

# VORPLANUNG KORRIDOR A

## BEZIRKLICHES RADVERKEHRSKONZEPT S-FRIEDRICHSBURG BIS U-FARMSSEN

Information und Diskussion der Planentwürfe  
19. Juni 2017

Bürgersaal Wandsbek

PGV- Alrutz GbR  
Dipl.-Ing. Detlev Gündel

## Vorstellung Büro PGV-Alrutz, Hannover

### Planungsgemeinschaft Verkehr, PGV-Alrutz, Hannover

- ▶ 3 Geschäftsführende
- ▶ 9 wissenschaftliche Mitarbeiter/innen
- ▶ 2 technische Mitarbeiter/innen
  
- ▶ **Sitz in Hannover, wir agieren deutschlandweit**
- ▶ Mitarbeit in FGSV: (Mit-)Erstellung ERA 2010
- ▶ Forschungsarbeiten zu Fuß- und Radverkehr
- ▶ Radverkehrskonzepte für zahlreiche Städte
- ▶ Entwurfsplanungen für Hauptverkehrsstraßen, Knotenpunkte, Radrouten, Radschnellwege
- ▶ Sicherheitsaudits für Innerortsstraßen, Unfallanalysen
- ▶ Detlev Gündel 4 Jahre bei BSU, BWVI



## Vorstellung des Radverkehrskonzepts von Argus am 05.11.2015 im WVA

- Dabei: Favorisierung des Korridor A (S-Friedrichsberg – U-Farmsen)

Konzeptionelle Planungen sahen für die Walddörferstraße folgendes vor:

- „**Schutz- oder Radfahrstreifen**“ von Stormarner Straße bis Stephanstraße
- Ab Stephanstraße bis Kreisverkehr Berner Heerweg „**Fahrradstraße**“

## 25.04.2016: Öffentliche Anhörung

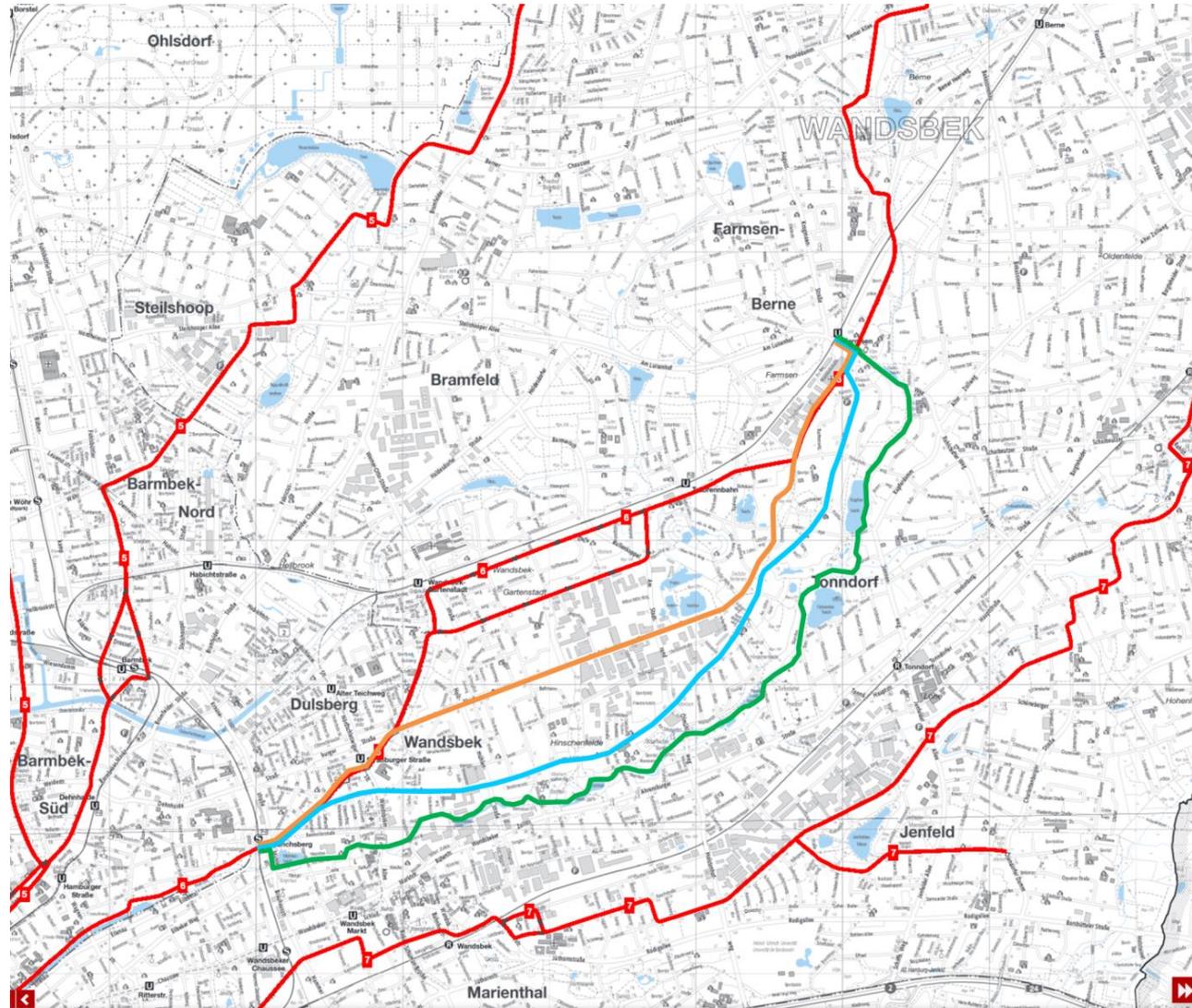
## 12.05.2016: Beschluss der BV

- Vertiefte Prüfung der generellen Umsetzbarkeit
- abschnittsweise Betrachtung der präferierten Strecke (außerhalb der Schaffung von Fahrradstraßen)
- Prüfung der Alltagstauglichkeit der Veloroute 6 auf Wandsbeker Gebiet
- Die Ergebnisse der Prüfung sollen dem **WVA** vorgelegt werden

