Kopenhagen, Protected



ARGUS: Bezirksrouten Wandsbek (2014) und Eimsbüttel (2022)
 BVM: Velorouten HH (2022), RSW (2022)
 LGV: Gebiete und Verwaltungsgrenzen (2020), Gebäude ALKIS (2020)
 OpenStreetMap-Mitw., ODBL: Straßen, Giese, Gewässer, Grünflächen (2022)
 veloroute.hamburg: Velorouten Norderstedt (2022)

Variante A

- Qualitätssteigerung
- Geradlinige Führung
- Im Südabschnitt hohe Qualität erreichbar
- Immissionen (HVS)
- Große Knotenpunkte (Risikopotenzial)
- Eingeschränkte subjektive Sicherheit

Variante B

- Direkteste Verbindung nach Süden
- Überwiegend im Nebennetz
- Geringer Umbaubedarf
- Hoher Erschließungsgrad (Eppendorfer Landstraße !)
- Eingeschränkte Verknüpfungsmöglichkeiten Tarpenbekstraße – Erikastraße
- Schwierige Verknüpfung Erikastraße – Eppendorfer Landstraße
- Südliche Ausrichtung auf Klosterstern ungünstig
- Zielkonflikt Parken im Klotzenmoor

Variante C

- Direktete Verbindung nach Südosten (Richtung Alster / Winterhude)
- Überwiegend im Nebennetz
- Geringer Umbaubedarf
- Relativ gute Verknüpfungsmöglichkeiten der einzelnen Abschnitte, insbesondere Nordhälfte
- Eingeschränkte Erschließungswirkung
- Abschnitte im HVS-Netz (Immissionen u.a.)
- Zielkonflikt Parken im Klotzenmoor

Variante A

- Qualitätssteigerung

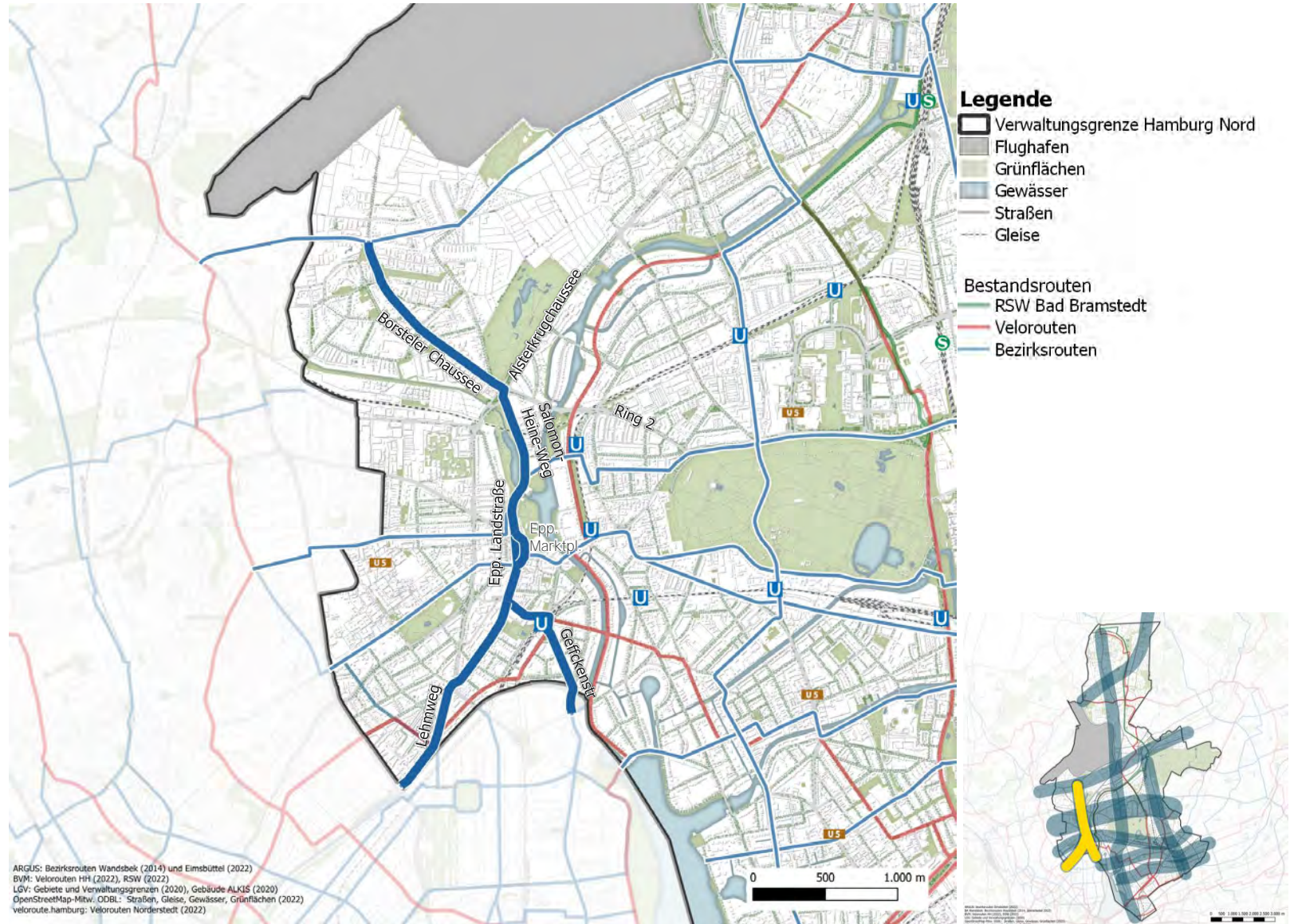
- Eine Kombination der besten Abschnitte aller Varianten, mit geeigneten Übergängen (sinnfällig, intuitiv erfassbar, mit Anknüpfungsmöglichkeiten anderer Routen u.a.) erscheint machbar und sinnvoll
- Zudem wird eine Gabelung im Süden empfohlen, die sowohl Eimsbüttels Kerngebiet als auch die Alster anknüpft
- Auf Höhe des Eppendorfer Marktplatzes ist eine Zweiteilung der Route in beide Fahrtrichtungen nötig
- Die Borsteler Chaussee bietet eine sinnvolle Weiterführung nach Eimsbüttel (nord-westlich des Flughafens)
- Eine weitere Abzweigung in Richtung UKE (Frickestraße) wird als empfehlenswert erachtet, weist jedoch keinen Routencharakter mit der BR11 auf und wird daher gesondert, als wichtiger Lückenschluss, weiterbetrachtet
- Schwierige Verknüpfung Erikastraße – Eppendorfer Landstraße
- Südliche Ausrichtung auf Klosterstern ungünstig
- Zielkonflikt Parken im Klotzenmoor

Variante C

- Direktete Verbindung nach Südosten

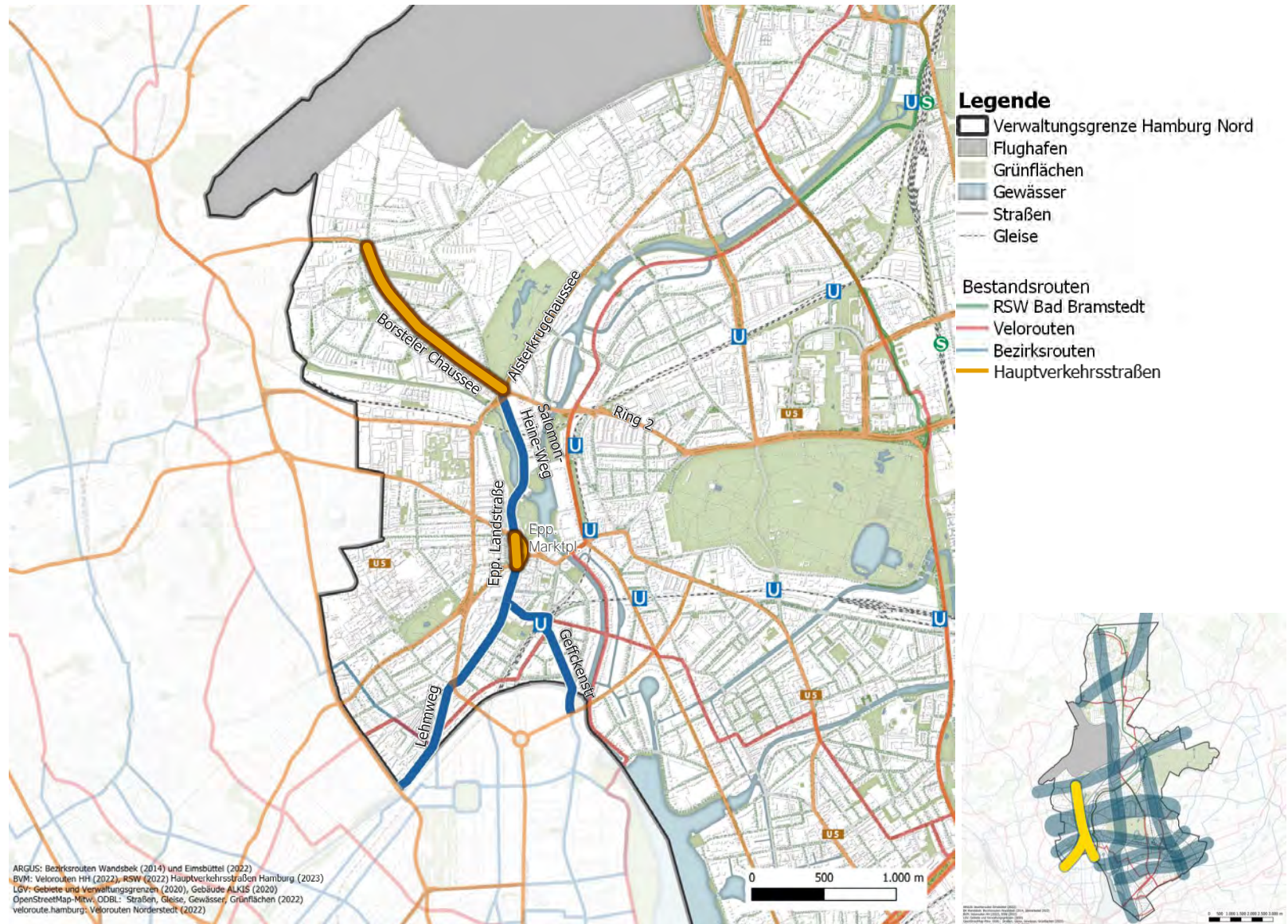
Routensuche

Korridor II – Alster-Airport-Route: Vorzugsvariante



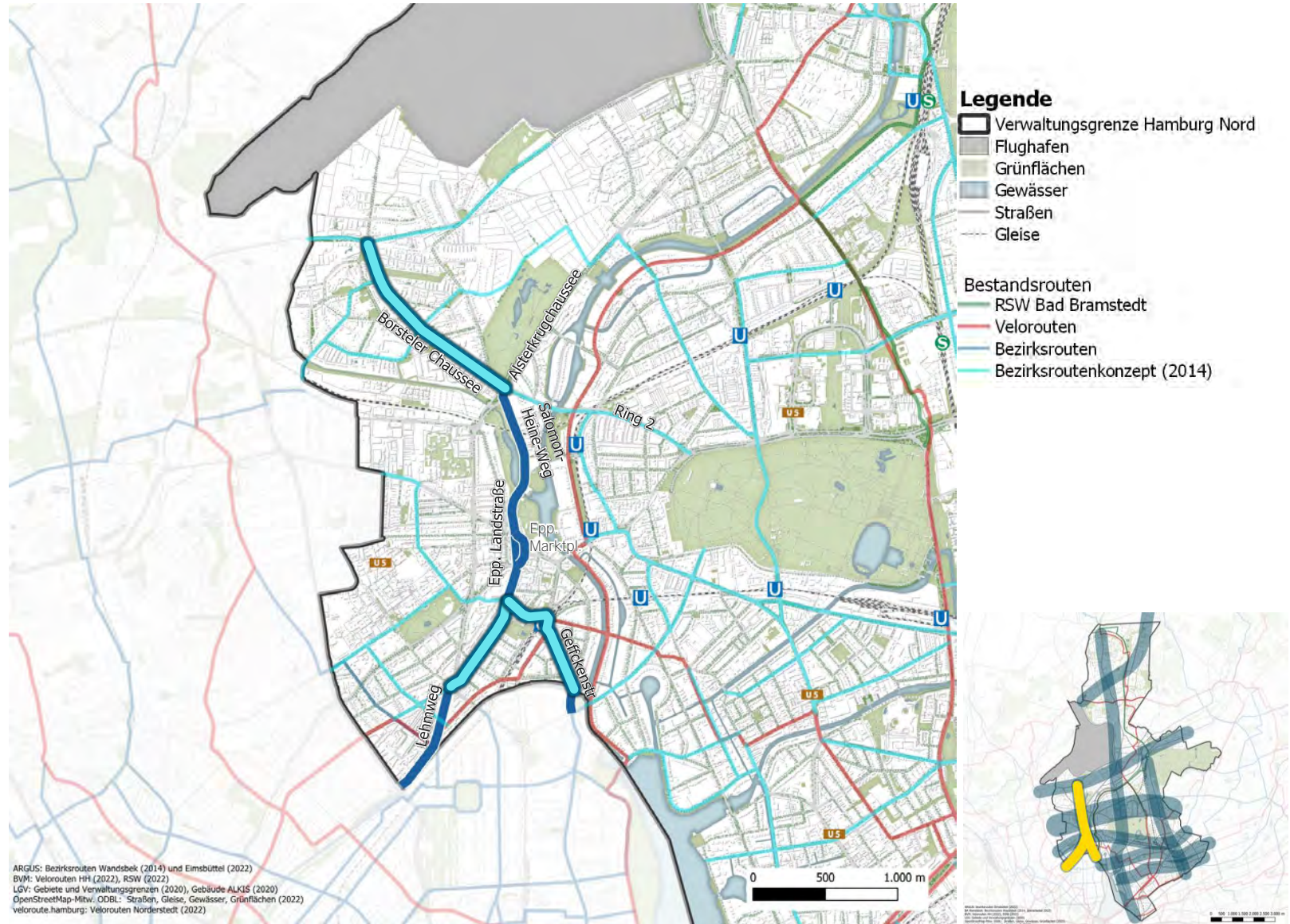
Routensuche

Korridor II – Alster-Airport-Route: Vorzugsvariante



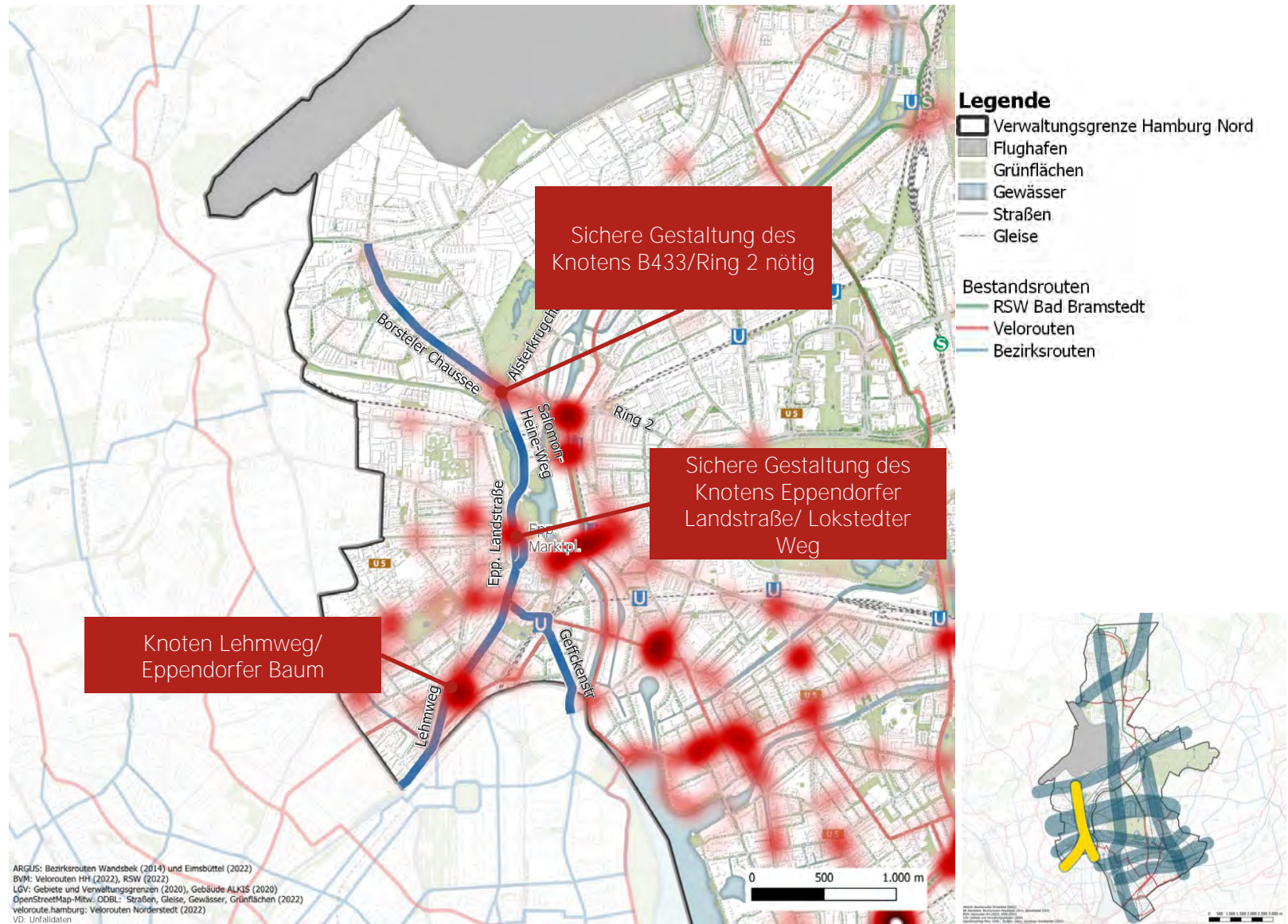
Routensuche

Korridor II – Alster-Airport-Route: Vorzugsvariante



Routensuche

Korridor II – Alster-Airport-Route: Unfallaufkommen (2019-2021)



Routensuche

Korridor II – Alster-Airport-Route: Vorzugsvariante – Führungsform

Bauliche Umgestaltung der Borsteler Chaussee;
Geschützte Radverkehrsanlagen und
Umorganisation des Parkens

Fokuspunkt Querung Ring 2
Knotenpunktumbau: Querung erleichtern

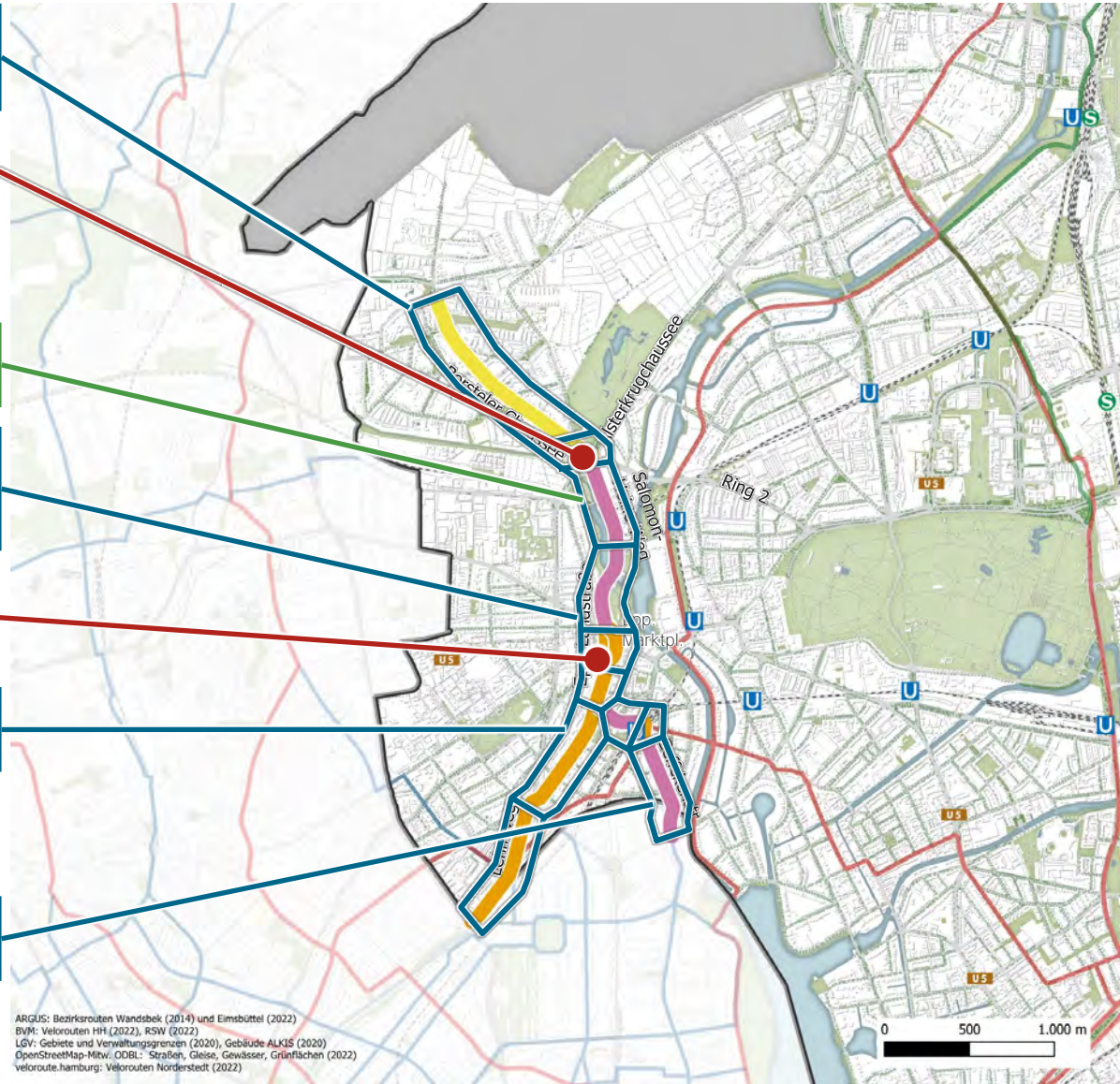
Salomon-Heine-Weg bezirkliche Maßnahme zur
Deckschichtsanierung (Ifd.)

Erneuerung Fahrbahnoberfläche; Reduzierung
und Umorganisation des Parkens; Fahrradstraße
in entsprechendem Standard (vgl. S. 11)

Fokuspunkt Eppendorfer Marktplatz
Aufteilung der Route nach Fahrtrichtung

Umbau Eppendorfer Landstraße und Lehmweg
mit fahrbahnnahe Führung denkbar

Fahrradstraße in entsprechendem Standard,
oder Tempo 30



Potentielle Führungsform:

Fahrradstraße

Eigenständig

Mischverkehr
Verkehrsberuhigt,
Tempo 30

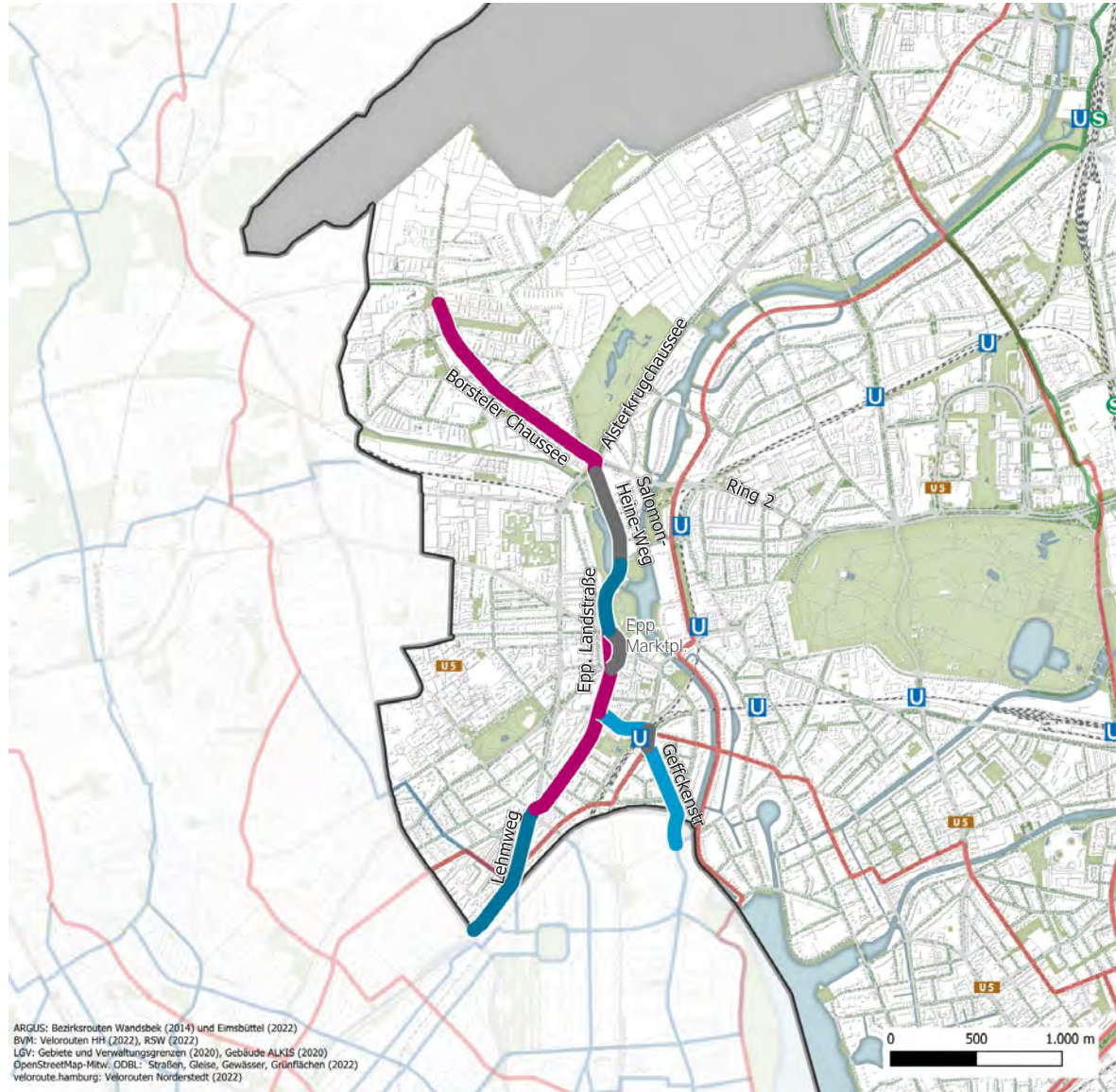
Fahrbahnnahe
Radfahrstreifen,
Schutzstreifen

Fahrbahnbegleitend
Radwege:
Hochbord, Zweirichtung,
Kopenhagen, Protected

Routensuche

Korridor II – Alster-Airport-Route: Vorzugsvariante – Ausbaubedarf

Umbaubedarf	Straßentyp	Länge
Vollumbau	Übergeordnete Straße	2582 m
Vollumbau	Untergeordnete Straße	0 m
Vollumbau	Eigenständig	0 m
Teilumbau	Übergeordnete Straße	1218 m
Teilumbau	Untergeordnete Straße	938 m
Ummarkierung/ Umorganisation/ geringer Sanierungsbedarf		0 m
Kein Umbaubedarf/ Teil einer VR oder RSW/ Bereits laufende Planungen		924 m
Summe:		5662 m

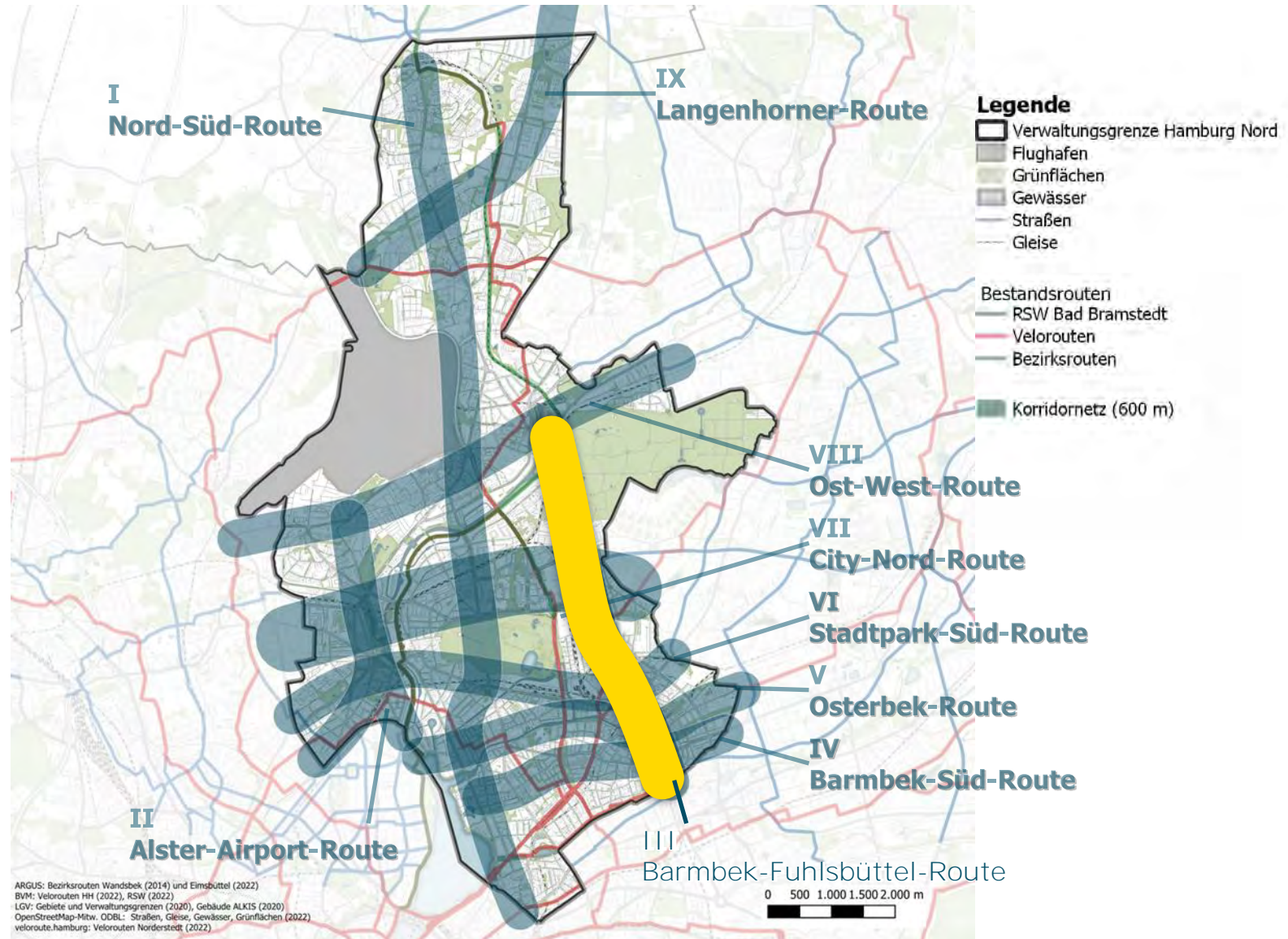


- Die Vorzugsvariante kombiniert die Vorteile der drei Varianten optimal, indem sie angenehm befahrbare Streckenabschnitte an geeigneten Stellen miteinander verbindet, sowohl dichte Wohngebiete als auch das Stadtteilzentrum Eppendorfer Landstraße erschließt und ein hohes Maß an objektiver und gefühlter Sicherheit verspricht.
- Die aufgeteilte Ausrichtung nach Südwesten (Eimsbüttel) und Südosten (Alster / Winterhude) sorgt für einen hohen Vernetzungsgrad nachfragestarker Stadtteile und guter Routen

Bewertungskriterien	Wertung
Schnelle Befahrbarkeit	
Unterbrechungsfreiheit	
Verkehrssicherheit	
(inter-)subjektive Sicherheit	
Kindergerechtigkeit	
Soziale Sicherheit	
Direktheit	
Intuitive Begreifbarkeit des Verlaufs	
Attraktivität des Umfelds	
Erschließungsfunktion	
Nutzen für das Gesamtnetz	
Verträglichkeit für Natur und Naherholung	
Realisierbarkeit	
Kosten	
Steigerung der Radverkehrsqualität gegenüber der Bestandsituation	
Immissionsaussetzung	

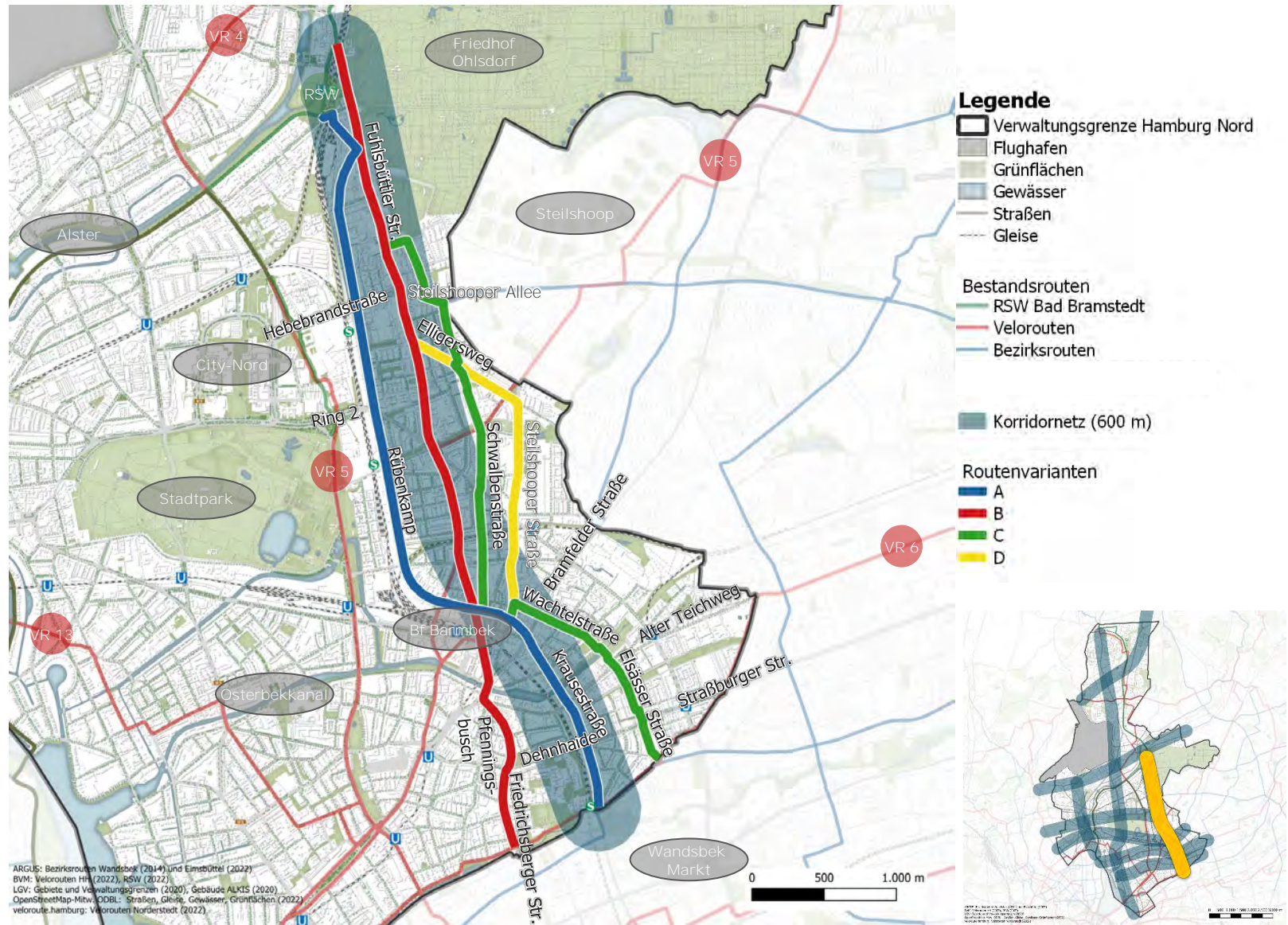
Routensuche

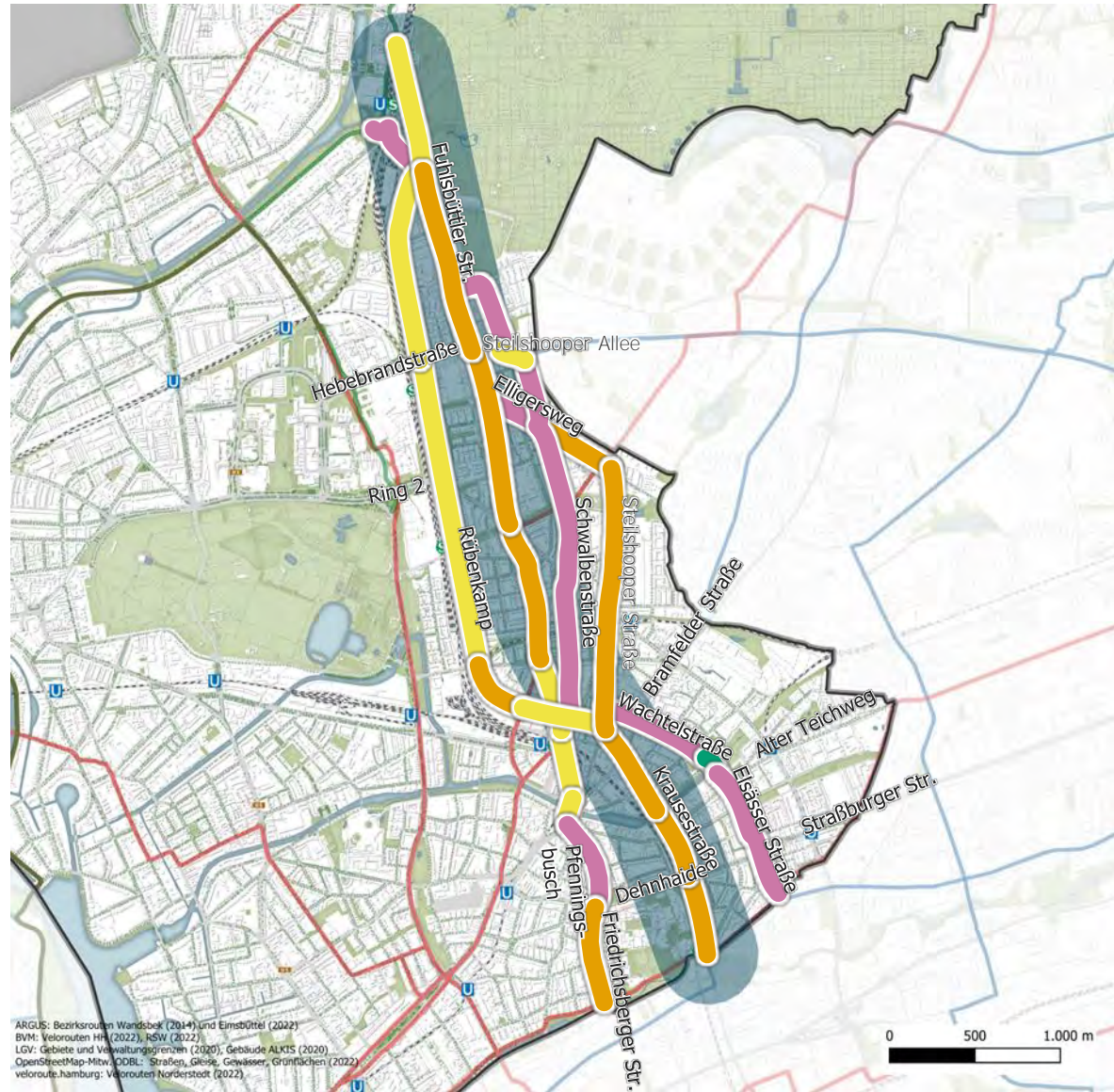
Korridor III – Barmbek-Fuhlsbüttel-Route



Routensuche

Korridor III – Barmbek-Fuhlsbüttel-Route: Variantenübersicht





Legende

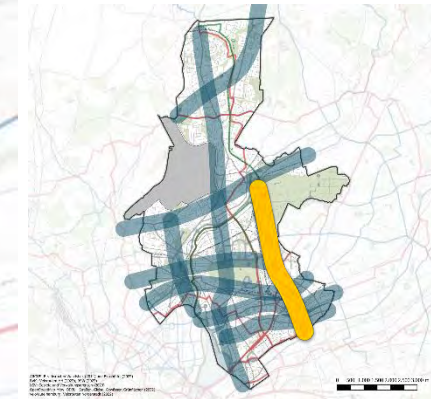
- Verwaltungsgrenze Hamburg Nord
- Flughafen
- Grünflächen
- Gewässer
- Straßen
- Gleise

- Bestandsrouten
- RSW Bad Bramstedt
 - Velorouten
 - Bezirksrouten

Korridornetz (600 m)

Potentielle Führungsform:

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



ARGUS: Bezirksrouten Wandsbek (2014) und Eimsbüttel (2021)
 BVM: Velorouten HH (2022), RSW (2022)
 LGV: Gebiete und Verwaltungsgrenzen (2020), Gebäude ALKIS (2020)
 OpenStreetMap-Mitw., ODBL: Straßen, Gleise, Gewässer, Grünflächen (2022)
 veloroute.hamburg: Velorouten Norderstoot (2022)

Variante A

- Deutliche Qualitätssteigerung (Attraktive und geradlinige Führung)
- Schaffung neuer Wegebeziehung nach Norden
- Hohe Erschließung (Wohnen, S1, Schulen, Wandsbek Markt)
- Verhältnismäßig hoher Umbau- und Kostenaufwand
- Deutliche Reduktion von Parkplätzen
- Hohes Verkehrsaufkommen, eingeschränkte subjektive Sicherheit
- Bahnschienen haben eine Barrierewirkung nach Westen

Variante C

- Ruhiges Nebennetz (Hohe Radverkehrsqualität herstellbar)
- Hohe Erschließungswirkung (Wohngebiete, weiterführende Schulen)
- Nicht intuitiv und für viele potentielle Wegebeziehungen umwegig

Variante B

- Direkteste Verbindung nach Süden
- Geringer Umbaubedarf (schnell und kostengünstig)
- Hohe (Nahversorgungs-) Erschließung
- Keine nennenswerte Verbesserung für Radverkehrsqualität und Netzwirkung
- Teils nur kleine Eingriffe möglich
- Heute bereits durchgängig befahrbar
- Subjektiv unsicher für den Radverkehr

Variante D

- Hohe (Wohn-) Erschließungswirkung
- Geringer Ausbauspielraum
- Geringe subjektive Sicherheit

Variante A

- Deutliche Qualitätssteigerung (Attraktive und geradlinige Führung)
- Schaffung neuer Wegebeziehung nach Norden

Variante C

- Ruhiges Nebennetz (Hohe Radverkehrsqualität herstellbar)
- Hohe Erschließungswirkung

→ Die Varianten B, C und D sowie deren mögliche Überschneidungspunkte ermöglichen eine Verknüpfung verschiedener Abschnitte, um eine bestmögliche Kombination an Vorteilen zu erlangen

→ Aufgrund des großen Bedarfsraumes im Süden erscheint eine Aufteilung der Route nach Süd-Ost (Richtung Wandsbek Markt) und Süd-West (Richtung VR 6 und Stadtkern) sinnvoll

