

VORPLANUNG KORRIDOR A

BEZIRKLICHES RADVERKEHRSKONZEPT S-FRIEDRICHSBERG 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

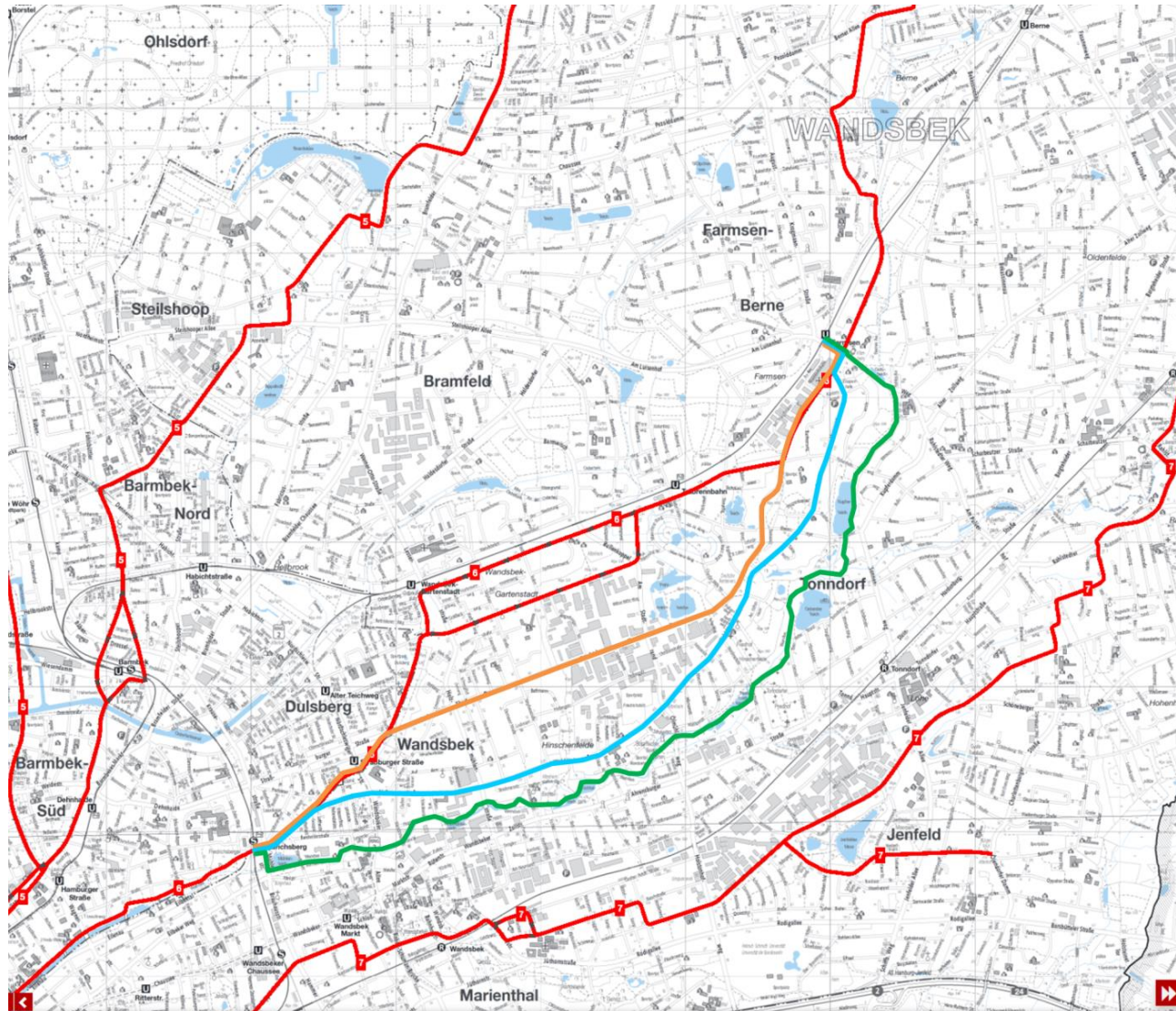
12.05.2016: Beschluss der BV

- 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