# Ausgangslage zum Beschluss der BV vom 12.05.2016

Eigene Darstellung  
nach LGV der FHH

Velo-  
routen  
5, 6  
und 7



Variante 1:  
Walddörfer-  
straße

Variante 2:  
Friedrich-  
Ebert-Damm

Variante 3:  
Wandse-  
wanderweg

# Variantenbewertung

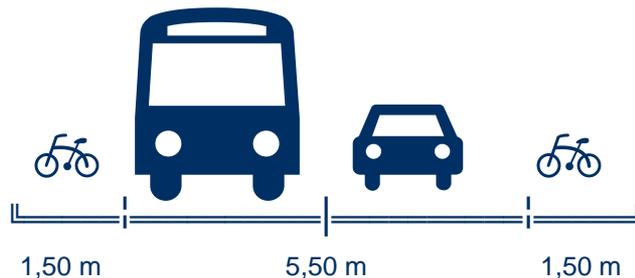
## Bewertungskriterien

<b>++</b>	sehr günstig
<b>+</b>	günstig
<b>o</b>	neutral
<b>-</b>	ungünstig
<b>--</b>	sehr ungünstig

Alltagstauglichkeit für den Radverkehr nach erfolgtem Ausbau	
1	Direktheit
2	Erschließungswirkung
3	Sicherheitsgefühl "für Jedermann"
4	Geschwindigkeit/Vorankommen
5	Uneingeschränkte Befahrbarkeit
6	Intuitiver Streckenverlauf
Baulicher Aufwand	
7	Umfang des baulichen Eingriffs
8	Zeitlicher Aufwand bis Fertigstellung
9	Erhalt des ruhenden Verkehrs
10	Baumerhalt
11	Grunderwerb
Nutzungskonflikte nach erfolgtem Ausbau	
12	Motorisierter Individualverkehr (MIV)
13	Fußgänger
14	ruhender Verkehr
15	ÖPNV
Σ	Gesamtbewertung

# Variante 1: Walddörferstraße

- Gute Erschließungswirkung und Direktheit
- Hohes Kfz-Verkehrsaufkommen erschwert Mischverkehr auf der Fahrbahn
- Ein durchgängiges Angebot für den Radverkehr ist bei der momentanen Verkehrsbelastung nur mit großen Eingriffen in den Baumbestand und vorhandene Parkstände möglich
- Schutzstreifen für die hier vorherrschenden Verhältnisse (Busverkehr) erfordern eine Fahrbahnbreite von mind. 8,50 m

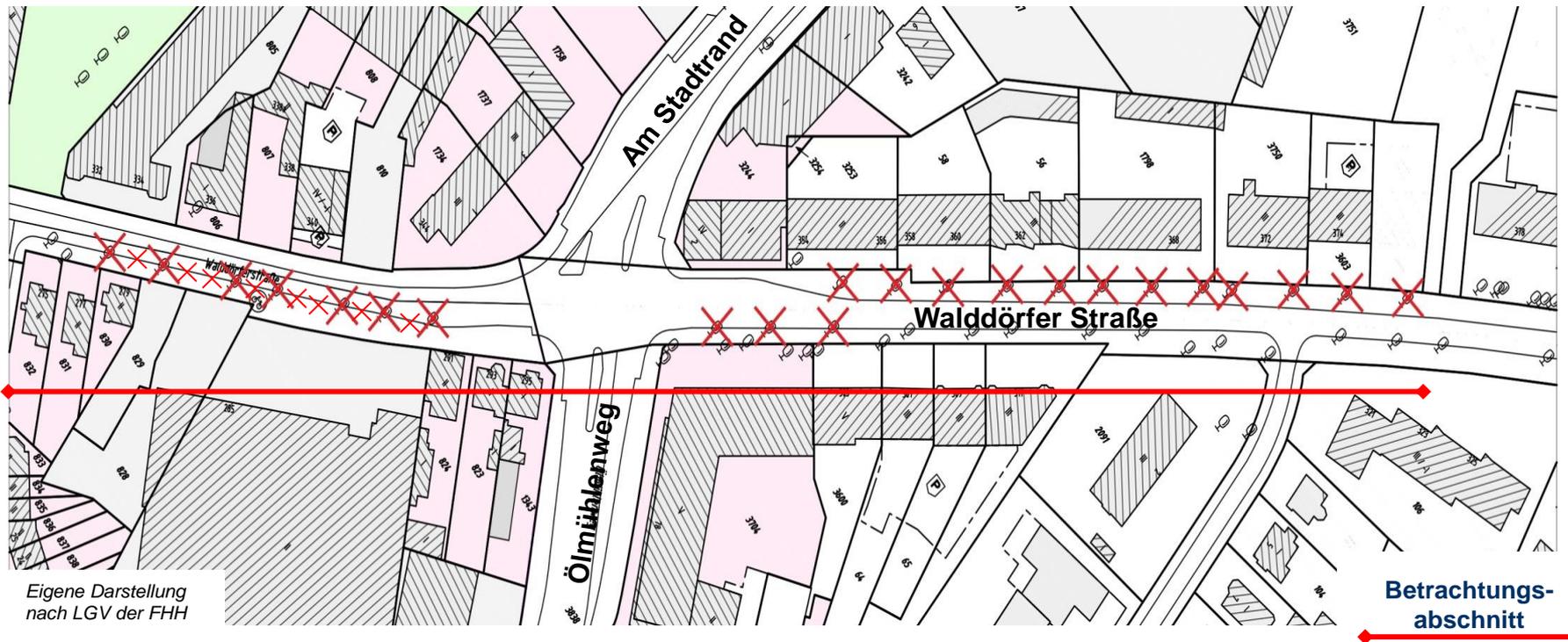


# Beispielhafte Darstellung der Ermittlung der Parkraum- und Baumbilanz bei regelkonformer Herstellung von Radverkehrsanlagen

Bereich zwischen Am Schulgarten und Hörnumstraße

- Entfall von 10 Bäumen auf der Südseite und 12 Bäumen auf der Nordseite
- Entfall von 8 Parkständen auf der Südseite

- ✗ Entfallender Baum
- ✗ Entfallende Parkstände



- Insgesamt müssen mind. 110 Bäume gefällt werden.