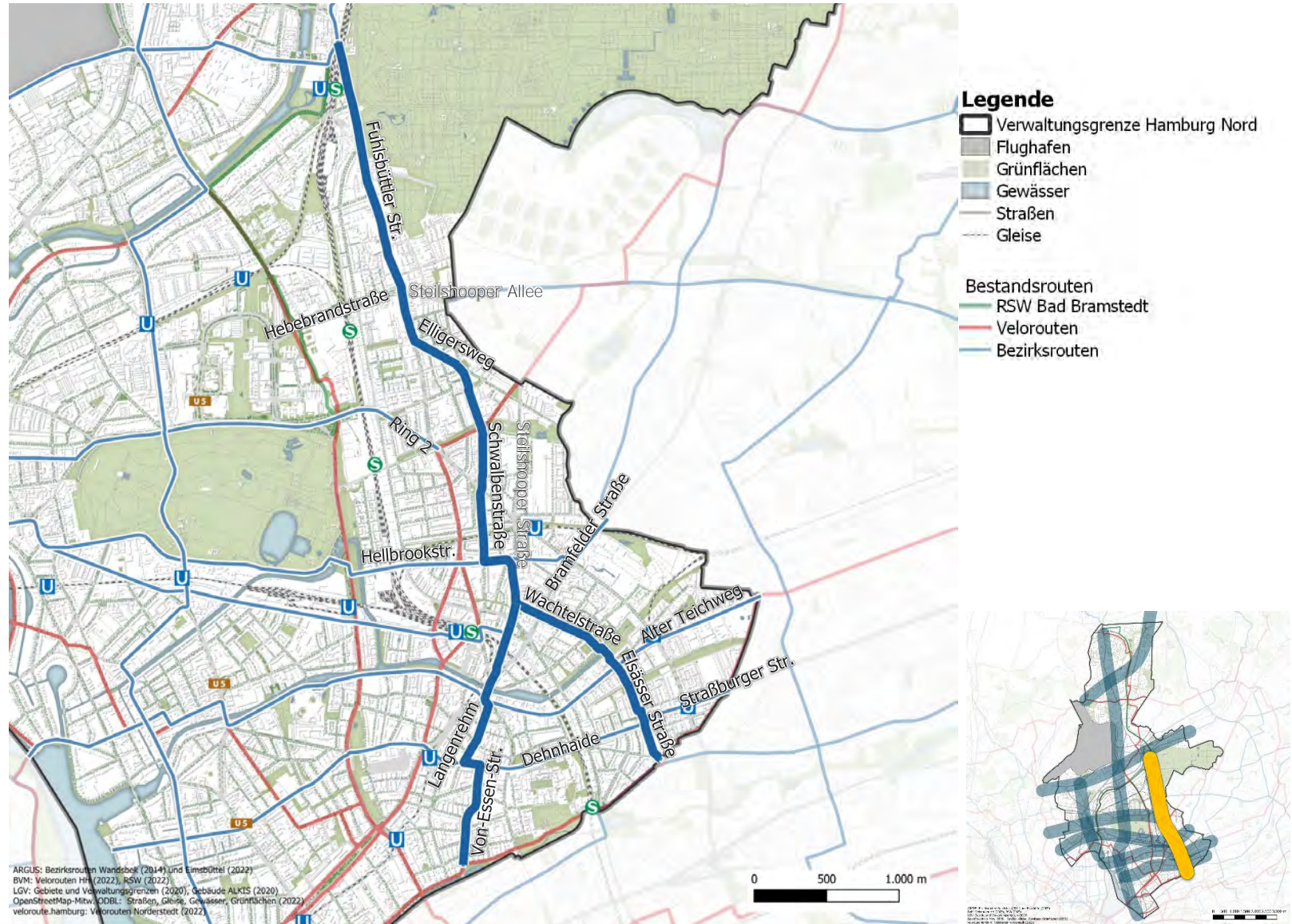
→ Eine Weiterführung der Route im Bezirk Wandsbek, in Richtung Wandsbek Markt wird empfohlen

→ Im Rahmen der Bürger:innenbeteiligung wurde eine weitere Variante im Süd-Westen (Von-Essen-Str.) angeführt, diskutiert und als wünschenswert eingeordnet

- Keine nennenswerte Verbesserung für Radverkehrsqualität und Netzwirkung
- Teils nur kleine Eingriffe möglich
- Heute bereits durchgängig befahrbar
- Subjektiv unsicher für den Radverkehr

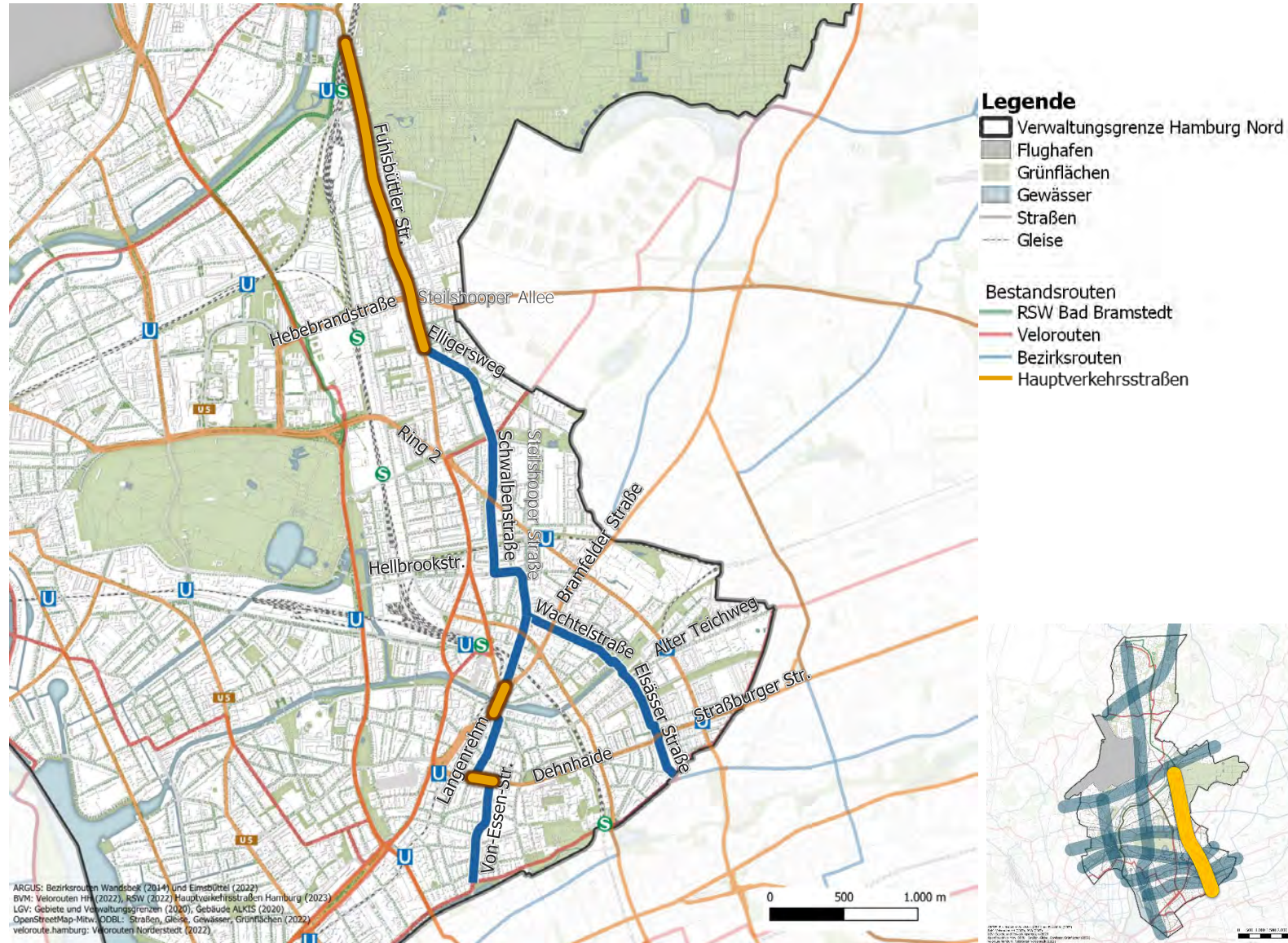
Routensuche

Korridor III – Barmbek-Fuhlsbüttel-Route: Vorzugsvariante



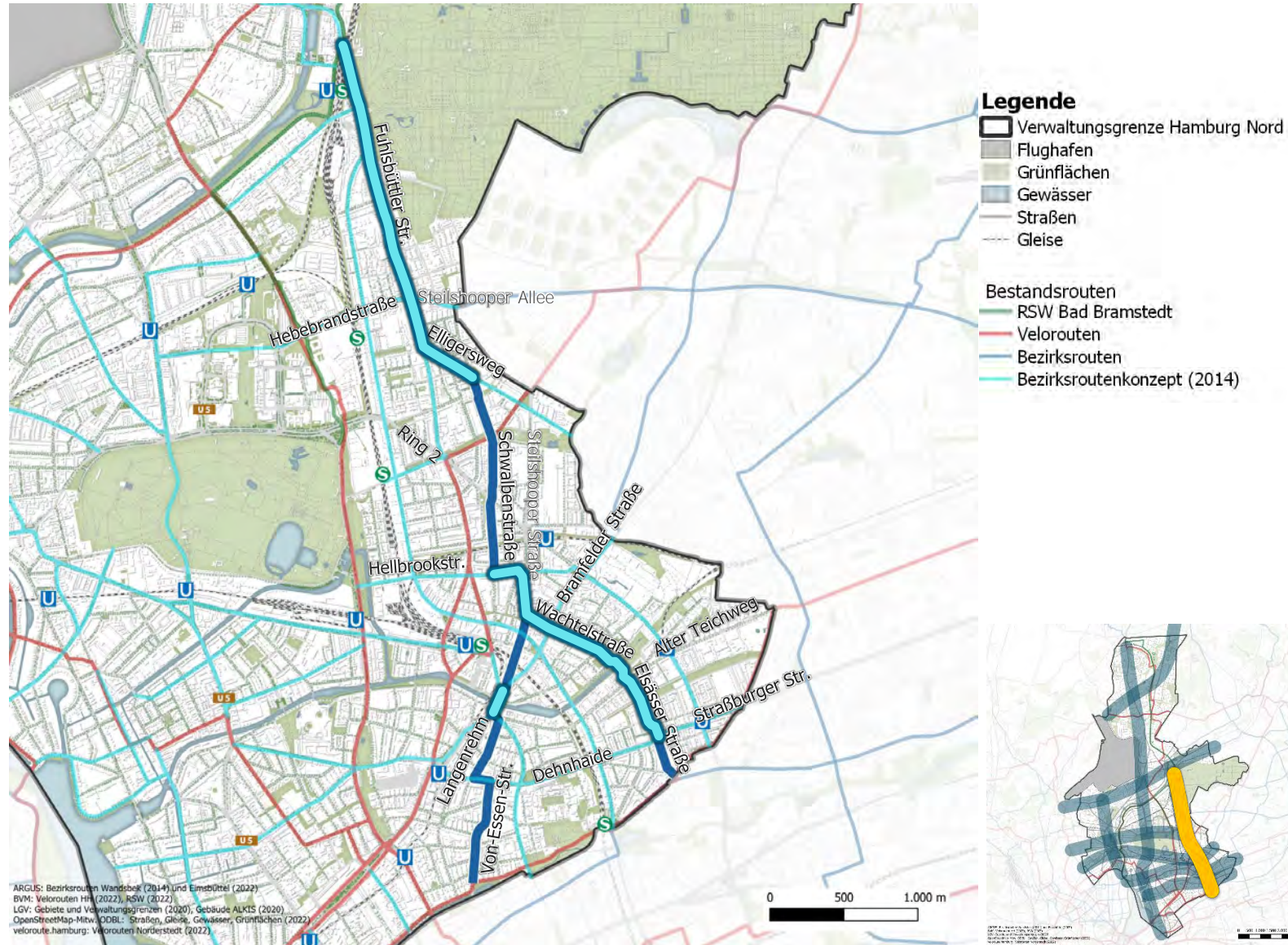
Routensuche

Korridor III – Barmbek-Fuhlsbüttel-Route: Vorzugsvariante



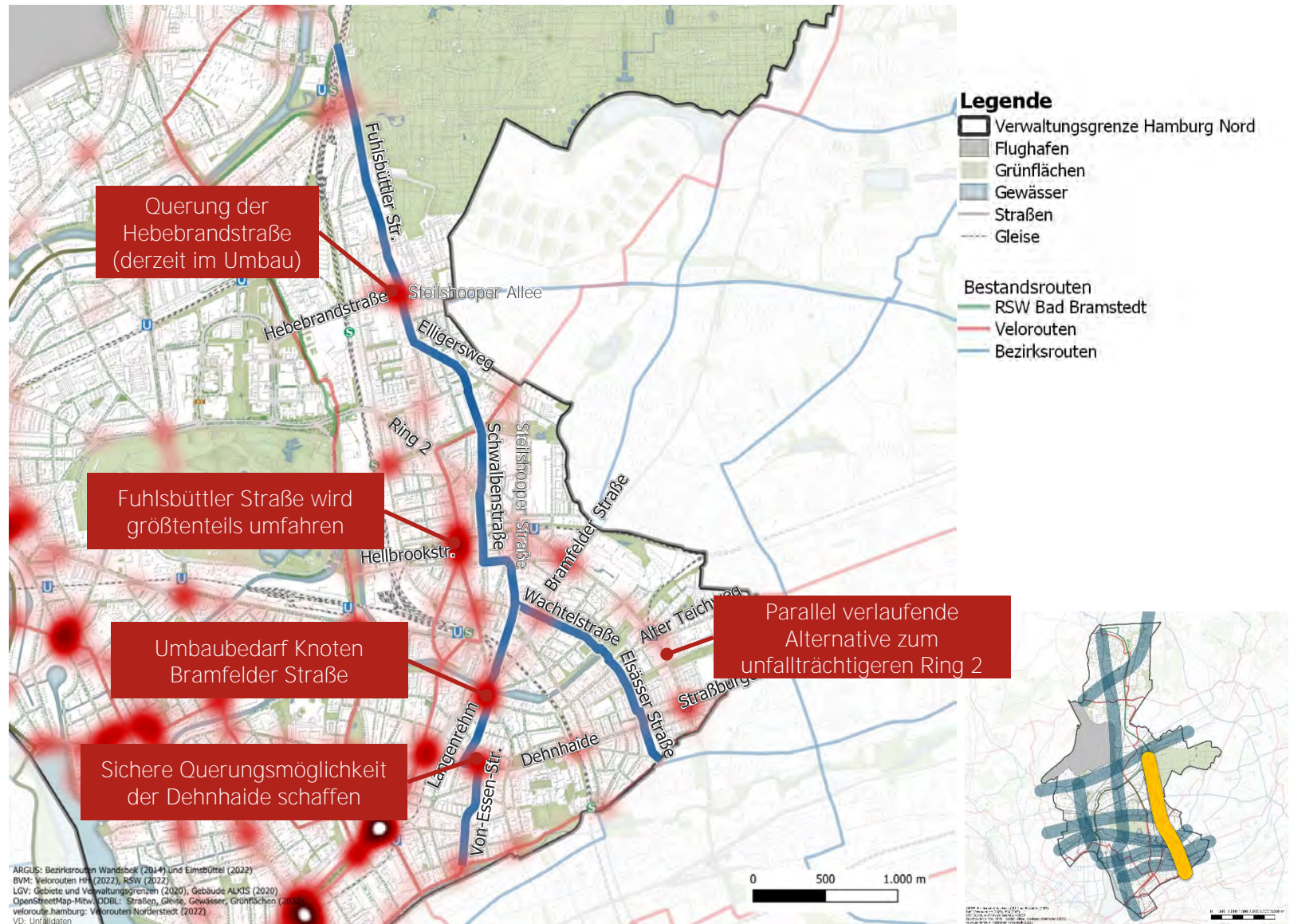
Routensuche

Korridor III – Barmbek-Fuhlsbüttel-Route: Vorzugsvariante



Routensuche

Korridor III – Barmbek-Fuhlsbüttel-Route: Unfallaufkommen (2019-2021)



Routensuche

Korridor III – Barmbek-Fuhlsbüttel-Route: Vorzugsvariante – Führungsform

Bestand (Radfahrstreifen und Radwege) vorerst ausreichend

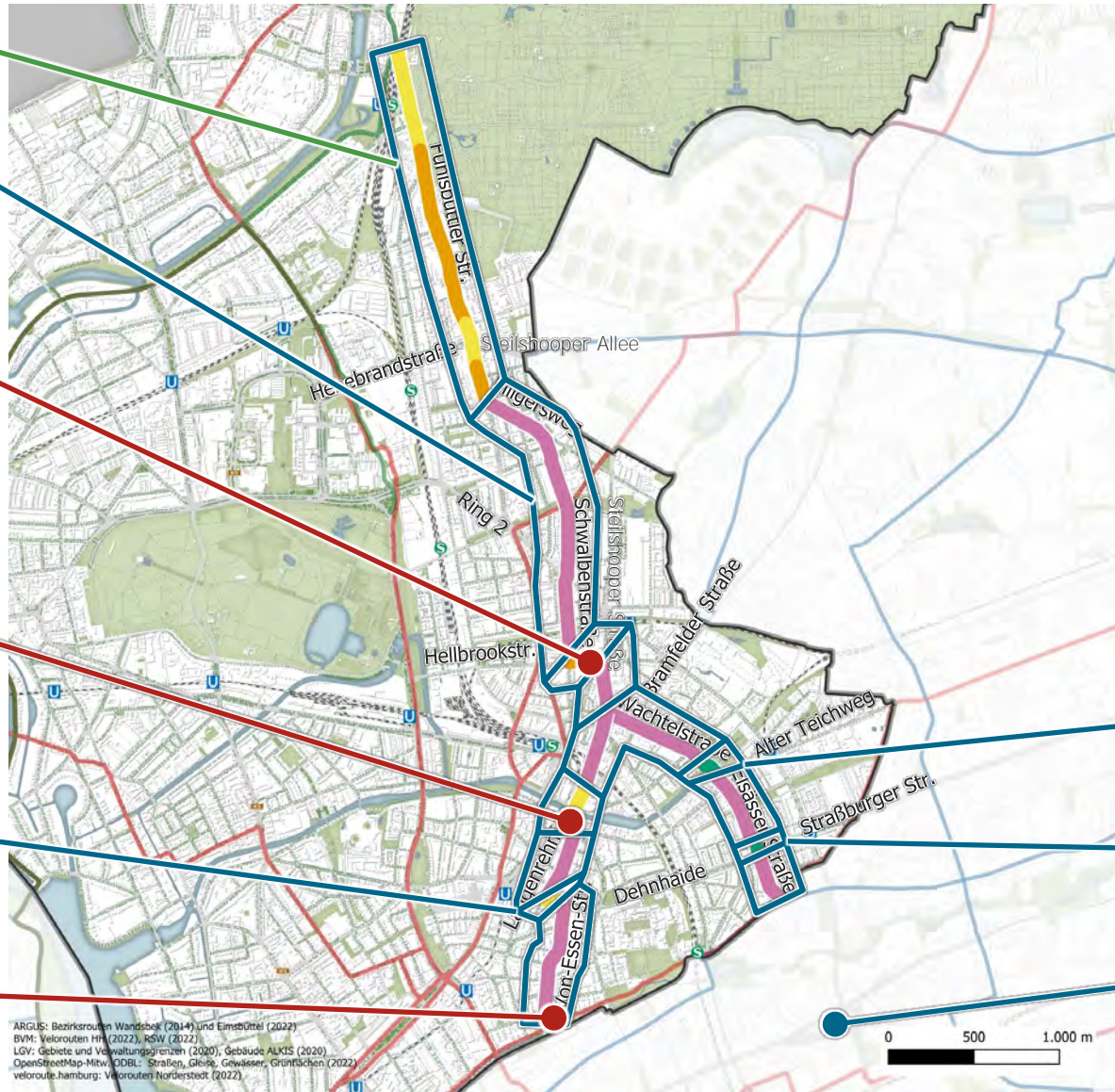
Fahrradstraße in entsprechendem Standard

Fokuspunkt Hellbrookstraße:
Nutzung der Parkstreifen für Einrichtung geschützter Radfahrstreifen, Machbarkeit einer Fahrradstraße prüfen; Einrichtung eines Minikreisverkehrs;
Reduzierung der MIV-Durchfahrtsverkehre in der Hellbrookstraße: Einrichtung von Kreisverkehren, Durchfahrtsbeschränkungen, Verkehrsreduzierende Maßnahmen (Modal Filter)

Fokuspunkt Querung der Bramfelder Straße:
Perspektivisch vollständiger Umbau des Platzes und Knotens Bramfelder Str., unter Einbindung der Osterbekroute, Sperrung der Kfz-Anbindung an Bramfelder Str. (Modalfilter), Schaffung einer direkten Querungsmöglichkeit für Radverkehr, Reduzierung des MIV-Durchgangsverkehrs (Flachland, Langenrehm, Pfenningbusch, Alter Teichweg)

Nördlicher Zweirichtungsweg und einfache Querung Dehnheide, oder beidseitige geschützte Radfahrstreifen

Fokuspunkt Uferstraße:
Entschärfung der Konfliktstelle Von-Essen-Str, Uferstr. Modalfilter zur Verhinderung der MIV-Durchgangsverkehre der Nord-Süd-Verbindung



Potentielle Führungsform:

Fahrradstraße

Eigenständig

Mischverkehr
Verkehrsberuhigt, Tempo 30

Fahrbahn
Radfahrstreifen, Schutzstreifen

Fahrbahnbegleitend
Radwege: Hochbord, Zweirichtung, Kopenhagen, Protected

Ausbau der Brücke über die Osterbek

Schaffung einer fahrradfreundlichen Querung der Straßburger Str. und Platz

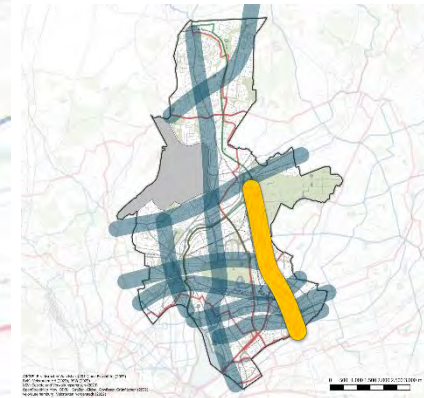
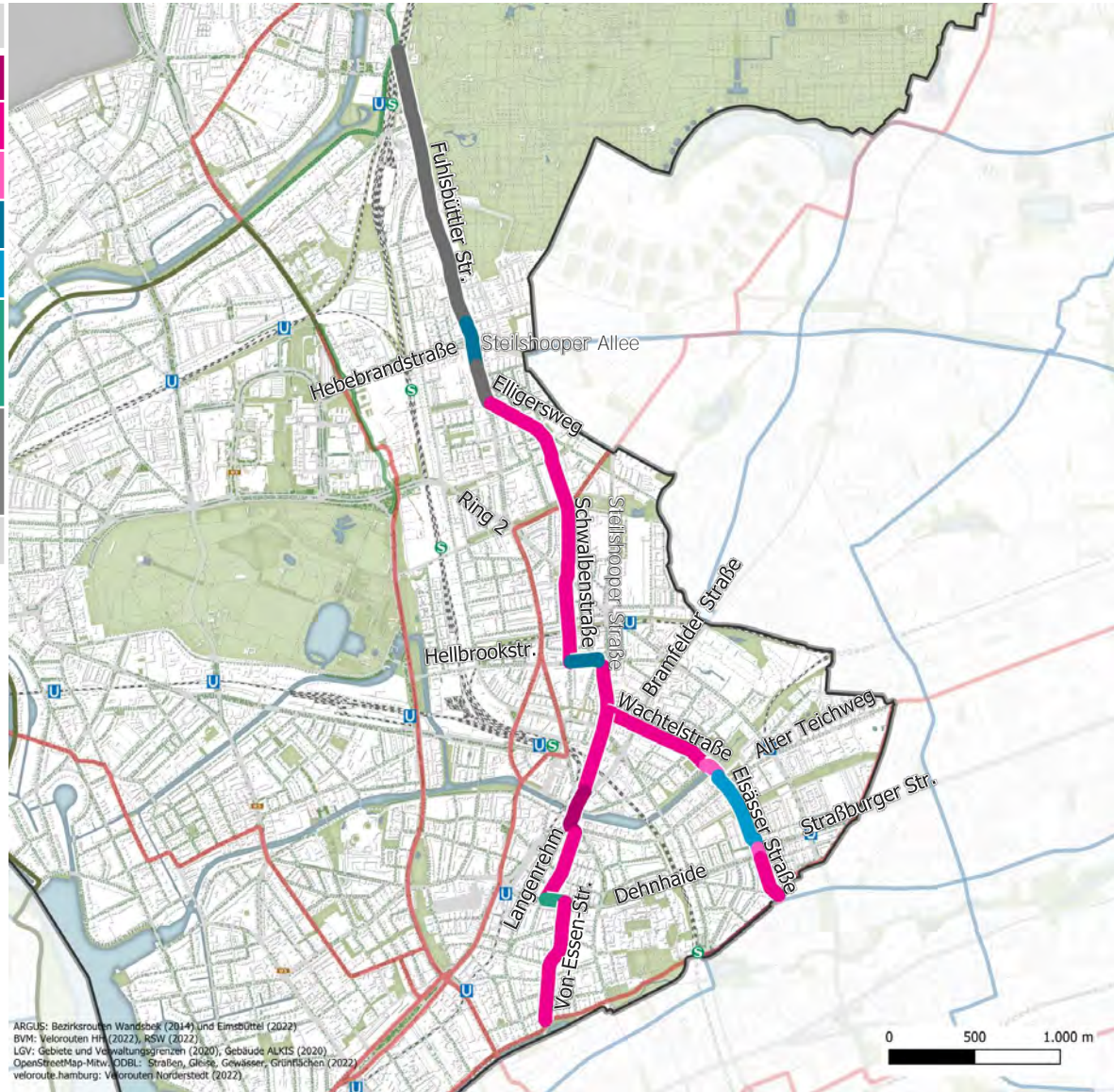
Weiterführung nach Wandsbek Markt im Bezirk Wandsbek im Nebenstraßennetz möglich

ARGUS: Bezirksrouten Wandsbek (2014) und Eimsbüttel (2022)
BVM: Velorouten HF (2022), RSW (2022)
LGV: Gebiete und Verwaltungsgrenzen (2020), Gebäude ALKIS (2020)
OpenStreetMap-Mitw., ODBL: Straßen, Gleise, Gewässer, Grünflächen (2022)
veloroute.hamburg: Velorouten Nordsee (2022)

Routensuche

Korridor III – Barmbek-Fuhlsbüttel-Route: Vorzugsvariante – Ausbaubedarf

Umbaubedarf	Straßentyp	Länge
Vollumbau	Übergeordnete Straße	279 m
Vollumbau	Untergeordnete Straße	4505 m
Vollumbau	Eigenständig	210 m
Teilumbau	Übergeordnete Straße	432 m
Teilumbau	Untergeordnete Straße	499 m
Ummarkierung/ Umorganisation/ geringer Sanierungsbedarf		115 m
Kein Umbaubedarf/ Teil einer VR oder RSW/ Bereits laufende Planungen		1887 m
Summe:		7927 m

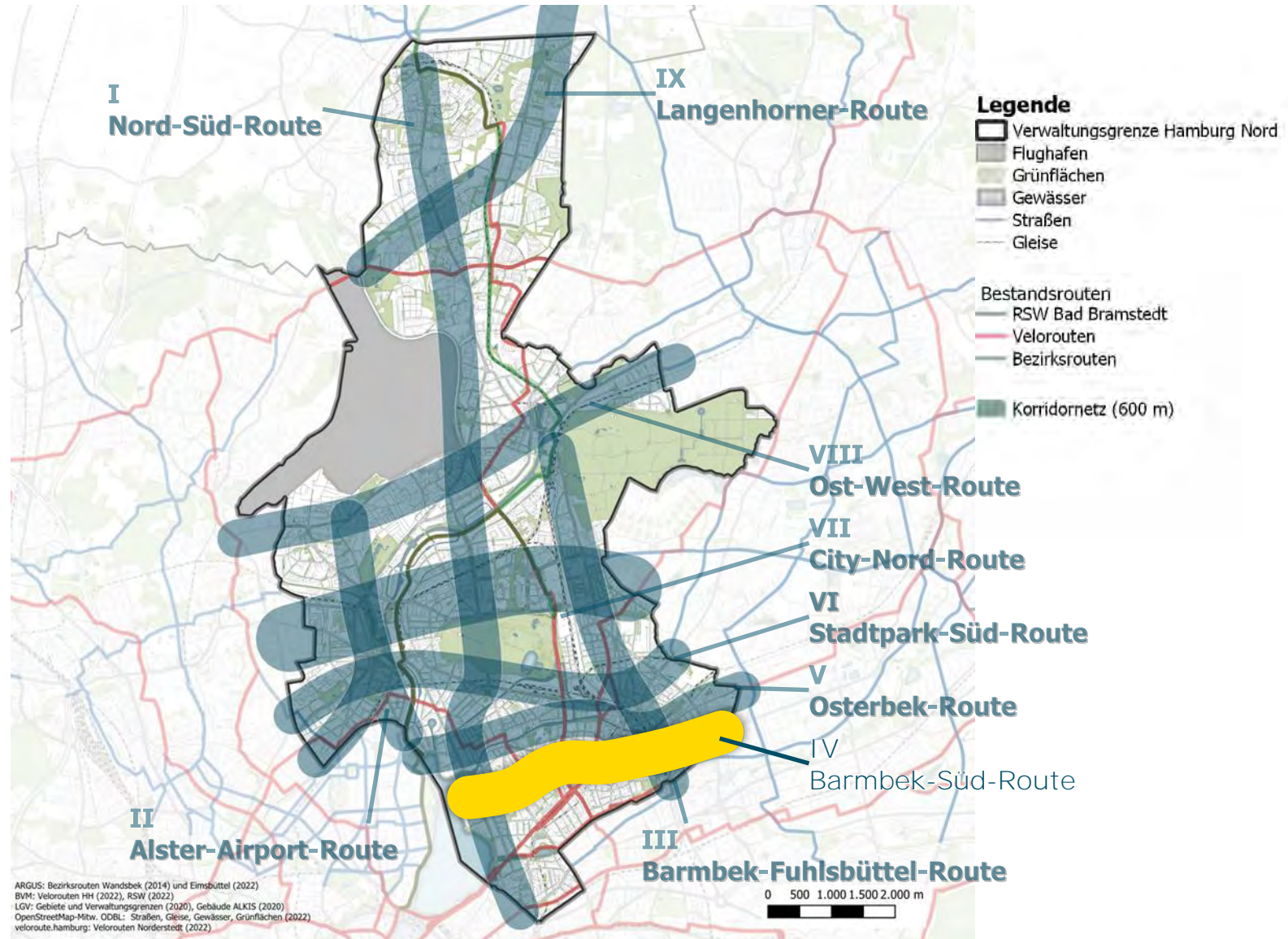


- Die Vorzugsvariante kombiniert die Vorteile der vier Varianten optimal, indem sie durch eine Führung durch dichte Siedlungsstruktur und direkten Anschluss mehrerer Schulen eine sehr hohe Erschließungswirkung aufweist und damit insbesondere für Schüler:innenverkehre eine große Bedeutung hat.
- Im nördlichen Verlauf kann auf die Bestandsinfrastruktur der Fuhlsbüttler Straße zurückgegriffen werden, welche perspektivisch kleinteilig ausgebaut werden kann.
- Zudem weist die Routenführung unter Berücksichtigung der weiteren Bezirksrouten eine größtmögliche Netzwirkung auf und lässt sich durch den hohen Routenanteil im Nebennetz sehr attraktiv und radverkehrsfreundlich durch Fahrradstraßen ausbauen.
- Anknüpfend an die Ergebnisse der Bürger:innenbeteiligung wird eine südliche Zweiteilung empfohlen, um einerseits östlich weiterführend Wandsbek Markt erschließen zu können, und andererseits, westlich, eine direkte und radverkehrsfreundliche Anbindung an die Veloroute 6 in Richtung Innenstadt zu schaffen, die eine hohe Wohndichte erschließt, eine Lücke im Radverkehrsnetz schließt und den Konfliktschwerpunkt Von-Essen-Straße – Uferstraße aufgreift.

Bewertungskriterien	Wertung
Schnelle Befahrbarkeit	
Unterbrechungsfreiheit	
Verkehrssicherheit	
(inter-)subjektive Sicherheit	
Kindergerechtigkeit	
Soziale Sicherheit	
Direktheit	
Intuitive Begreifbarkeit des Verlaufs	
Attraktivität des Umfelds	
Erschließungsfunktion	
Nutzen für das Gesamtnetz	
Verträglichkeit für Natur und Naherholung	
Realisierbarkeit	
Kosten	
Steigerung der Radverkehrsqualität gegenüber der Bestandsituation	
Immissionsaussetzung	

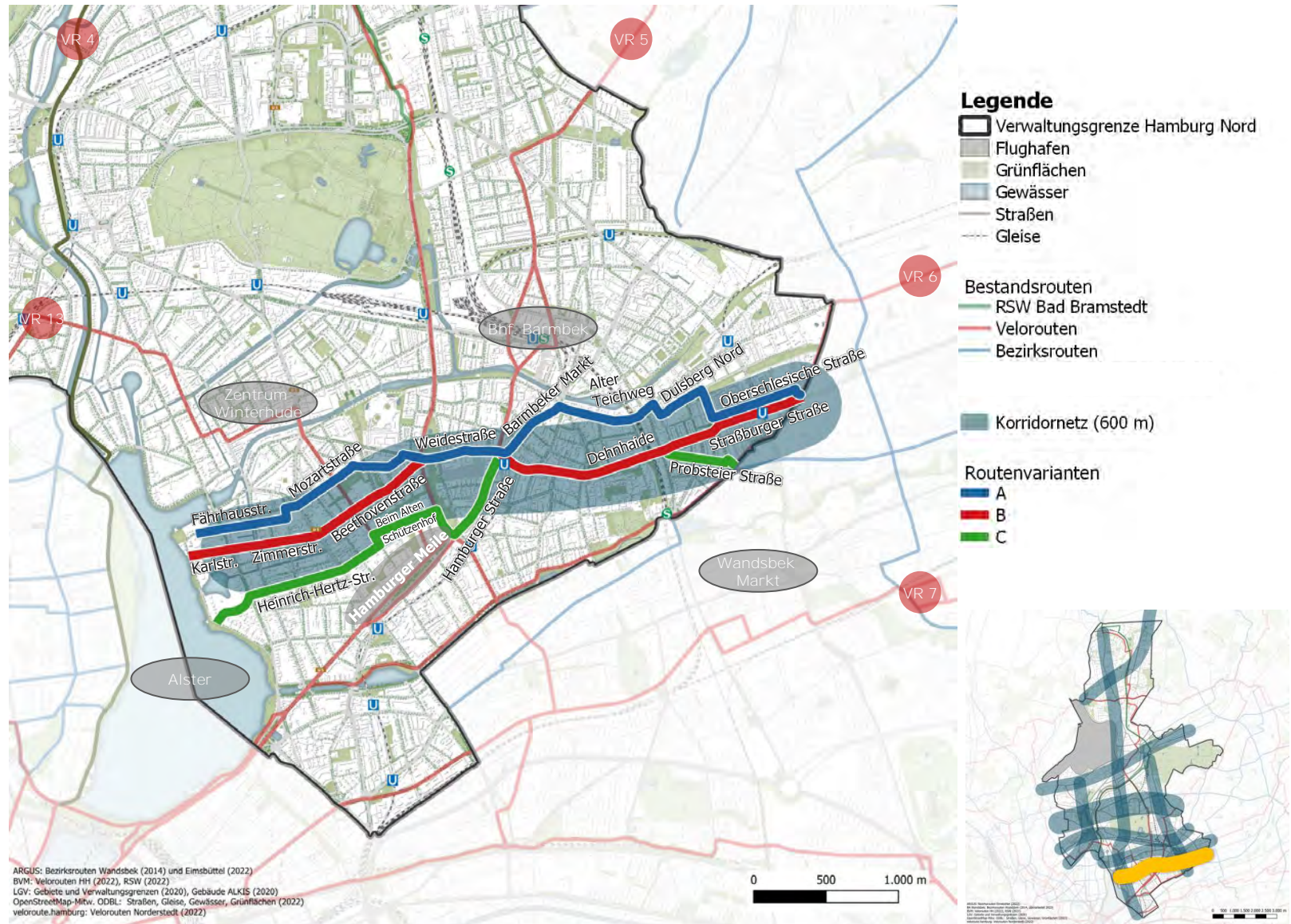
Routensuche

Korridor IV – Barmbek-Süd-Route



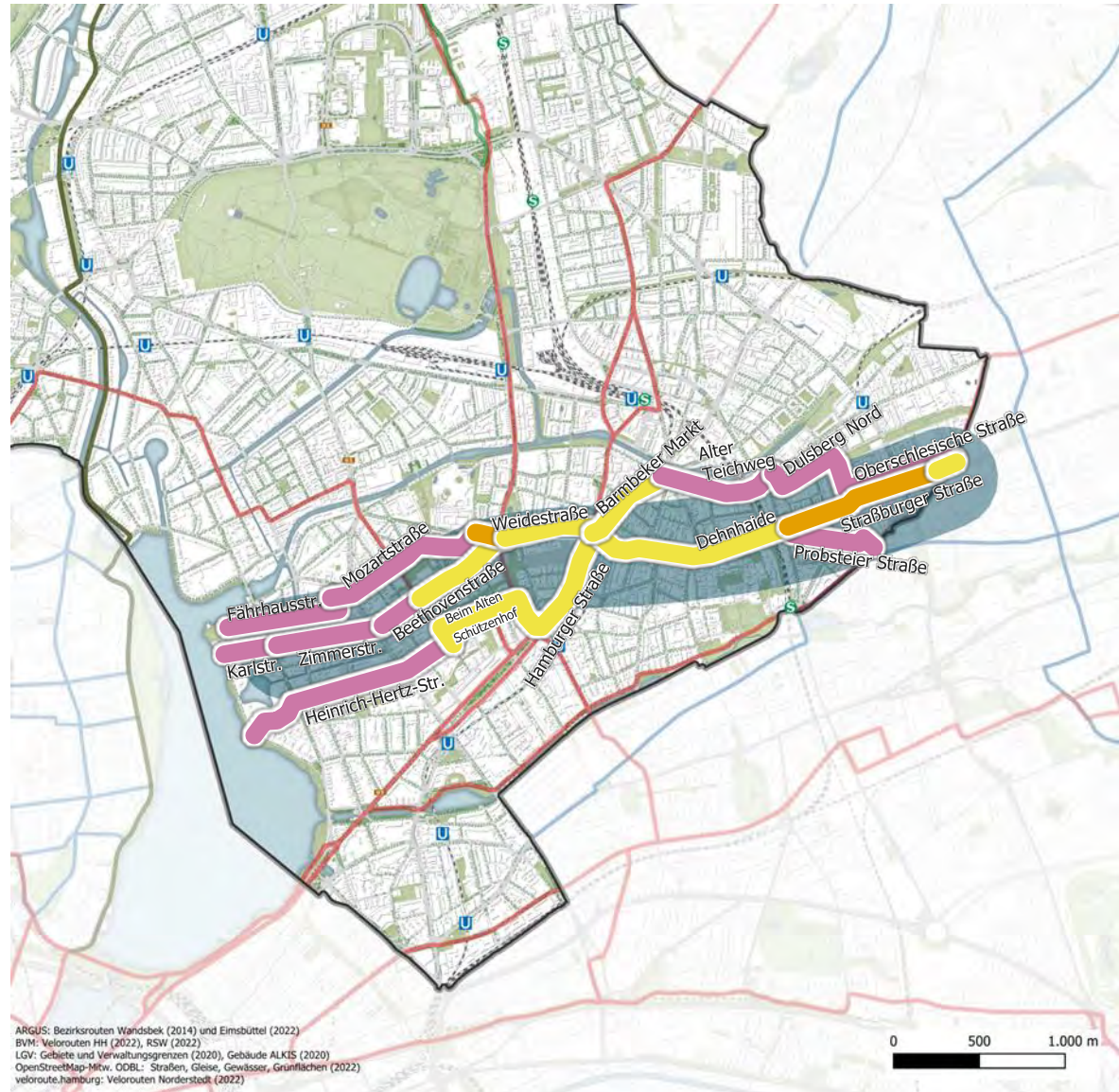
Routensuche

Korridor IV – Barmbek-Süd-Route: Variantenübersicht



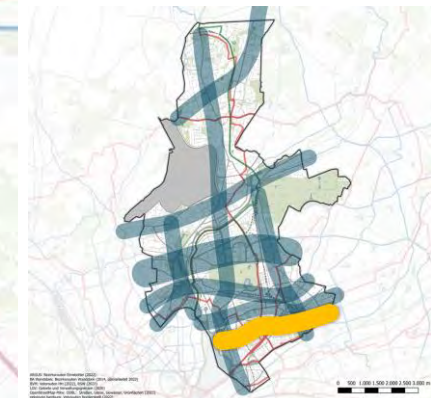
Routensuche

Korridor IV – Barmbek-Süd-Route: Ausbaupotentiale der Varianten



Potentielle Führungsform:

-  Fahrradstraße
-  Eigenständig
-  Mischverkehr
Verkehrsberuhigt,
Tempo 30
-  Fahrbahn
Radfahrstreifen,
Schutzstreifen
-  Fahrbahnbegleitend
Radwege:
Hochbord, Zweirichtung,
Kopenhagen, Protected



ARGUS: Bezirksrouten Wandsbek (2014) und Eimsbüttel (2022)
BVM: Velorouten HH (2022), RSW (2022)
LGV: Gebiete und Verwaltungsgrenzen (2020), Gebäude ALKIS (2020)
OpenStreetMap-Mitw, ODBL: Straßen, Gleise, Gewässer, Grünflächen (2022)
veloroute.hamburg: Velorouten Norderstedt (2022)

Variante A

- Gute Erschließungsfunktion durch hohe Wohn- und Arbeitsplatzdichte
- Attraktiver Ausbau im Nebenstraßennetz möglich
- Intuitiver Anschluss an die Alster Routen (Schöne Aussicht)
- Unattraktive Routenführung über den Barmbeker Markt
- Große Überschneidung mit der Osterbekroute im Osten
- Leicht umwegige und nicht intuitive Führung

Variante B

- Alle Grund- und weiterführenden Schulen innerhalb des Korridors werden direkt oder indirekt angeschlossen
- Sehr geradlinige, direkte und somit intuitive Routenführung
- Hohe Erschließungswirkung durch Nahversorgung, Freizeit Wohnen und Arbeit
- Hohe Netzwirkung
- Anschluss der U5-Haltestelle Beethovenstraße
- Buslinienverkehr entlang beinahe gesamter Route
- Enge Verhältnisse mit Buslinienverkehr in der Zimmerstraße

Variante C

- Kostensparende Nutzung der Velorouten 5 und 13
- Unattraktive Routenführung über die Hamburger Straße
- Umwegige und nicht intuitive Routenführung
- Geringere Erschließungs- und Netzwirkung

Variante A

- Gute Erschließungsfunktion durch hohe Wohn- und Arbeitsplatzdichte
- Attraktiver Ausbau im Nebenstraßennetz möglich
- Intuitiver Anschluss an die Alsterrouen (Schöne Aussicht)
- Unattraktive Routenführung über den Barmbeker Markt
- Große Überschneidung mit der Osterbekroute im Osten
- Leicht umwegige und nicht intuitive Führung

→ Variante B erscheint in fast jeder Hinsicht als die sinnvollste Routenführung, ohne Bedarf eines Variantenwechsels und wird daher unverändert weiter betrachtet