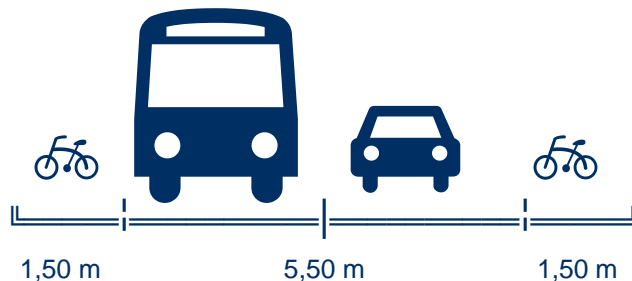
Bewertungskriterien

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

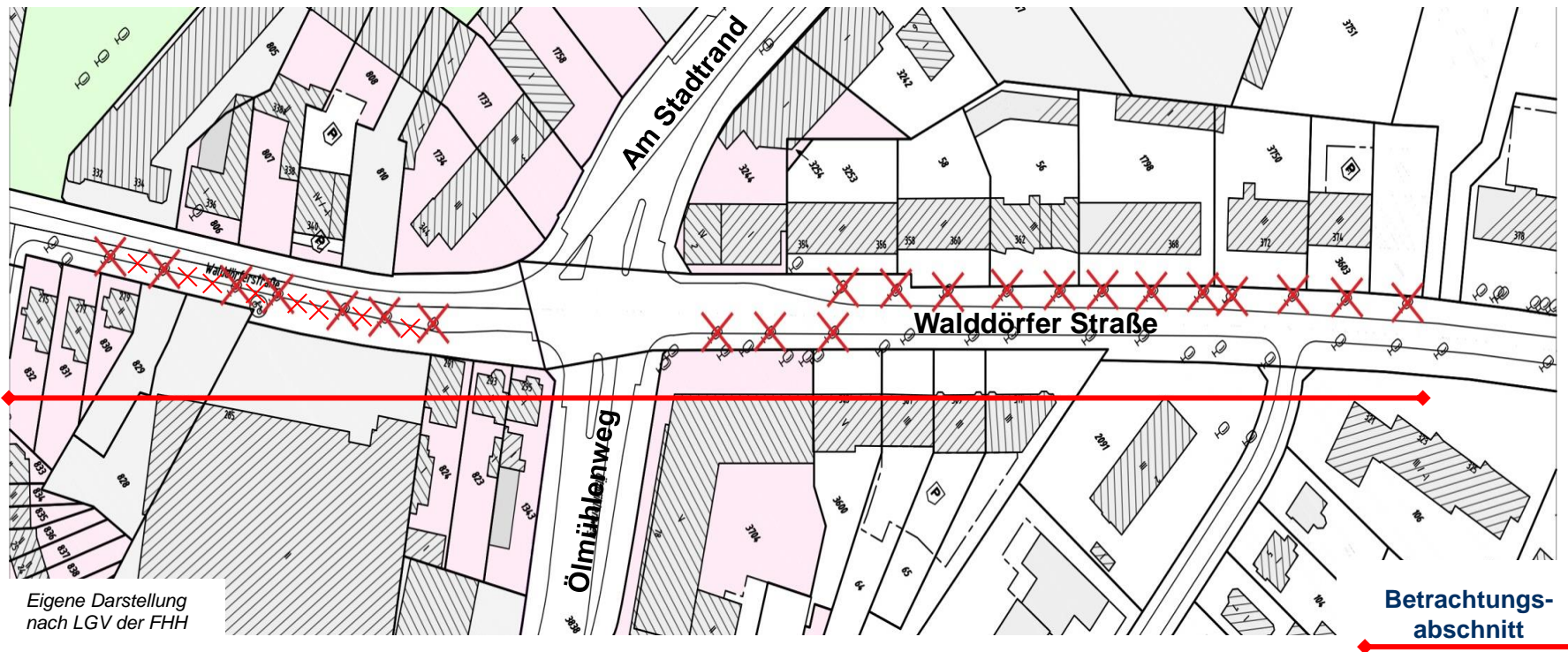


Beispielhafte Darstellung der Ermittlung der Parkraum- und Baumbilanz bei regelkonformer Herstellung von Radverkehrsanlagen