Vorbehalt: Es ist nicht auszuschließen, dass während der Ausführung weitere Bäume gefällt werden müssen

- Es entfallen insgesamt 209 Parkstände

- Sehr hoher baulicher Aufwand

- Anpassung sämtlicher Nebenflächen durch Bordversätze
- Durch erforderliche Fahrbahnverbreiterungen keine ausreichenden Gefälleverhältnisse mehr, um geordnete Entwässerung zu ermöglichen

- **Grundinstandsetzung auf mind. 2.900 m Länge !**

Stammumfang [cm]	Anzahl	Anteil [%]
< 60	7	6
60 - 100	19	17
100 - 150	51	47
> 150	33	30
Gesamt	110	100

# Zwischenfazit Variante 1, Walddörferstraße

Nr.		1
	Führung über	Stormarner Str., Walddörferstr., Berner Heerweg, August- Krogmann-Str.
Kriterien		

## Alltagstauglichkeit für den Radverkehr nach erfolgtem Ausbau

1	Direktheit	+
2	Erschließungswirkung	++
3	Sicherheitsgefühl "für Jedermann"	+
4	Geschwindigkeit/Vorankommen	++
5	Uneingeschränkte Befahrbarkeit	+
6	Intuitiver Streckenverlauf	++

## Baulicher Aufwand

7	Umfang des baulichen Eingriffs	--
8	Zeitlicher Aufwand bis Fertigstellung	--
9	Erhalt des ruhenden Verkehrs	--
10	Baumerhalt	--
11	Grunderwerb	++

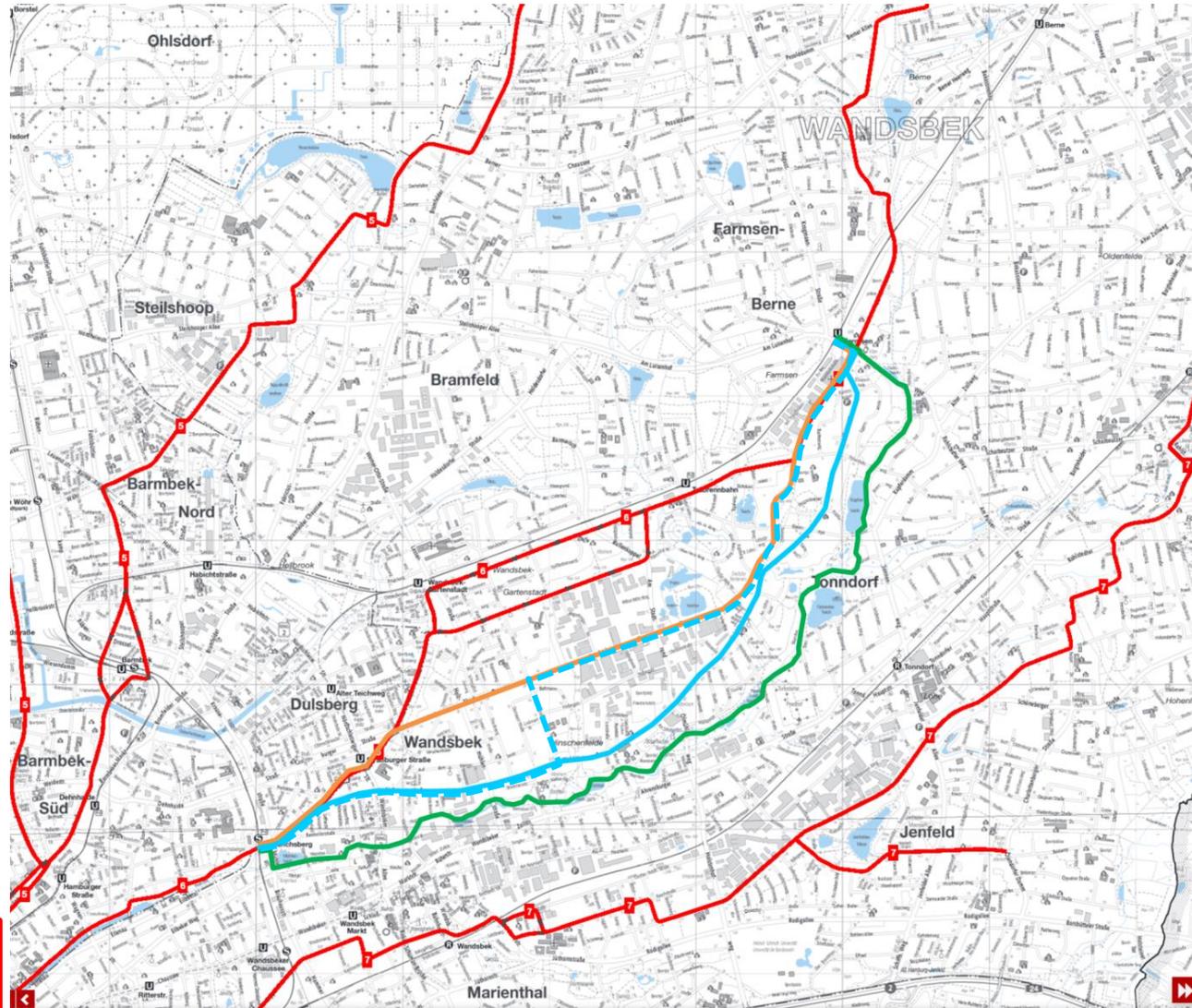
## Nutzungskonflikte nach erfolgtem Ausbau

12	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	--
13	Fußgänger	++
14	ruhender Verkehr	-
15	ÖPNV	-

++	sehr günstig
+	günstig
0	neutral
-	ungünstig
--	sehr ungünstig

# Entwicklung der Variante 1a, „Stephanstraße“

Eigene Darstellung  
nach LGV der FHH



Velorouten  
5, 6 und 7

Variante 1:  
Walddörfer-  
straße

Variante 1a:  
Stephanstr.