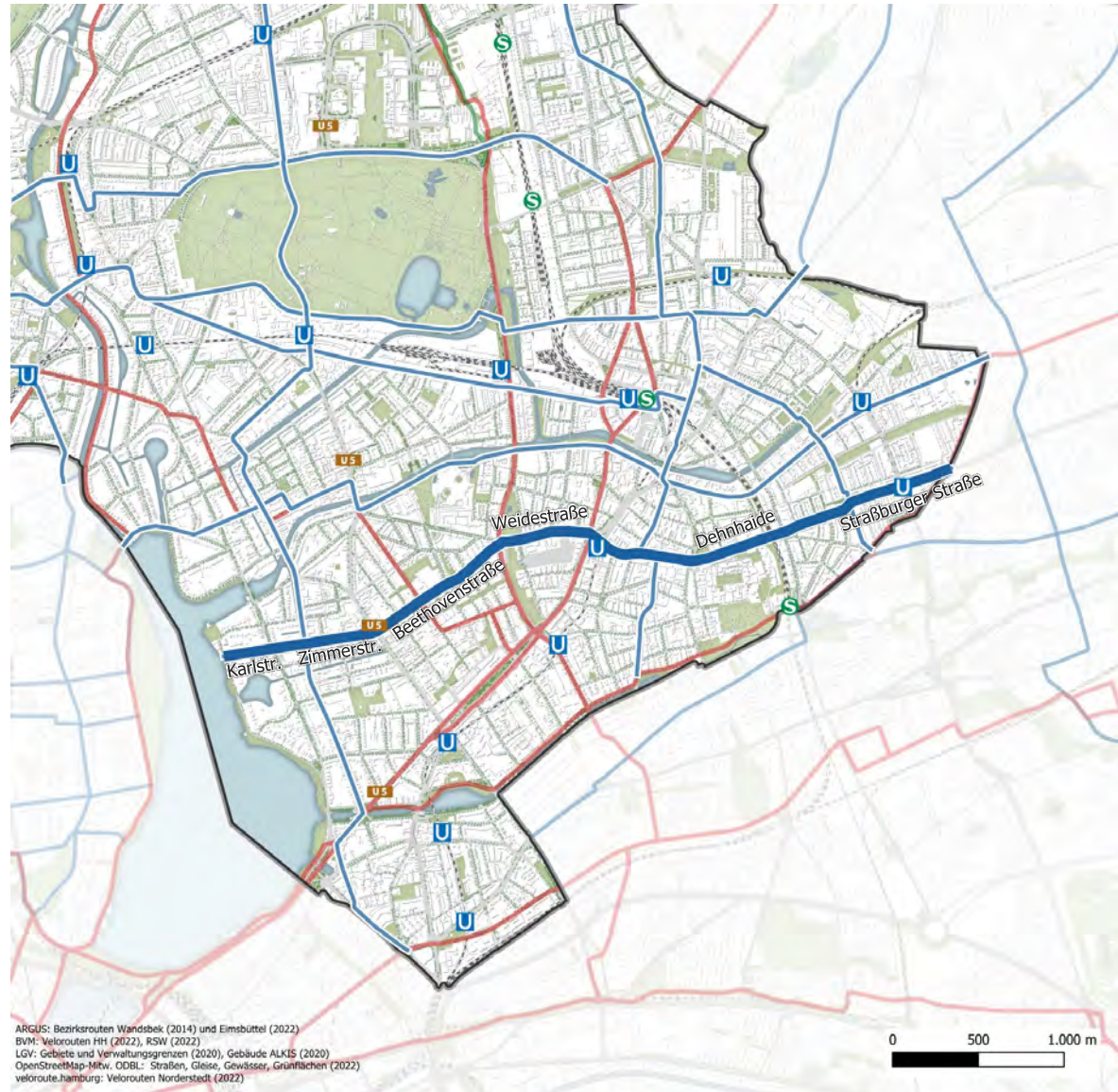
- Alle Grund- und weiterführenden Schulen innerhalb des Korridors werden direkt oder indirekt angeschlossen
- Sehr geradlinige, direkte und somit intuitive Routenführung
- Hohe Erschließungswirkung durch Nahversorgung, Freizeit Wohnen und Arbeit
- Hohe Netz Wirkung
- Anschluss der U5-Haltestelle Beethovenstraße
- Buslinienverkehr entlang beinahe gesamter Route
- Enge Verhältnisse mit Buslinienverkehr in der Zimmerstraße

Variante C

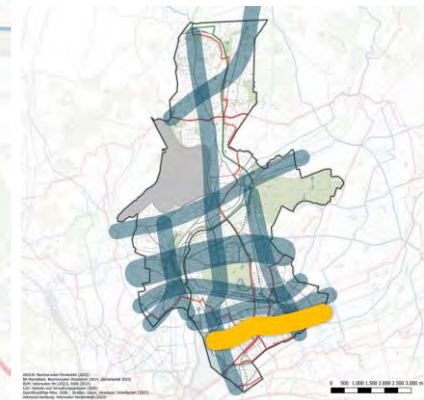
- Kostensparende Nutzung der Velorouten 5 und 13
- Unattraktive Routenführung über die Hamburger Straße
- Umwegige und nicht intuitive Routenführung
- Geringere Erschließungs- und Netz Wirkung

Routensuche

Korridor IV – Barmbek-Süd-Route: Vorzugsvariante



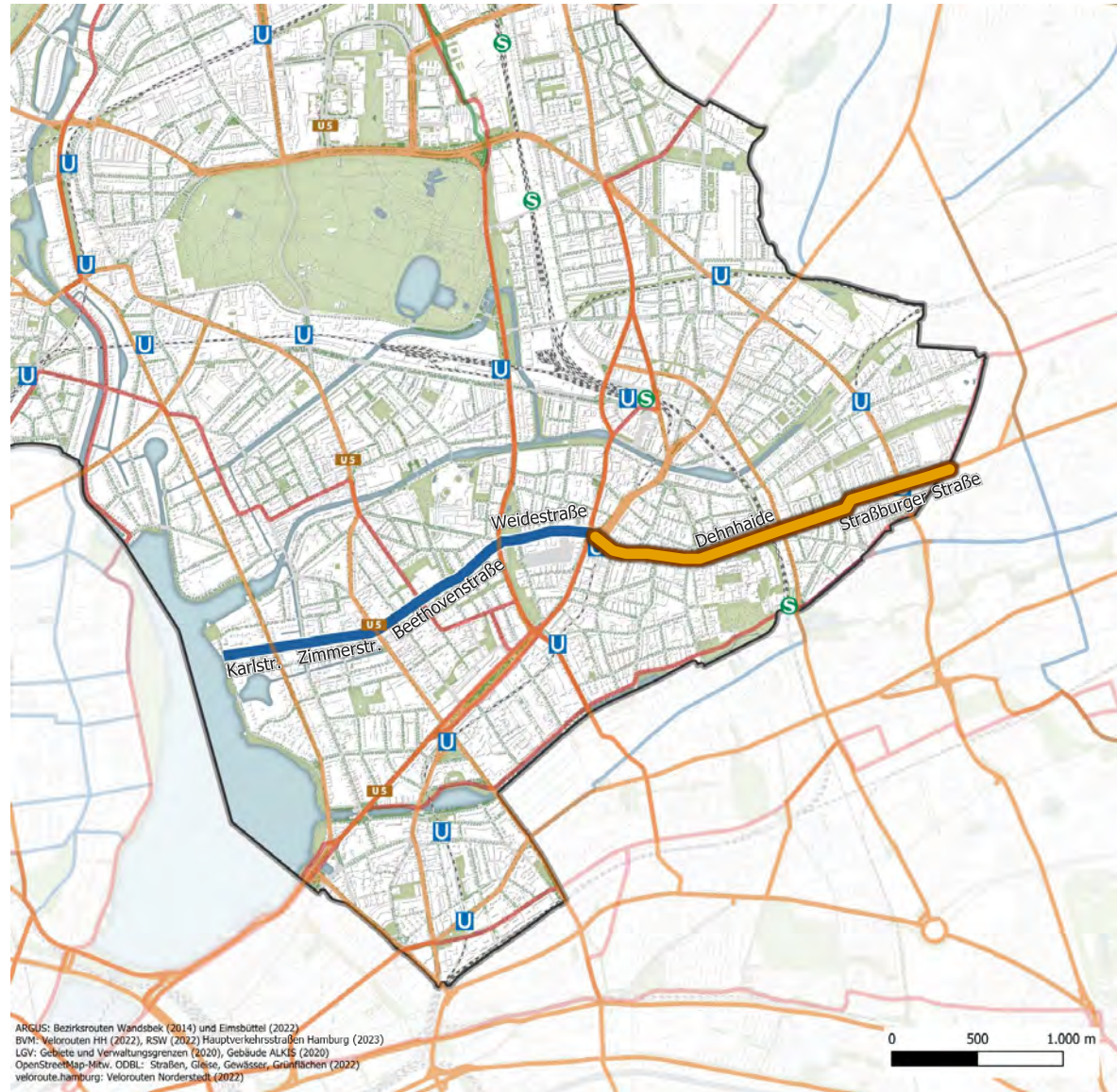
- Legende**
- Verwaltungsgrenze Hamburg Nord
 - Flughafen
 - Grünflächen
 - Gewässer
 - Straßen
 - Gleise
- Bestandsrouten**
- RSW Bad Bramstedt
 - Velorouten
 - Bezirksrouten



ARGUS: Bezirksrouten Wandsbek (2014) und Eimsbüttel (2022)
 BVM: Velorouten HH (2022), RSW (2022)
 LGV: Gebiete und Verwaltungsgrenzen (2020), Gebäude ALKIS (2020)
 OpenStreetMap-Mitw., ODBL: Straßen, Gleise, Gewässer, Grünflächen (2022)
 veloroute.hamburg: Velorouten Norderstedt (2022)

Routensuche

Korridor IV – Barmbek-Süd-Route: Vorzugsvariante



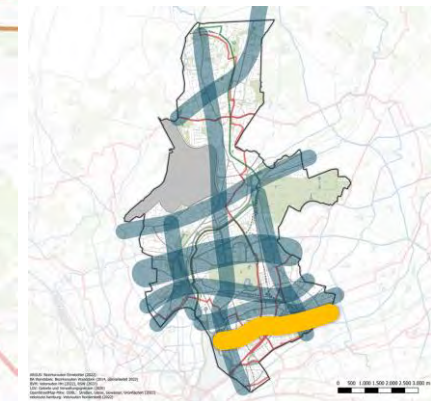
Legende

- Verwaltungsgrenze Hamburg Nord
- Flughafen
- Grünflächen
- Gewässer
- Straßen
- Gleise

Bestandsrouten

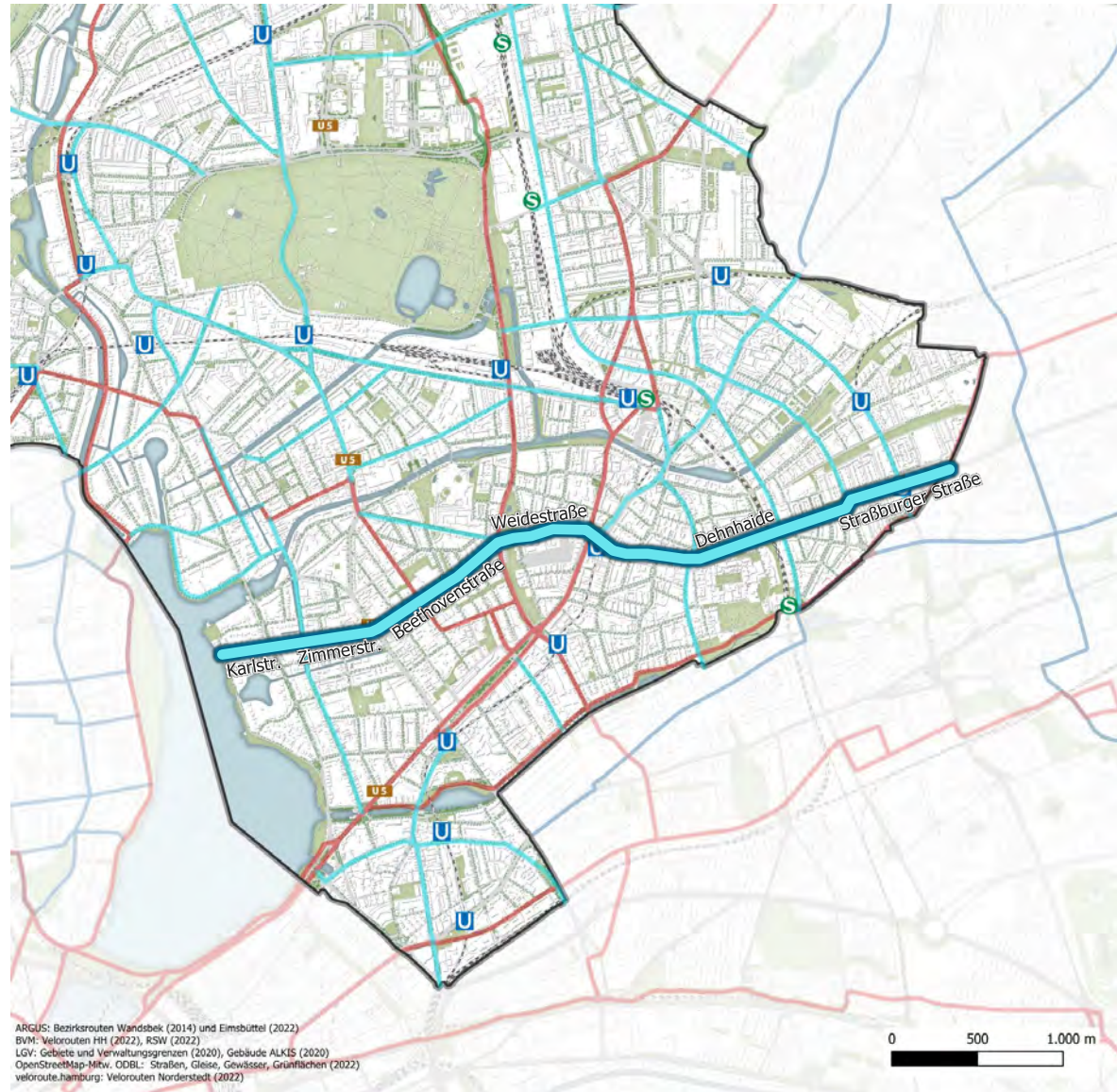
- RSW Bad Bramstedt
- Velorouten
- Bezirksrouten
- Hauptverkehrsstraßen

ARGUS: Bezirksrouten Wandsbek (2014) und Eimsbüttel (2022)
 BVM: Velorouten HH (2022), RSW (2022) Hauptverkehrsstraßen Hamburg (2023)
 LGV: Gebiete und Verwaltungsgrenzen (2020), Gebäude ALKIS (2020)
 OpenStreetMap-Mitw., ODBL: Straßen, Gleise, Gewässer, Grünflächen (2022)
 veloroute.hamburg: Velorouten Norderstedt (2022)

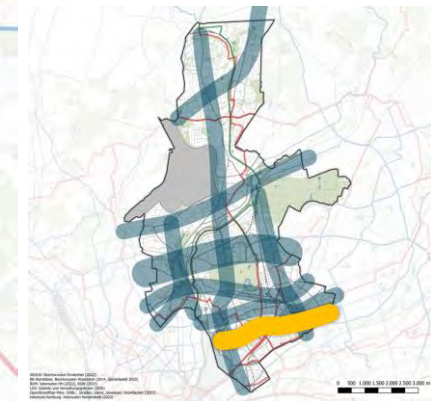


Routensuche

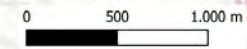
Korridor IV – Barmbek-Süd-Route: Vorzugsvariante



- Legende**
- ▭ Verwaltungsgrenze Hamburg Nord
 - ▭ Flughafen
 - ▭ Grünflächen
 - ▭ Gewässer
 - ▭ Straßen
 - ▭ Gleise
- Bestandsrouten**
- RSW Bad Bramstedt
 - Velorouten
 - Bezirksrouten
 - Bezirksroutenkonzept (2014)

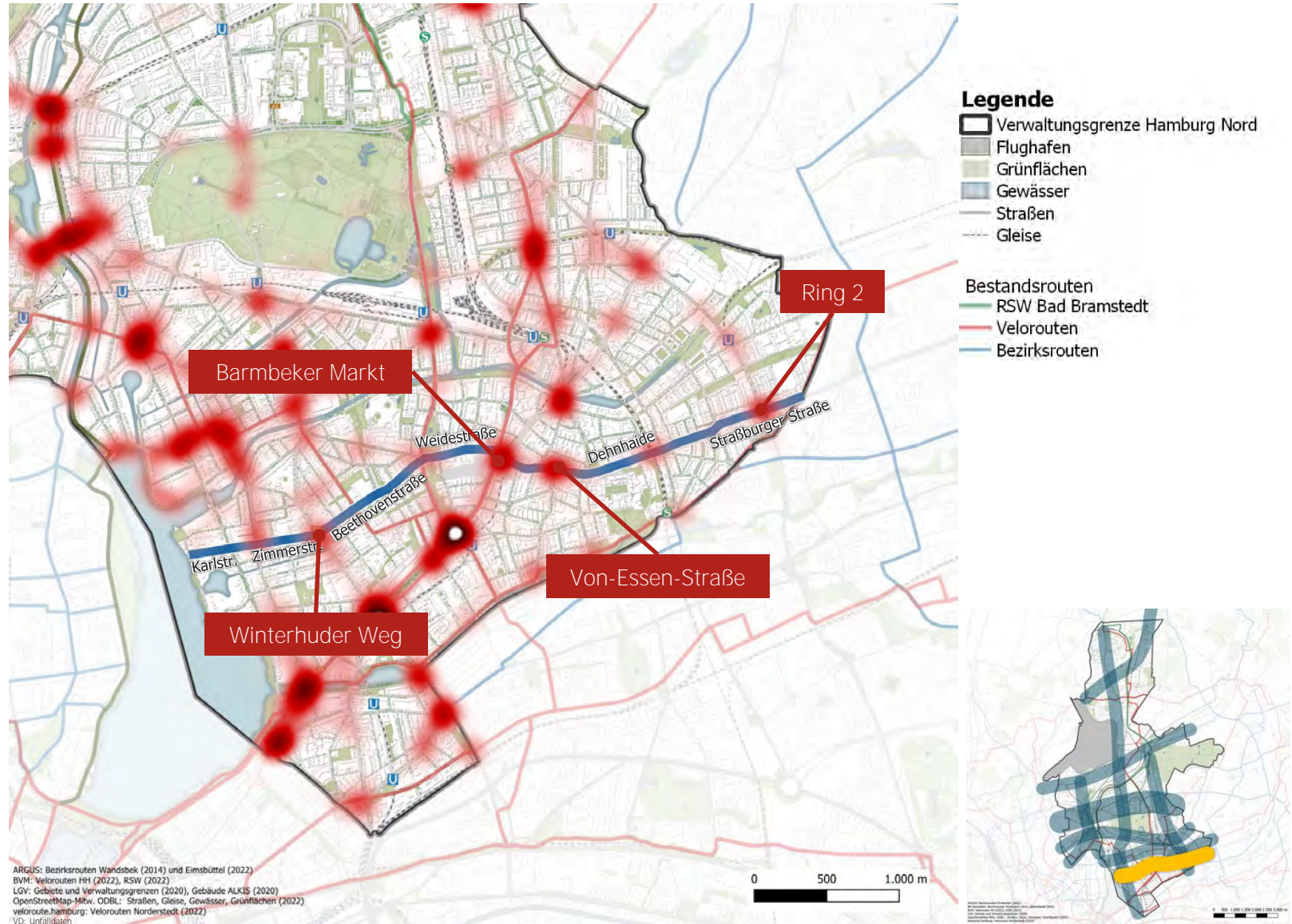


ARGUS: Bezirksrouten Wandsbek (2014) und Eimsbüttel (2022)
 BVM: Velorouten HH (2022), RSW (2022)
 LGV: Gebiete und Verwaltungsgrenzen (2020), Gebäude ALKIS (2020)
 OpenStreetMap-Mitw., ODBL: Straßen, Gleise, Gewässer, Grünflächen (2022)
 veloroute.hamburg: Velorouten Norderstedt (2022)



Routensuche

Korridor IV – Barmbek-Süd-Route: Unfallaufkommen (2019-2021)



Routensuche

Korridor IV – Barmbek-Süd-Route: Vorzugsvariante – Führungsform

Sanierung der östlichen Hochbordradwege und Prüfung von Protektionselementen (insb. bei der Verschwenkung am Straßburger Platz)

Sanierung und Verbreiterung der Hochbordradwege; Asphaltierung und Ausbau auf 3,00 m auf südlicher Straßenseite (mögliche Öffnung für Einsatzwagen der Schön Klinik)

Schwerpunkt große Knotenpunkte Adolph-Schönfelder-Str. und Hamburger Straße (geplante Ad-hoc Maßnahme am Barmbeker Markt vom LSBG)

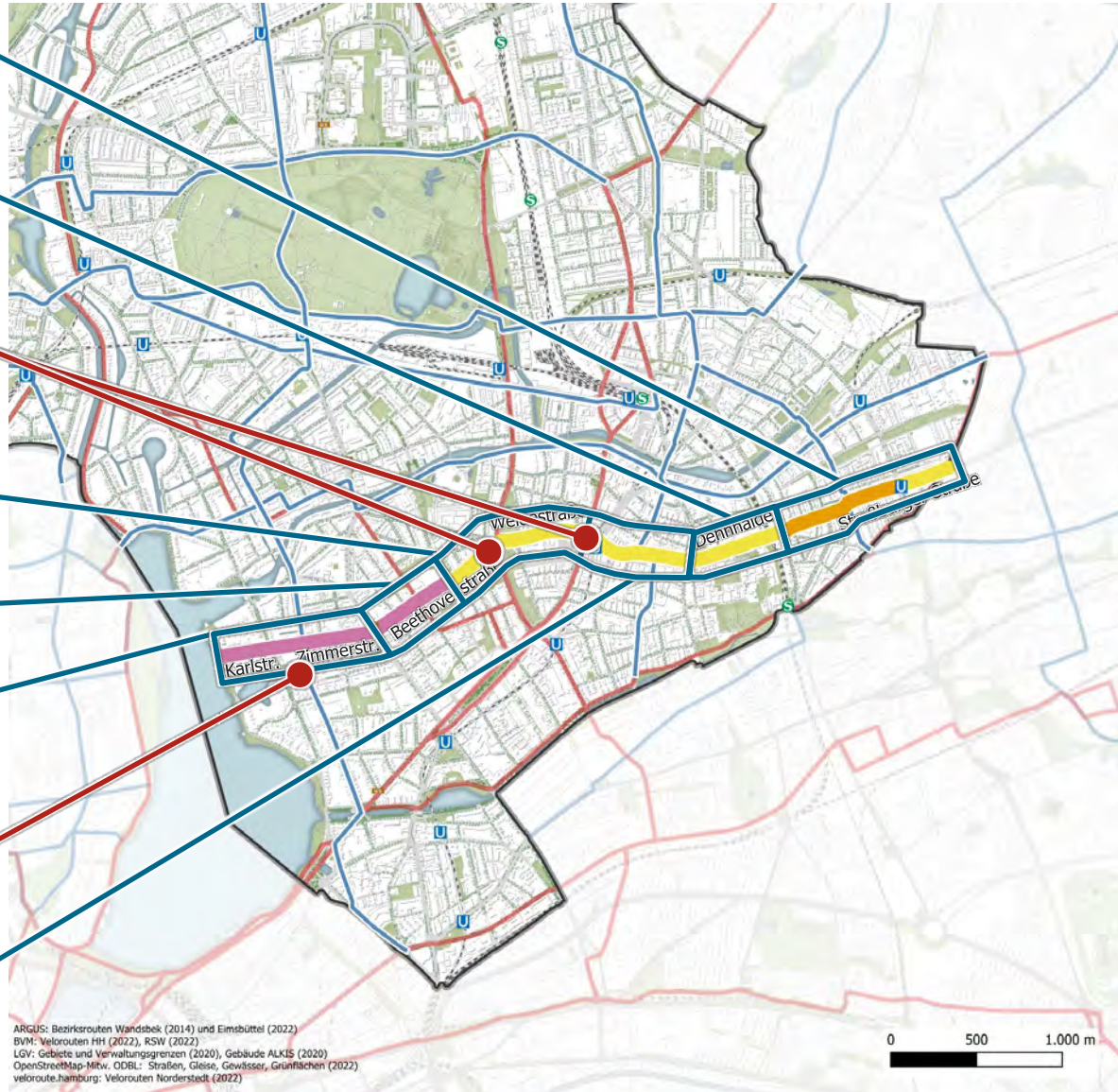
Nutzung des breiten Straßenquerschnitts für Einrichtung von breiten geschützten Radverkehrsanlagen auf Fahrbahnniveau

Einrichtung einer breiten Fahrradstraße (6,00 m) mit Mittelstreifen (Busverkehr)

Kleinteiliger Umbau/Umorganisation zu einer Fahrradstraße in entsprechendem Standard

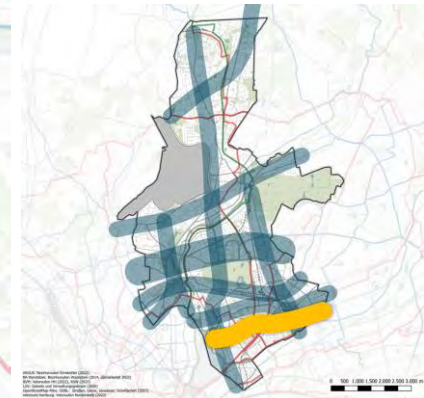
Schwerpunkt Querung Hofweg Sichere und direkte Querbarkeit für den Radverkehr schaffen

Rückbau des Hochbordradwegs zugunsten des Fußverkehrs unter Nutzung je einer Fahrspur für geschützte Radfahrstreifen



Potentielle Führungsform:

-  Fahrradstraße
-  Eigenständig
-  Mischverkehr
Verkehrsberuhigt,
Tempo 30
-  Fahrbahn
Radfahrstreifen,
Schutzstreifen
-  Fahrbahnbegleitend
Radwege:
Hochbord, Zweirichtung,
Kopenhagen, Protected

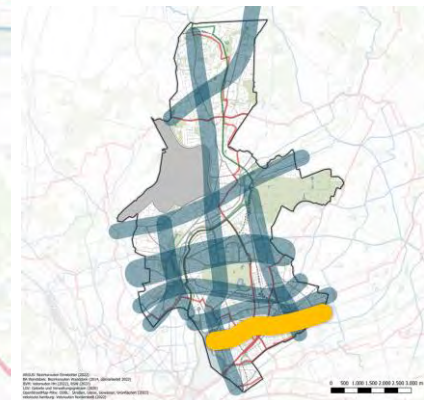
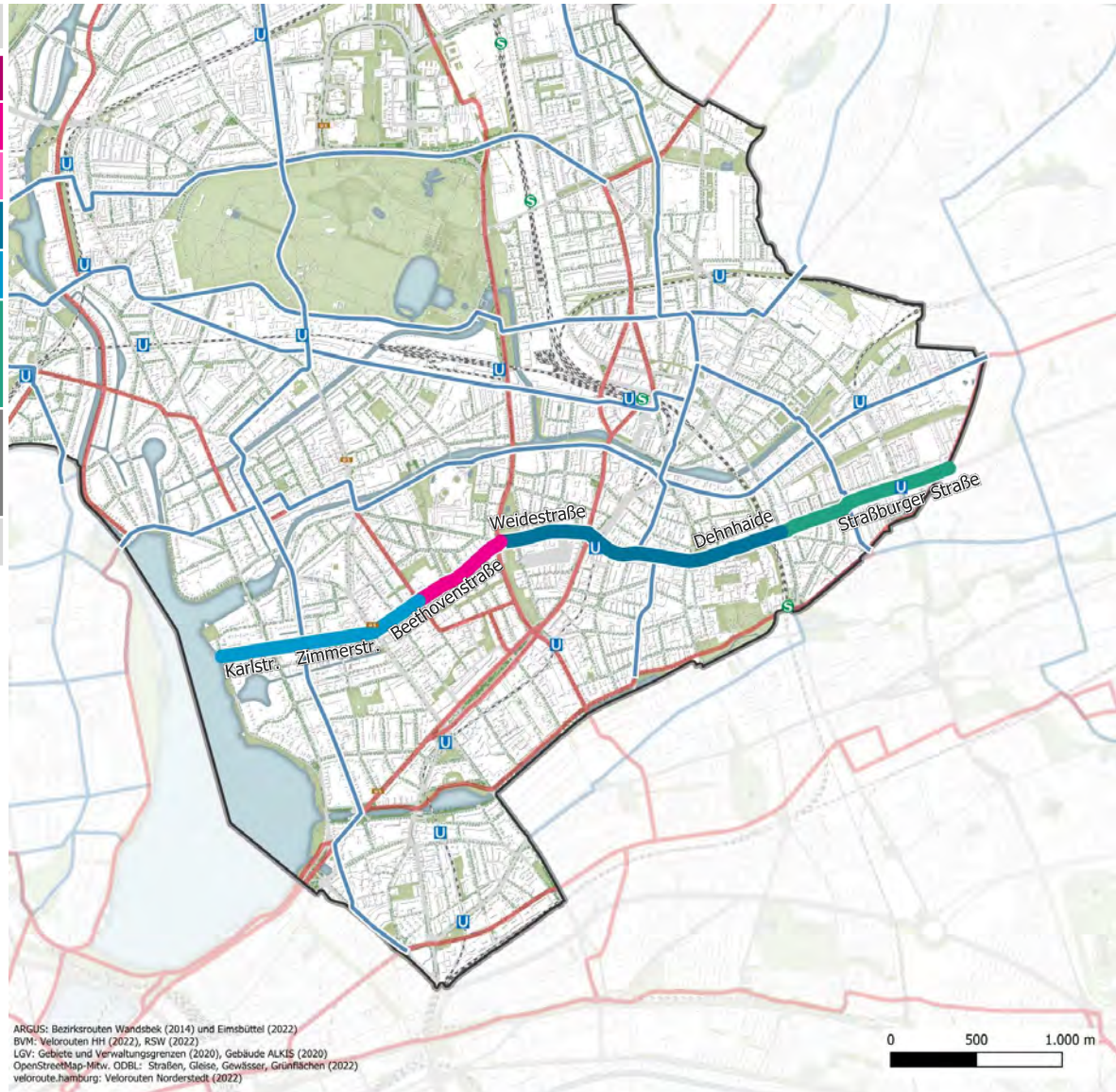


ARGUS: Bezirksrouten Wandsbek (2014) und Eimsbüttel (2022)
BVM: Velorouten HH (2022), RSW (2022)
LGV: Gebiete und Verwaltungsgrenzen (2020), Gebäude ALKIS (2020)
OpenStreetMap-Mitw., ODBL: Straßen, Gleise, Gewässer, Grünflächen (2022)
veloroute.hamburg: Velorouten Norderstedt (2022)

Routensuche

Korridor IV – Barmbek-Süd-Route: Vorzugsvariante – Ausbaubedarf

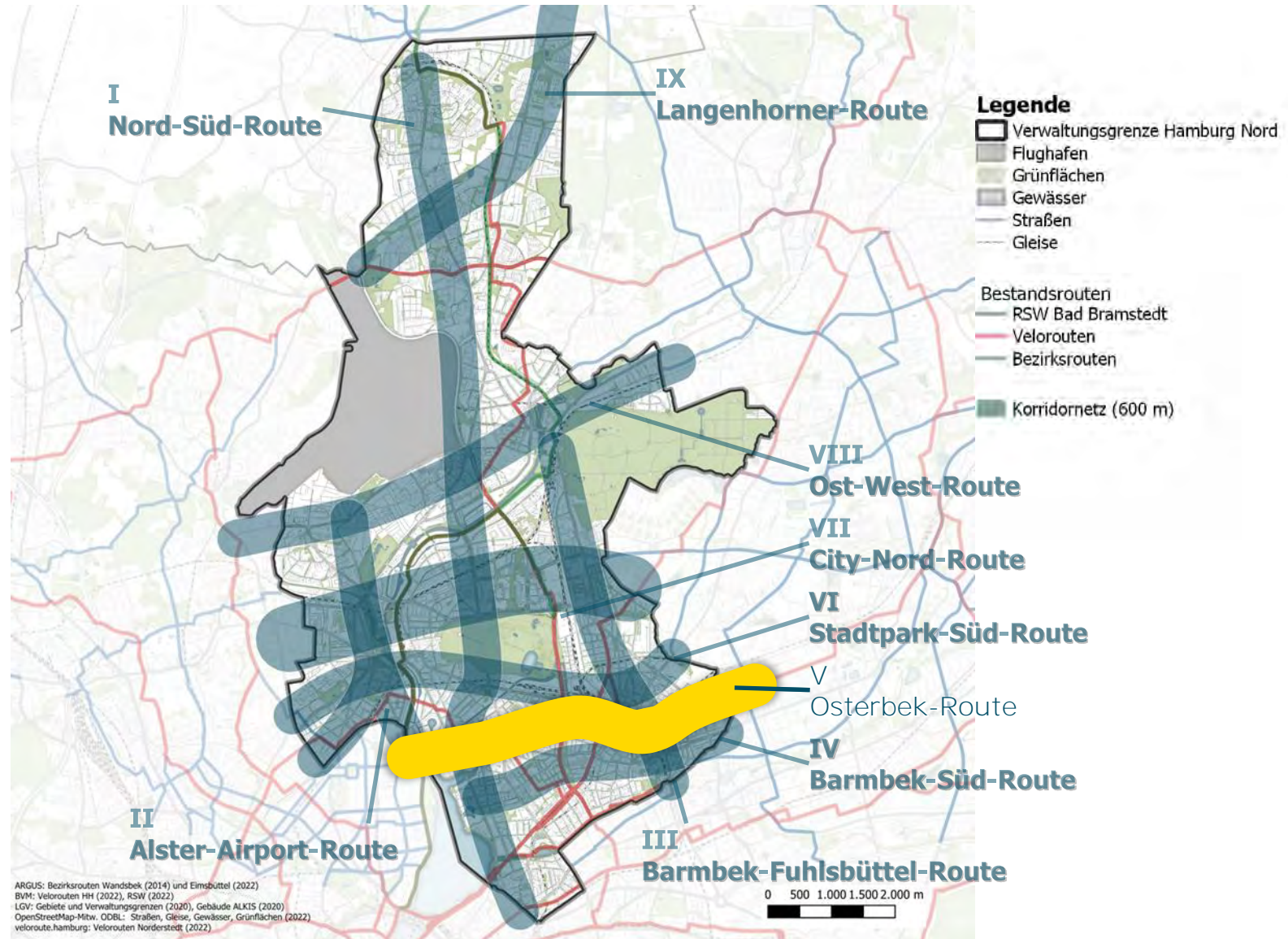
Umbaubedarf	Straßentyp	Länge
Vollumbau	Übergeordnete Straße	0 m
Vollumbau	Untergeordnete Straße	594 m
Vollumbau	Eigenständig	0 m
Teilumbau	Übergeordnete Straße	1715 m
Teilumbau	Untergeordnete Straße	1217 m
Ummarkierung/ Umorganisation/ geringer Sanierungsbedarf		1057 m
Kein Umbaubedarf/ Teil einer VR oder RSW/ Bereits laufende Planungen		0 m
Summe:		4583 m



- Die Vorzugsvariante gleicht sich auf ganzer Länge mit der B-Variante. Sie ist geradlinig, direkt und damit sehr intuitiv begreifbar, schließt alle Grund- und weiterführenden Schulen innerhalb des Korridors direkt oder indirekt an und besitzt auch darüber hinaus die höchste Erschließungswirkung durch Nahversorgung, Freizeit, Wohnen und Arbeit.
- Die Route besitzt darüber hinaus eine hohe Netzwirkung indem sie verschiedene Bezirks- und Velorouten quervernetzt, eine nördliche Alternative zur Hamburger Straße darstellt und die zukünftige U5-Haltestelle Beethovenstraße an das Radnetz anschließt
- Breite Radwege auf der Dehnhaide könnten Einsatzfahrzeugen der Schön-Klinik eine Stauumfahrung zu Stoßzeiten ermöglichen
- Vollständige Überlagerung mit dem ersten Bezirksroutennetzkonzept von 2014
- Die Berücksichtigung des Buslinienverkehrs auf der Vorzugsroute verlangt besonderer Aufmerksamkeit (insb. in der Zimmerstraße)

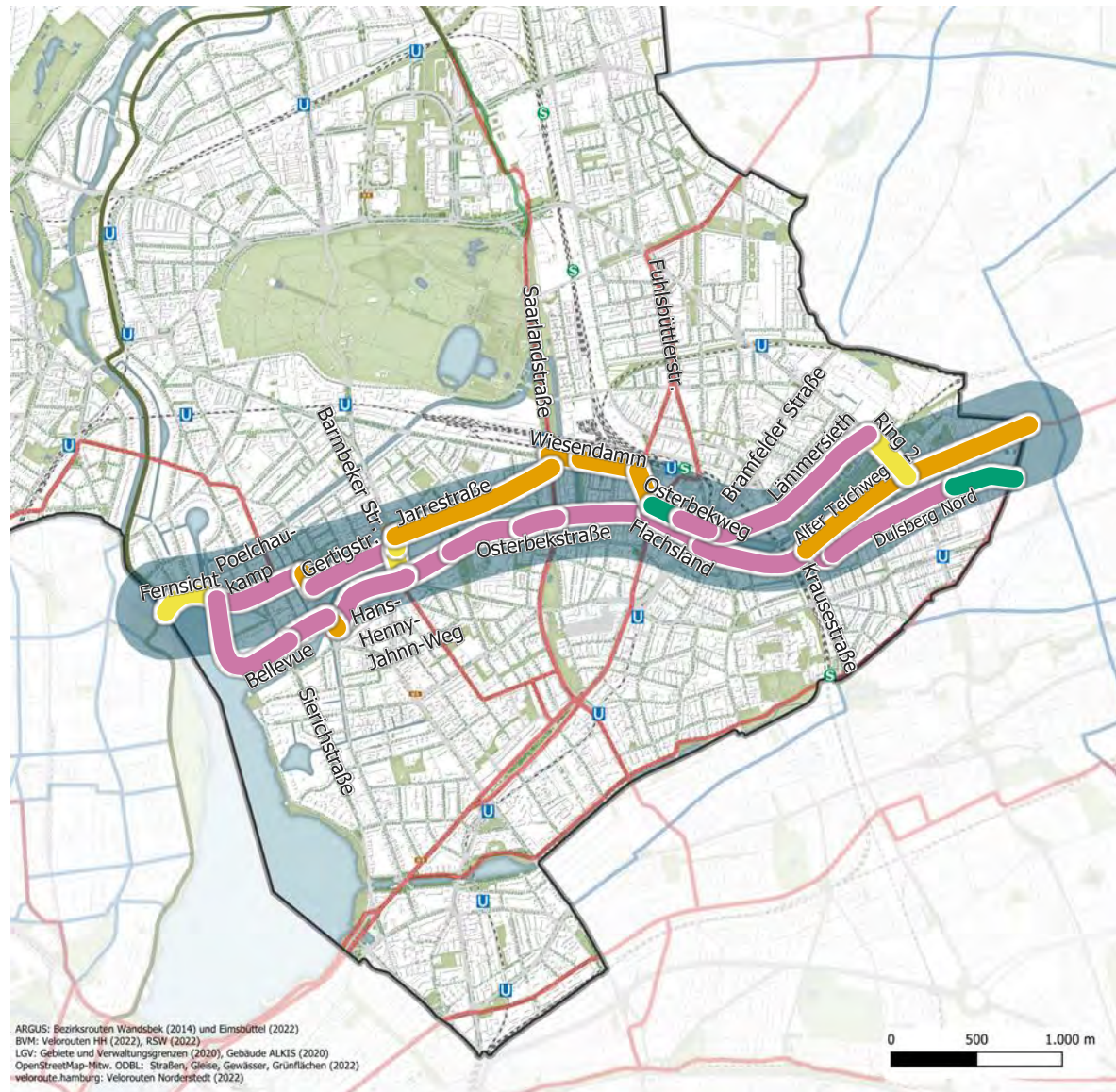
Bewertungskriterien	Wertung
Schnelle Befahrbarkeit	
Unterbrechungsfreiheit	
Verkehrssicherheit	
(inter-)subjektive Sicherheit	
Kindergerechtigkeit	
Soziale Sicherheit	
Direktheit	
Intuitive Begreifbarkeit des Verlaufs	
Attraktivität des Umfelds	
Erschließungsfunktion	
Nutzen für das Gesamtnetz	
Verträglichkeit für Natur und Naherholung	
Realisierbarkeit	
Kosten	
Steigerung der Radverkehrsqualität gegenüber der Bestandsituation	
Immissionsaussetzung	

Routensuche Korridor V – Osterbek-Route



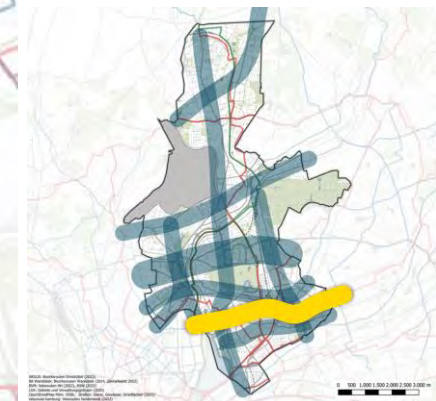
Routensuche

Korridor V – Osterbek-Route: Ausbaupotenziale der Varianten



Potentielle Führungsform:

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



Variante A

- Zügige und geradlinige Befahrbarkeit
- Größtenteils im untergeordneten Straßennetz
- Intuitiv leicht begreifbar
- Attraktives Umfeld, Verlauf durch das Stadtteilzentrum
- Geringer Umgestaltungsaufwand
- Realisierbarkeit abschnittsweise problematisch (Poelchaukamp)

Variante B

- Ähnlich wie Variante A
- Ggf. etwas einfacher realisierbar
- Jedoch Abstriche hinsichtlich der Geradlinigkeit und schnellen Befahrbarkeit
- Sowie der Erschließung des Stadtteilzentrums

Variante C

- **Erschließt auch den Gastronomieschwerpunkt „Jarrestraße“**
- Osterbekweg mit besonderer Attraktivität
- Weniger geradliniger Verlauf
- Erreichbare Radverkehrsqualität scheint teilweise begrenzt (Jarrestraße)
- Realisierungsproblem im Zuge der Querung der Bramfelder Straße

Variante A

- Zügige und geradlinige Befahrbarkeit
- Größtenteils im untergeordneten Straßennetz
- Intuitiv leicht begreifbar
- Attraktives Umfeld, Verlauf durch das Stadtteilzentrum
- Geringer Umgestaltungsaufwand

→ Variante A bietet auf gesamter Länge die größten Vorteile bei geringen zu erwartenden Nachteilen und wird daher als Vorzugsvariante weiter verfolgt

→ Ein vorzeitiges Abzweigen von der Gertigstraße in die Preystraße (Ost → West) bietet sich an, um den Mühlenkamp zu umfahren, z.B. über die Schinkelstraße