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



Eigene Darstellung
nach LGV der FHH

Betrachtungs-
abschnitt

- 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

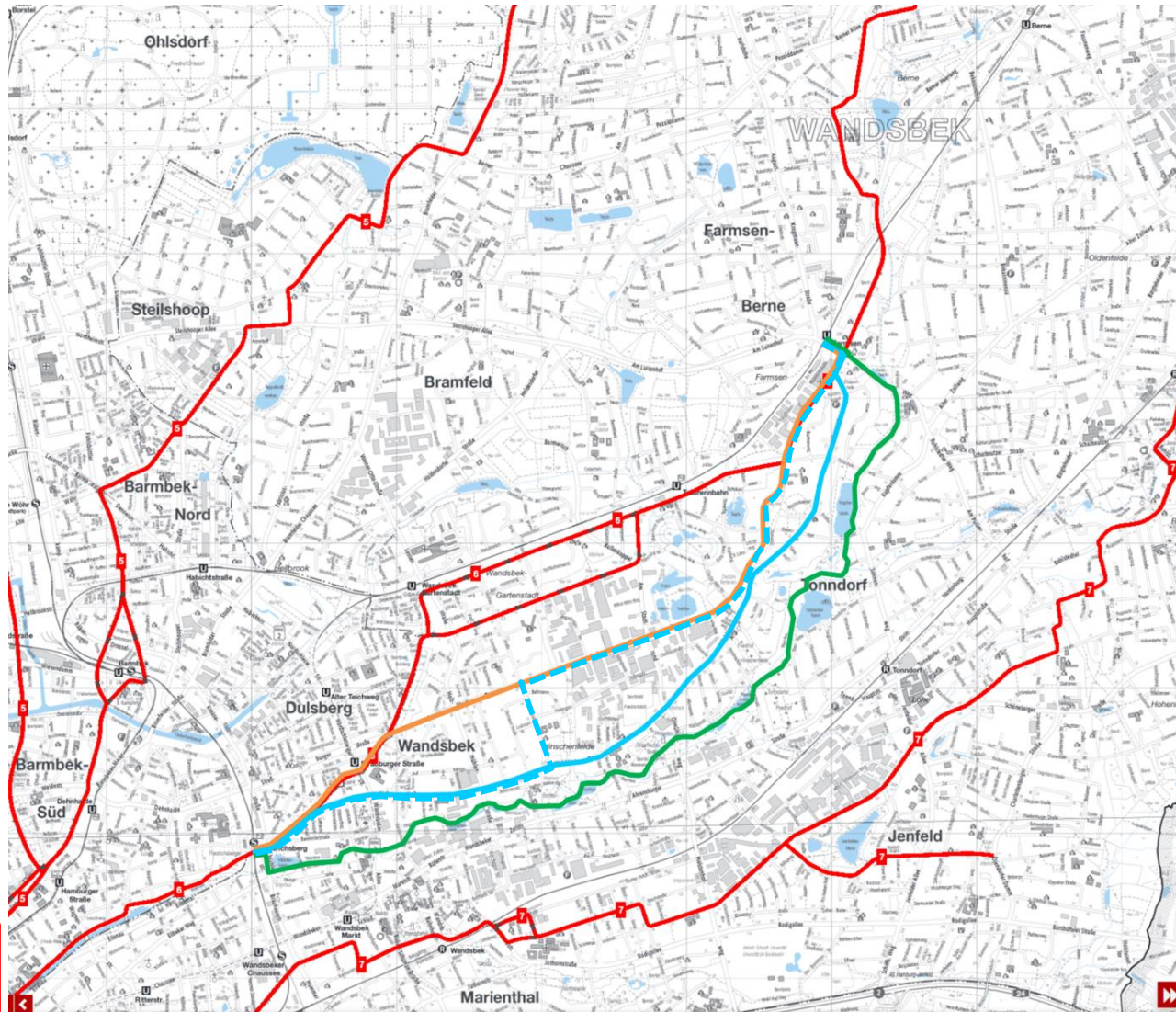
7	Umfang des baulichen Eingriffs	--
8	Zeitlicher Aufwand bis Fertigstellung	--
9	Erhalt des ruhenden Verkehrs	--
10	Baumerhalt	--
11	Grunderwerb	++

Nutzungskonflikte nach erfolgtem Ausbau

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

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

Entwicklung der Variante 1a, „Stephanstraße“



Eigene Darstellung
nach LGV der FHH

Variante 1:
Walddörfer-
straße

Variante 1a:
Stephanstr.