Variante 2:  
Friedrich-  
Ebert-Damm

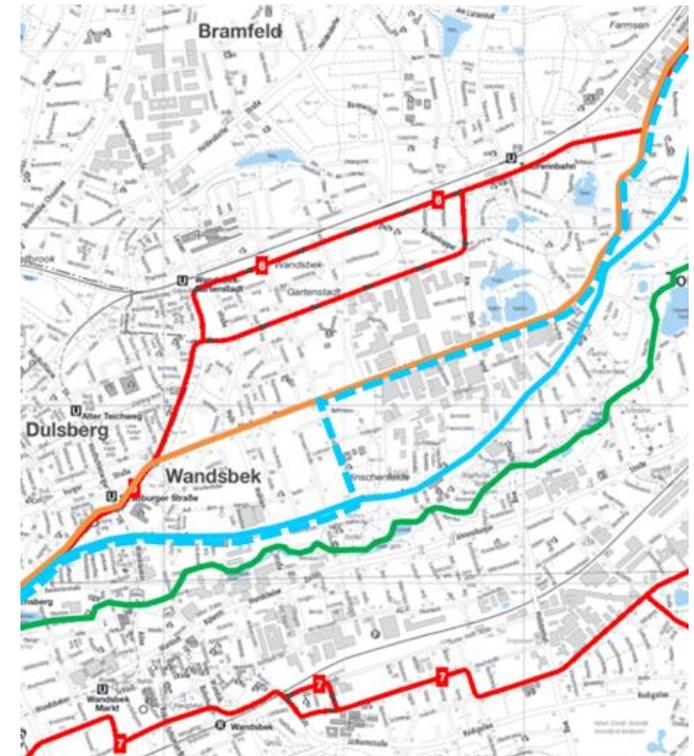
Variante 3:  
Wandse-  
wanderweg

# Variante 1a: Stephanstraße

- Grundsätzlich geeignet als radverkehrstaugliche Verbindung
- Tempo 30-Zone
- Mit nur je zwei Einmündungen pro Fahrtrichtung gute Voraussetzungen



*Eigene Darstellung  
nach LGV der FHH*



## Bilanz Walddörfer Straße (Stormarner Str. bis Stephanstraße)

- Insgesamt müssen mind. 19 Bäume gefällt werden  
Vorbehalt: Es ist nicht auszuschließen, dass während der Ausführung weitere Bäume gefällt werden müssen
- Es entfallen insgesamt 73 Parkstände
- Sehr hoher baulicher Aufwand
  - Anpassung sämtlicher Nebenflächen durch Bordversätze
  - Durch erforderliche Fahrbahnverbreiterungen keine ausreichenden Gefälleverhältnisse mehr, um geordnete Entwässerung zu ermöglichen
- **Grundinstandsetzung auf mind. 1000 m Länge !**

## Bilanz Stephanstraße

- Keine baulichen Änderungen notwendig

## Bilanz Friedrich-Ebert-Damm

- Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass ca. 5 Bäume (STU  $\leq$  60cm) gefällt werden
- Es entfallen insgesamt 57 Parkstände
- Der bauliche Aufwand ist im Vergleich zur Variante 1 gering

# Zwischenfazit Variante 1a, Stephanstraße

Nr.		1a
	Führung über	Stormarner Str., Walddörferstr., Stephanstr., Friedrich- Ebert-Damm, August- Krogmann-Str.
	Kriterien	
<b>Alltagstauglichkeit für den Radverkehr nach erfolgtem Ausbau</b>		
1	Direktheit	+
2	Erschließungswirkung	+
3	Sicherheitsgefühl "für Jedermann"	o
4	Geschwindigkeit/Vorankommen	+
5	Uneingeschränkte Befahrbarkeit	o
6	Intuitiver Streckenverlauf	--
<b>Baulicher Aufwand</b>		
7	Umfang des baulichen Eingriffs	-
8	Zeitlicher Aufwand bis Fertigstellung	o
9	Erhalt des ruhenden Verkehrs	o
10	Baumerhalt	--
11	Grunderwerb	++
<b>Nutzungskonflikte nach erfolgtem Ausbau</b>		
12	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	-
13	Fußgänger	+
14	ruhender Verkehr	-
15	ÖPNV	o

++	sehr günstig
+	günstig
o	neutral
-	ungünstig
--	sehr ungünstig

## Variante 2: Friedrich-Ebert-Damm

- Gute Erschließungswirkung und Direktheit
- Richtung Farmsen (Südseite) geprägt durch Abschnitte mit Nebenfahrbahnen
- Richtung Friedrichsberg (Nordseite) geprägt durch schmale Radwege, aber ausreichende Platzverhältnisse
- Bereich bis Friedrich-Ebert-Damm (Stormarner Straße, Eulenkamp) sowie Friedrich-Ebert-Damm zwischen Eckerkoppel bis Aug.-Krogmann-Str. ist Teil der Veloroute 6 und wird im „Bündnis für den Radverkehr“ umgesetzt.
- Zeitnahe Umsetzung möglich