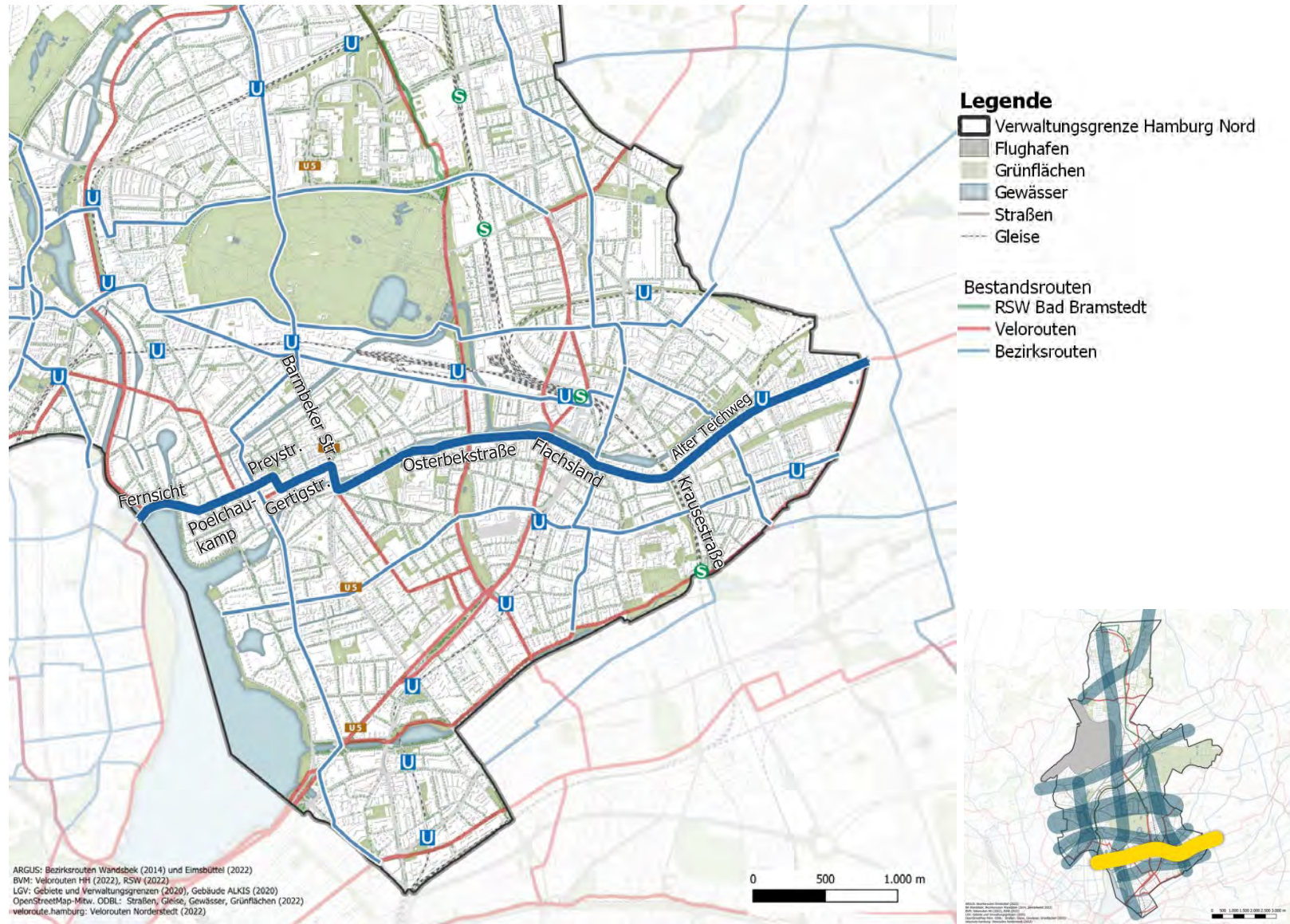
- Jedoch Abstriche hinsichtlich der Geradlinigkeit und schnellen Befahrbarkeit
- Sowie der Erschließung des Stadtteilzentrums

Variante C

- **Erschließt auch den Gastronomieschwerpunkt „Jarrestraße“**
- Osterbekweg mit besonderer Attraktivität
- **Weniger geradliniger Verlauf**
- **Erreichbare Radverkehrsqualität scheint teilweise begrenzt (Jarrestraße)**

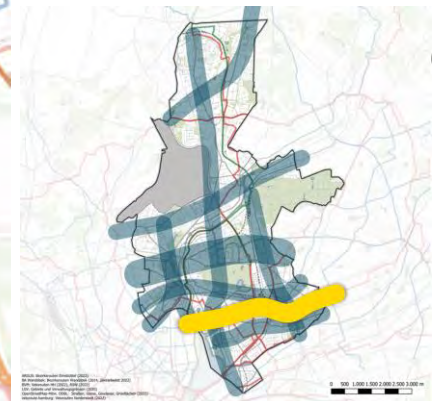
Routensuche

Korridor V – Osterbek-Route: Vorzugsvariante



Routensuche

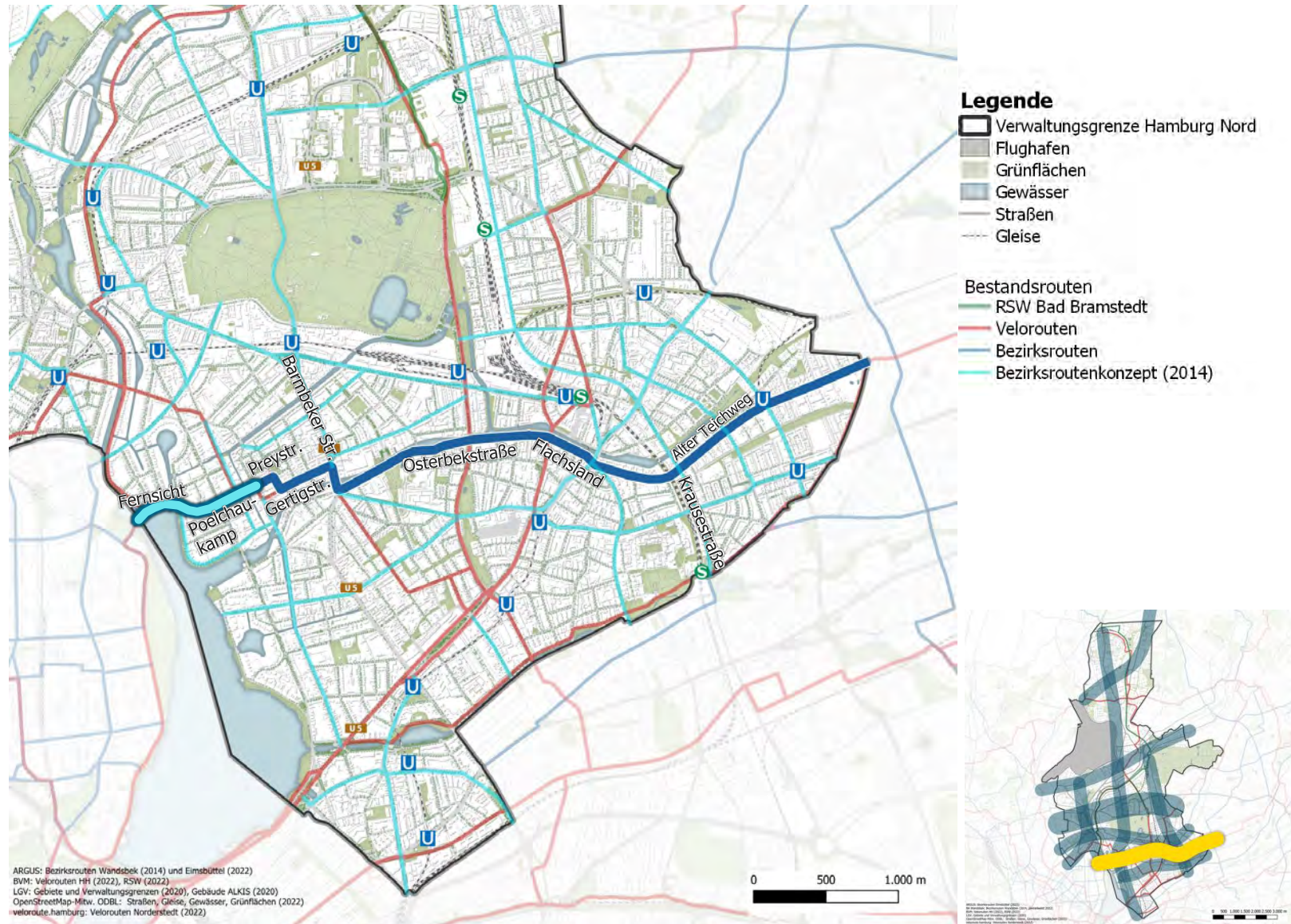
Korridor V – Osterbek-Route: Vorzugsvariante



ARGUS: Bezirksrouten Wandsbek (2014) und Eimsbüttel (2022)
 BVM: Velorouten HH (2022), RSW (2022) Hauptverkehrsstraßen Hamburg (2023)
 LGV: Gebiete und Verwaltungsgrenzen (2020), Gebäude ALKIS (2020)
 OpenStreetMap-Mitw., ODBL: Straßen, Gleise, Gewässer, Grünflächen (2022)
 veloroute-hamburg: Velorouten Norderstedt (2022)

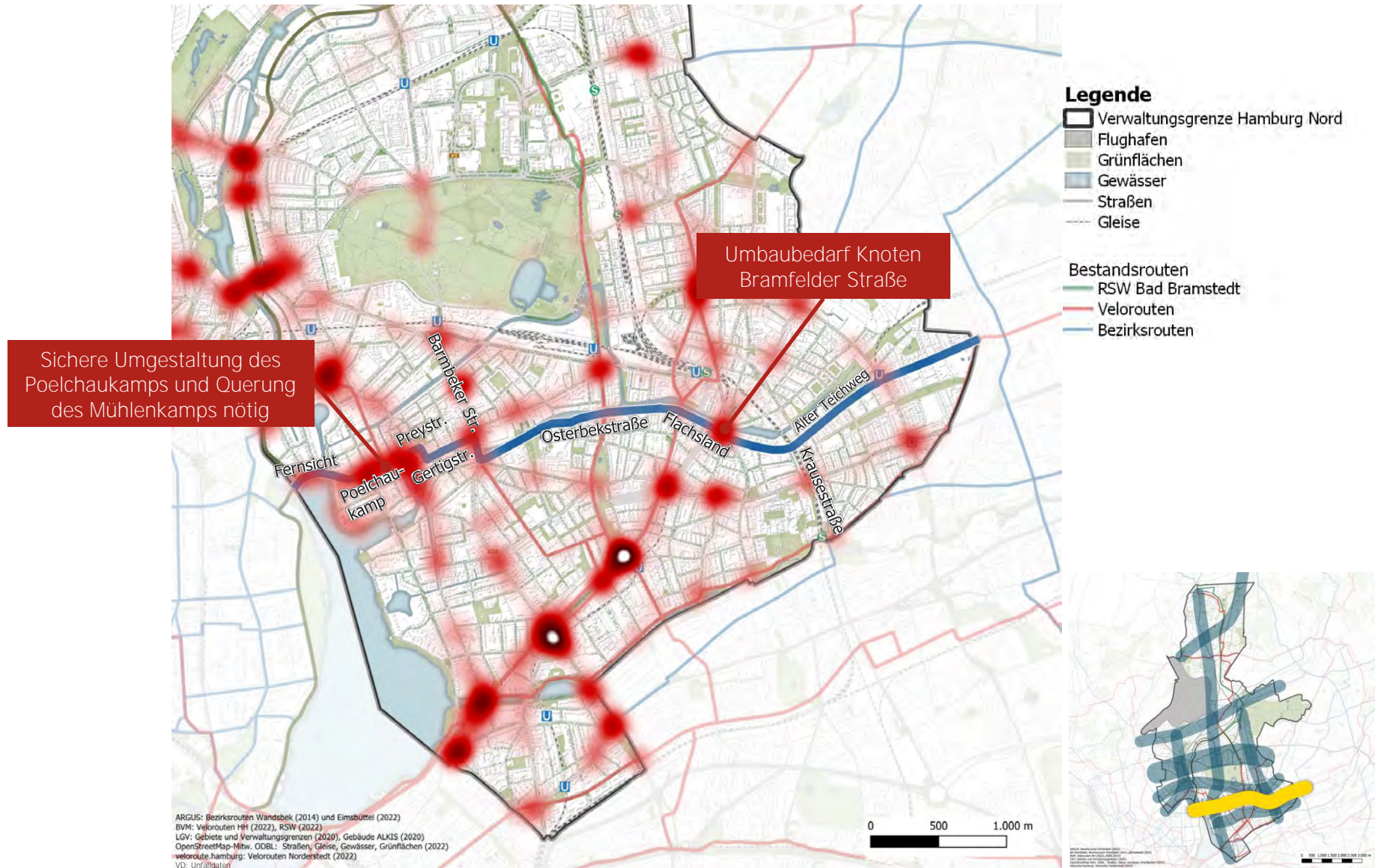
Routensuche

Korridor V – Osterbek-Route: Vorzugsvariante



Routensuche

Korridor V – Osterbek-Route: Unfallaufkommen (2019-2021)



Routensuche

Korridor V – Osterbek-Route: Vorzugsvariante – Ausbaubedarf

Vorerst kein Ausbau notwendig

Fahrradstraße in entsprechendem Standard

Planungen seitens des Bezirks laufen bereits

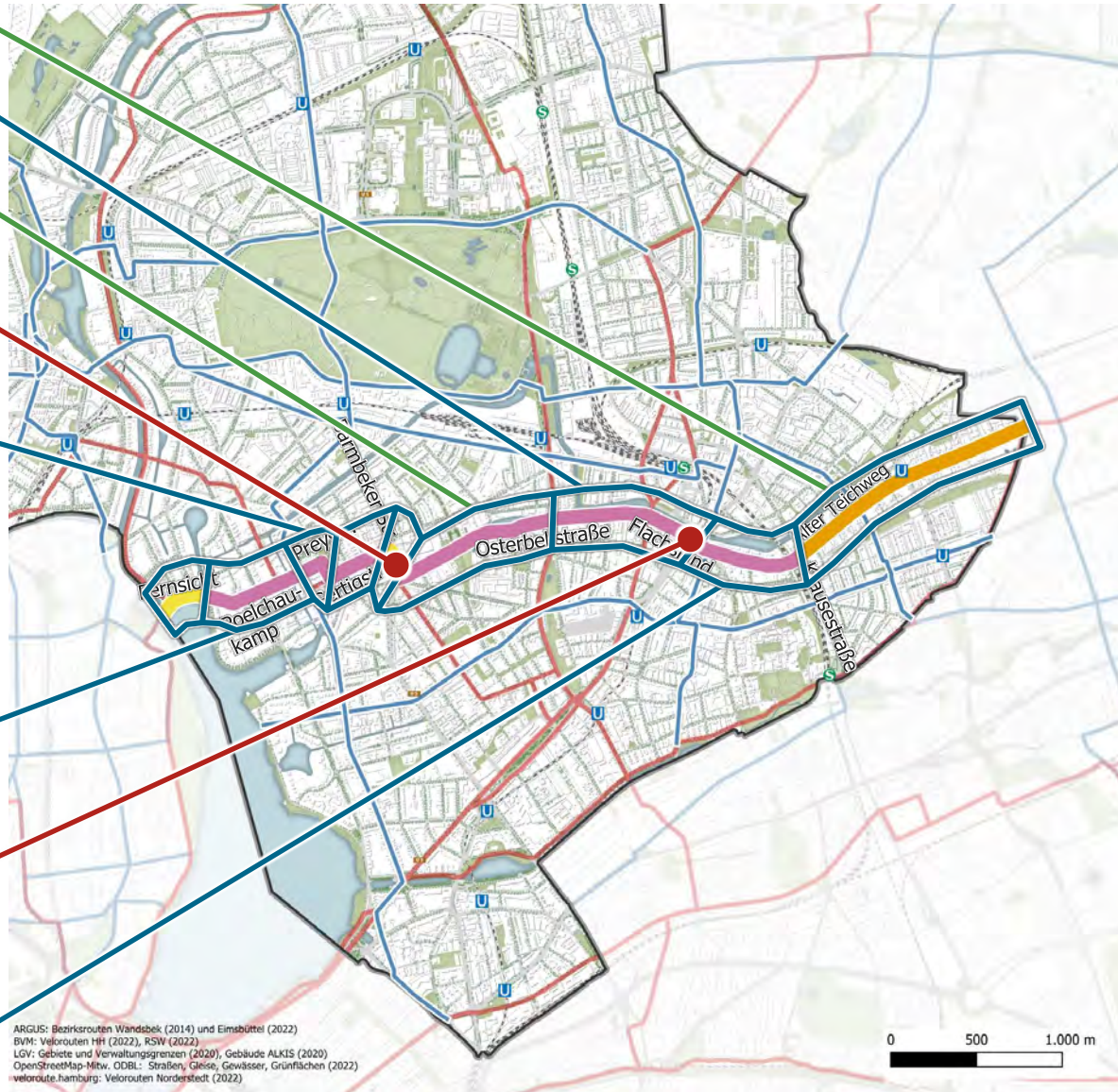
Fokuspunkt Knotenpunkt Barmbeker Straße
Wird im Rahmen des Veloroutenausbaus überplant

Fahrradstraße in entsprechendem Standard

Kleinteiliger Umbau des Straßenraums:
Fahrradstraße in entsprechendem Standard

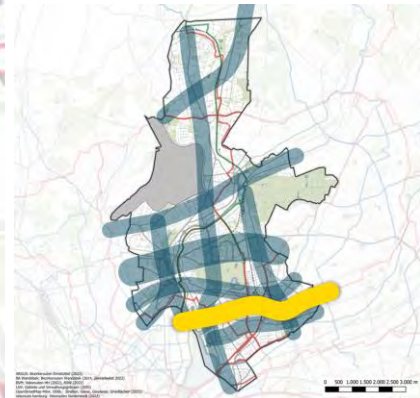
Fokuspunkt Knotenpunkt Bramfelder Straße
Erhöhter Bedarf an sicherer und attraktiver Radinfrastruktur durch Kreuzung der Route III und V: Komplettumbau des Knotens notwendig

Vollständiger Umbau des Straßenraums zu einer
Fahrradstraße in entsprechendem Standard



Potentielle Führungsform:

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

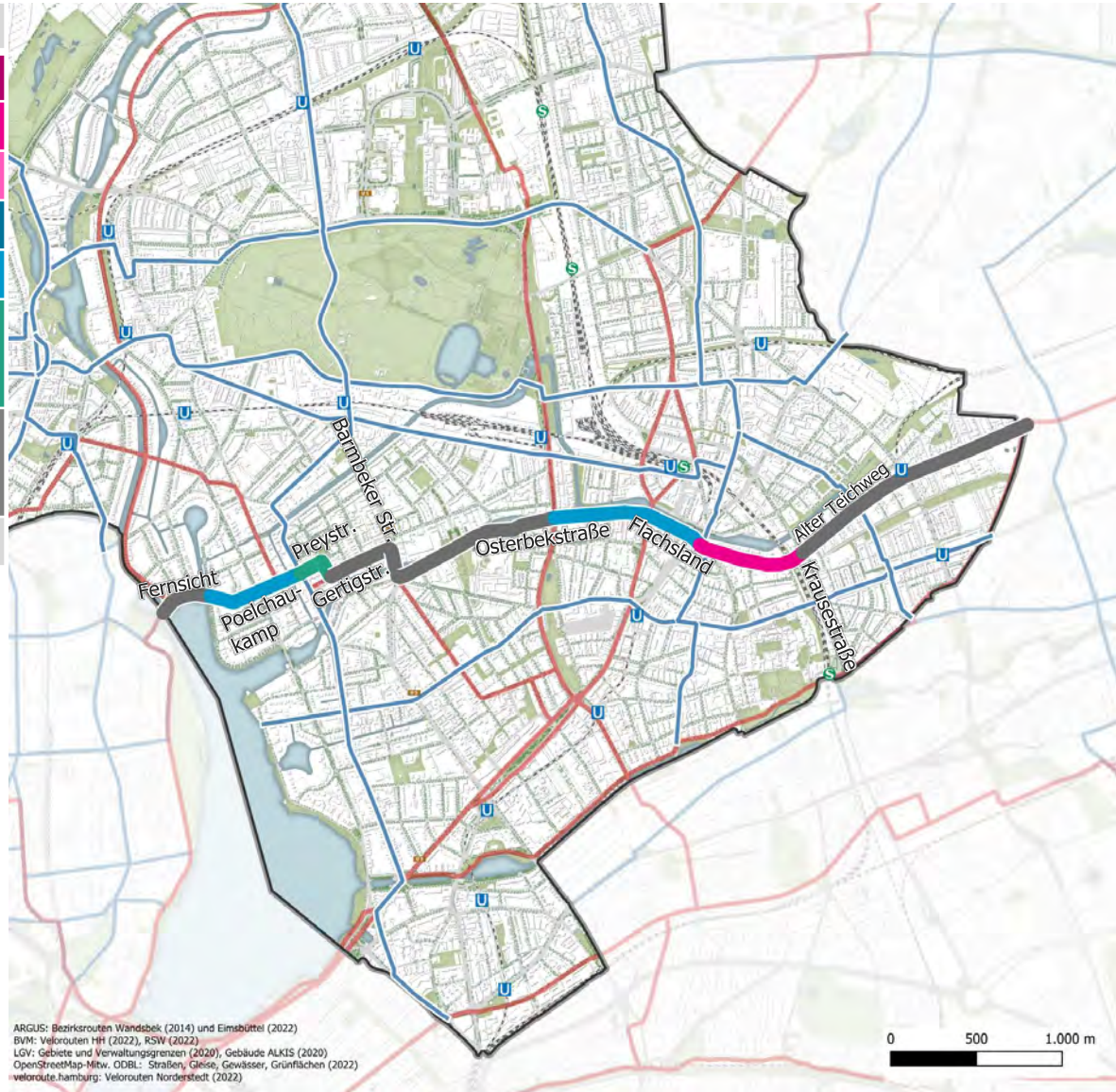


ARGUS: Bezirksrouten Wandsbek (2014) und Eimsbüttel (2022)
BVM: Velorouten HH (2022), RSW (2022)
LGV: Gebiete und Verwaltungsgrenzen (2020), Gebäude ALKIS (2020)
OpenStreetMap-Mitw., ODBL: Straßen, Gleise, Gewässer, Grünflächen (2022)
veloroute.hamburg: Velorouten Nordstedt (2022)

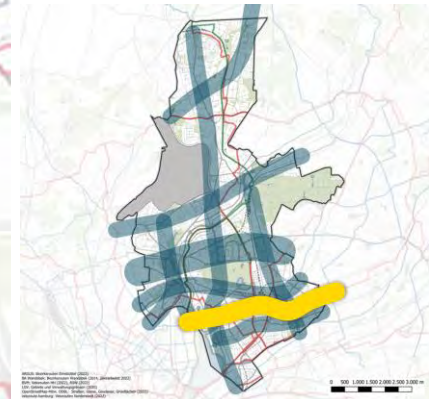
Routensuche

Korridor V – Osterbek-Route: Vorzugsvariante – Ausbaubedarf

Umbaubedarf	Straßentyp	Länge
Vollumbau	Übergeordnete Straße	0 m
Vollumbau	Untergeordnete Straße	641 m
Vollumbau	Eigenständig	0 m
Teilumbau	Übergeordnete Straße	0 m
Teilumbau	Untergeordnete Straße	1463 m
Ummarkierung/ Umorganisation/ geringer Sanierungsbedarf		248 m
Kein Umbaubedarf/ Teil einer VR oder RSW/ Bereits laufende Planungen		3380 m
Summe:		5732 m



ARGUS: Bezirksrouten Wandsbek (2014) und Eimsbüttel (2022)
 BVM: Velorouten HH (2022), RSW (2022)
 LGV: Gebiete und Verwaltungsgrenzen (2020), Gebäude ALKIS (2020)
 OpenStreetMap-Mitw., ODBL: Straßen, Gleise, Gewässer, Grünflächen (2022)
 veloroute.hamburg: Velorouten Nordstedt (2022)

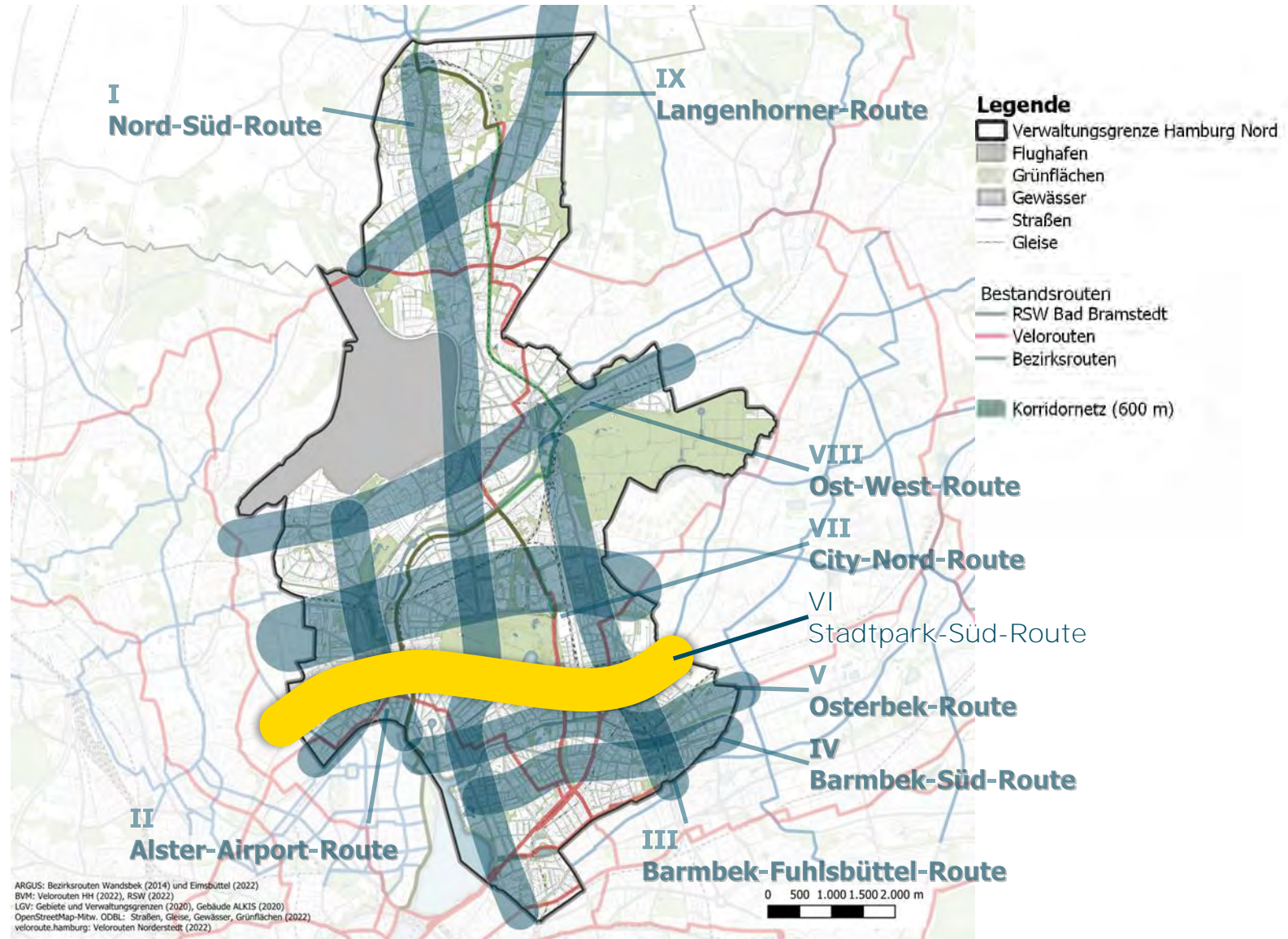


- Die Vorzugsvariante besticht durch seine zügige und geradlinige Befahrbarkeit im größtenteils untergeordneten Straßennetz
- Sie ist intuitiv und leicht begreifbar, mit Ausnahme des Abweichens von der Veloroute 13 in der Gertigstraße auf die Preystraße
- Ein attraktives Umfeld und der Verlauf durch das Stadtteilzentrum Winterhude steigern die Qualität und den Nutzen der Route
- Die Grund- und weiterführende Schule Alter Teichweg, welche als Eliteschule des Sports eine bezirkübergreifende Bedeutung hat, wird auf direktem Wege an die nördliche Alsterumfahrung angebunden
- Insgesamt ist mit einem geringen Umgestaltungsaufwand zu rechnen. Lediglich am Poelchaukamp ist die Realisierbarkeit abschnittsweise fraglich

Bewertungskriterien	Wertung
Schnelle Befahrbarkeit	
Unterbrechungsfreiheit	
Verkehrssicherheit	
(inter-)subjektive Sicherheit	
Kindergerechtigkeit	
Soziale Sicherheit	
Direktheit	
Intuitive Begreifbarkeit des Verlaufs	
Attraktivität des Umfelds	
Erschließungsfunktion	
Nutzen für das Gesamtnetz	
Verträglichkeit für Natur und Naherholung	
Realisierbarkeit	
Kosten	
Steigerung der Radverkehrsqualität gegenüber der Bestandsituation	
Immissionsaussetzung	

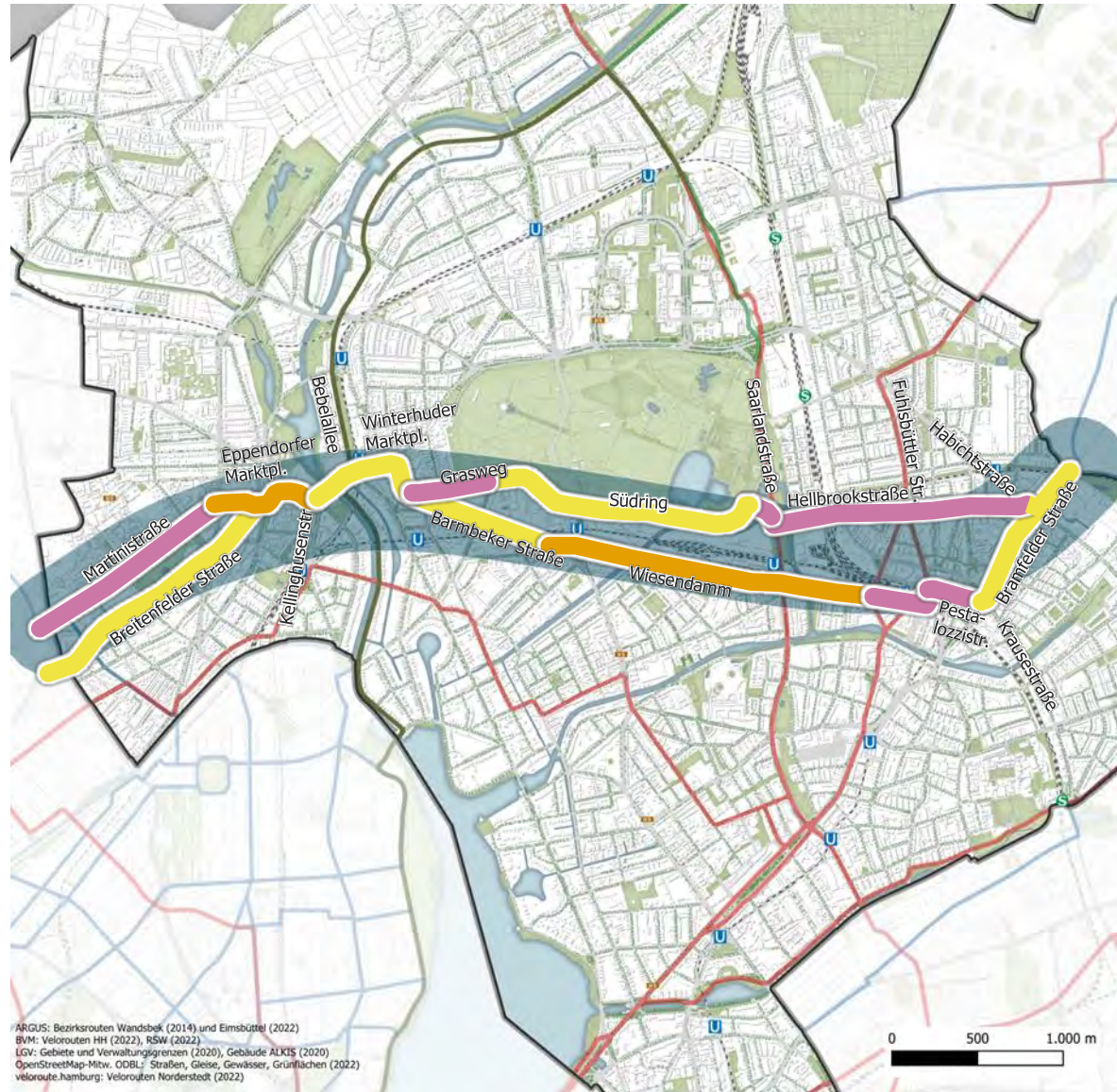
Routensuche

Korridor VI – Stadtpark-Süd-Route



Routensuche

Korridor VI – Stadtpark-Süd-Route: Ausbaupotentiale der Varianten



Legende

- Verwaltungsgrenze Hamburg Nord
- Flughafen
- Grünflächen
- Gewässer
- Straßen
- Gleise

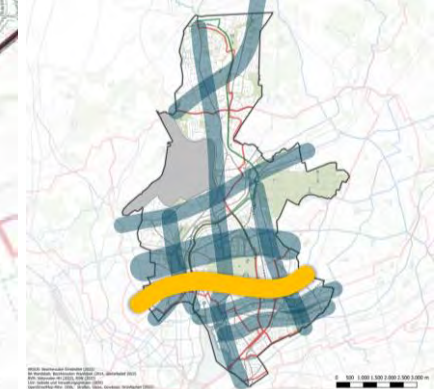
Bestandsrouten

- RSW Bad Bramstedt
- Velorouten
- Bezirksrouten

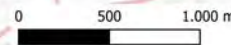
Korridornetz (600 m)

Potentielle Führungsform:

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



ARGUS: Bezirksrouten Wandsbek (2014) und Eimsbüttel (2022)
 BVM: Velorouten HH (2022), RSW (2022)
 LGV: Gebiete und Verwaltungsgrenzen (2020), Gebäude ALKIS (2020)
 OpenStreetMap-Mitw., ODBL: Straßen, Gleise, Gewässer, Grünflächen (2022)
 veloroute.hamburg: Velorouten Norderstedt (2022)



Variante A

- Ruhigere Variante durch überwiegende Führung im Nebennetz
- Führung über die bereits in Planung befindliche Martinstraße und Eppendorfer Marktplatz
- Attraktives Umgebungsumfeld entlang des Stadtparks
- Radverkehrsfreundliche Erschließung des Stadtparks von Ost und West und des UKE
- Direkte Anbindung des Eimsbüttler Bezirksroutennetzes
- Südlich des Stadtparks leicht umwegig und abseits einiger potentieller Quellen und Ziele
- Steigungsüberwindung beim Grasweg
- Teils aufwendige Knotenpunktumgestaltungen

Variante B

- Direktere Variante mit hoher Erschließungswirkung durch wichtige Quellen und Ziele
- Anschluss der U- und S-Bahn Barmbek
- Führung über den bereits in Planung befindlichen Wiesendamm und Eppendorfer Marktplatz
- Ausbau und Anschluss des Wiesendamms bietet wichtige Lückenschlüsse
- Hohe Verkehrsbelastungen auf Großteil der Route
- Hoher Flächenbedarf auf Kosten des ruhenden Kfz-Verkehrs
- Teils aufwendige Knotenpunktumgestaltungen

Variante A

- Ruhigere Variante durch überwiegende Führung im Nebennetz
- Führung über die bereits in Planung befindliche Martinistraße und Eppendorfer Marktplatz
- Attraktives Umgebungsumfeld entlang des Stadtparks

→ Variante A bietet in der Gesamtbetrachtung die beste Routenführung und wird daher als Vorzugsvariante fortgeführt

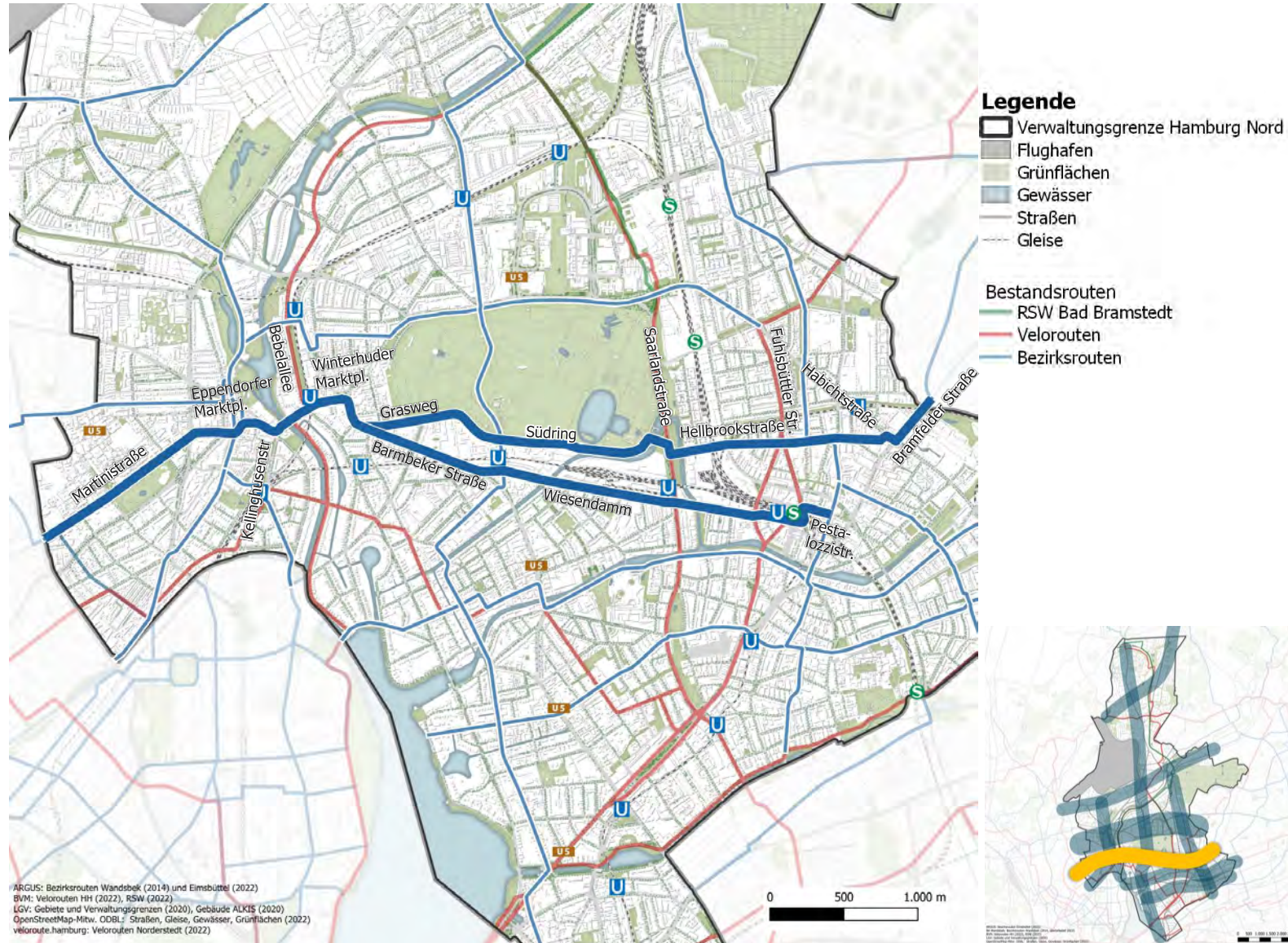
→ Der Wiesendamm hat jedoch darüber hinaus auch weiterhin eine wichtige Bedeutung für den Radverkehr (insb. für die Erschließung südlich der U3-Trasse und in Richtung Bf. Barmbek) und wird daher, in Form einer Aufgabelung der Route, ebenfalls als Teil der Bezirksroute VI aufgeführt

→ Mit Blick auf Schulverkehre wird eine baulich getrennte Führung oder Einrichtung von Fahrradstraßen im Nebennetz angestrebt, die die Schulen direkt erschließt

- Hohe Verkehrsbelastungen auf Großteil der Route
- Hoher Flächenbedarf auf Kosten des ruhenden Kfz-Verkehrs
- Teils aufwendige Knotenpunktumgestaltungen