Variante 2:
Friedrich-
Ebert-Damm

Variante 3:
Wandse-
wanderweg

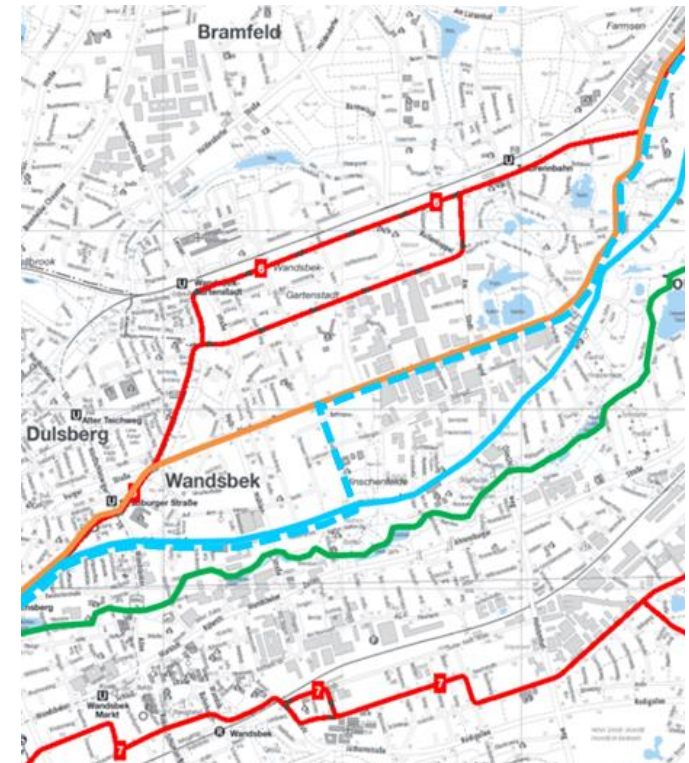
Velorouten
5, 6 und 7

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	
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	-
8	Zeitlicher Aufwand bis Fertigstellung	o
9	Erhalt des ruhenden Verkehrs	o
10	Baumerhalt	--
11	Grunderwerb	++
Nutzungskonflikte nach erfolgtem Ausbau		
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