# Variante 2: Knotenpunkt Friedrich-Ebert-Damm/ Holzmühlenstraße

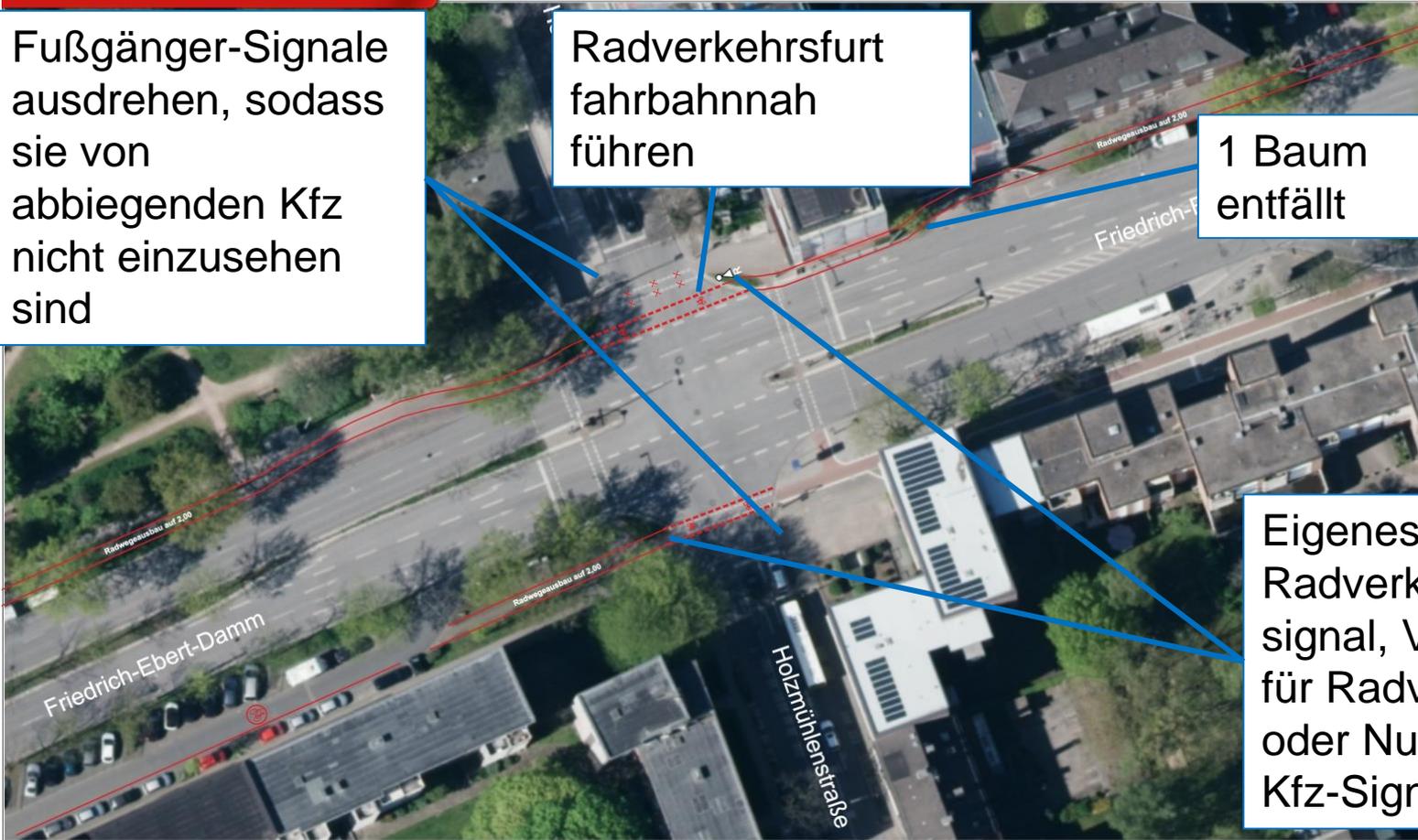
5 - Friedrich-Ebert-Damm/ Holzmühlenstraße

Fußgänger-Signale  
ausdrehen, sodass  
sie von  
abbiegenden Kfz  
nicht einzusehen  
sind

Radverkehrsfurt  
fahrbahnnah  
führen

1 Baum  
entfällt

Eigenes  
Radverkehrs-  
signal, Vorlaufgrün  
für Radverkehr  
oder Nutzung des  
Kfz-Signals



0 5 10 15 20m

Plangrundlage:  
Herausgeber:  
Freie und Hansestadt Hamburg  
Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung



Freie und Hansestadt Hamburg  
Bezirksamt Wandsbek  
Radverkehrsführung Korridor A

Knotenpunkt 5,  
Friedrich-Ebert-Damm / Holzmühlenstraße

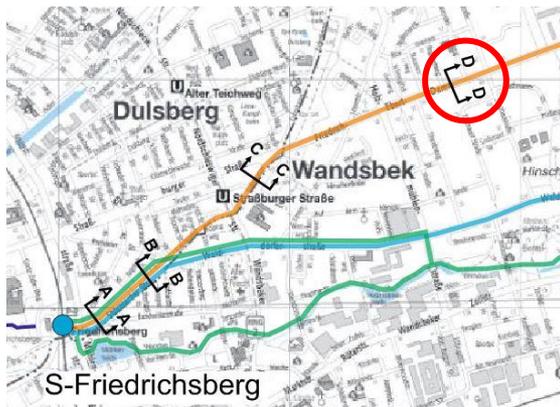
Maßstab 1:500 (im Original A3)

April 2017



PGV-Strut GmbH  
Autobornstraße 9b  
20177 Harmsen  
Tel.: 0511 / 23050-1-80  
info@pgv-strut.de  
www.pgv-strut.de