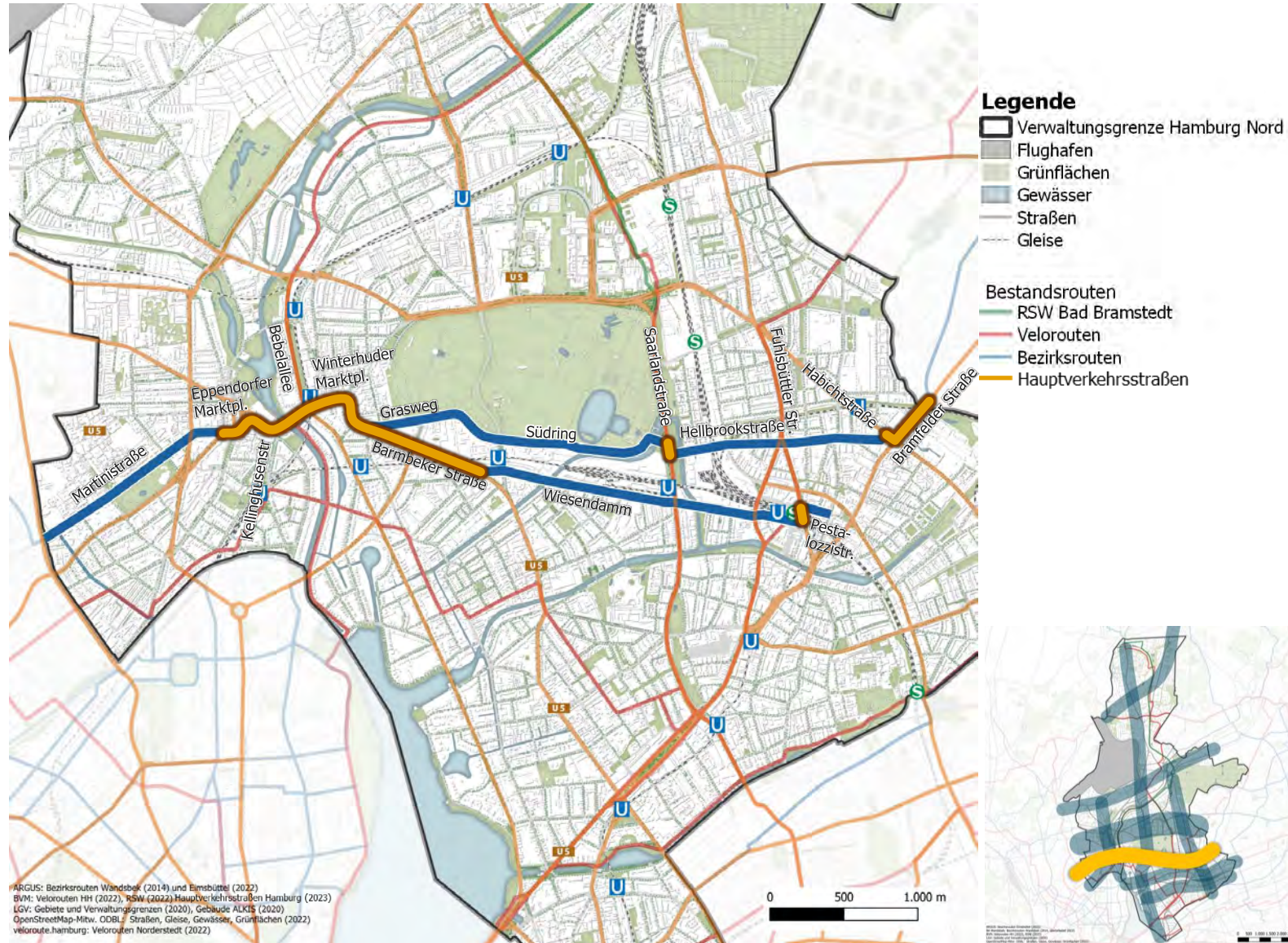
Routensuche

Korridor VI – Stadtpark-Süd-Route: Vorzugsvariante



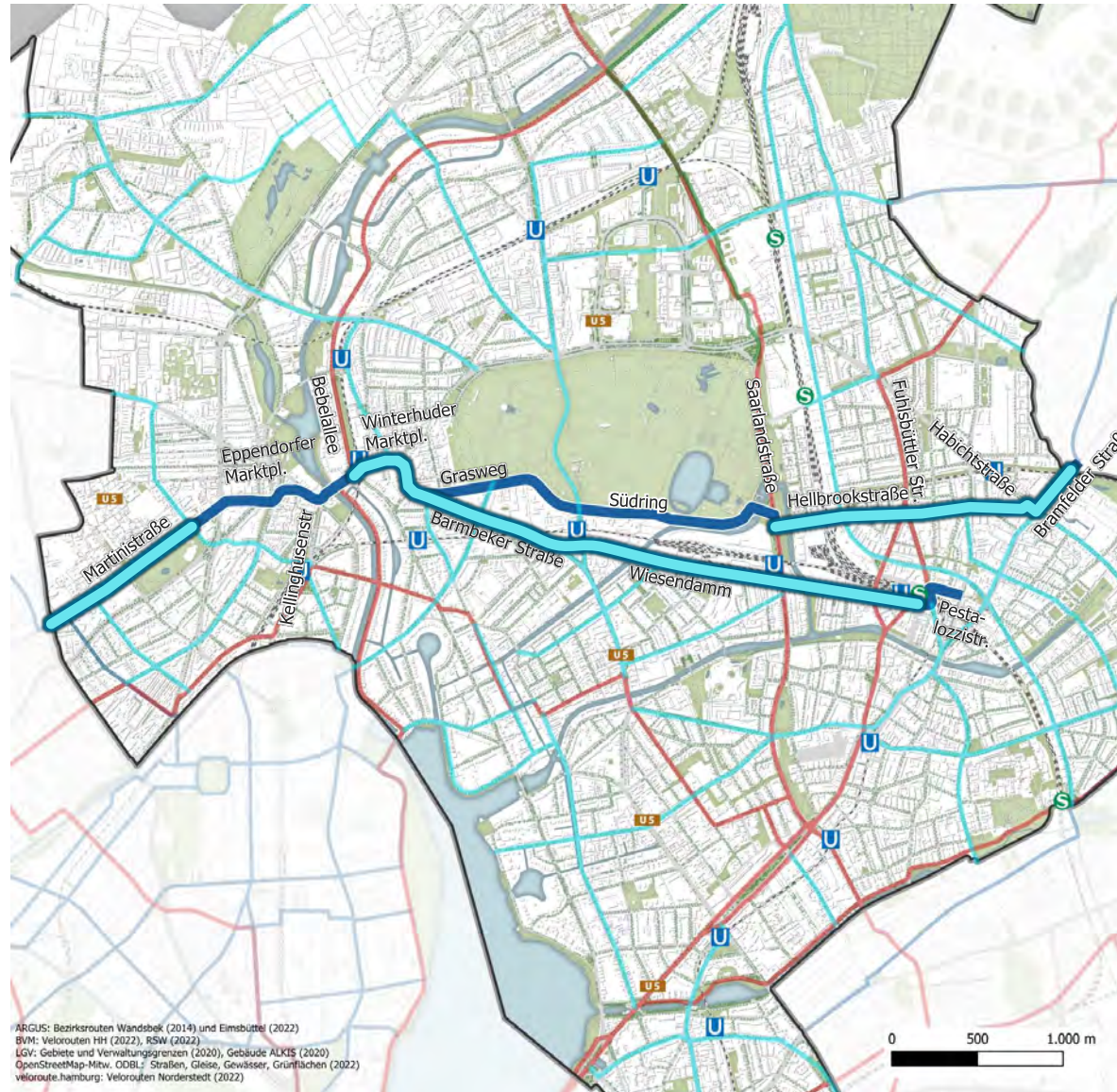
Routensuche

Korridor VI – Stadtpark-Süd-Route: Vorzugsvariante

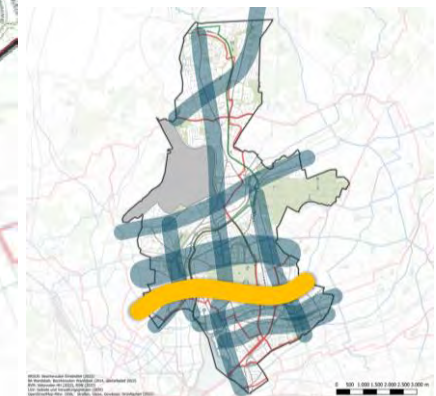


Routensuche

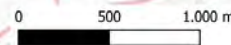
Korridor VI – Stadtpark-Süd-Route: Vorzugsvariante



- Legende**
- ▭ Verwaltungsgrenze Hamburg Nord
 - ▭ Flughafen
 - ▭ Grünflächen
 - ▭ Gewässer
 - ▭ Straßen
 - ▭ Gleise
- Bestandsrouten**
- RSW Bad Bramstedt
 - Velorouten
 - Bezirksrouten
 - Bezirksroutenkonzept (2014)

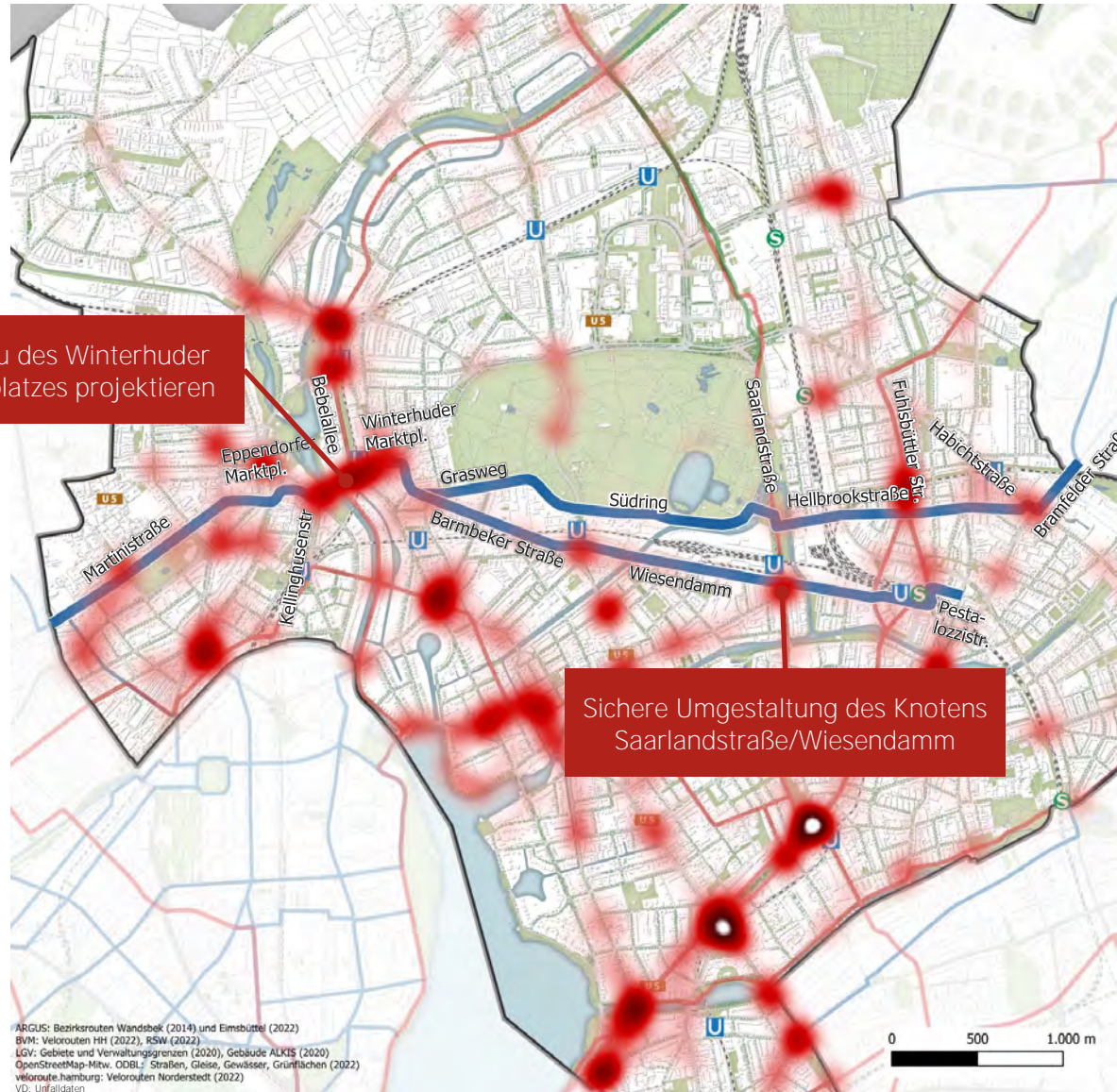


ARGUS: Bezirksrouten Wandsbek (2014) und Eimsbüttel (2022)
 BVM: Velorouten HH (2022), RSW (2022)
 LGV: Gebiete und Verwaltungsgrenzen (2020), Gebäude ALKIS (2020)
 OpenStreetMap-Mitw., ODBL: Straßen, Gleise, Gewässer, Grünflächen (2022)
 Veloroute.hamburg: Velorouten Norderstedt (2022)



Routensuche

Korridor VI – Stadtpark-Süd-Route: Unfallaufkommen (2019-2021)



Umbau des Winterhuder Marktplatzes projektieren

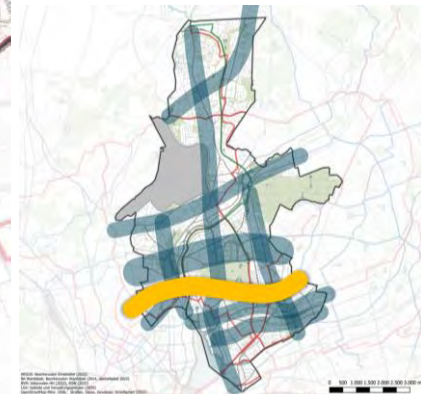
Sichere Umgestaltung des Knotens Saarlandstraße/Wiesendamm

Legende

- ▭ Verwaltungsgrenze Hamburg Nord
- ▭ Flughafen
- ▭ Grünflächen
- ▭ Gewässer
- ▭ Straßen
- ▭ Gleise

Bestandsrouten

- RSW Bad Bramstedt
- Velorouten
- Bezirksrouten



ARGUS: Bezirksrouten Wandsbek (2014) und Eimsbüttel (2022)
 BVM: Velorouten HH (2022), RSW (2022)
 LGV: Gebiete und Verwaltungsgrenzen (2020), Gebäude ALKIS (2020)
 OpenStreetMap-Mitw., ODBL: Straßen, Gleise, Gewässer, Grünflächen (2022)
 Veloroute.hamburg: Velorouten Norderstedt (2022)
 VD: Ugfalldaten

Routensuche

Korridor VI – Stadtpark-Süd-Route: Vorzugsvariante – Führungsform

Ausbau bereits in Planung
Verengung der Fahrbahn und standardisierte
Einrichtung einer Fahrradstraße, inkl.
Verkehrsreduzierende Maßnahmen

Fokuspunkt Winterhuder Marktplatz:
Perspektivisch großflächige Umgestaltung des Winterhuder
Marktplatzes unter den Gesichtspunkten der Aufenthalt- und
Nutzungsqualität, sowie des ÖV, Fuß- und Radverkehrs

Teil der VR 4

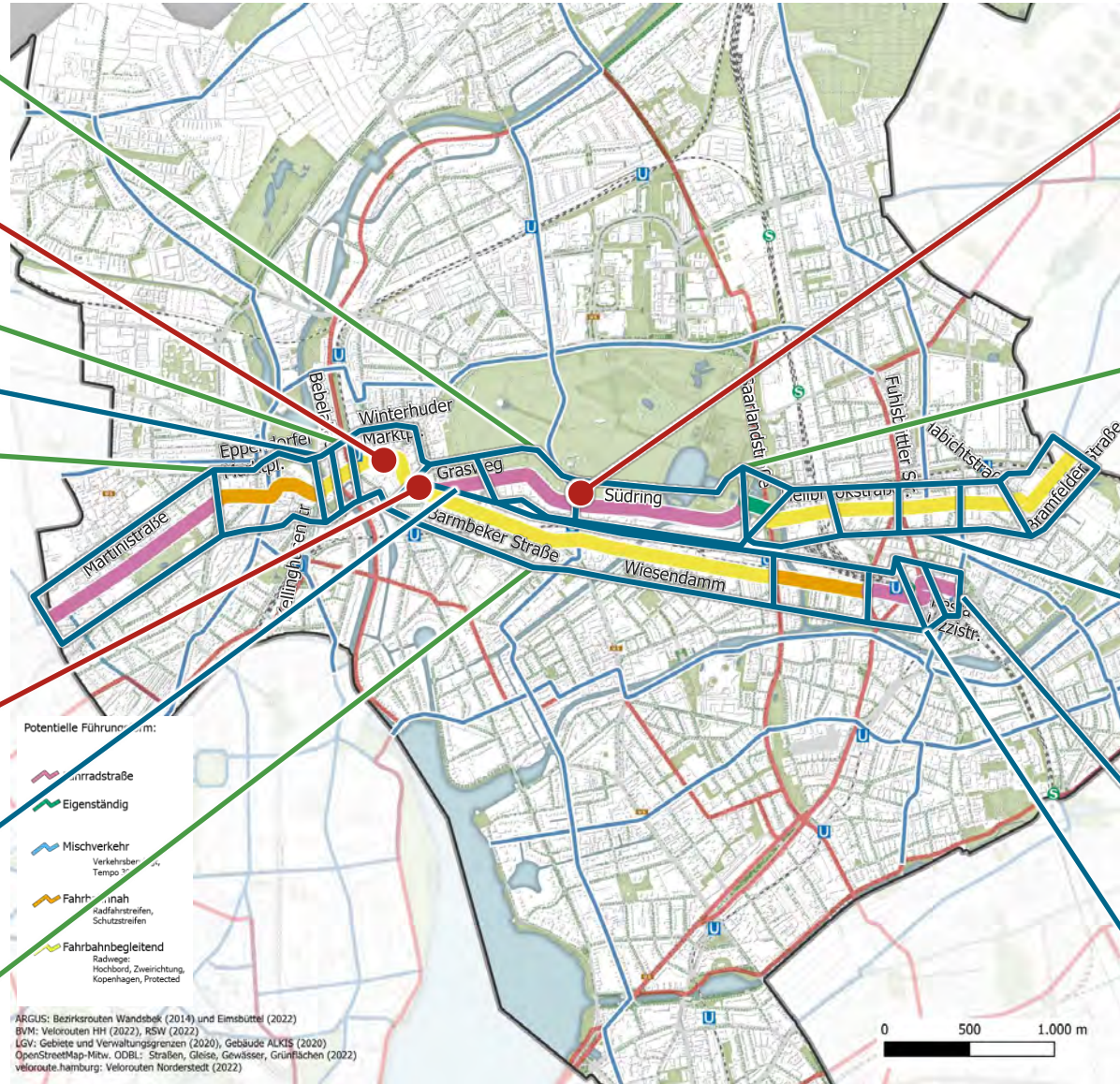
Lückenschluss

Ausbau bereits in Planung

Fokuspunkt Barmbeker Straße/Grasweg:
Für eine vereinfachte Querung der Barmbeker Straße in den
Grasweg muss gesorgt werden

Kleinteiliger Umbau: Entfernen der
Kopfsteinpflasterung (ggf. Schutzstatus)

Ausbau bereits in Planung
Lückenschlüsse und beidseitige Einrichtung von
Radfahrstreifen; Perspektivisch Einrichtung von
Protektionen denkbar



Fokuspunkt Otto-Wels-Straße:
Umbau des Knotens Otto-Wels-Straße im Zuge des Umbaus der
Straße und Sperrung für den MIV; Unterbindung der
Geradausbeziehung des Südrings für den
MIV-Durchgangsverkehr; Möglichkeiten einer Durchfahrtsperre
durch den Südring (östlich Wiesenstieg) wird bereits in einem
laufenden Projekt untersucht

Fokuspunkt Stadthallenbrücke
(Bestandteil der aktuellen LSBG-Planung
Saarlandstraße):
Umbau der Stadthallenbrücke zu einer reinen Fuß- und
Radverkehrsbrücke als neuen einladenden „Eingang“ in den
Stadtpark; Zweirichtungsradweg entlang Saarlandstraße bis
Querung in die Hellbrookstraße

Kleinteiliger Umbau: Umorganisation des
Parkens, Verbreiterung und bauliche
Trennung der RVA, Entfernen der
Kopfsteinpflasterung (ggf. Schutzstatus)

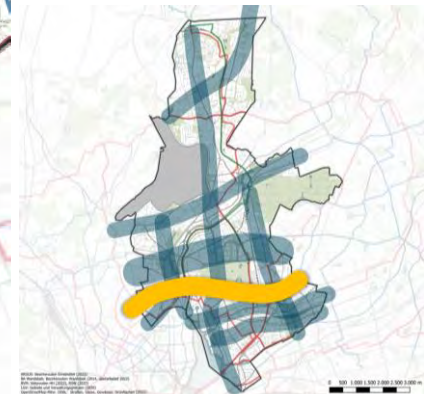
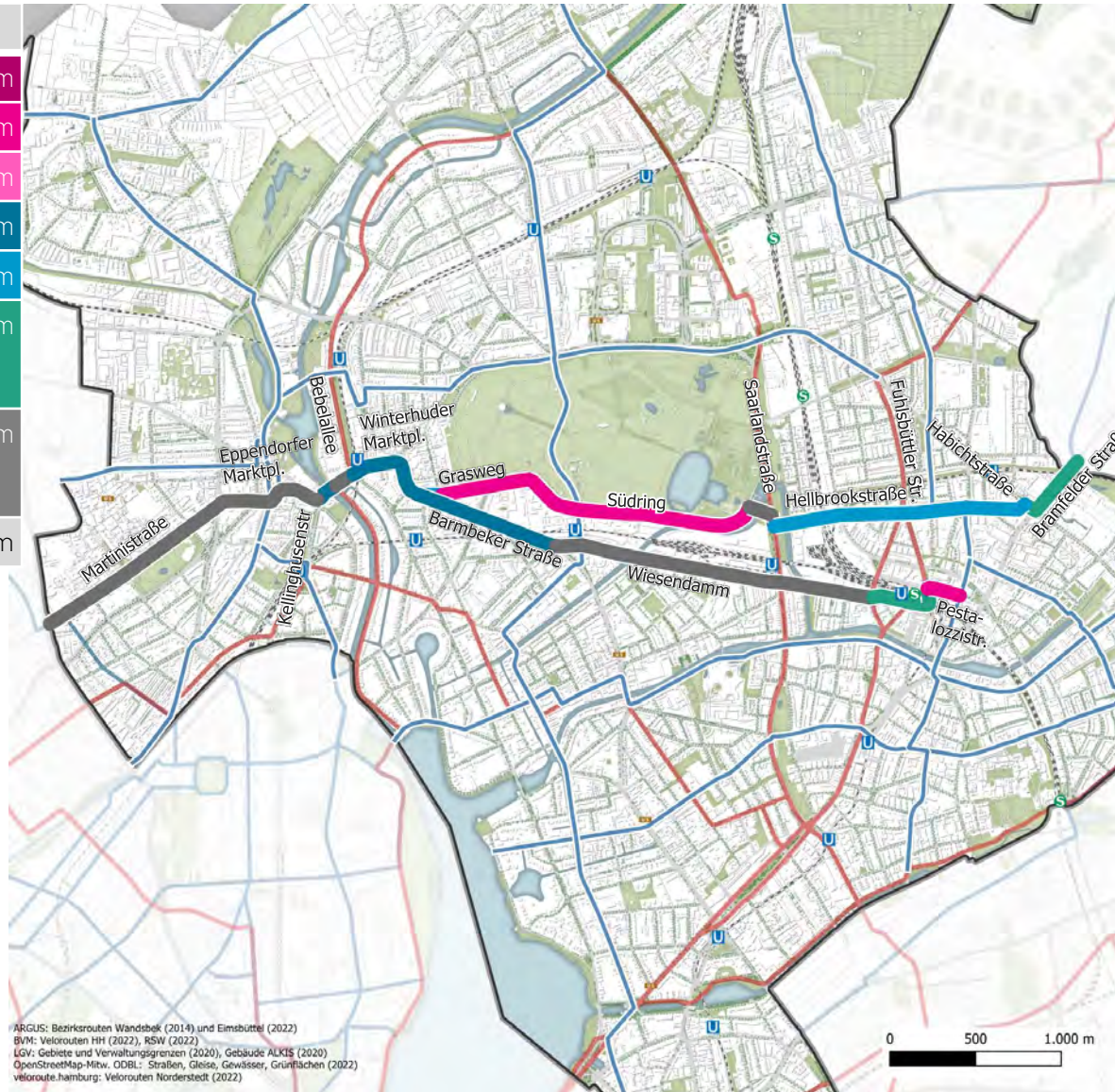
Potentiell vollständiger Ausbau und
Umgestaltung der Pestalozzistraße denkbar
(Zugunsten des Fuß- und Radverkehrs und
anliegender Gastronomie/Einzelhandel):
Steigerung der Aufenthaltsqualität und
Befahrbarkeit für den Radverkehr

Einrichtung einer Kommunaltrasse beim
Bahnhof Barmbek

Routensuche

Korridor VI – Stadtpark-Süd-Route: Vorzugsvariante – Ausbaubedarf

Umbaubedarf	Straßentyp	Länge
Vollumbau	Übergeordnete Straße	0 m
Vollumbau	Untergeordnete Straße	2114 m
Vollumbau	Eigenständig	0 m
Teilumbau	Übergeordnete Straße	1507 m
Teilumbau	Untergeordnete Straße	1620 m
Ummarkierung/ Umorganisation/ geringer Sanierungsbedarf		805 m
Kein Umbaubedarf/ Teil einer VR oder RSW/ Bereits laufende Planungen		4047 m
Summe:		10.094 m

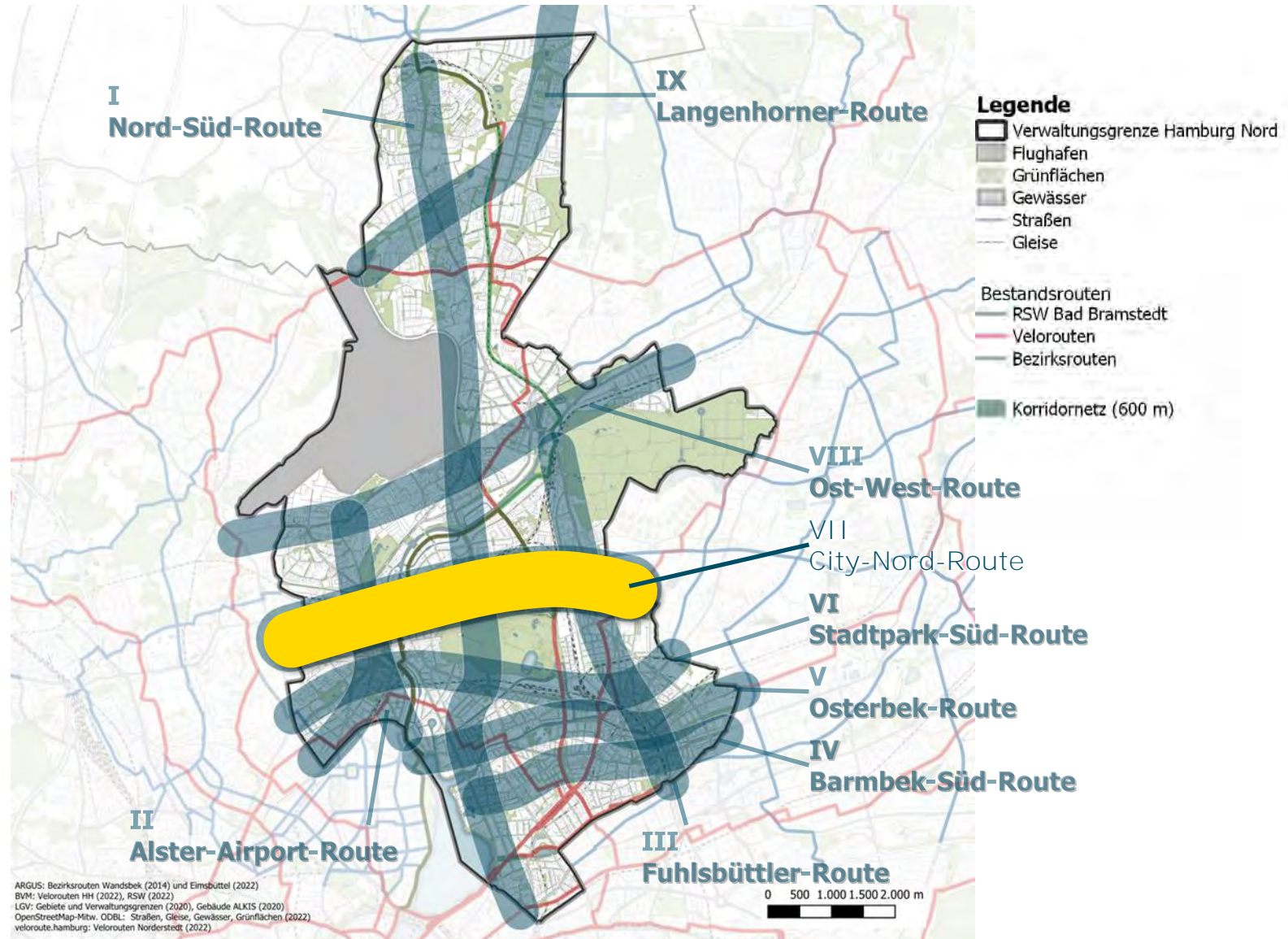


- Die Vorzugsvariante greift abschnittsweise auf Teile des alten Bezirksroutenkonzeptes zurück und verbindet wichtige Quellen und Ziele
- Sie verbindet mehrere bereits laufende Planungen ist damit verhältnismäßig kostengünstig bei großem Nutzen für das Gesamtnetz und hoher erreichbarer Radverkehrsqualität
- Die Steigerung der Radverkehrsqualität und Verkehrsberuhigung im Stadtparkumfeld hat einen positiven Effekt auf die Attraktivität und Erreichbarkeit des Stadtparks
- Durch einen Ausbau der Hellbrookstraße bietet sie eine besondere Bedeutung, da sie im Gesamtnetz eine wichtige und direkte Ost-West-Verbindung zwischen Wandsbek und dem Stadtpark darstellt und dabei die BR III und beide Arme der VR 5 anschließt
- Die Vorzugsvariante schließt alle Schulen entlang des Korridors direkt oder indirekt an und eignet sich daher insbesondere für Schulverkehre, was die Notwendigkeit von physischer Separation oder beruhigten Fahrradstraßen bekräftigt
- Die radverkehrsfreundliche Umgestaltung und Verbindung des Eppendorfer und Winterhunder Marktplatzes hat einen unverzichtbaren Effekt auf die Qualität des Radverkehrsnetzes des Bezirks Hamburg-Nord

Bewertungskriterien	Wertung
Schnelle Befahrbarkeit	
Unterbrechungsfreiheit	
Verkehrssicherheit	
(inter-)subjektive Sicherheit	
Kindergerechtigkeit	
Soziale Sicherheit	
Direktheit	
Intuitive Begreifbarkeit des Verlaufs	
Attraktivität des Umfelds	
Erschließungsfunktion	
Nutzen für das Gesamtnetz	
Verträglichkeit für Natur und Naherholung	
Realisierbarkeit	
Kosten	
Steigerung der Radverkehrsqualität gegenüber der Bestandsituation	
Immissionsaussetzung	

Routensuche

Korridor VII – City-Nord-Route



Variante A

- Teils hohe Qualitätssteigerung aufgrund fehlender Infrastruktur
- Erschließt Wohngebiete, Arbeitsplätze, Einzelhandel, ÖPNV
- Direkte Verbindung der BR-Netze Eimsbüttels und Wandsbeks
- Mittig sehr attraktive Routenführung (Nebennetz, Eigenständig)
- Angsträume im Gewerbegebiet
- Hoher Hauptverkehrsstraßenanteil (Lärm/Feinstaub/etc.)
- Aufwendige Knotenpunktumgestaltungen
- Machbarkeit einer hochwertig radverkehrsfreundlichen Umgestaltung der Hebebrandstraße schwierig

Variante B

- Hohe Qualitätssteigerung ggü. Bestand
- Reduzierung des Durchgangsverkehrs auf Meenkweise denkbar
- Hohes Potential für den Radverkehr
- Zentral mit hoher Arbeitsplatzerschließung
- Direkte Anknüpfung BR-Routennetz Wandsbek
- Teils deutlicher Eingriff in den MIV
- Hoher Hauptverkehrsstraßenanteil (Lärm/Feinstaub/etc.)
- Verlauf sehr ungeradlinig und nicht intuitiv
- Viele Querungsbedarfe mit teils sehr aufwendigen Umbaumaßnahmen

Variante C

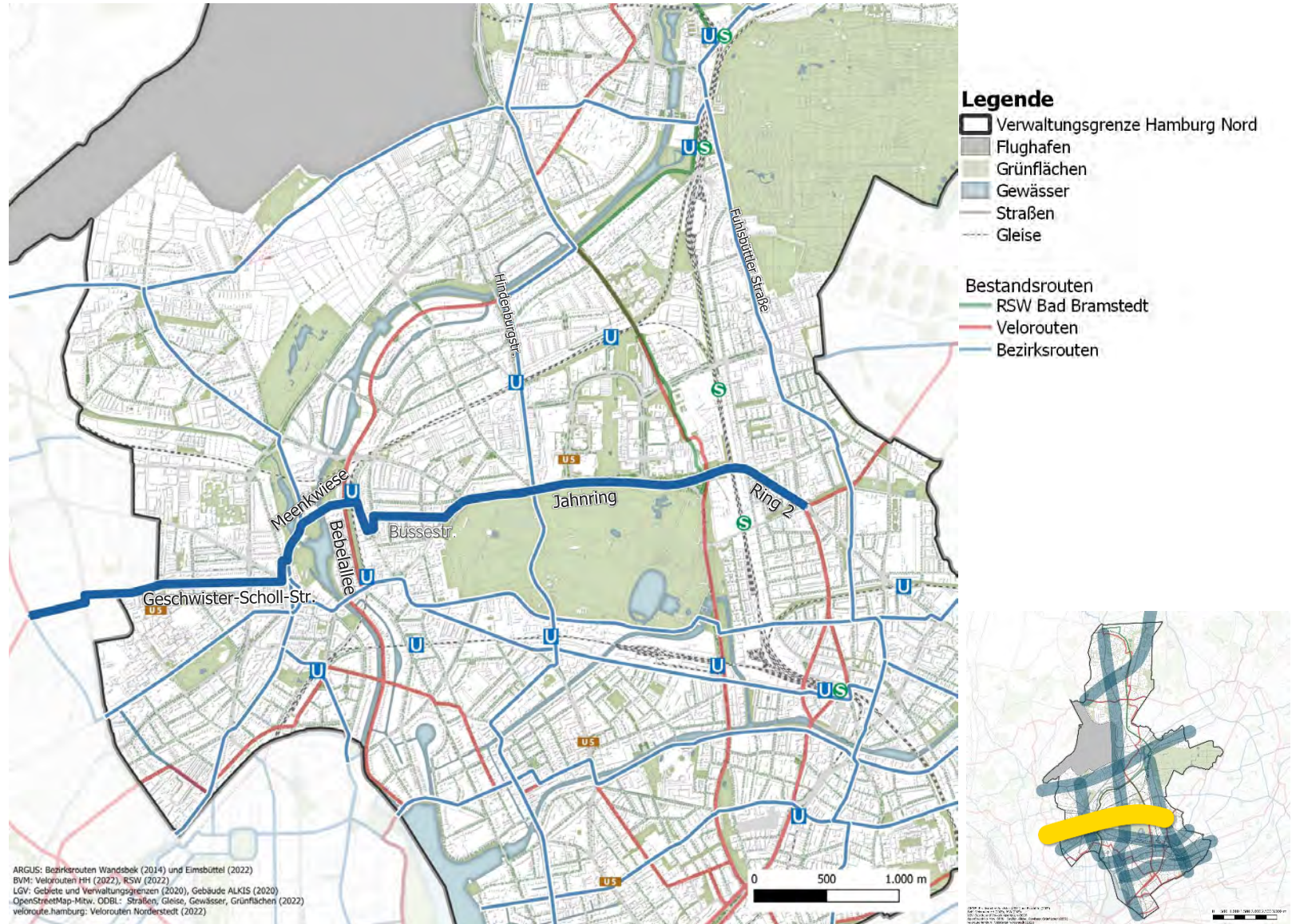
- Sehr hohe Radverkehrsqualität erscheint machbar
- Ruhigste Variante im Westen
- Hohe Wohn- und Nahversorgungserschließung
- Geradlinige und direkte Ost-West-Verbindung
- Nördliche Umfahrung des Stadtparks
- Erweitert VR 5 optimal nach Westen
- Sehr radverkehrsfreundlicher Ausbau denkbar
- Hohe Kfz-Verkehrsbelastung (Ring 2)
- Großer Eingriff in den Kfz-Parkbestand und den MIV
 - Allein unter Umwidmung zweier Fahrspuren des Ring 2 denkbar
 - Machbarkeit ungewiss

- Variante A
 - Teils hohe Qualitätssteigerung aufgrund fehlender Infrastruktur
 - Erschließt Wohngebiete, Arbeitsplätze, Einzelhandel, ÖPNV
 - Direkte Verbindung der BR-Netze Eimsbüttels und Wandsbeks
 - Mittig sehr attraktive Routenführung (Nebennetz, Eigenständig)
 - Angsträume im Gewerbegebiet
 - Hoher Hauptverkehrsstraßenanteil (Lärm/Feinstaub/etc.)
- Variante C
 - Sehr hohe Radverkehrsqualität erscheint machbar
 - Ruhigste Variante im Westen
 - Hohe Wohn- und Nahversorgungserschließung
 - Geradlinige und direkte Ost-West-Verbindung
 - Nördliche Umfahrung des Stadtparks
 - Erweitert VR 5 optimal nach Westen

- Aufgrund der teils großen räumlichen Abstände erscheint ein Wechsel der Variante oftmals nicht sinnvoll
 - Die südliche Variante C erscheint in der Gesamtbetrachtung am sinnvollsten und fand auch während der Bürger:innenbeteiligung die größte Zustimmung
 - Variante A sollte dennoch zusätzlich weiterhin berücksichtigt werden (ggf. Stadtteilroute mit geringerer Priorität), kann jedoch die Vorzugsvariante nicht ersetzen
 - Machbarkeit erscheint aktuell schwierig, sollte jedoch langfristig angestrebt werden
- viele Querungsbedürfnisse mit teils sehr aufwendigen Umbaumaßnahmen

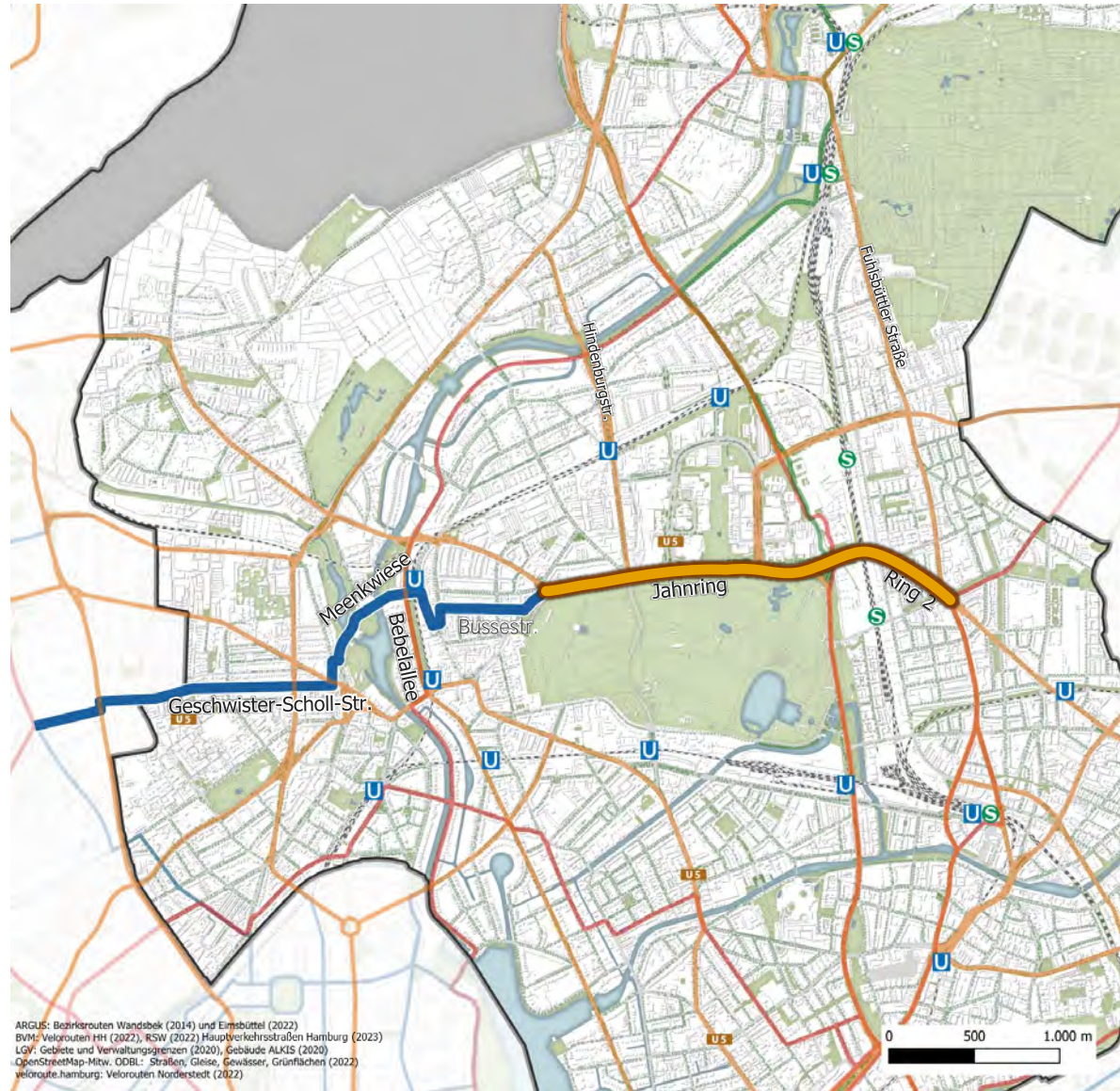
Routensuche

Korridor VII – City-Nord-Route: Vorzugsvariante

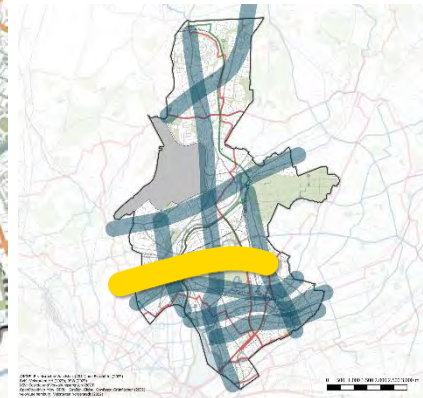


Routensuche

Korridor VII – City-Nord-Route: Vorzugsvariante



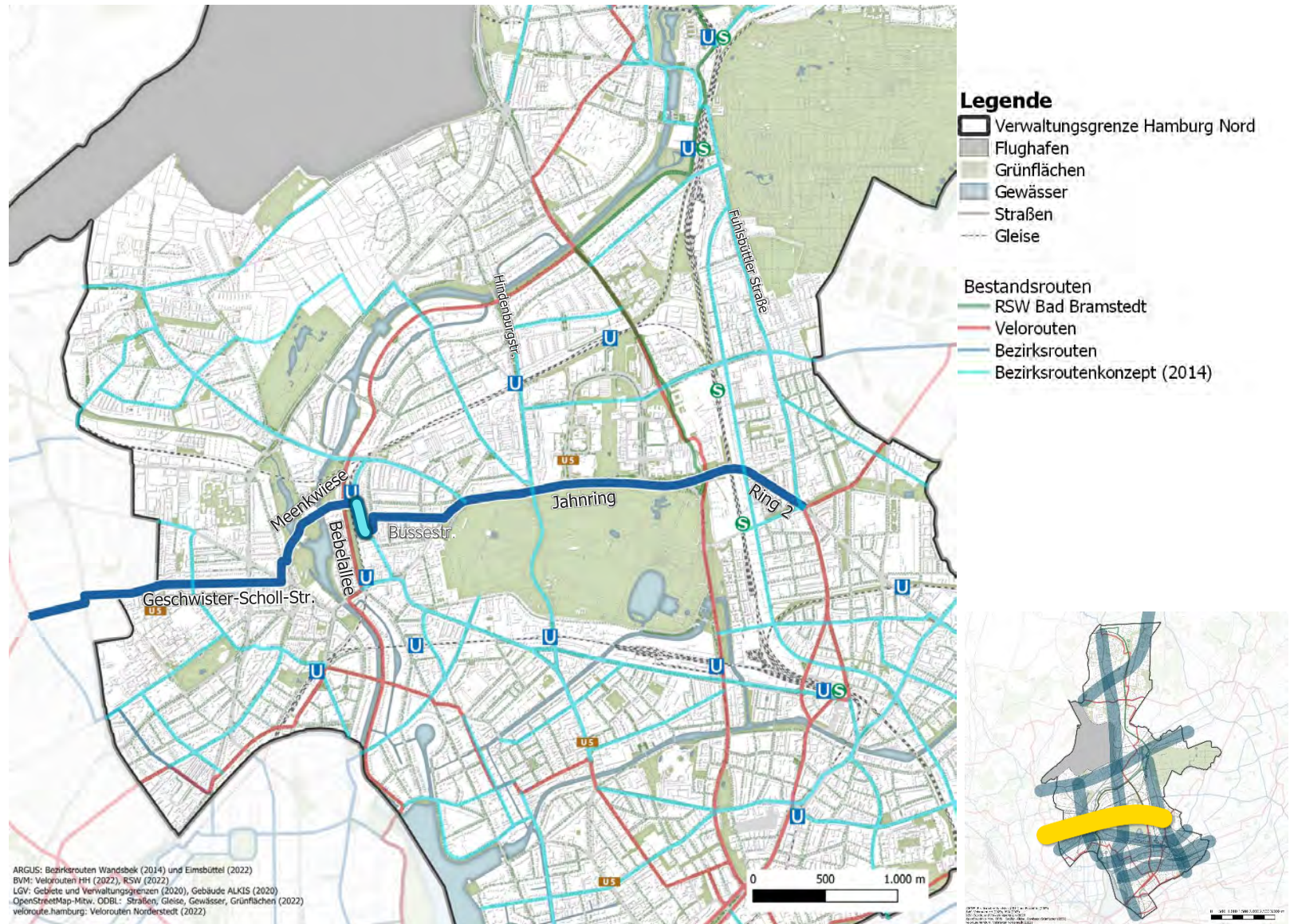
- Legende**
- ▭ Verwaltungsgrenze Hamburg Nord
 - ▭ Flughafen
 - ▭ Grünflächen
 - ▭ Gewässer
 - ▭ Straßen
 - ▭ Gleise
- Bestandsrouten**
- ▬ RSW Bad Bramstedt
 - ▬ Velorouten
 - ▬ Bezirksrouten
 - ▬ Hauptverkehrsstraßen