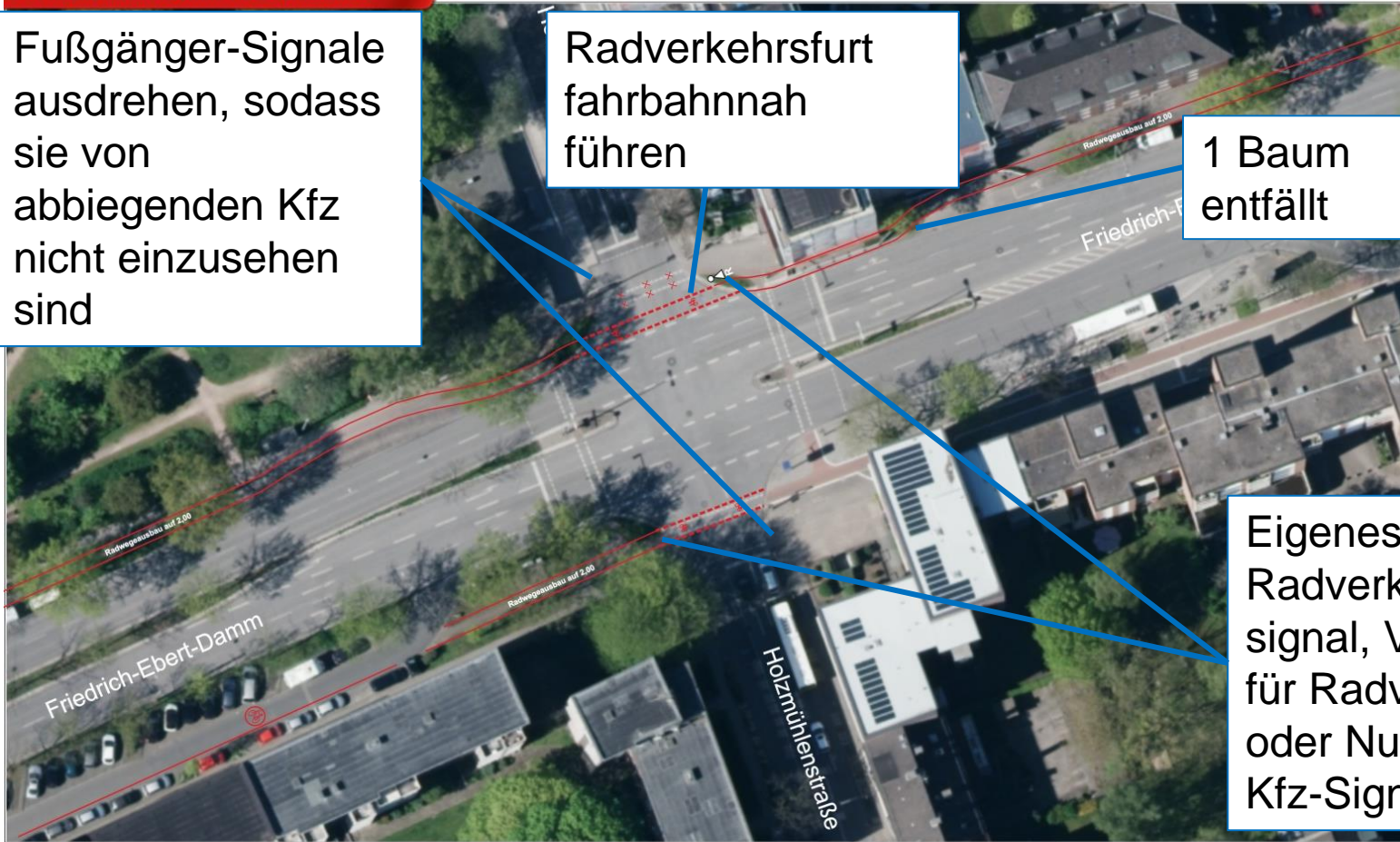
5 - Friedrich-Ebert-Damm/ Holzmühlenstraße

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
Austhorstraße 9b
20177 Harrower
Tel.: 0511 / 23050-1-80
info@pgv-strut.de
www.pgv-strut.de