# Variante 2: Friedrich-Ebert-Damm, Querschnitt D

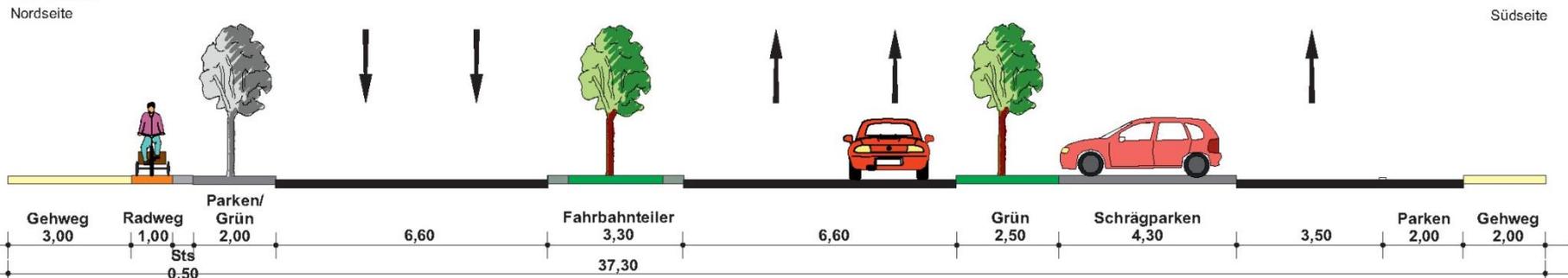


Eigene Darstellung  
nach LGV der FHH

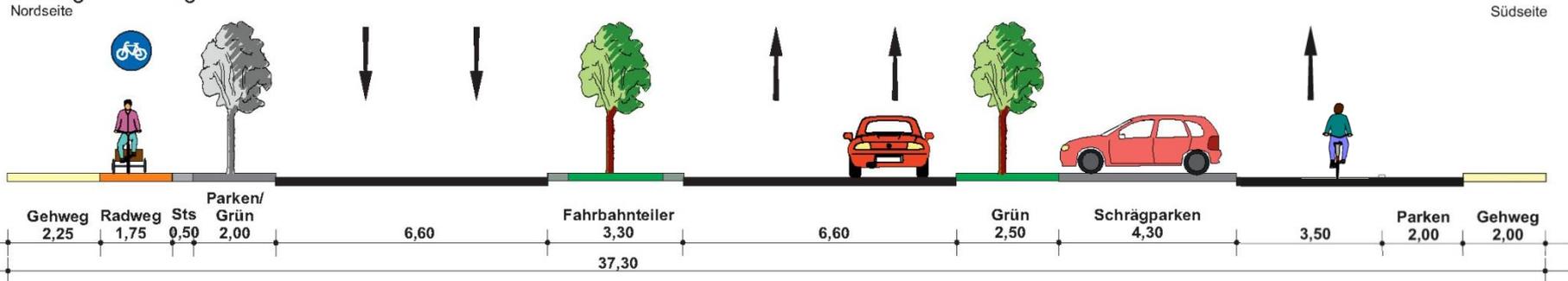
# Variante 2: Friedrich-Ebert-Damm, Querschnitt D

Blickrichtung  
stadtauswärts

Querschnitt D-D, Friedrich-Ebert-Damm 61, westlich Stephanstraße  
Bestand



Lösungsvorschlag



Sts = Sicherheitstrennstreifen

# Variante 2: Knotenpunkt Friedrich-Ebert-Damm/ Am Stadtrand

6 - Friedrich-Ebert-Damm/ Am Stadtrand



Aufstellflächen für indirektes Linksabbiegen einrichten

Kurze Führung als Radfahrstreifen, wegen Einfahrt Burger King

Radweg ohne Benutzungspflicht belassen, als Angebot für Rechtsabbieger von Am Stadtrand (Nord)

Busbucht ausbauen



Freie und Hansestadt Hamburg  
Bezirksamt Wandsbek  
Radverkehrsführung Korridor A

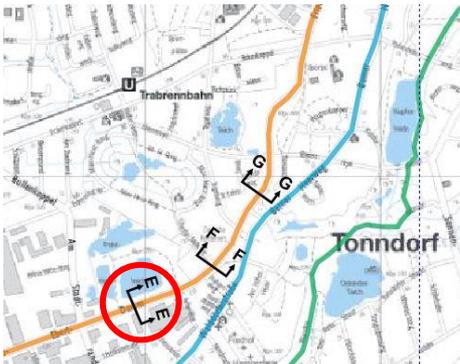
Knotenpunkt 6,  
Friedrich-Ebert-Damm / Am Stadtrand  
Maßstab 1:500 (im Original A3)

Dezember 2016



PGV-Anwiz GmbH  
Adolfstraße 9b  
20171 Harmsdorf  
Tel. 0511 / 22091-80  
anwiz@pgv-anwiz.de  
www.pgv-anwiz.de

# Variante 2: Friedrich-Ebert-Damm, Querschnitt E (Pohlmannteich)



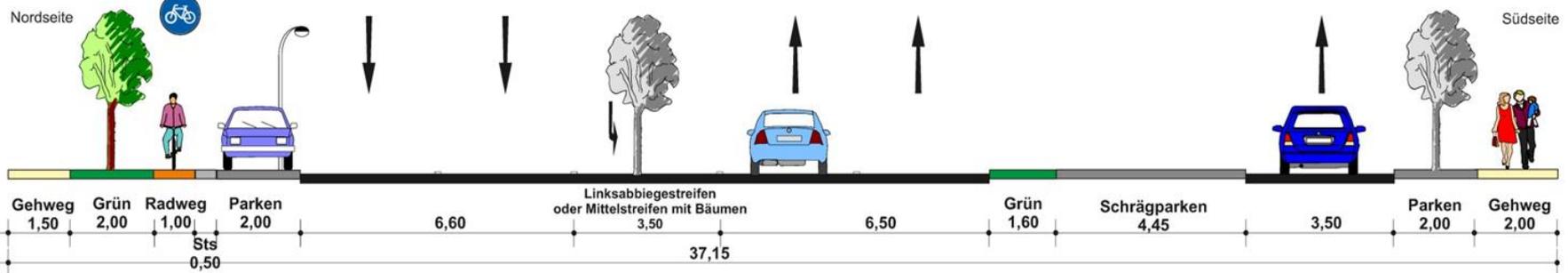
Eigene Darstellung  
nach LGV der FHH

# Variante 2: Friedrich-Ebert-Damm, Querschnitt E (Pohlmannteich)

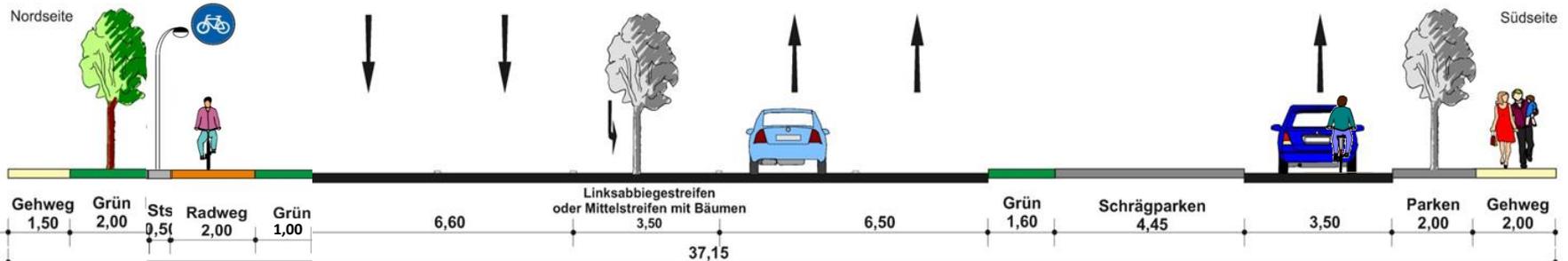
Blickrichtung  
stadtauswärts

Querschnitt E-E, Friedrich-Ebert-Damm 186 (Höhe Kleingärten Pohlmannteich)