ARGUS: Bezirksrouten Wandsbek (2014) und Eimsbüttel (2022)
 BVM: Velorouten HH (2022), RSW (2022) Hauptverkehrsstraßen Hamburg (2023)
 LGV: Gebiete und Verwaltungsgrenzen (2020), Gebäude ALKIS (2020)
 OpenStreetMap-Mitw., ODBL: Straßen, Gleise, Gewässer, Grünflächen (2022)
 veloroute.hamburg: Velorouten Norderstedt (2022)

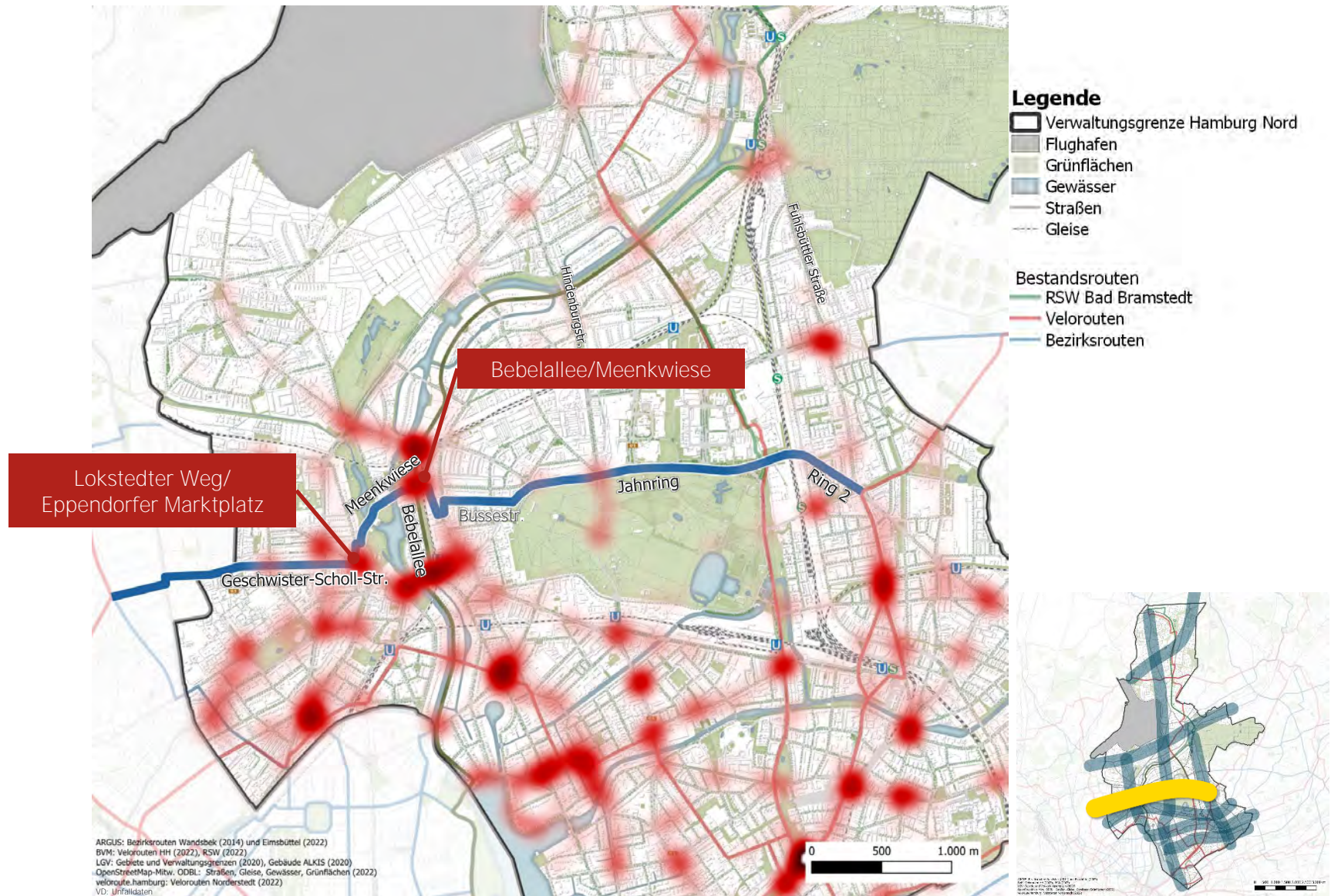
Routensuche

Korridor VII – City-Nord-Route: Vorzugsvariante



Routensuche

Korridor VII – City-Nord-Route: Unfallaufkommen (2019-2021)



Routensuche

Korridor VII – City-Nord-Route: Vorzugsvariante – Führungsform

Umbau zu geschützten RFS unter Entnahme zweier Fahrspuren (ggf. Zweirichtungsradweg auf Stadtparkseite)

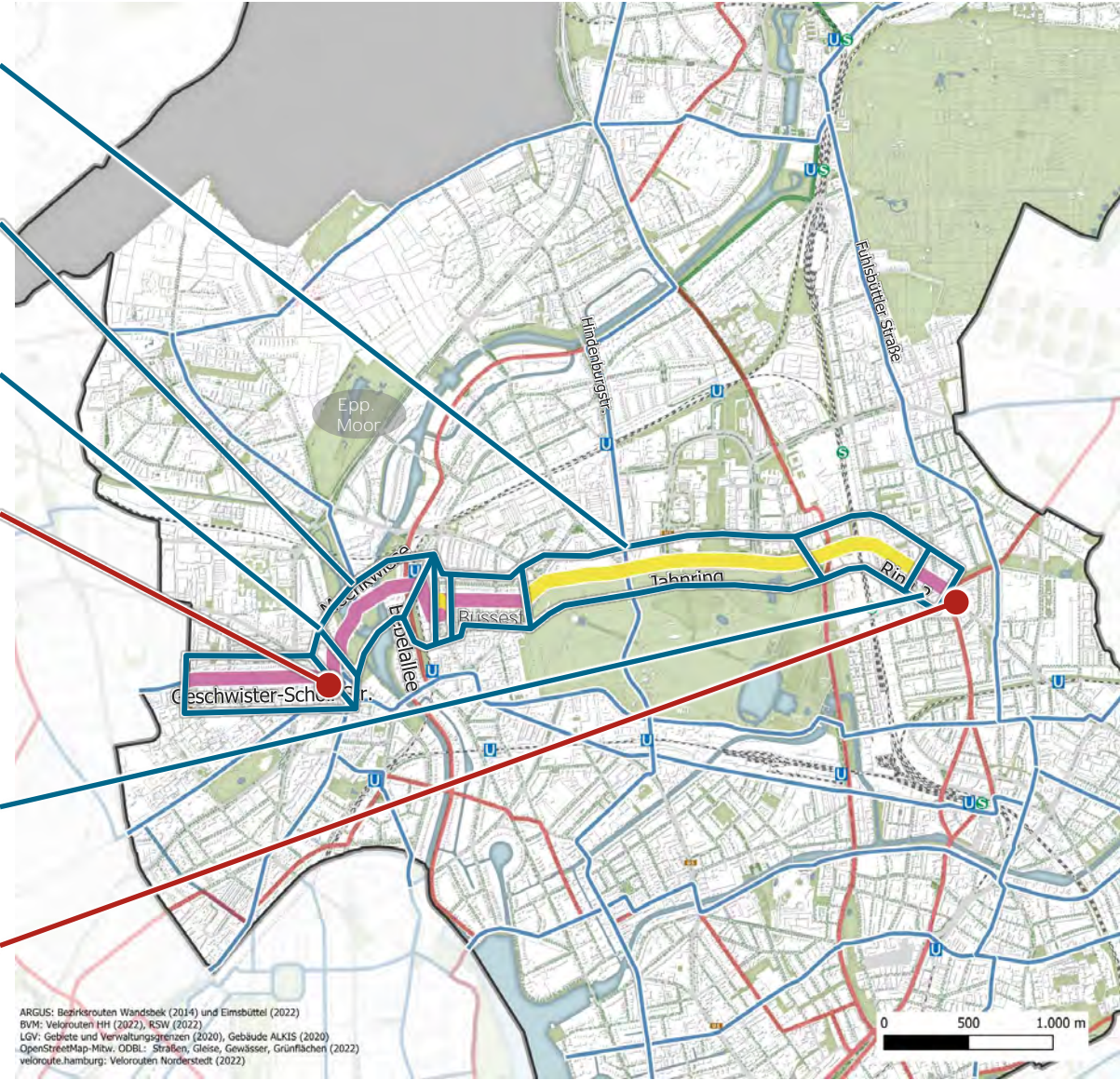
Unterbindung des MIV-Durchgangsverkehrs durch Einsatz von Modalfiltern auf Höhe Salomon-Heine-Weg (Busverkehr weiterhin ermöglichen)

Fahrradstraße in entsprechendem Standard; deutliche Reduktion und Umorganisation des ruhenden Verkehrs notwendig

Fokuspunkt Querung des Lokstedter Wegs: Umbau des Knotenpunktes unter Schaffung einer direkten Quermöglichkeit (auch für die Alster-Airport-Route von Bedeutung)

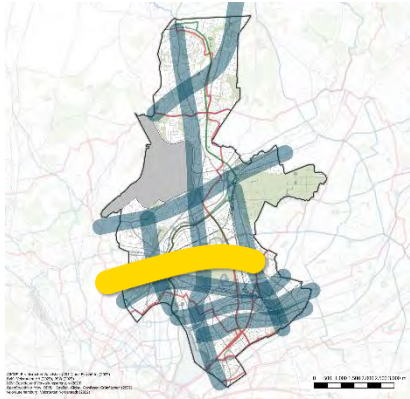
Umbau zu zwei Fahrradstraßen in entsprechendem Standard mit Einrichtungsverkehr rechts und links des Ring 2

Fokuspunkt Fuhlsbüttler Straße: Schaffung einer radverkehrsfreundlichen Anbindung an die Veloroute 5



Potentielle Führungsform:

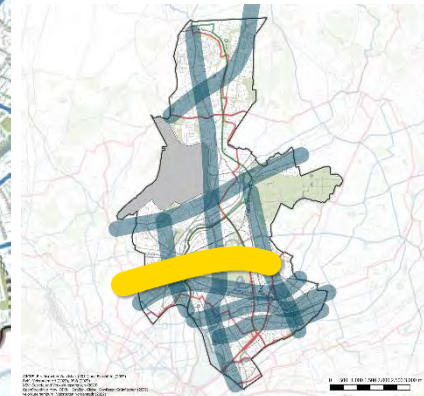
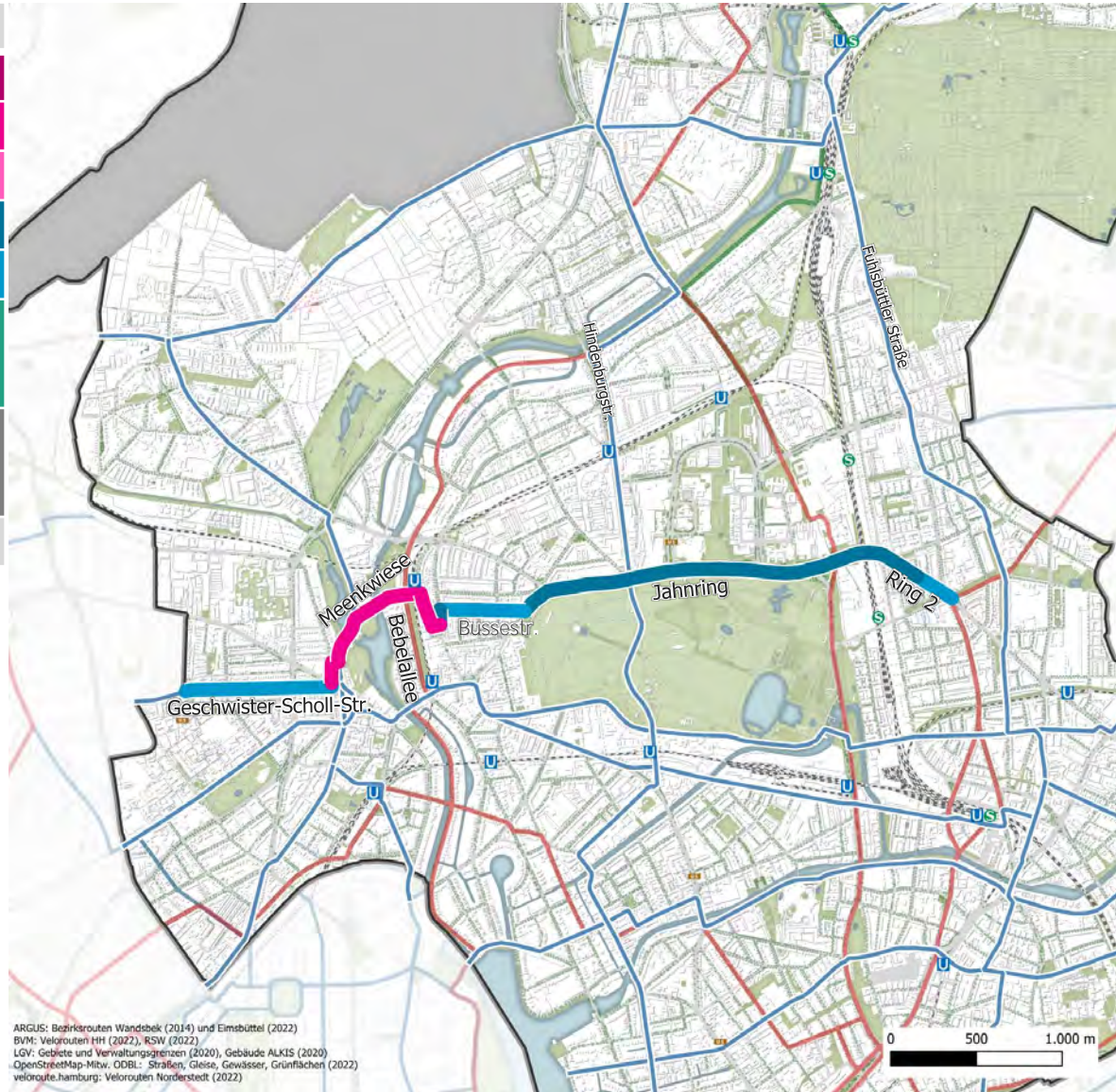
- Fahrradstraße
- Eigenständig
- Mischverkehr
Verkehrsberuhigt, Tempo 30
- Fahrbahn
Radfahrstreifen, Schutzstreifen
- Fahrbahnbegleitend
Radwege:
Hochbord, Zweirichtung, Kopenhagen, Protected



Routensuche

Korridor VII – City-Nord-Route: Vorzugsvariante – Ausbaubedarf

Umbauebedarf	Straßentyp	Länge
Vollumbau	Übergeordnete Straße	0 m
Vollumbau	Untergeordnete Straße	1113 m
Vollumbau	Eigenständig	0 m
Teilumbau	Übergeordnete Straße	2496 m
Teilumbau	Untergeordnete Straße	1610 m
Ummarkierung/ Umorganisation/ geringer Sanierungsbedarf		0 m
Kein Umbauebedarf/ Teil einer VR oder RSW/ Bereits laufende Planungen		0 m
Summe:		5219 m

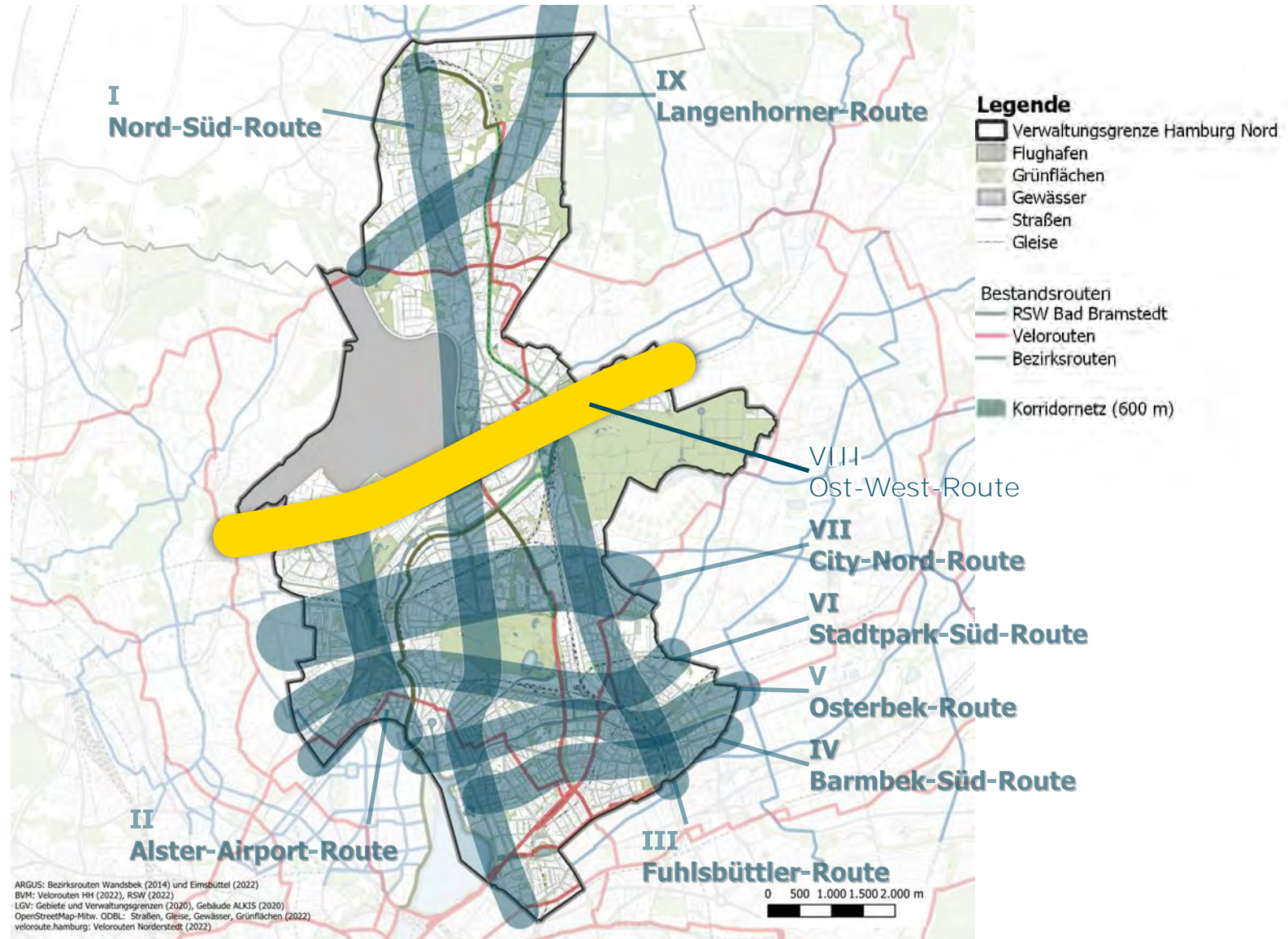


- Die Vorzugsvariante erweist sich als Route mit dem besten Verhältnis aus Netzwirkung, herstellbarer Radverkehrsqualität, Erschließungswirkung und zu erwartenden Kosten.
- Sie knüpft im Osten die Veloroute 5 an und verbindet somit sowohl Steilshoop als auch den Bahnhof Barmbek mit der City-Nord und Stadtteilen westlich des Stadtparks.
- Mit der nördlichen Umfahrung des Stadtparks über den Jahnring bietet die Vorzugsvariante eine direkte Routenführung, welche sich mit kleinteiligen Umbaumaßnahmen verhältnismäßig kostengünstig umsetzen lässt. Jedoch stellt die Realisierbarkeit der Umwidmung zweier Fahrspuren eine zentrale Frage dar.
- Im Westen bietet die Führung im Nebenstraßennetz die bestmögliche Erschließungswirkung von dichter Wohnbebauung, dem UKE, sowie dem Gymnasium Corveystraße in Eimsbüttel und lässt sich weiterführen bis zum Grandweg (Veloroute 3)
- Aufgrund der geringen Dichte an Tangentialverbindungen nördlich der Vorzugsvariante und Anschlüssen an die umliegenden Bezirksroutennetze in Wandsbek und Eimsbüttel empfiehlt sich zusätzlich die Weiterbetrachtung der nördlichen A-Variante

Bewertungskriterien	Wertung
Schnelle Befahrbarkeit	
Unterbrechungsfreiheit	
Verkehrssicherheit	
(inter-)subjektive Sicherheit	
Kindergerechtigkeit	
Soziale Sicherheit	
Direktheit	
Intuitive Begreifbarkeit des Verlaufs	
Attraktivität des Umfelds	
Erschließungsfunktion	
Nutzen für das Gesamtnetz	
Verträglichkeit für Natur und Naherholung	
Realisierbarkeit	
Kosten	
Steigerung der Radverkehrsqualität gegenüber der Bestandsituation	
Immissionsaussetzung	

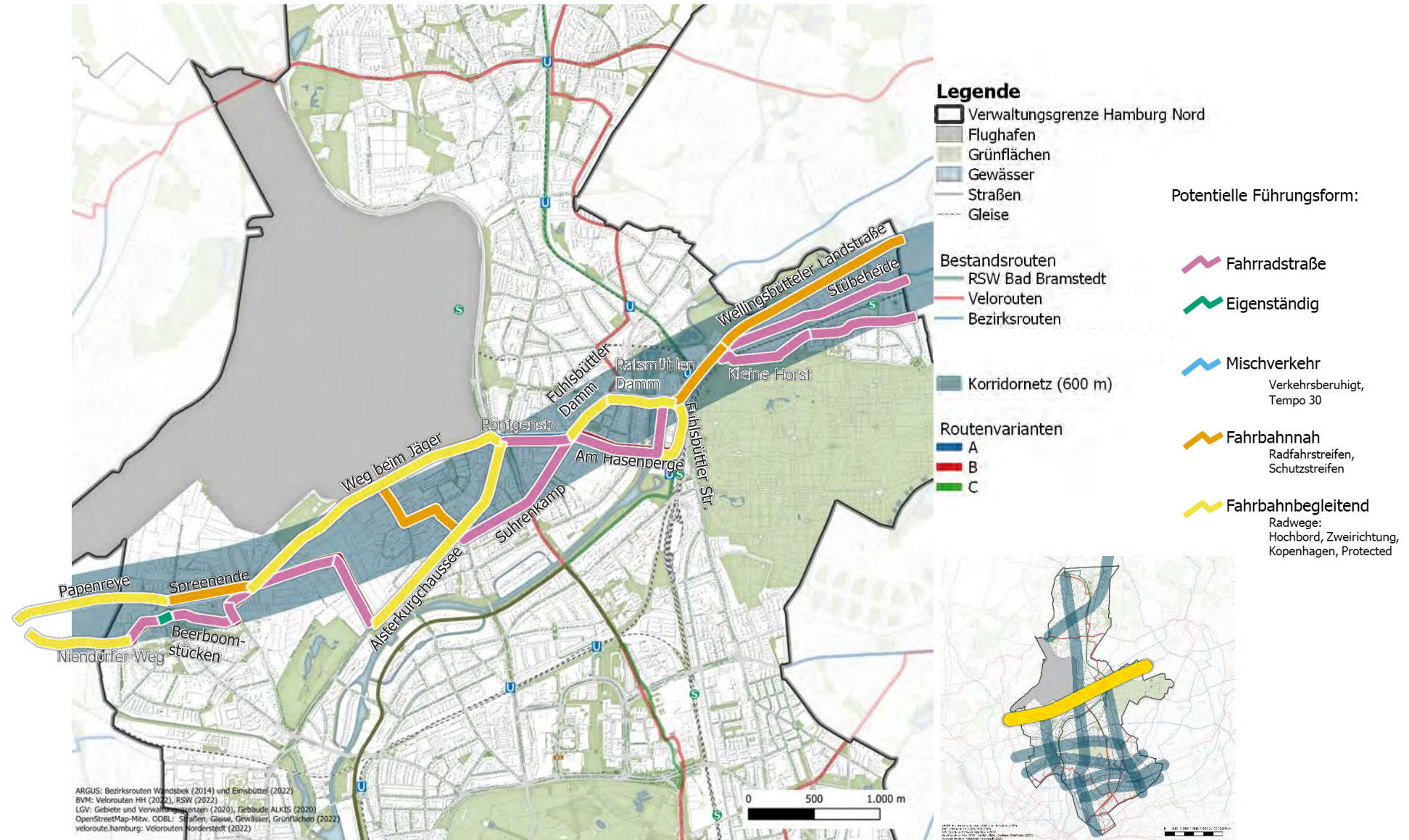
Routensuche

Korridor VIII – Ost-West-Route



Routensuche

Korridor VIII – Ost-West-Route: Ausbaupotentiale der Varianten



Variante A

- Meist sehr geradliniger Verlauf, leichte Orientierung
- mittlere bis hohe Erschließungsfunktion (insb. Gewerbepark und Lufthansa Technik südlich des Flughafens)
- Angsträume vor allem bei Nacht im Bereich des Weg beim Jägers
- Bedarf einer aufwendigen Knotenumgestaltung Alsterkrugchaussee
- hohe Verkehrsbelastung
- Abschnittsweise geringe Ausbauspielräume (bspw. Wellingsbütteler Landstraße)
- Aufwendiger Kreuzungsumbau (Alsterkrugchaussee-Röntgenstr.)

Variante B

- Hohe Erschließungswirkung, insb. von Wohngebieten
- Generell geringere Verkehrsstärke ggü. Variante A
- teils große Ausbaupotentiale im Nebenstraßennetz
- Ungeradliniger und stark umwegiger Verlauf
- Aufwendiger Kreuzungsumbau (Alsterkrugchaussee-Röntgenstr.)

Variante C

- hohe Erschließungswirkung von Gewerbe und Wohnen
- hohe Umgebungsqualität östlich des Gewerbegebiets
- große Ausbaupotentiale
- Umfahrung des Knotens Alsterkrugchaussee-Röntgenstraße
- Ungeradliniger und wenig intuitiver Verlauf

Variante A

- Meist sehr geradliniger Verlauf, leichte Orientierung
- mittlere bis hohe Erschließungsfunktion (insb. Gewerbepark und Lufthansa Technik südlich des Flughafens)
- Angsträume vor allem bei Nacht im Bereich des Weg beim Jägers
- Bedarf einer aufwendigen Knotenumgestaltung Alsterkrugchaussee
- hohe Verkehrsbelastung

Variante C

- hohe Erschließungswirkung von Gewerbe und Wohnen
- hohe Umgebungsqualität östlich des Gewerbegebiets
- große Ausbaupotentiale
- Umfahrung des Knotens Alsterkrugchaussee-Röntgenstraße
- Ungeradliniger und wenig intuitiver Verlauf

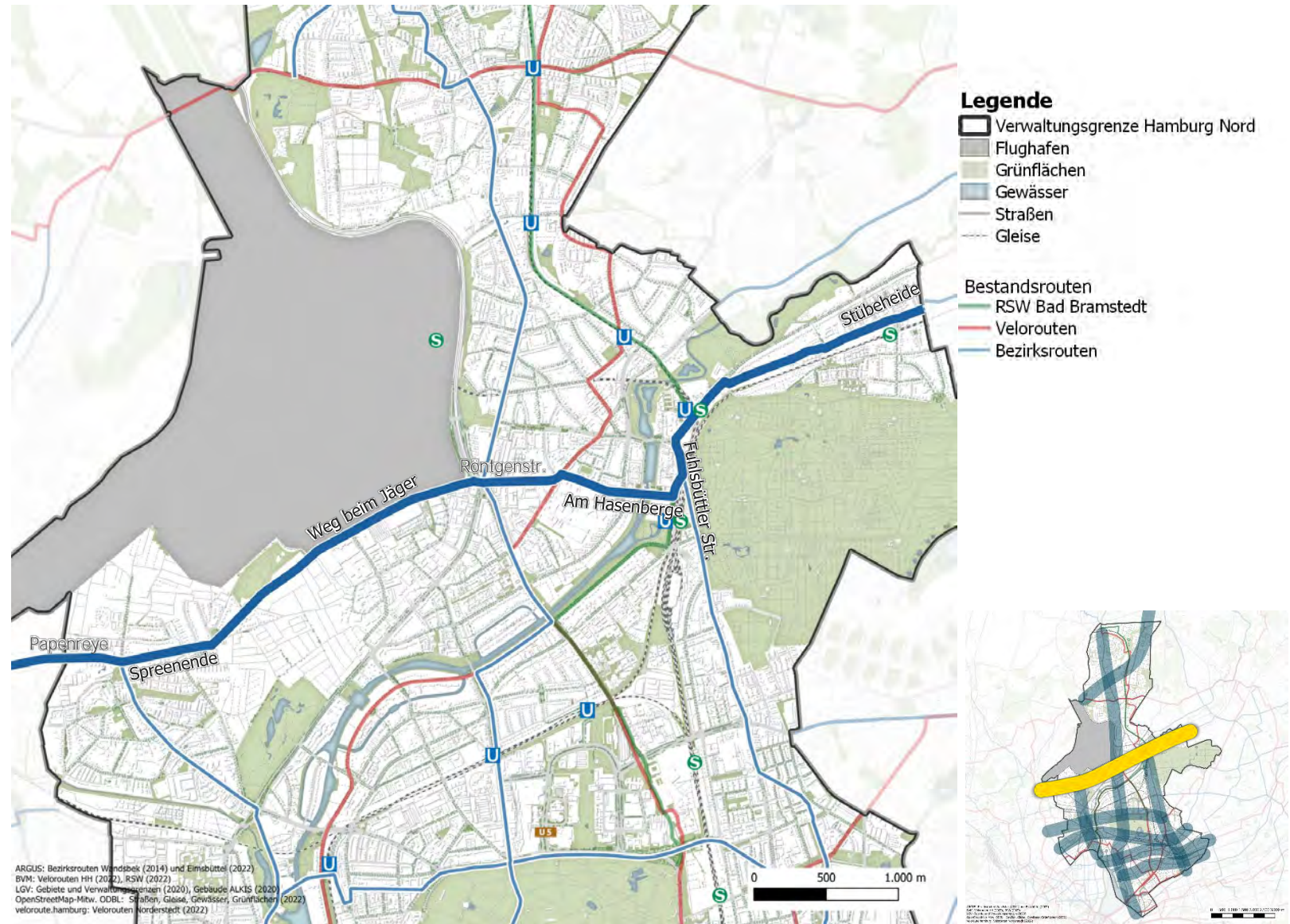
→ Eine Verknüpfung einzelner Abschnitte der drei Varianten bietet sich an, um die Vorteile der verschiedenen Varianten optimal miteinander zu kombinieren und einen Kompromiss aus Geradlinig- und Schnelligkeit sowie Attraktivität, Erschließung und Ausbauqualität (bauliche Trennung, Fahrradstraßen) zu finden

Variante B

- Hohe Erschließungswirkung, insb. von Wohngebieten
- Generell geringere Verkehrsstärke ggü. Variante A
- teils große Ausbaupotentiale im Nebenstraßennetz
- Ungeradliniger und stark umwegiger Verlauf
- Aufwendiger Kreuzungsumbau(Alsterkrugchaussee-Röntgenstr.)

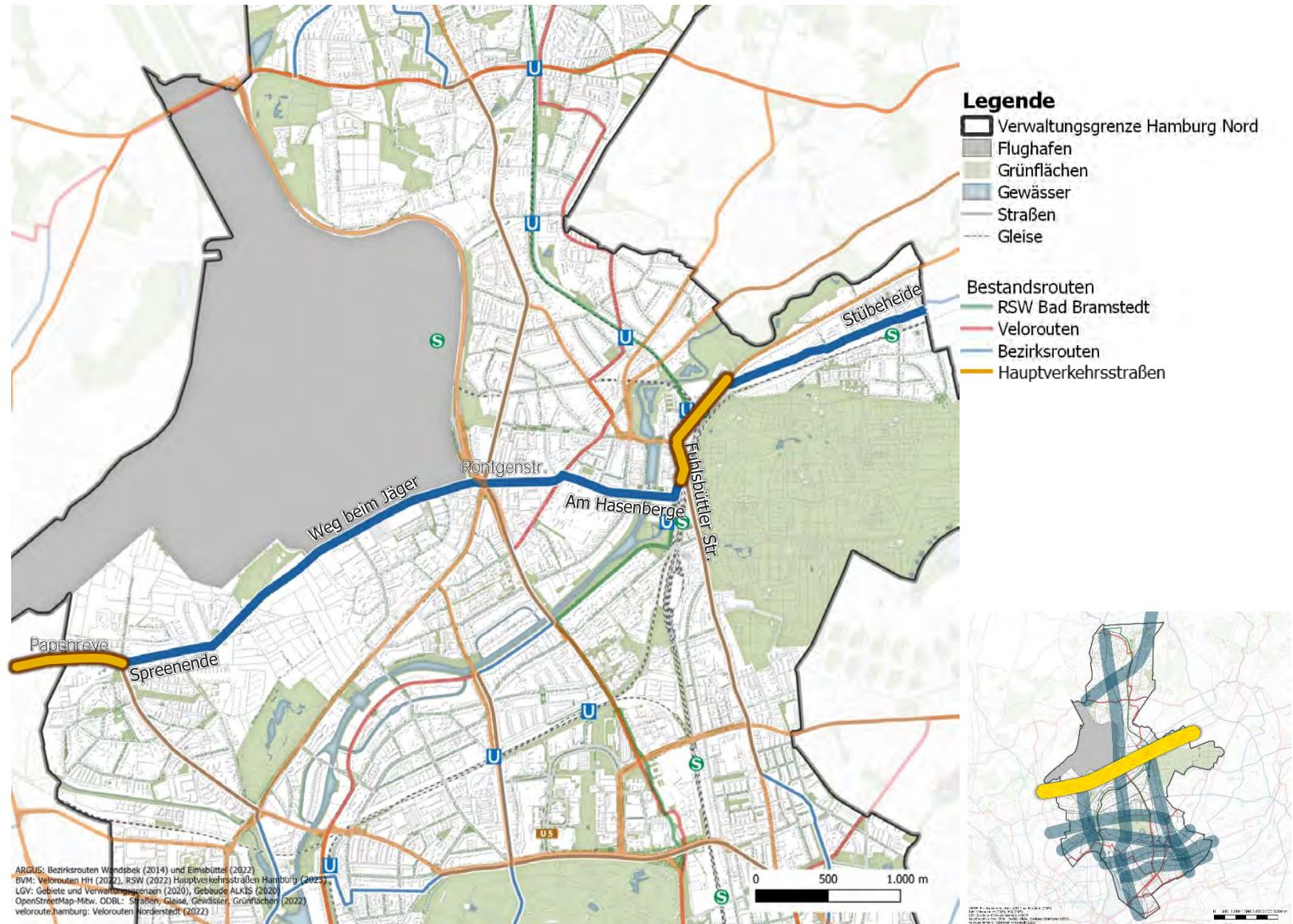
Routensuche

Korridor VIII – Ost-West-Route: Vorzugsvariante



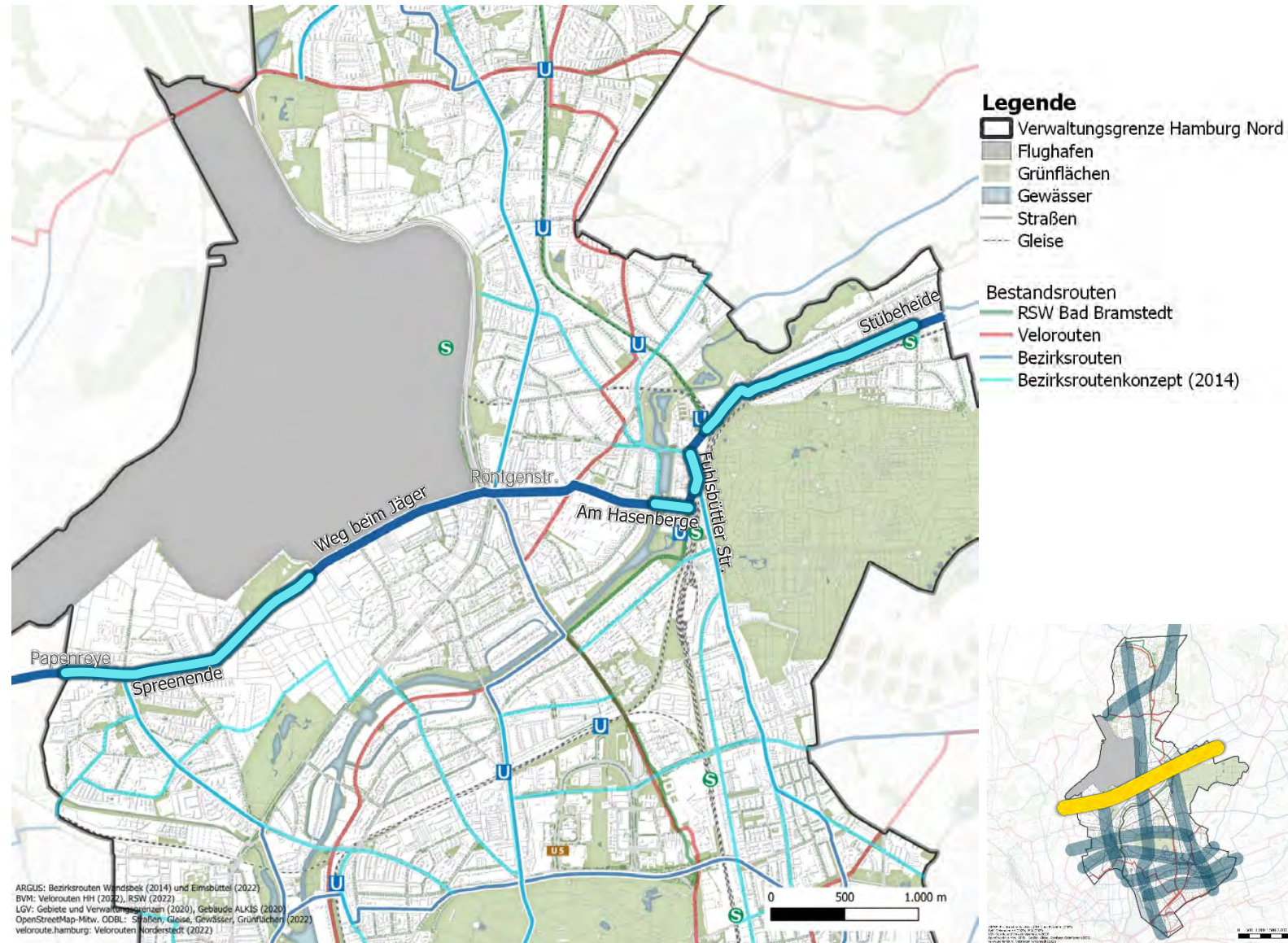
Routensuche

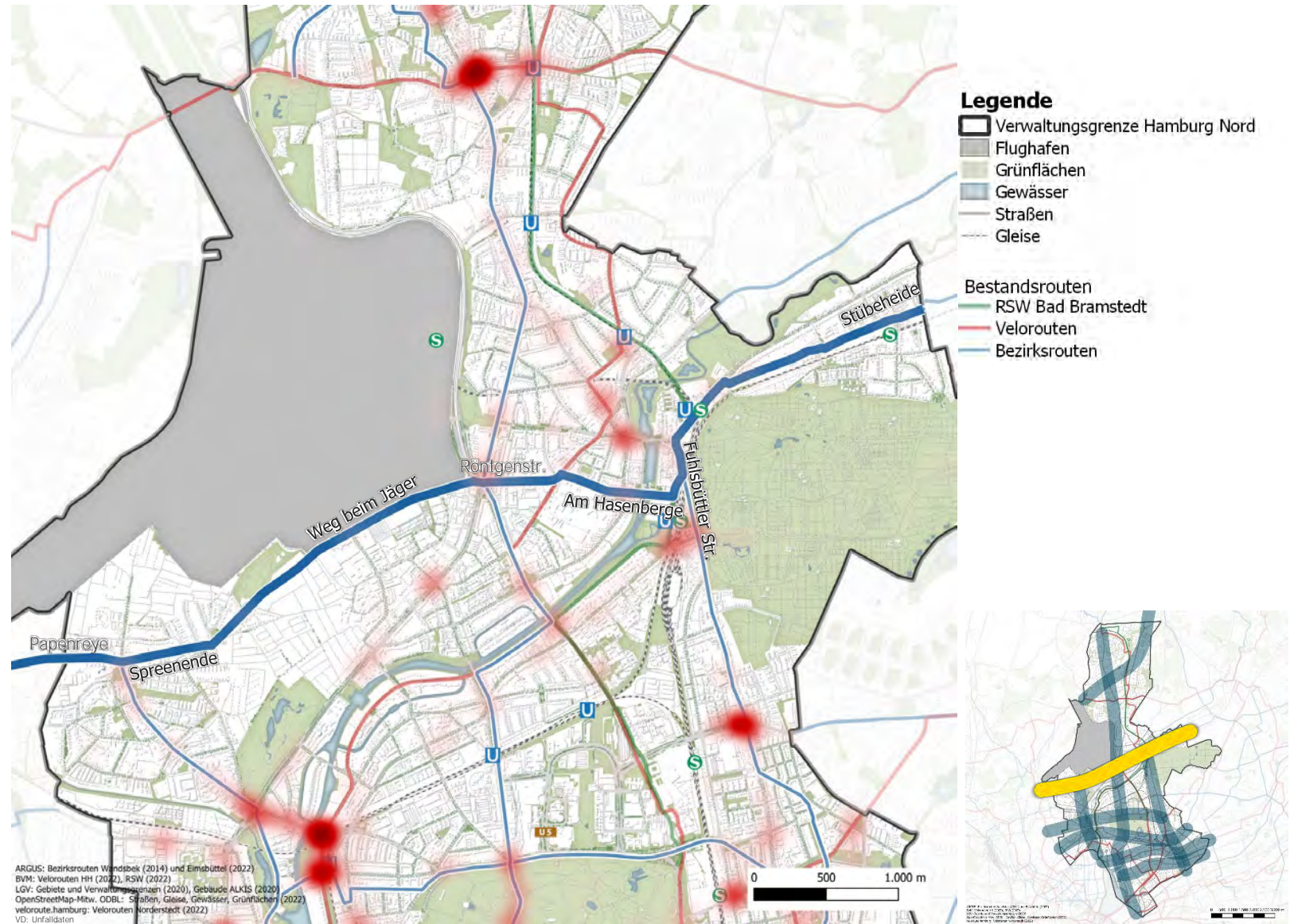
Korridor VIII – Ost-West-Route: Vorzugsvariante



Routensuche

Korridor VIII – Ost-West-Route: Vorzugsvariante





Routensuche

Korridor VIII – Ost-West-Route: Vorzugsvariante – Führungsform

Aktuell gestartete Maßnahme mit Bezirksamt Wandsbek, Prüfung einer Fahrradstraße

Als Teil der Radroute Plus und der LSBG-Maßnahme Wellingsbütteler Landstraße bereits in Planung