Bestand



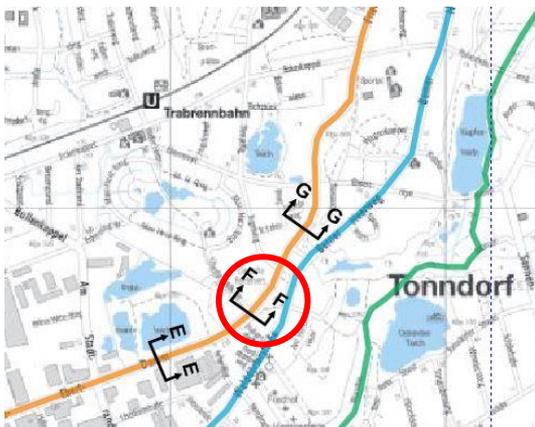
Lösungsvorschlag



Entfall von 47 Parkständen im Bereich  
der Pohlmannteiche (Gewerbegebiet,  
Kleingärten)



# Variante 2: Friedrich-Ebert-Damm, Querschnitt F

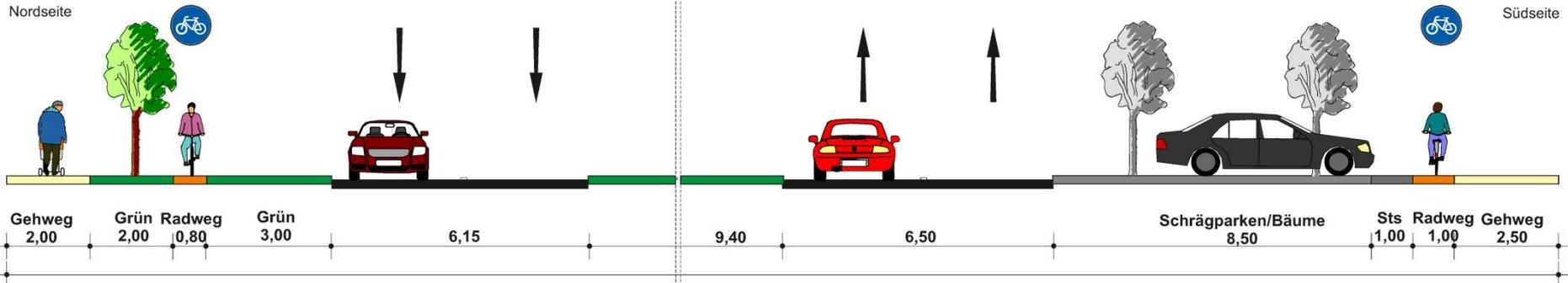


Eigene Darstellung  
nach LGV der FHH

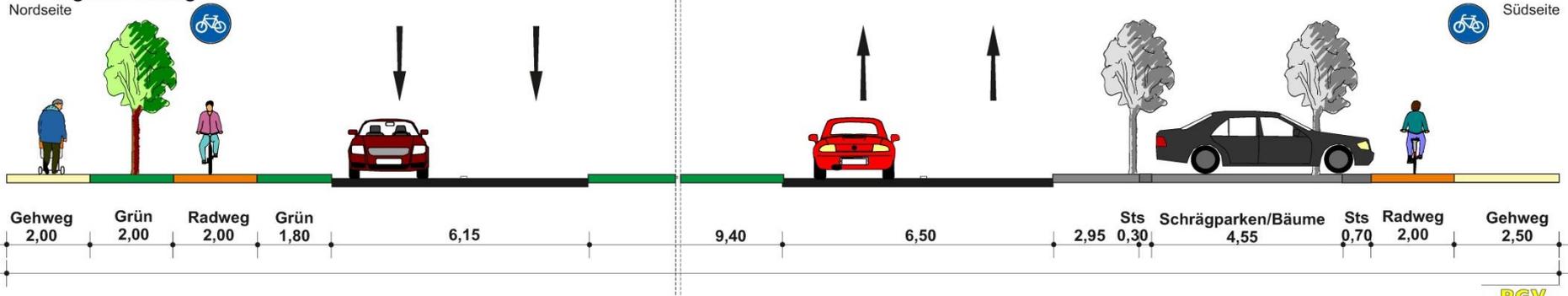
# Variante 2: Friedrich-Ebert-Damm, Querschnitt F

Blickrichtung  
stadtauswärts

Querschnitt F-F, Friedrich-Ebert-Damm 210, Schrägparkstände Südseite  
Bestand



Lösungsvorschlag



Entfall von 10 Parkständen, Nähe Rentenversicherung

## Variante 2: Friedrich-Ebert-Damm, Bereich Tegelweg

Ausbau zum  
gem. Geh-  
und Radweg  
für  
Zweirichtungs-  
verkehr mit  
4,00 m Breite



Anschluss zum  
Berner Heerweg:

Kfz-Parken  
entfernen und  
Überleitung zu  
neuer  
Mittelinsel

Ausbau  
Trampelpfad  
zum gem. Geh-  
und Radweg  
für  
Zweirichtungs-  
verkehr mit  
4,00 m Breite

# Variante 2: Friedrich-Ebert-Damm, Querschnitt G

Blickrichtung  
stadtauswärts



Querschnitt G-G, östlich Tegelweg  
Bestand

Nordseite

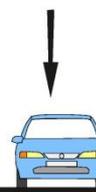


Südseite

Gehweg 2,00 | Radweg 2,00 | Grün/Graben 3,00 | 6,50 | Grün 3,00 | 6,50

Lösungsvorschlag

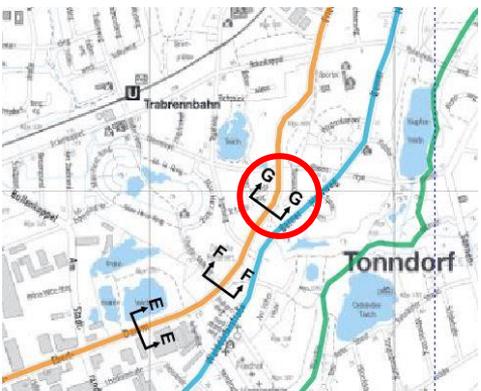
Nordseite



Südseite

gem. Geh-/Radweg 4,00 | Grün/Graben 3,00 | 6,50 | Grün 3,00 | 6,50

entfernen von radwegnahe  
Gebüsch



Eigene Darstellung  
nach LGV der FHH

- Zurzeit wird davon ausgegangen, dass ca. 10 Bäume gefällt werden müssen
- Es entfallen insgesamt 57 Parkstände
- Zeitnahe Umsetzung möglich
  - Herstellung regelkonformer Einrichtungsradwege auf beiden Straßenseiten
  - Anpassung der LSA an Knotenpunkten erforderlich
  - Vorhandene Fahrstreifen für Kfz bleiben erhalten
- Baulicher Aufwand im Vergleich zur Variante 1 oder 1a gering