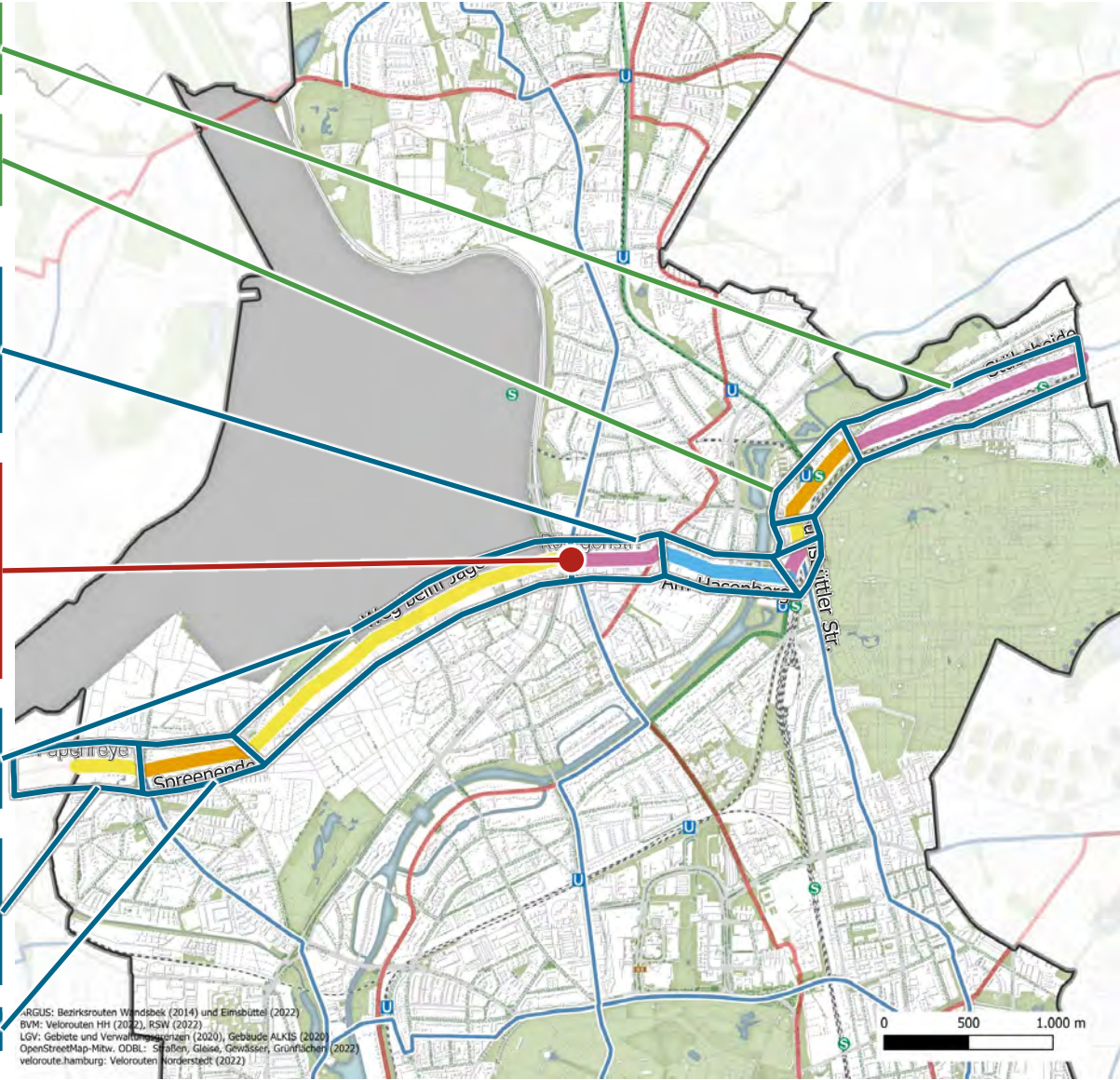
Fahrradstraße in entsprechendem Standard mit Errichtung verkehrsberuhigender Maßnahmen aufgrund hoher MIV-Belastung (Aktuell T30-Maßnahme am Hasenberge Maienweg bis Im Grünen Grunde)

Fokuspunkt Knoten Alsterkrugchaussee: Schaffung einer radverkehrsfreundlichen Querung des Knotens und Anbindung an die Nord-Süd-Route (BR I); Beispiel: Dimensionierung verkleinern (Fahrspuren reduzieren) und Fahrbahnen für Kfz-Verkehr erhöhen; Fuß- und Radverkehrswege absenken und umlaufend unterbrechungsfreie Verbindung schaffen

Ausbau des Zweirichtungswegs, Einrichtung einer fahrbahnnahe Führung auf Südseite

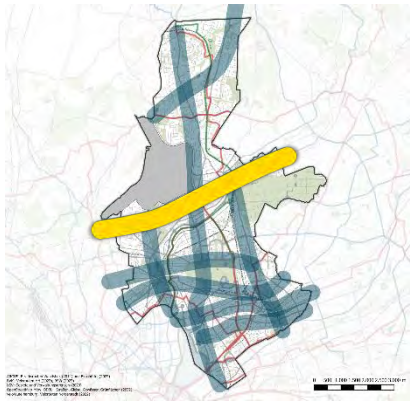
Vollständiger Umbau der Papenreye mit geschützten Radverkehrsanlagen (möglicher Erhalt der wechselseitigen Bäume durch leichte Verschwenkung der Fahrbahn)

Sanierung und Einrichtung von Radfahrstreifen



Potentielle Führungsform:

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

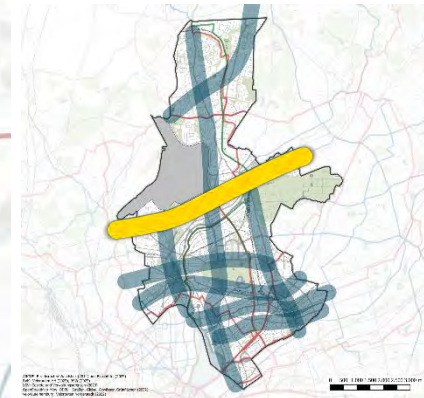
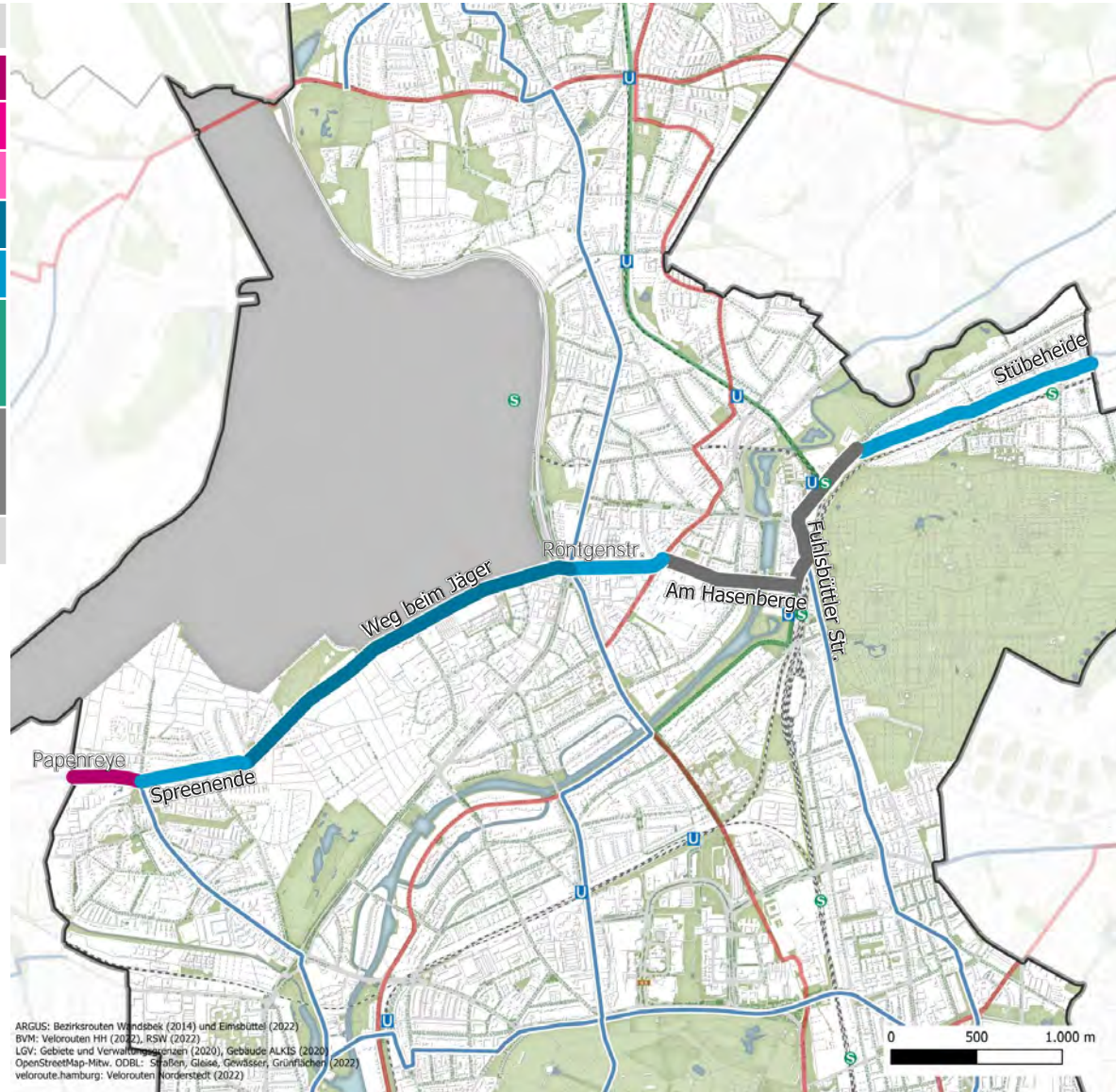


ARGUS: Bezirksrouten Wandsbek (2014) und Eimsbüttel (2022)
BVM: Velorouten HH (2022), RSW (2022)
LGV: Gebiete und Verwaltungsgrenzen (2020), Gebäude ALKIS (2020)
OpenStreetMap-Mitw., ODBL: Straßen, Gleise, Gewässer, Grünflächen (2022)
veloroute.hamburg: Velorouten Norderstedt (2022)

Routensuche

Korridor VIII – Ost-West-Route: Vorzugsvariante – Ausbaubedarf

Umbaubedarf	Straßentyp	Länge
Vollumbau	Übergeordnete Straße	1182 m
Vollumbau	Untergeordnete Straße	797 m
Vollumbau	Eigenständig	0 m
Teilumbau	Übergeordnete Straße	2271 m
Teilumbau	Untergeordnete Straße	2642 m
Ummarkierung/ Umorganisation/ geringer Sanierungsbedarf		0 m
Kein Umbaubedarf/ Teil einer VR oder RSW/ Bereits laufende Planungen		952 m
Summe:		7844 m

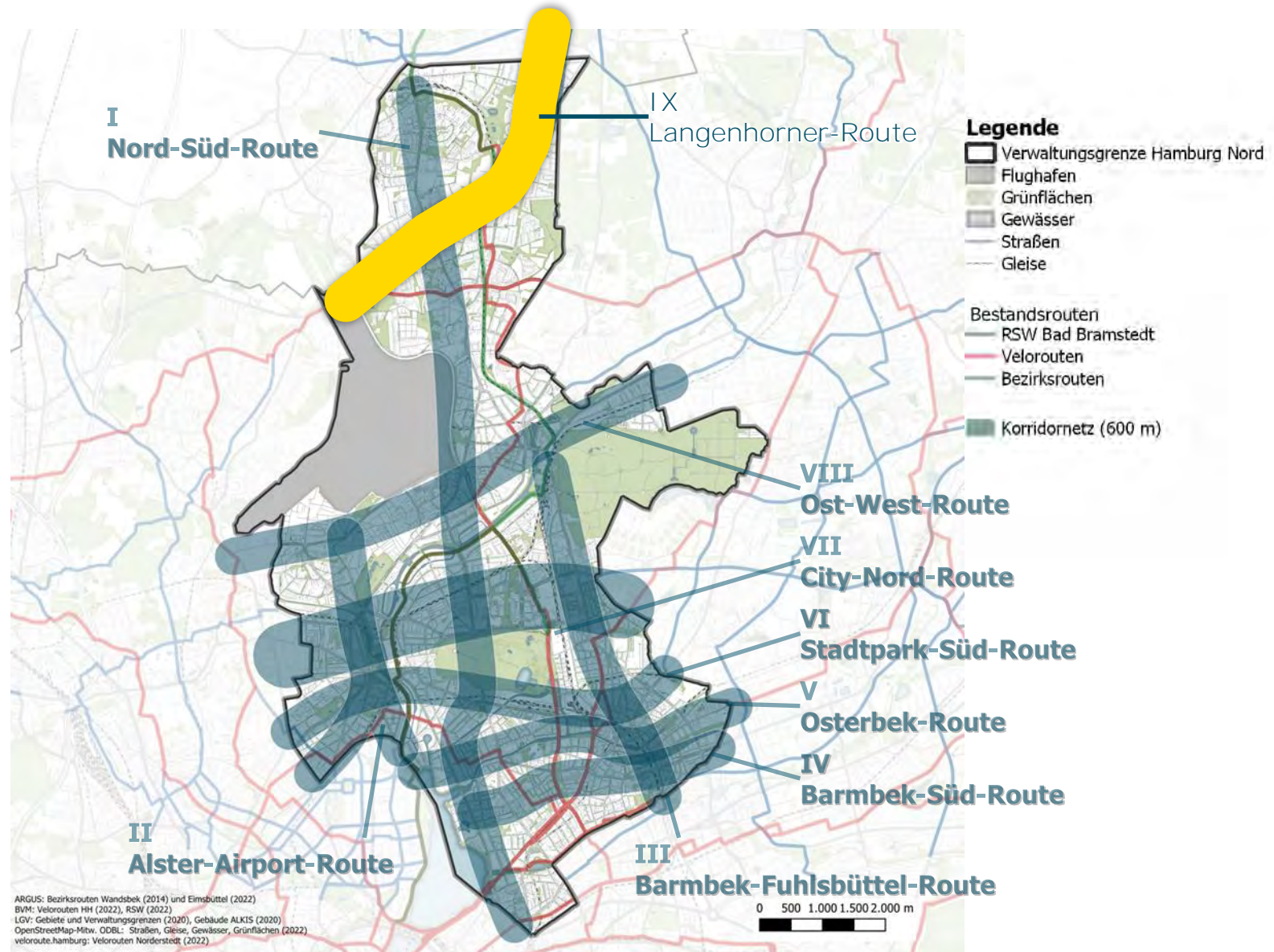


- Die Vorzugsvariante greift auf Abschnitte aller drei Varianten zurück und kombiniert diese für die Bedürfnisse einer Bezirksroute des Radverkehrs optimal
- Die Route weist eine hohe Erschließungs- und Netzwirkung auf
 - Östlich werden Wohngebiete, die Albert-Schweitzer-Schule, das Nahversorgungszentrum und die S-Bahn-Station Klein Borstel, sowie das Bezirksroutennetz Wandsbeks angeschlossen
 - Über den Weg beim Jäger wird das Gewerbegebiet südlich des Flughafens und die Lufthansa Technik an das Radverkehrsnetz angeschlossen
- Die bevorzugte Führung im Nebenstraßennetz sorgt für einen attraktiven Streckenverlauf und eine Alternative zu den hochfrequentierten Straßen Alterkrugchaussee, Ratsmühlendamm und Wellingsbüttler Landstraße
- Durch die Führung über die Radroute Plus und Am Hasenberge werden die Kosten deutlich reduziert und die Unterbrechungsfreiheit erhöht, da auf Planungen der Radroute Plus zurückgegriffen werden kann und der Knoten Ratsmühlendamm, Brombeerweg umfahren wird
- Aufgrund der Führung über den Knoten Alsterkrugchaussee, welches mit einem hohen Umbauaufwand verbunden ist, schneidet die Vorzugsvariante unter Kostenpunkten dennoch schlecht ab, jedoch wird die Nord-Süd-Route ebenfalls den Knoten queren, was für einen zusätzlichen Bedarf eines Umbaus spricht, ebenso wie die heute bereits wichtige Relevanz für den Radverkehr östlich und südlich des Flughafens.

Bewertungskriterien	Wertung
Schnelle Befahrbarkeit	
Unterbrechungsfreiheit	
Verkehrssicherheit	
(inter-)subjektive Sicherheit	
Kindergerechtigkeit	
Soziale Sicherheit	
Direktheit	
Intuitive Begreifbarkeit des Verlaufs	
Attraktivität des Umfelds	
Erschließungsfunktion	
Nutzen für das Gesamtnetz	
Verträglichkeit für Natur und Naherholung	
Realisierbarkeit	
Kosten	
Steigerung der Radverkehrsqualität gegenüber der Bestandsituation	
Immissionsaussetzung	

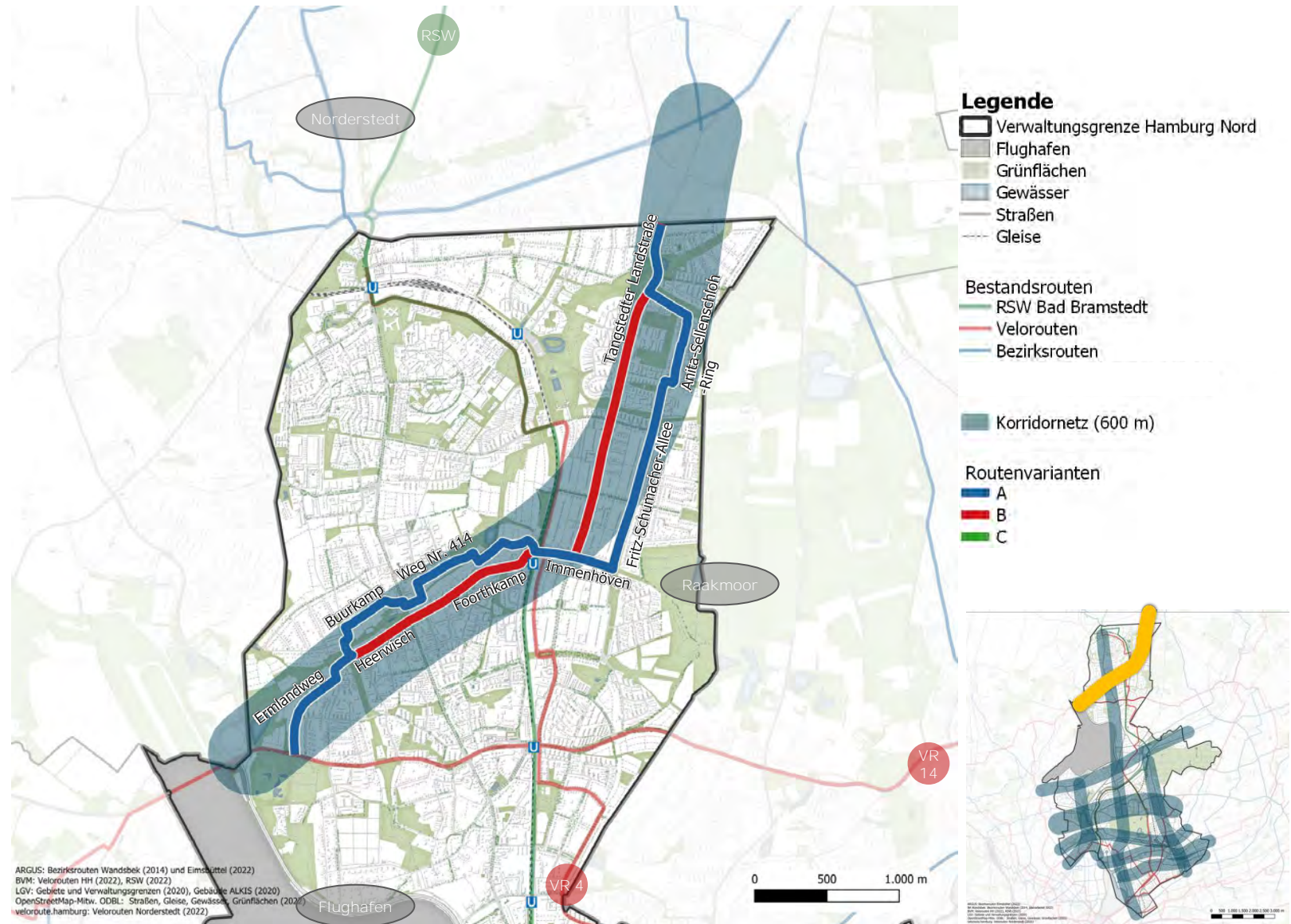
Routensuche

Korridor IX – Langenhorner-Route



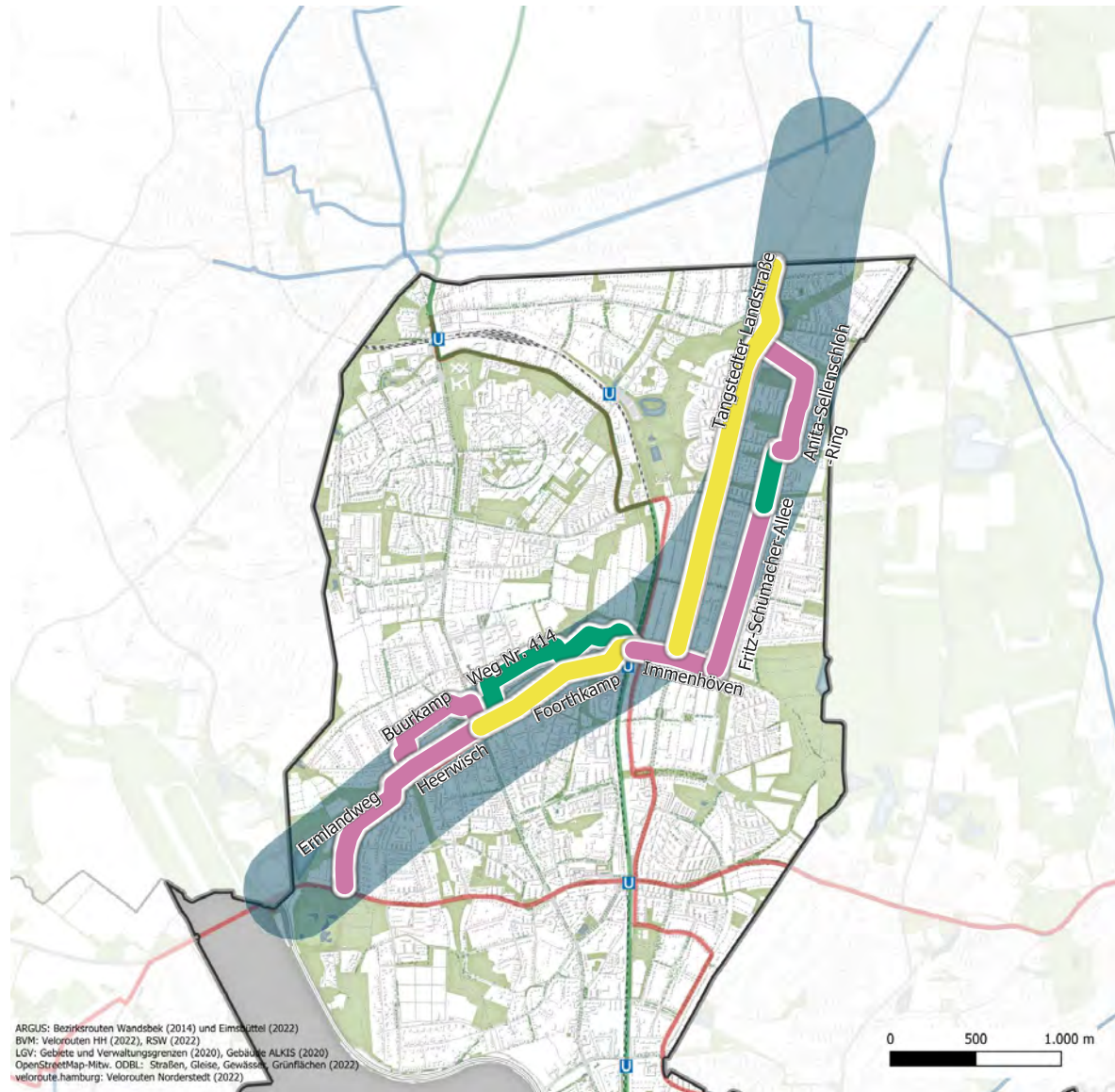
Routensuche

Korridor IX – Langenhorner-Route: Variantenübersicht



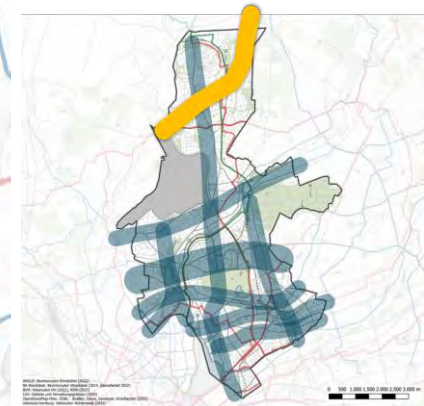
Routensuche

Korridor IX – Langenhorner-Route: Ausbaupotentiale der Varianten



Potentielle Führungsform:

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



ARGUS: Bezirksrouten Wandsbek (2014) und Eimsbüttel (2022)
BVM: Vektorrouten HH (2022), RSW (2022)
LGV: Gebiete und Verwaltungsgrenzen (2020), Gebäude ALKIS (2020)
OpenStreetMap-Mitw., ODBL: Straßen, Gleise, Gewässer, Grünflächen (2022)
veloroute.hamburg: Vektorrouten Norderstedt (2022)

Variante A

- Gute Erschließungsfunktion durch Wohngebiete und direkten Anschluss der weiterführenden Schulen am Heidberg und des Gymnasiums Langenhorn
- Attraktiver Ausbau im Nebenstraßennetz möglich
- Umwegige und unintuitive Führung parallel zum Foorthkamp und Heerwisch
- Unklare Realisierbarkeit auf eigenständigem Weg neben dem Gymnasium Heidberg

Variante B

- Sehr geradlinige, direkte und somit intuitive Routenführung
- Gute Erschließungsfunktion durch Wohngebiete und direkten Anschluss des Gymnasiums Langenhorn und der Fritz-Schumacher-Schule
- Buslinienverkehr entlang der Tangstedter Landstraße
- Sehr hoher Parkplatzverlust entlang gesamter Tangstedter Landstraße (→ Realisierbarkeit – „TaLa **Platz für alle!**“)
- Große Nähe zum parallelen Radschnellweg Bad Bramstedt

Variante A

- Gute Erschließungsfunktion durch Wohngebiete und direkten Anschluss der weiterführenden Schulen am Heidberg und des Gymnasiums Langenhorn
- Attraktiver Ausbau im Nebenstraßennetz möglich
- Umwegige und unintuitive Führung parallel zum Foorthkamp

→ Eine Kombination der besten Abschnitte beider Varianten (mit Anknüpfungsmöglichkeiten anderer Routen) erscheint sinnvoll

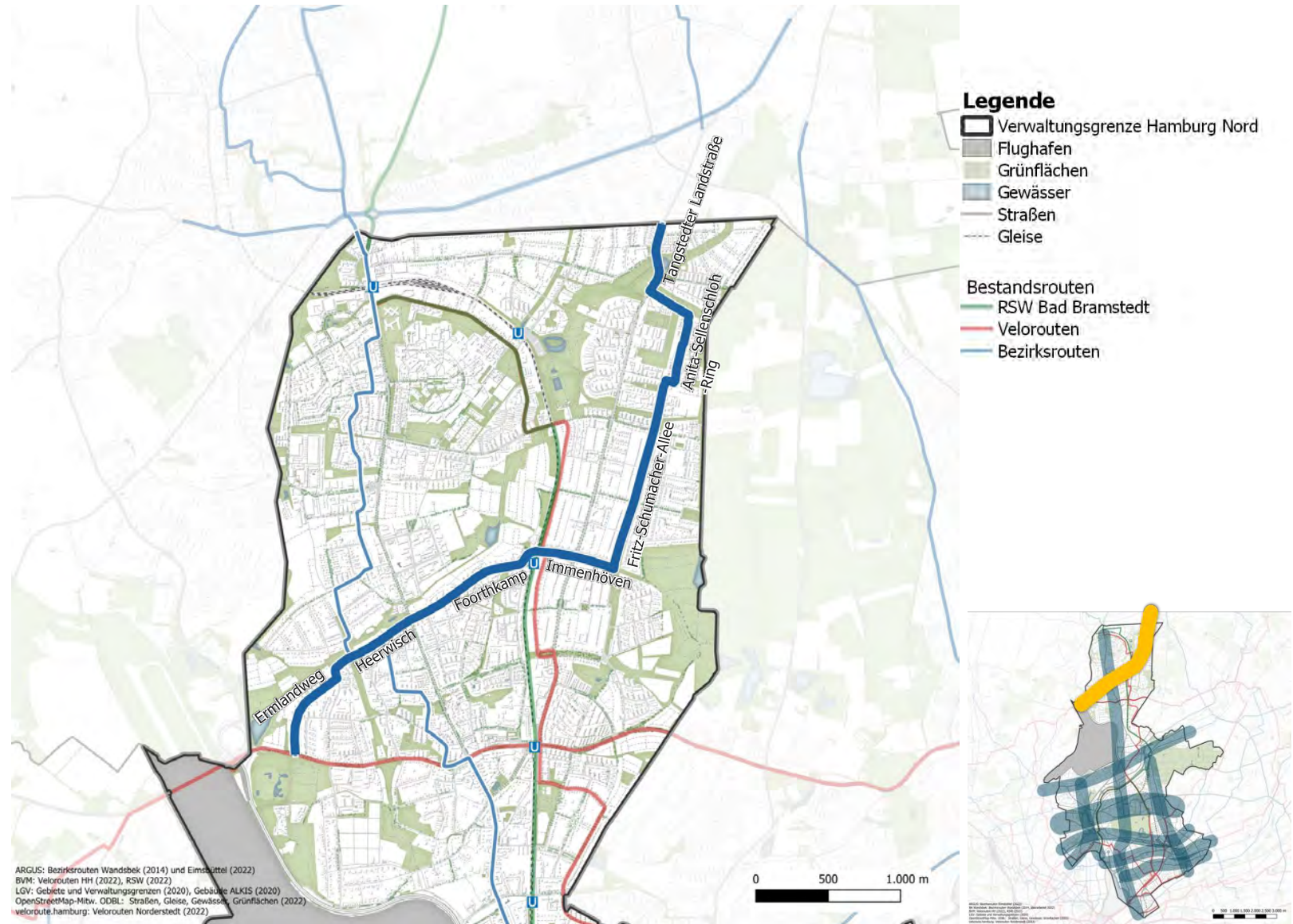
→ Im östlichen Abschnitt wird mit Blick auf Schulverkehre, trotz potentiell direkter Routenführung nach Norderstedt über die Tangstedter Landstraße, die Einrichtung von Fahrradstraßen im Nebennetz angestrebt, wodurch die Schulen direkt erschlossen werden

Fritz-Schumacher-Schule

- Buslinienverkehr entlang der Tangstedter Landstraße
- Sehr hoher Parkplatzverlust entlang gesamter Tangstedter Landstraße (→ Realisierbarkeit – „TaLa **Platz für alle!**“)
- Große Nähe zum parallelen Radschnellweg Bad Bramstedt

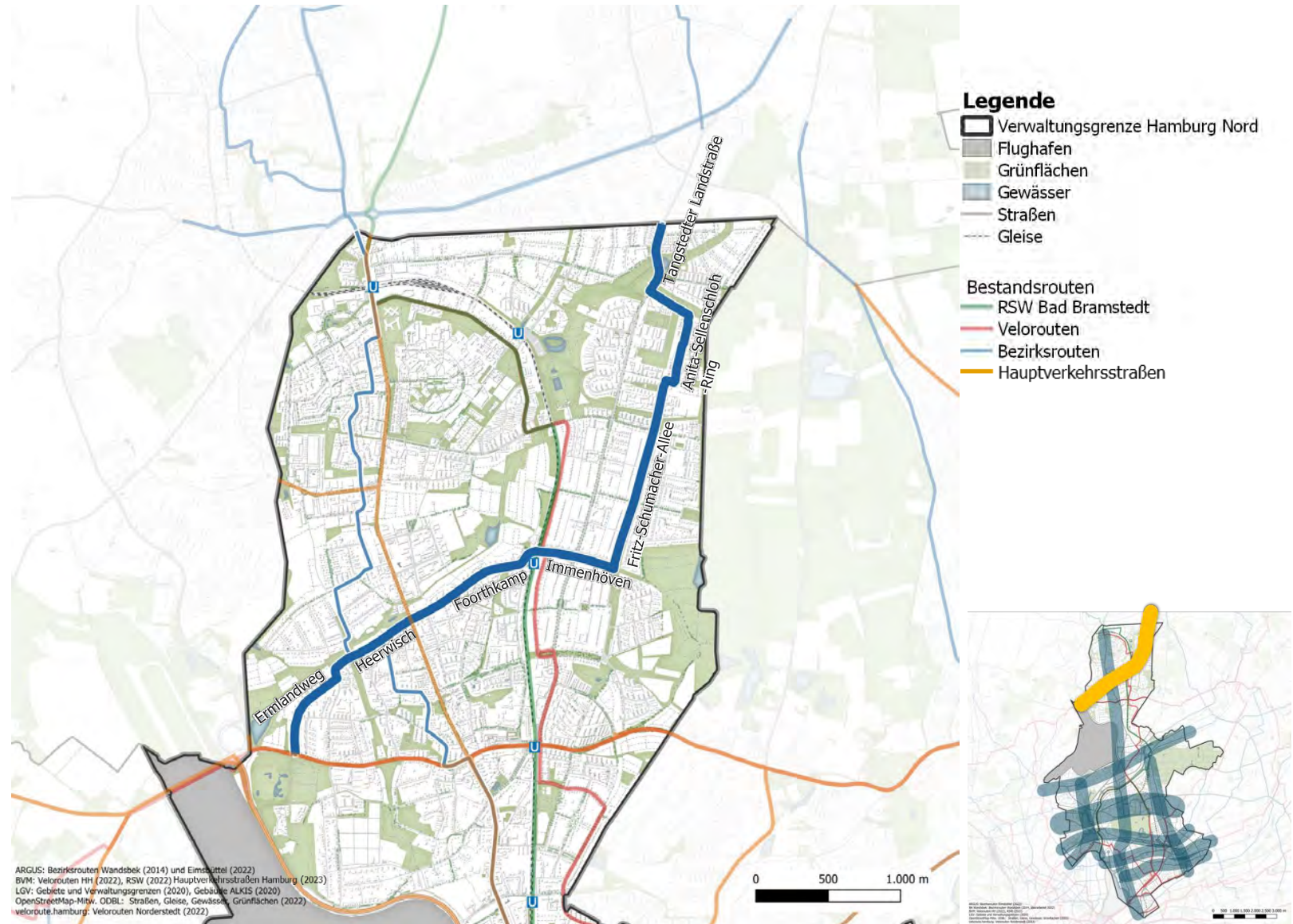
Routensuche

Korridor IX – Langenhorner-Route: Vorzugsvariante



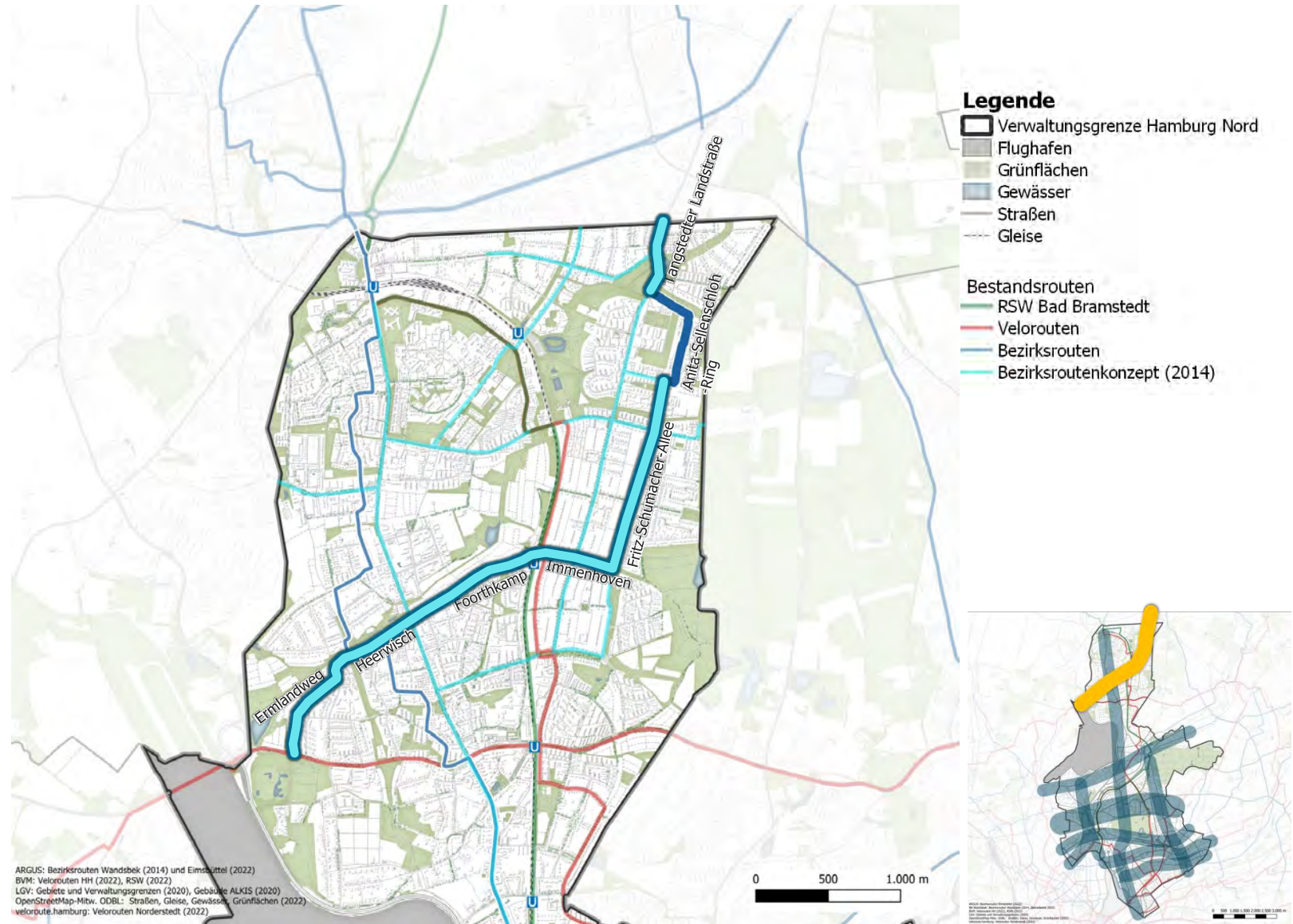
Routensuche

Korridor IX – Langenhorner-Route: Vorzugsvariante



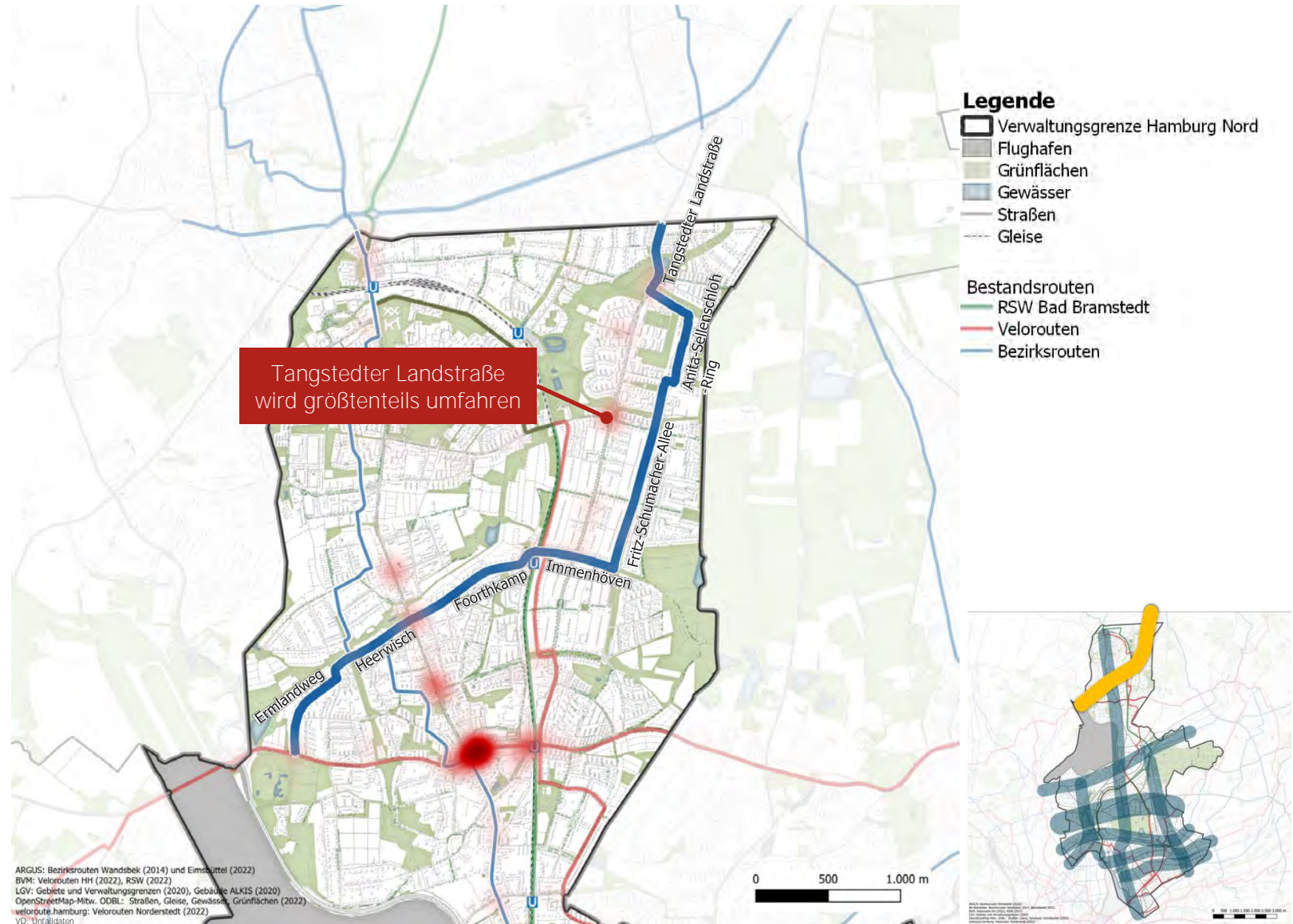
Routensuche

Korridor IX – Langenhorner-Route: Vorzugsvariante



Routensuche

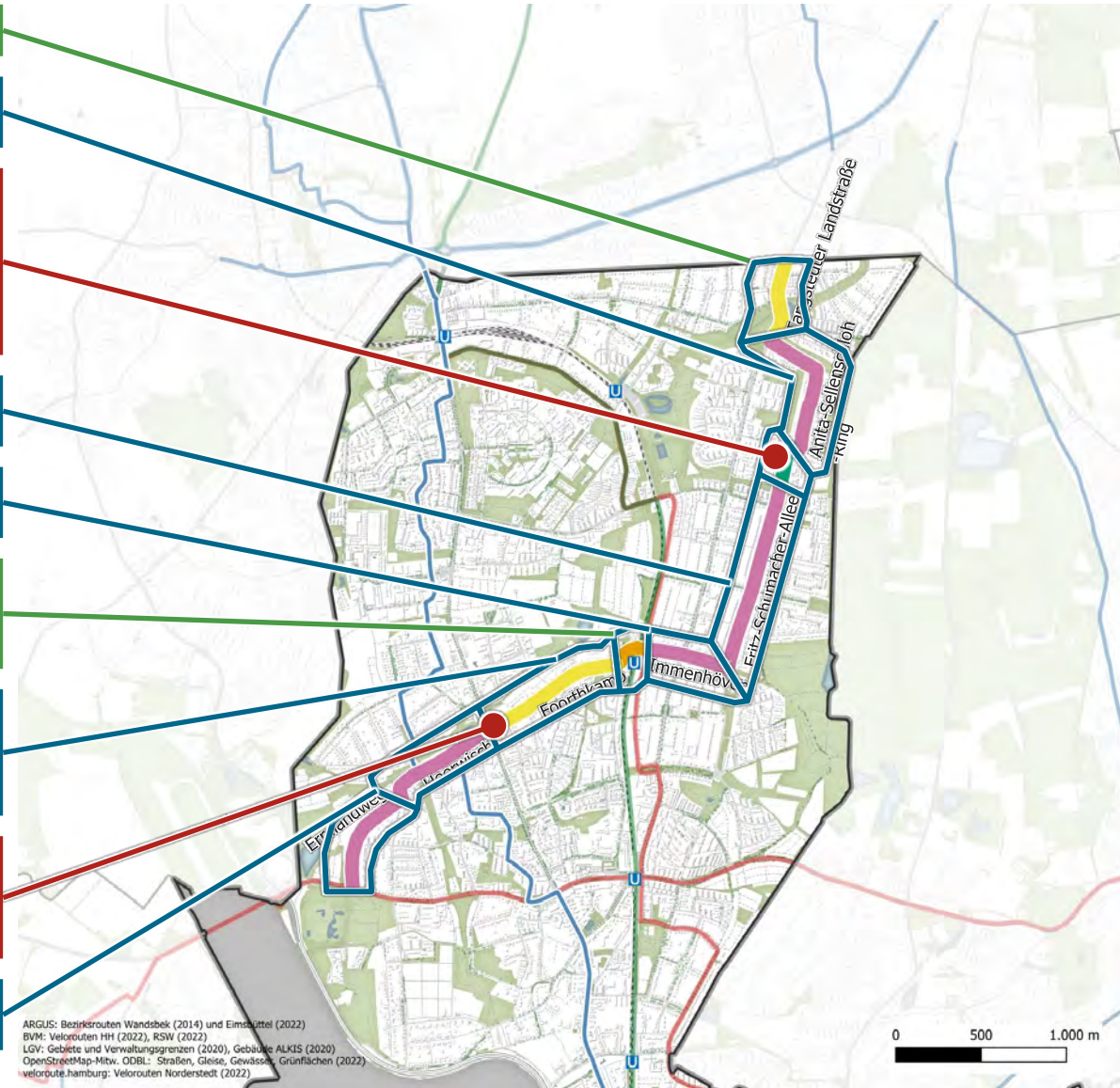
Korridor IX – Langenhorner-Route: Unfallaufkommen (2019-2021)



Routensuche

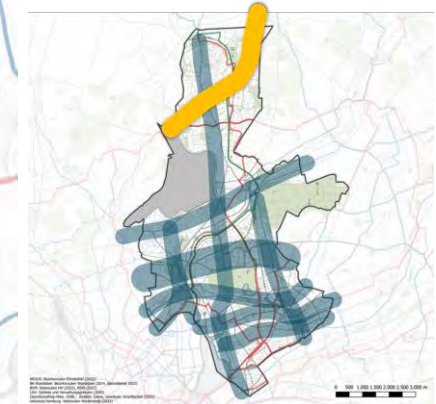
Korridor IX – Langenhorner-Route: Vorzugsvariante – Führungsform

- Umbaumaßnahme bereits in Planung
- Fahrradstraße in entsprechendem Standard
- Fokuspunkt Schulen am Heidberg**
 Durchgang zwischen dem Gymnasium und der Stadtteilschule am Heidberg (Tiefbauflächen, 8,50 m breit) aktuell bereits für Radverkehr freigegeben aber nicht zügig befahrbar. Konfliktpotential mit Fußverkehr (Schüler:innen) prüfen. Alternativ südlich über Hohe Lied und Tangstedter Landstraße ausweichen.
- Fahrradstraße in entsprechendem Standard
- Fahrradstraße in entsprechendem Standard
- Bereits im Rahmen des Veloroutenausbaus umgebaut; Perspektivisch: Kopenhagener Radwege
- Sanierung/Verbreiterung der Radwege und abschnittsweise kleinteiliger Umbau des Foorthkamps; Einrichtung von Kopenhagener Radwegen
- Fokuspunkt Knoten Langenhorner Chaussee**
 Knotenpunkt kleiner dimensionieren und für sichere Querung des Radverkehrs sorgen
- Fahrradstraße in entsprechendem Standard



Potentielle Führungsform:

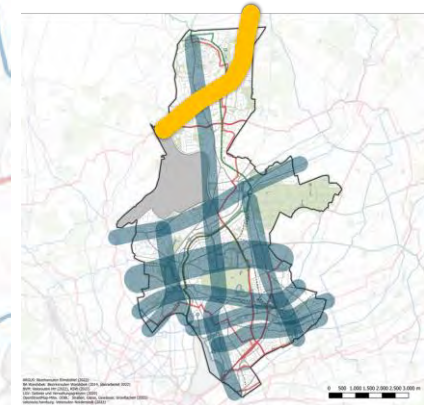
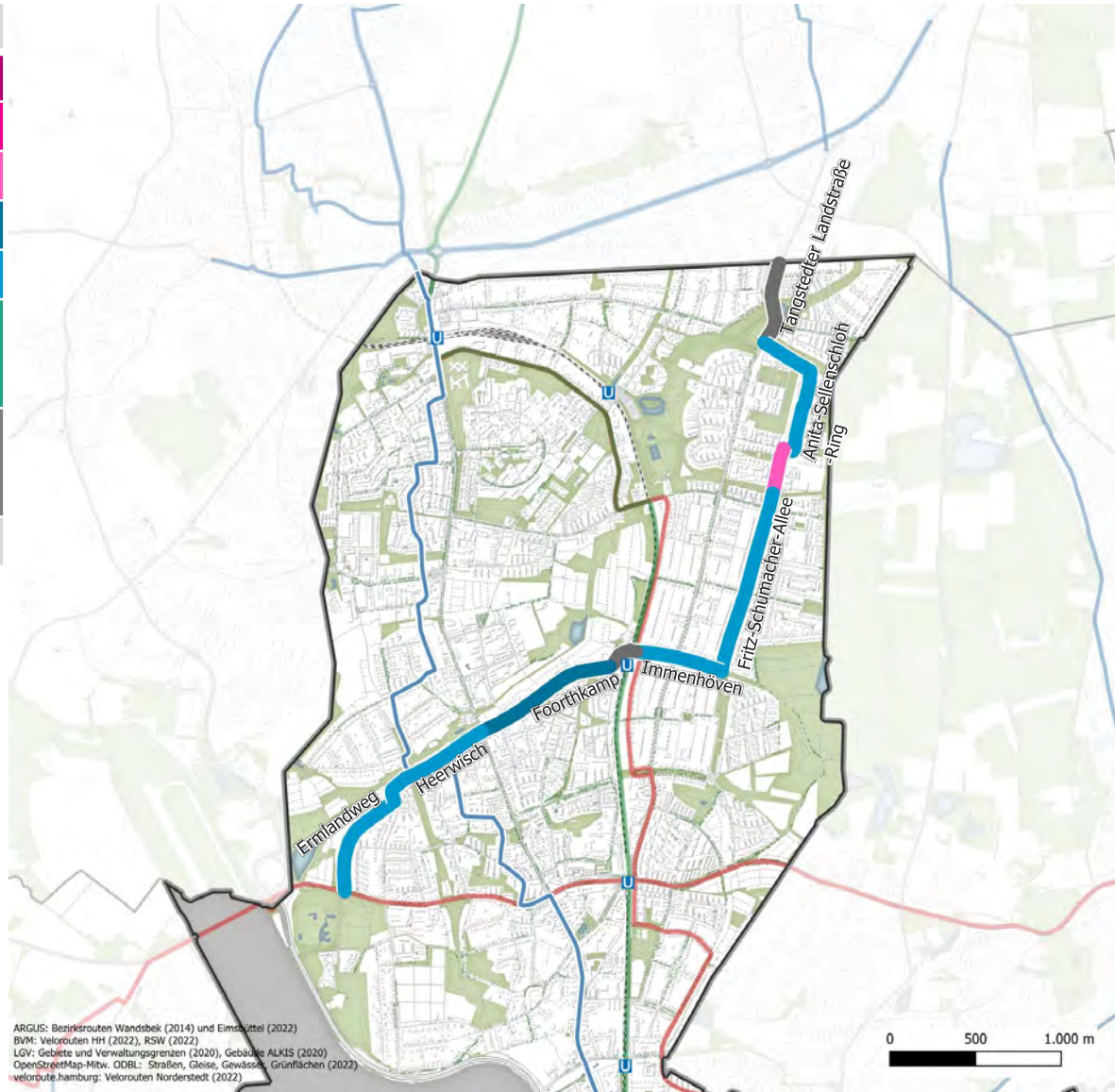
- ~ Fahrradstraße
- ~ Eigenständig
- ~ Mischverkehr
Verkehrsberuhigt, Tempo 30
- ~ Fahrbahn
Radfahrstreifen, Schutzstreifen
- ~ Fahrbahnbegleitend
Radwege:
Hochbord, Zweirichtung, Kopenhagen, Protected



Routensuche


Korridor IX – Langenhorner-Route: Vorzugsvariante – Ausbaubedarf

Umbaubedarf	Straßentyp	Länge
Vollumbau	Übergeordnete Straße	0 m
Vollumbau	Untergeordnete Straße	0 m
Vollumbau	Eigenständig	270 m
Teilumbau	Übergeordnete Straße	852 m
Teilumbau	Untergeordnete Straße	3798 m
Ummarkierung/ Umorganisation/ geringer Sanierungsbedarf		0 m
Kein Umbaubedarf/ Teil einer VR oder RSW/ Bereits laufende Planungen		685 m
Summe:		5605 m



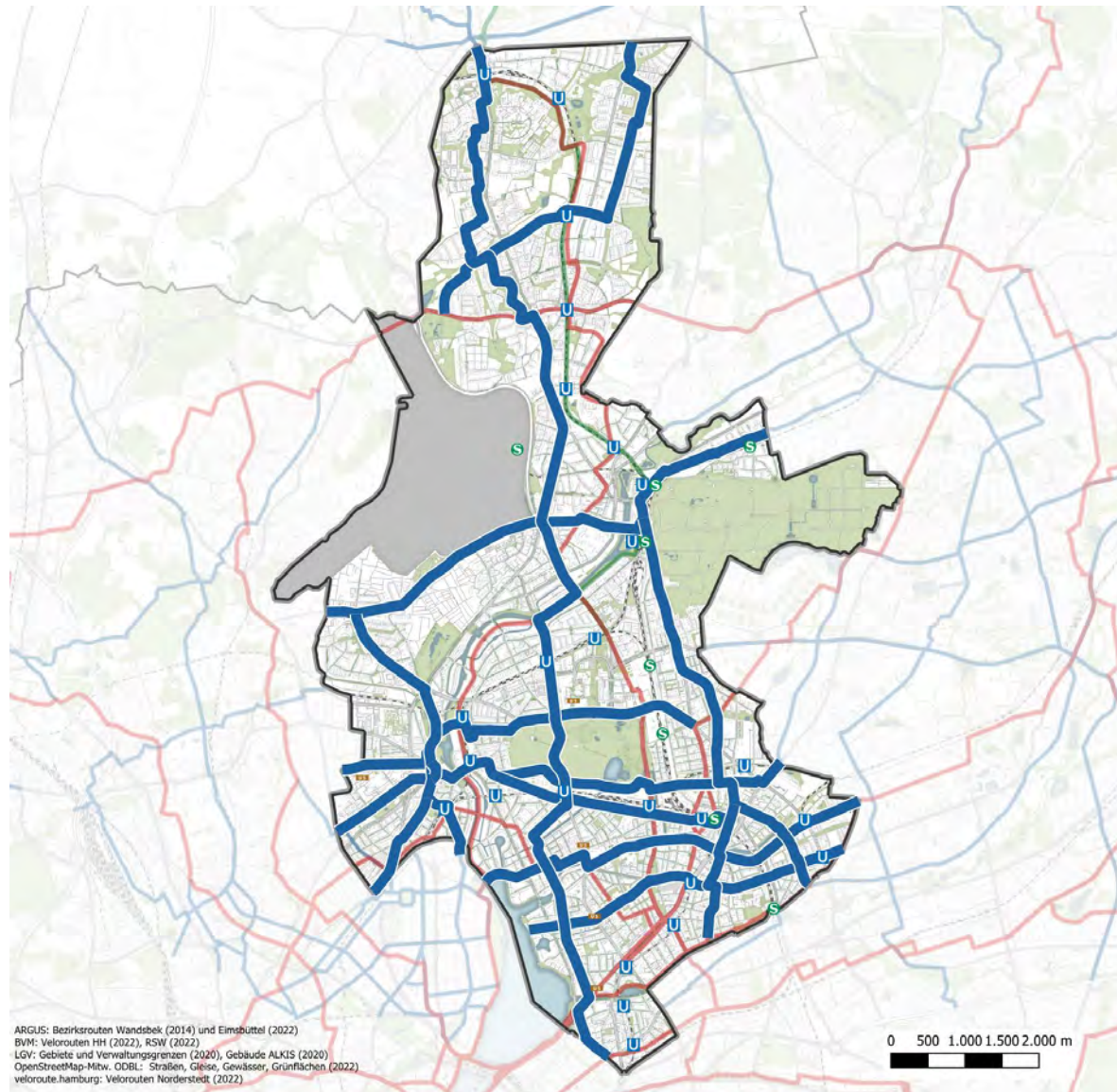
- Die Vorzugsvariante setzt sich aus beiden Varianten zusammen (Fritz-Schumacher-Allee im Norden und Heerwisch im Süden) und kombiniert somit die größten Stärken beider Routen
- Sie bildet einen optimalen Kompromiss aus Geradlinigkeit, Erschließungsfunktion, Sicherheit, Netznutzen und Realisierbarkeit
- Alle Schulen innerhalb des Korridors werden direkt erschlossen
- Durch überwiegende Führung im Nebennetz weist die Vorzugsvariante eine hohe Attraktivität, Unterbrechungsfreiheit sowie (durch Möglichkeit der baulichen Trennung an übergeordneten Straßen) sehr hohe subjektive Sicherheit auf und eignet sich daher insbesondere für Schulverkehre

Bewertungskriterien	Wertung
Schnelle Befahrbarkeit	
Unterbrechungsfreiheit	
Verkehrssicherheit	
(inter-)subjektive Sicherheit	
Kindergerechtigkeit	
Soziale Sicherheit	
Direktheit	
Intuitive Begreifbarkeit des Verlaufs	
Attraktivität des Umfelds	
Erschließungsfunktion	
Nutzen für das Gesamtnetz	
Verträglichkeit für Natur und Naherholung	
Realisierbarkeit	
Kosten	
Steigerung der Radverkehrsqualität gegenüber der Bestandsituation	
Immissionsaussetzung	

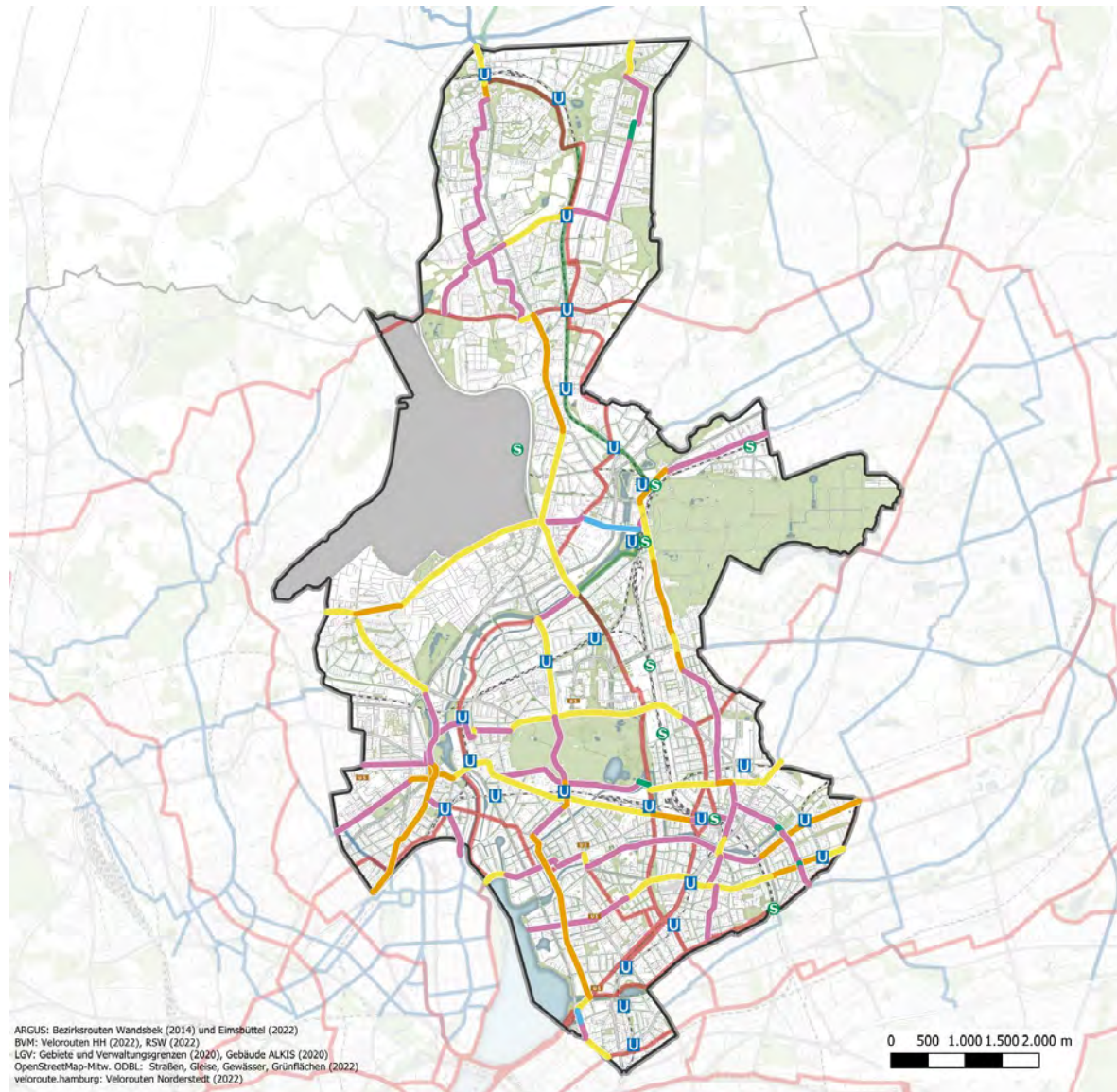


- Vorbemerkungen
- Erste Beteiligungsphase
- Radverkehrsnachfrage und Unfallanalyse
- Zweite Beteiligungsphase
- Routensuche
- Das Bezirksroutennetz**
- Ausblick
- Anhang

Das Bezirksroutennetz Gesamtnetz



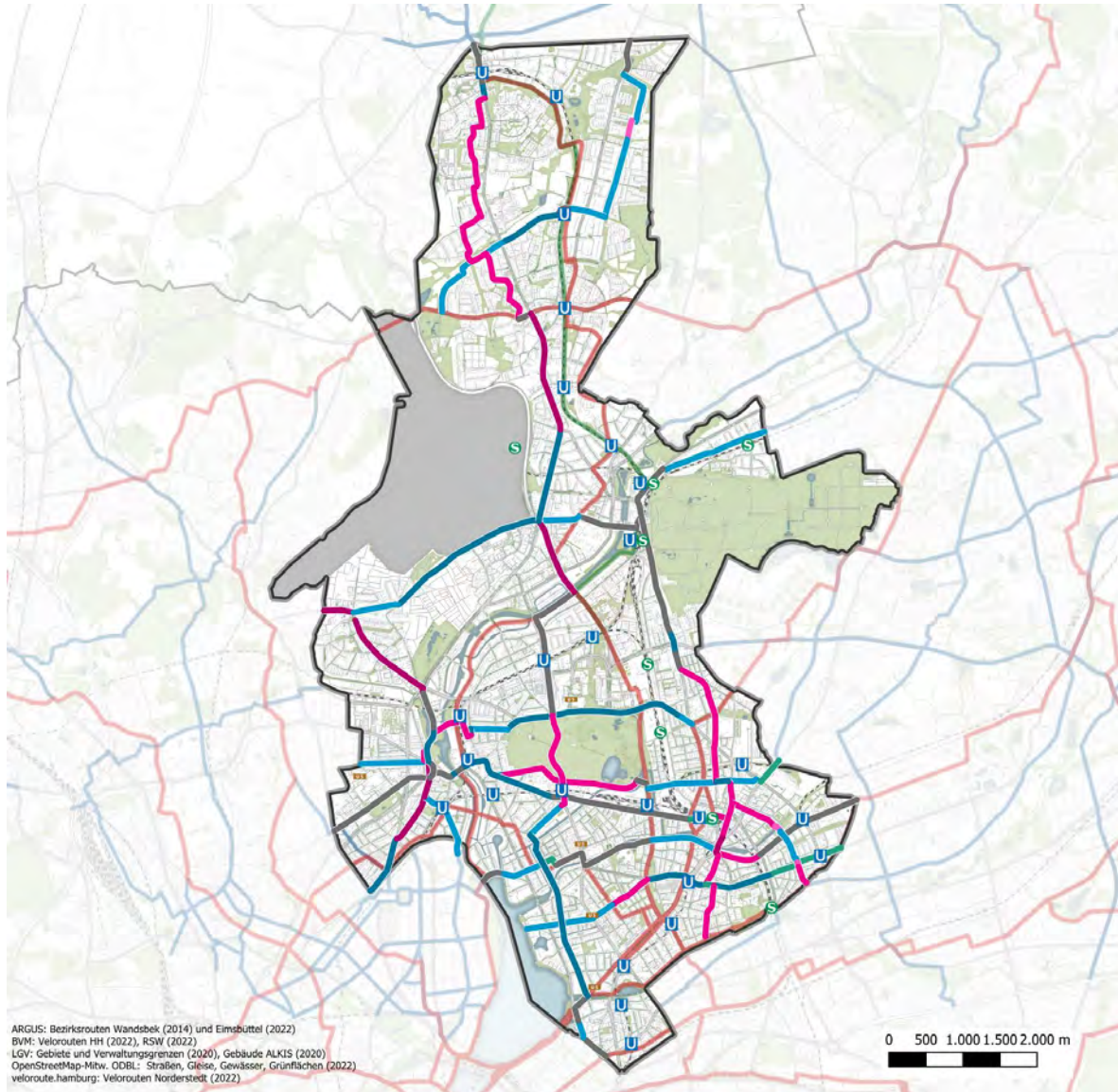
Das Bezirksroutennetz Führungsformen



Potentielle Führungsform:

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

Das Bezirksroutennetz Ausbaubedarf



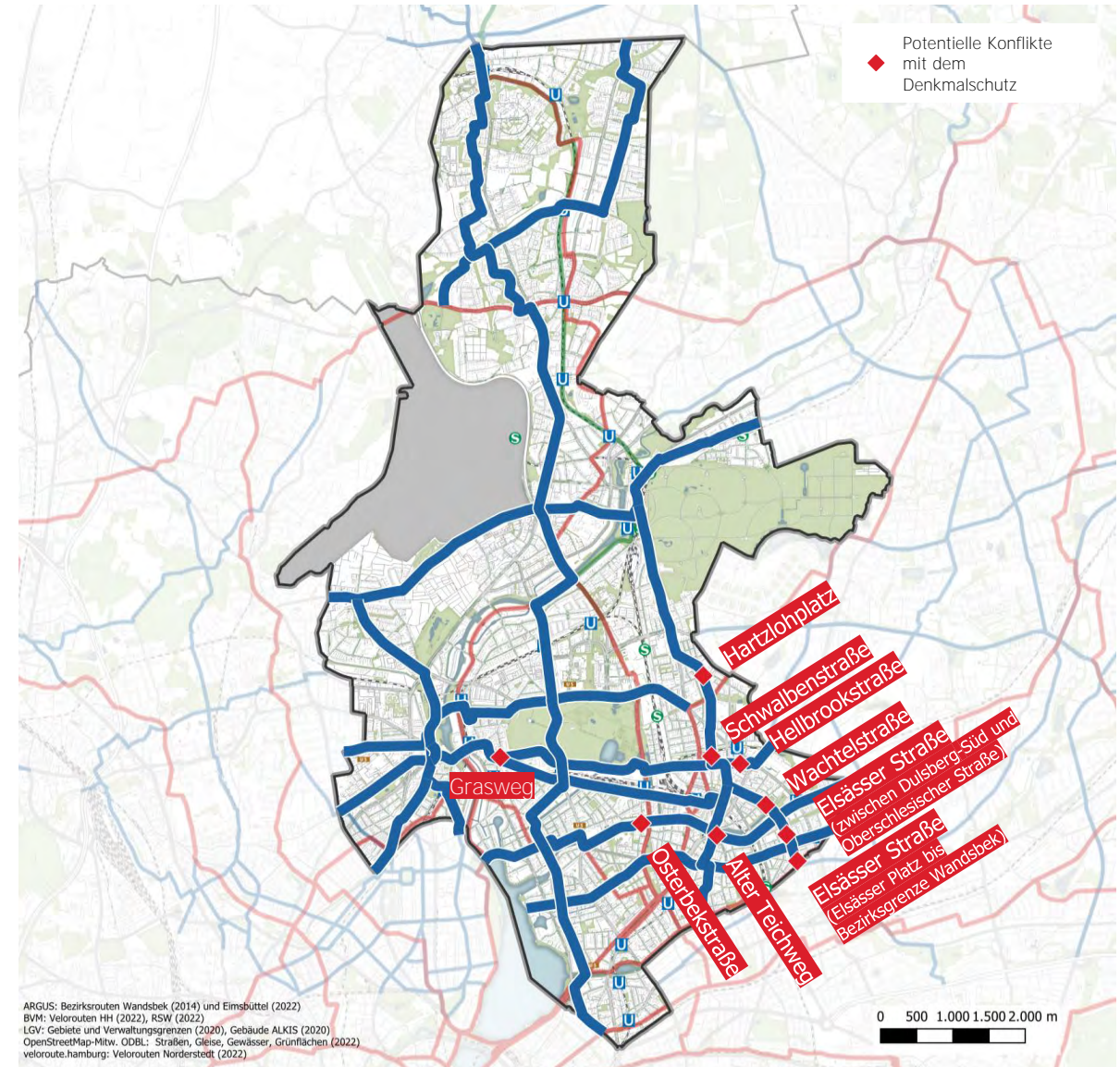
Umbaubedarf	Straßentyp
Vollumbau	Übergeordnete Straße
Vollumbau	Untergeordnete Straße
Vollumbau	Eigenständig
Teilumbau	Übergeordnete Straße
Teilumbau	Untergeordnete Straße
Ummarkierung/ Umorganisation/ geringer Sanierungsbedarf	
Kein Umbaubedarf/ Teil einer VR oder RSW/ Bereits laufende Planungen	

Das Bezirksroutennetz Belange von Naherholung/Grünanlagen

Öffentliche Grünanlagen dienen vorrangig der Gesundheit und Erholung der Bevölkerung, daher wurde der Konzepterstellung als Grundsatz vorangestellt, dass die künftigen Bezirksrouten nach Möglichkeit nicht durch Grünanlagen führen sollten. Um zukünftige und auch schon bestehende Konflikte zwischen Zufußgehenden und Radfahrenden, aber auch zwischen den Nutzungsgruppen Freizeit- und Alltagsverkehr (z.B. verschiedene Geschwindigkeiten) zu vermeiden, sollten sie mit ihrem Schwerpunkt der Abwicklung von Alltagsverkehren vielmehr auf Tiefbauflächen liegen. Nur so können bestimmte Standards für bezirkliche Radrouten wie dauerhafte Ausleuchtung und Materialität des Weges erreicht werden. Aus diesem Grund wurden bei der Planung des zukünftigen Bezirksroutennetzes alternative Routenführungen bevorzugt berücksichtigt. Im Ergebnis sind nur an zwei Stellen gegenwärtige Grünanlagen von einer Routenführung betroffen: zur Durchfahrt einer Kleingartenfläche im Bereich Tarpenring (Nord-Süd-Route) ist vereinbart, sie im Rahmen einer Überplanung ins Verwaltungsvermögen Tiefbau zu überführen. Hinsichtlich der Querung der Osterbek an der Wachtelstraße (Route III Barmbek-Fuhlsbüttel) muss durch eine übergeordnete Planung für den dortigen Landschaftsraum die künftige Verteilung von Grünanlagen, Verkehrs- und Gewässerflächen noch bearbeitet werden.

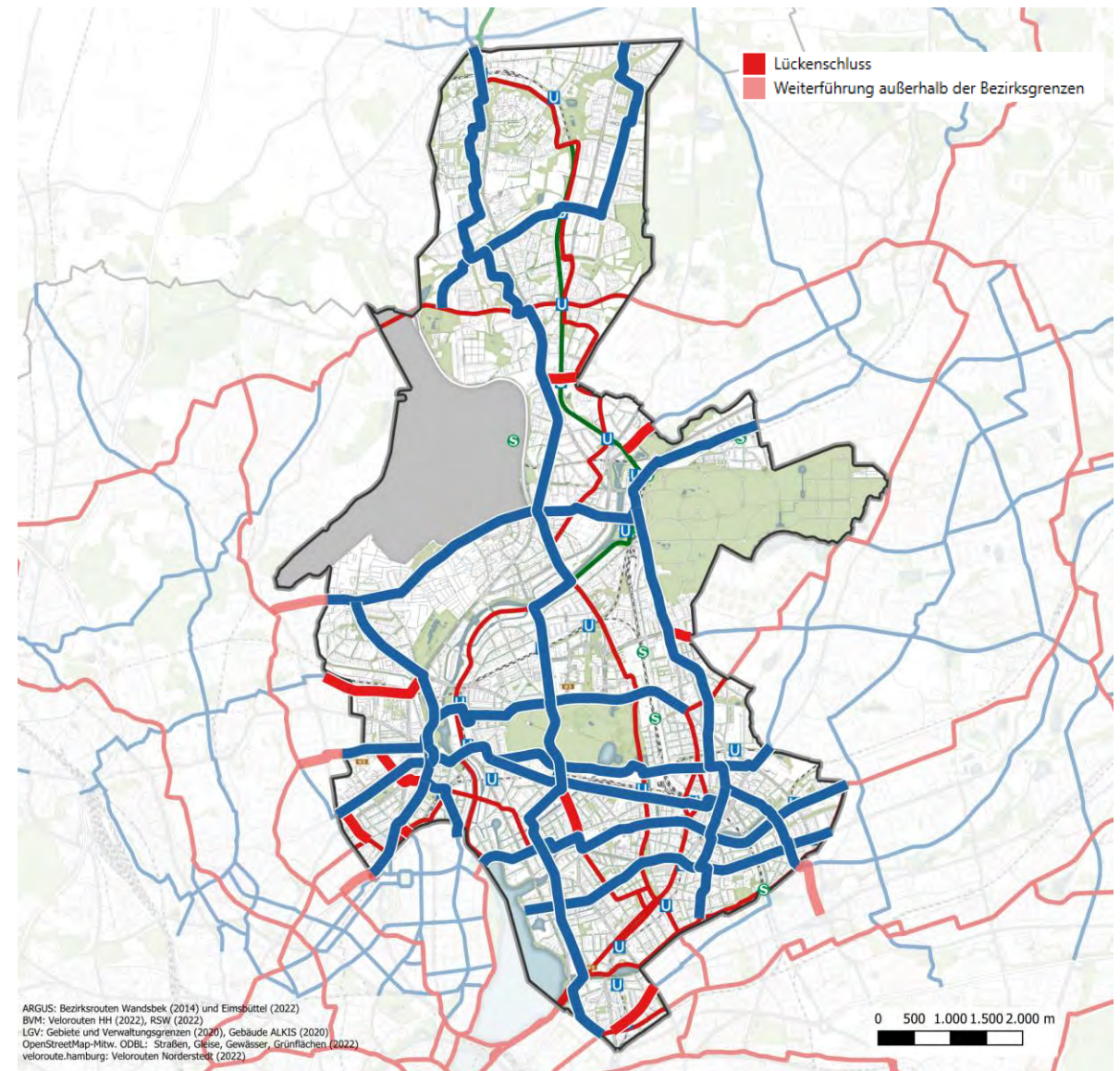
Das Bezirksroutennetz Denkmalschutzbelange


- Das gesamte Bezirksroutennetz wurde in Absprache mit dem Denkmalschutzamt auf vorläufige Belange des Denkmalschutzes geprüft
- An neun konkreten Stellen wurden potentielle Probleme bei der Vereinbarkeit mit Denkmalschutzbelangen identifiziert
 - Hierbei handelt es sich überwiegend um Straßen mit Kopfsteinpflasterung, welches nicht mit den Ansprüchen an Fahrradstraßen vereinbar ist.
 - In den meisten Fällen bietet sich ein Schleifen der Pflasterung, oder ein Asphaltieren des Seitenraums an und verhindert somit die Notwendigkeit einer Routenverlegung
 - In keinem Fall wird aktuell eine Routenverlegung als notwendig erachtet
- Eine detaillierte Prüfung der Denkmalschutzbelange, des Kosten-Nutzen-Verhältnisses und möglichen Kompromissen ist in der detaillierten Straßenplanung durchzuführen



Das Bezirksroutennetz Lückenschlüsse

- Die Identifizierung von kleinteiligen Netzergänzungen (Lückenschlüssen) ist notwendig, um das entwickelte Bezirksroutennetz sinnvoll mit den umliegenden Netzen zu verknüpfen und eine Vernetzung verschiedener Routen zu gewährleisten
- Weitergehende kleinteiligere Netzergänzungen können perspektivisch als Stadtteilrouten entwickelt werden
- In Teilen handelt es sich um Weiterführungen des Bezirksroutennetzes über die Bezirksgrenzen hinaus
 - Hierbei handelt es sich lediglich um Empfehlungen für eine optimale Anbindung
 - Konkrete Umgestaltungen liegen in der Hand des jeweiligen Bezirks





- Vorbemerkungen
- Erste Beteiligungsphase
- Radverkehrsnachfrage und Unfallanalyse
- Zweite Beteiligungsphase
- Routensuche
- Das Bezirksroutennetz
- Ausblick**
- Anhang

- Für eine strategische bauliche Umsetzung des Bezirksroutennetzes ist eine Priorisierung einzelner Abschnitte und Teilmaßnahmen notwendig
- Anhand folgender Aspekte sollen Prioritäten für die Umsetzung von Maßnahmen auf Teilabschnitten der Routen hergeleitet werden:
 - Erreichbarer Qualitätsgewinn (gem. Qualitätskriterien)
 - Nachfrage (orientiert an Quell-Ziel-Analysen, Schulen und Alternativen)
 - Umsetzungszeitraum (orientiert an Flächenkonkurrenz, Komplexität und Aufwand)
 - Beitrag zur durchgängig guten Befahrbarkeit längerer Routenabschnitte (Lückenschlüsse)
- Darüber hinaus wird übergreifend das Kosten-Nutzen-Verhältnis, bzw. die Wirtschaftlichkeit gem. Landeshaushaltsordnung (LHO) in der Bewertung berücksichtigt
- Alle Aspekte werden qualitativ hergeleitet (keine Messungen), auf Abschnittsebene von geringer bis hoher Priorität eingestuft und zu einer Gesamtbewertung zusammengefasst
- Abschnitte der höchsten Priorität weisen hohen Handlungsbedarf auf und dienen damit als Grundlage für zielgerichtete Planung und Umsetzung
- Da einzelne Lückenschlüsse elementar für die Funktion des Gesamtnetzes sind, erfolgt die Priorisierung gemeinsam mit den Bezirksroutenabschnitten

Bewertungskriterien
Schnelle Befahrbarkeit
Unterbrechungsfreiheit
Verkehrssicherheit
(inter-)subjektive Sicherheit
Soziale Sicherheit
Kindergerechtigkeit
Direktheit
Intuitive Begreifbarkeit des Verlaufs
Attraktivität des Umfelds
Erschließungsfunktion
Nutzen für das Gesamtnetz
Verträglichkeit für Natur und Naherholung
Realisierbarkeit
Kosten
Steigerung der Radverkehrsqualität gegenüber der Bestandsituation

Erreichbarer Qualitätsgewinn

- Sicherheit und Komfort
 - *Breite, Kopfsteinpflasterung*
 - *Trennung von Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr*
 - *Schaffung klarer Sichtbarkeit*
- Fehlende Radverkehrsanlagen (RVA) bei Tempo 50
- Beispielhafte Unterscheidung der Prioritäten:
 - *gering = Qualität wird beibehalten, bzw. geringfügig durch Sanierung wiederhergestellt (Ausbesserung von Asphalt und Farbe, ggf. Rotmarkierung)*
 - *mittel = Qualität wird gesteigert (RVA werden verbreitert, Parken/Dooring reduziert, Zone-30 zu Fahrradstraße)*
 - *hoch = Qualität wird deutlich erhöht (Mischverkehr T50 zu Fahrradstraße/Radfahrestreifen, Kopfsteinpflasterung wird zurückgebaut)*

Umsetzungszeitraum (orientiert an Flächenkonkurrenz, Komplexität und Aufwand)

- Reduzierung des Parkraums
- Verschiebung der Bordsteinkanten
- Unterschiedliche Zuständigkeiten, Grundbesitz
- Knotenpunktumbau

Nachfrage

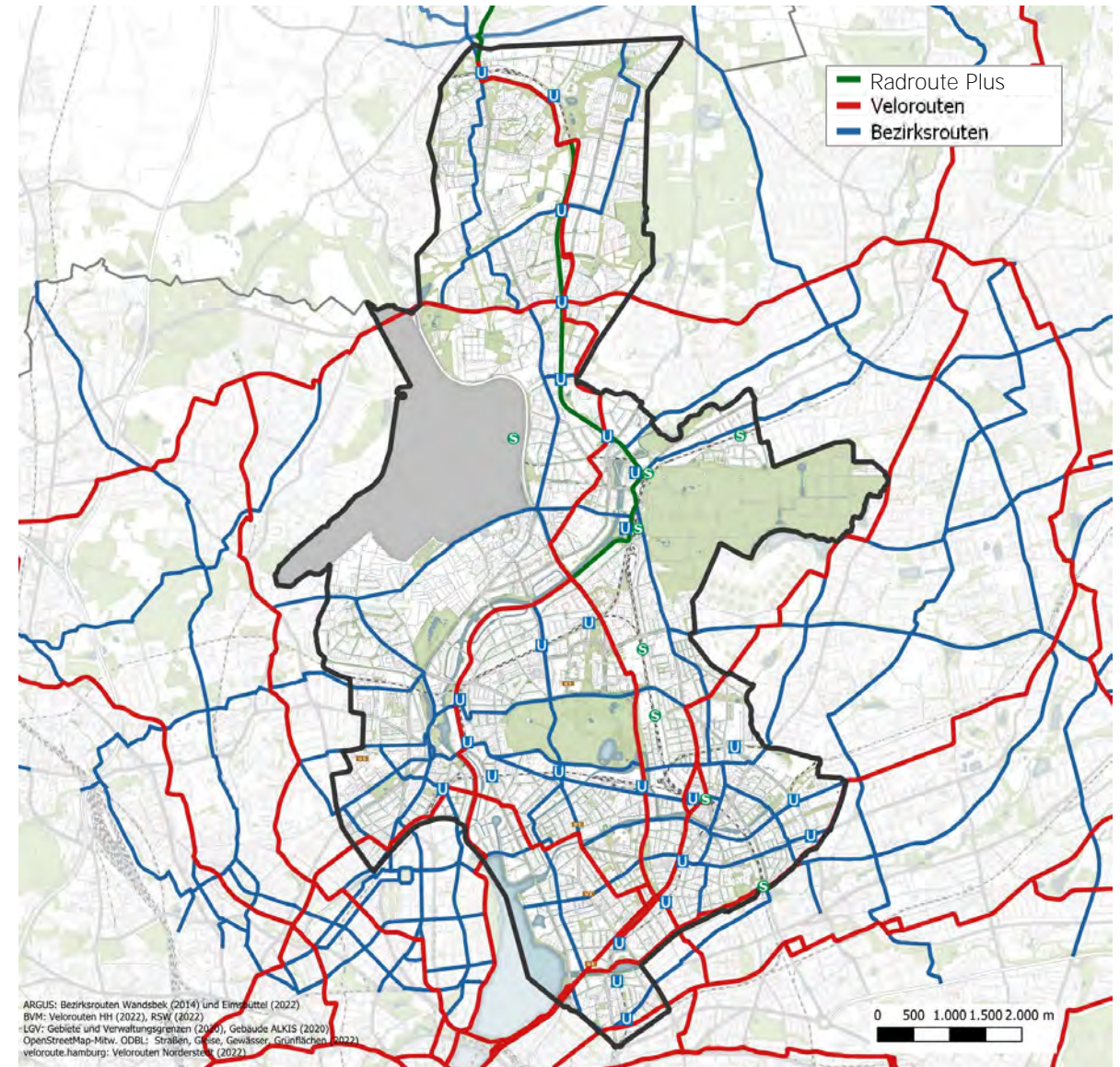
- Heatmap aus Quell-Ziel-Analyse
- Direkt angrenzende Schulen
- Überlagerung mehrerer Routen

Beitrag zur durchgängig guten Befahrbarkeit längerer Routenabschnitte

- Fehlende RVA zwischen zwei befahrbaren Abschnitten (Lücke im Bestand)
- Anbindungen/Vernetzung an die Velorouten
- Vernetzungswirkung der Bezirksrouten
- Fehlende Alternativen im direkten Umkreis (mit Umwegen verbunden)
- Beispielhafte Unterscheidung der Prioritäten:
 - *gering = Die Befahrbarkeit ist auf dem Streckenabschnitt gegeben, wird nur geringfügig verbessert (unabhängig von anknüpfenden Abschnitten); oder Route auf großer Länge schlecht befahrbar, Abschnitt nicht ausschlaggebend*
 - *mittel = Umliegende Abschnitte sind gut befahrbar, Abschnitt ist ausbaubar, ggf. gibt es Alternativen*
 - *hoch = Umliegende Abschnitte sind gut befahrbar, Abschnitt stellt eine Lücke dar, die beseitigt werden muss, VR oder RSW werden ggf. dadurch angeknüpft; Fehlende Querung/Einbahnstraßenfreigabe wird aufgelöst*

- Abschnitte erhalten Durchschnittsbewertung, die alle Kriterien zusammenführt
- Höchste Priorität beispielsweise bei einer Durchschnittsbewertung von 2,5 bis 3,0
- Einzelne Abschnitte sind Teil anderer Netze (Velorouten, Radroute Plus) oder befinden sich bereits in laufenden Planungen und werden daher in der Priorisierung nicht berücksichtigt
- Die Ergebnisse werden dem Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität (KUM) in einer erneuten Drucksache vorgelegt

- Es ist vorgesehen, die Routenabschnitte in einem nach Prioritäten geordneten Verfahren sukzessive vertiefend zu planen und umzusetzen.
- Die Finanzierungsbedingungen sind durch das "Bündnis für den Rad- und Fußverkehr" gesichert.
- Der Umsetzungszeitraum für das gesamte Netz ist noch nicht absehbar.
- Auch auf beeinflussende Kriterien wie andere Baumaßnahmen, Ressourcen, etc. wird Rücksicht genommen.
- Die wahrnehmbaren und nachweisbaren Veränderungen im Mobilitätsverhalten der Hamburger:innen machen Hoffnung darauf, dass die angestrebten Infrastrukturverbesserungen zu einem fortgesetzten Umstieg auf das Fahrrad führen.
- **Die erheblich verbesserte Erreichbarkeit „guter Routen“** nach Realisierung der Bezirksrouten bedeuten einen erheblichen Qualitätssprung. Große Teile der alltäglich zurückzulegenden Strecken können dann auf Bezirks- und Velorouten stattfinden.
- Auch ist von positiven Impulsen auf die Verkehrssicherheit auszugehen.



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/>