# Zwischenfazit Variante 2, Friedrich-Ebert-Damm

Nr.		2
	Führung über	Stormarner Str., Eulenkamp, <u>Friedrich-Ebert-Damm</u> , Berner Heerweg, August- Krogmann-Straße
	Kriterien	

## Alltagstauglichkeit für den Radverkehr nach erfolgtem Ausbau

1	Direktheit	++
2	Erschließungswirkung	+
3	Sicherheitsgefühl "für Jedermann"	o
4	Geschwindigkeit/Vorankommen	+
5	Uneingeschränkte Befahrbarkeit	o
6	Intuitiver Streckenverlauf	++

## Baulicher Aufwand

7	Umfang des baulichen Eingriffs	o
8	Zeitlicher Aufwand bis Fertigstellung	+
9	Erhalt des ruhenden Verkehrs	+
10	Baumerhalt	-
11	Grunderwerb	++

## Nutzungskonflikte nach erfolgtem Ausbau

12	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	o
13	Fußgänger	o
14	ruhender Verkehr	-
15	ÖPNV	+

++	sehr günstig
+	günstig
o	neutral
-	ungünstig
--	sehr ungünstig

# Variante 3: Wandsewanderweg

- Für Alltagsradverkehr ungeeignet (besonders bei Dunkelheit)
- Keine Erschließungswirkung
- Umwegig (+25% Streckenlänge)
- Hoher baulicher Aufwand und hohe Kosten (Beleuchtung, Belag, Wegebreite, zu schmale Brücken), um Anforderungen zu erfüllen
- Großes Konfliktpotenzial mit Fußgängern (vor allem Gruppen, Kinderwagen, Hunde)
- Soziale Sicherheit nicht gewährleistet



# Zwischenfazit Variante 3, Wandsewanderweg

Nr.		3
	Führung über	Stormarner Str., Wandsewanderweg, Berner Au, Rahl- stedter Weg, August- Krogmann-Straße
	Kriterien	

## Alltagstauglichkeit für den Radverkehr nach erfolgtem Ausbau

1	Direktheit	--
2	Erschließungswirkung	--
3	Sicherheitsgefühl "für Jedermann"	-
4	Geschwindigkeit/Vorankommen	++
5	Uneingeschränkte Befahrbarkeit	o
6	Intuitiver Streckenverlauf	+

## Baulicher Aufwand

7	Umfang des baulichen Eingriffs	--
8	Zeitlicher Aufwand bis Fertigstellung	--
9	Erhalt des ruhenden Verkehrs	++
10	Baumerhalt	--
11	Grunderwerb	--

## Nutzungskonflikte nach erfolgtem Ausbau

12	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	++
13	Fußgänger	-
14	ruhender Verkehr	++
15	ÖPNV	++

++	sehr günstig
+	günstig
o	neutral
-	ungünstig
--	sehr ungünstig

# Bewertung der Varianten

		Walddörferstraße	Walddörferstr. - Stephanstr. - Friedrich-Ebert-Damm	Friedrich-Ebert-Damm	Wandsewanderweg/Grünzug
Nr.		1	1a	2	3
	Führung über				
Kriterien		Stormarner Str., Walddörferstr., Berner Heerweg, August- Krogmann-Str.	Stormarner Str., Walddörferstr., Stephanstr., Friedrich- Ebert-Damm, August- Krogmann-Str.	Stormarner Str., Eulenkamp, <u>Friedrich- Ebert-Damm</u> , Berner Heerweg, August- Krogmann-Straße	Stormarner Str., <u>Wandsewanderweg</u> , <u>Berner Au</u> , Rahl- stedter Weg, August- Krogmann-Straße
<b>Alltagstauglichkeit für den Radverkehr nach erfolgtem Ausbau</b>					
1	Direktheit	+	+	++	--
2	Erschließungswirkung	++	+	+	--
3	Sicherheitsgefühl "für Jedermann"	+	0	0	-
4	Geschwindigkeit/Vorankommen	++	+	+	++
5	Uneingeschränkte Befahrbarkeit	+	0	0	0
6	Intuitiver Streckenverlauf	++	--	++	+
<b>Baulicher Aufwand</b>					
7	Umfang des baulichen Eingriffs	--	-	0	--
8	Zeitlicher Aufwand bis Fertigstellung	--	0	+	--
9	Erhalt des ruhenden Verkehrs	--	0	+	++
10	Baumerhalt	--	--	-	--
11	Grunderwerb	++	++	++	--
<b>Nutzungskonflikte nach erfolgtem Ausbau</b>					
12	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	--	-	0	++
13	Fußgänger	++	+	0	-
14	ruhender Verkehr	-	-	-	++
15	ÖPNV	-	0	+	++
Σ	Gesamtbewertung	<b>Rang 3</b>	<b>Rang 2</b>	<b>Rang 1</b>	<b>Rang 4</b>

++	sehr günstig
+	günstig
0	neutral
-	ungünstig
--	sehr ungünstig

# Vorzugsvariante = Variante 2: Friedrich-Ebert-Damm

## Unter Abwägung der zuvor genannten Kriterien

- der Alltagstauglichkeit für den Radverkehr,
  - des baulichen Aufwandes (Zeitfaktor!) und
  - der Konfliktfreiheit späterer Nutzungen
- ist der Verlauf über den Friedrich-Ebert-Damm die Vorzugsvariante für den Korridor A !

Eigene Darstellung  
nach LGV der FHH



Variante 2:  
Friedrich-  
Ebert-Damm

Velorouten  
5, 6 und 7



**VIELEN DANK FÜR DIE**

**AUFMERKSAMKEIT**

[www.hamburg.de/radverkehr](http://www.hamburg.de/radverkehr)

[www.hamburg.de/wandsbek/radverkehrskonzept/](http://www.hamburg.de/wandsbek/radverkehrskonzept/)

27. April 2017