Variante 2: Friedrich-Ebert-Damm, Querschnitt D

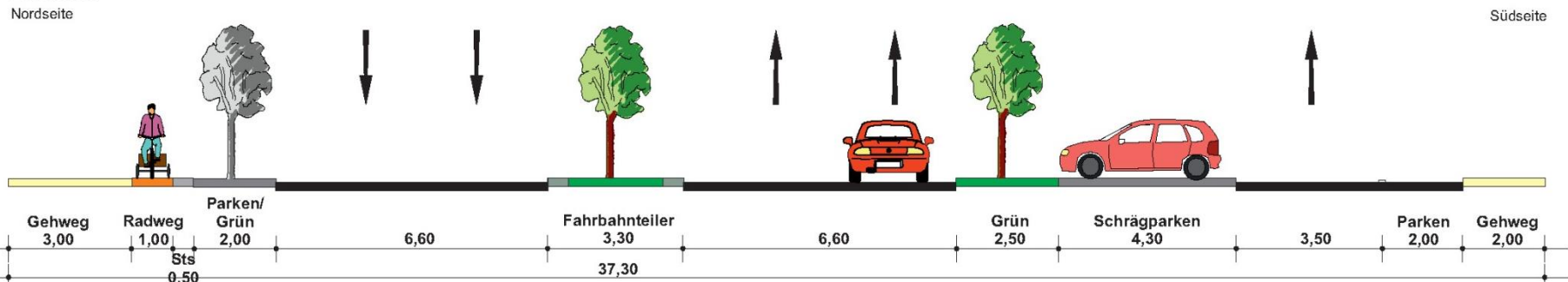


Eigene Darstellung
nach LGV der FHH

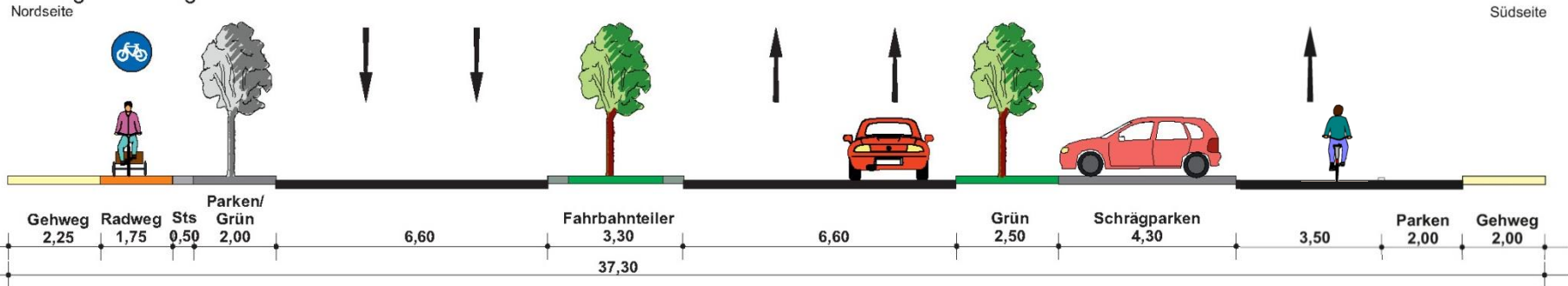
Variante 2: Friedrich-Ebert-Damm, Querschnitt D

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

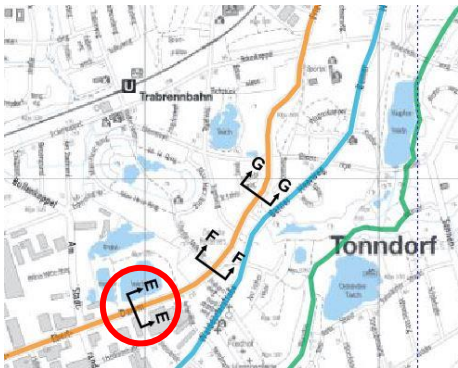
Knotenpunkt 6,
Friedrich-Ebert-Damm / Am Stadtrand
Maßstab 1:500 (im Original A3)

Dezember 2016



PGV-Anwiz GmbH
Adolfstraße 9b
20171 Harlesand
Tel. 0511 / 22061-80
anwiz@pgv-anwiz.de
www.pgv-anwiz.de

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



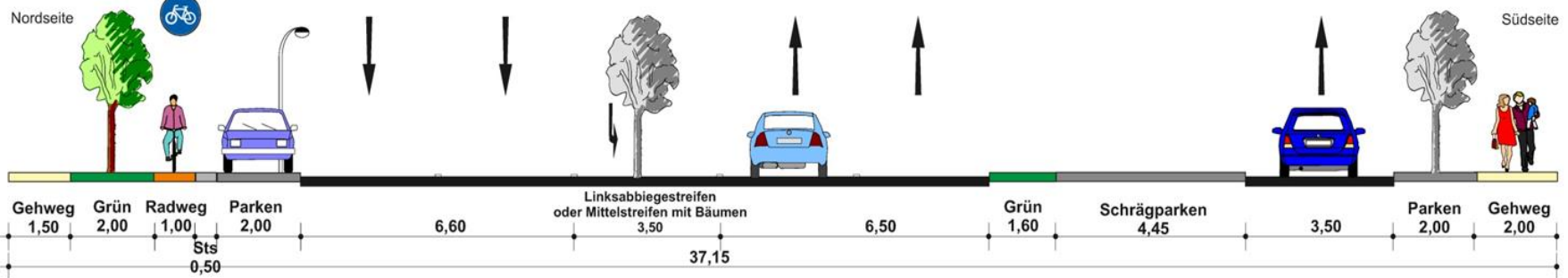
Eigene Darstellung
nach LGV der FHH

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

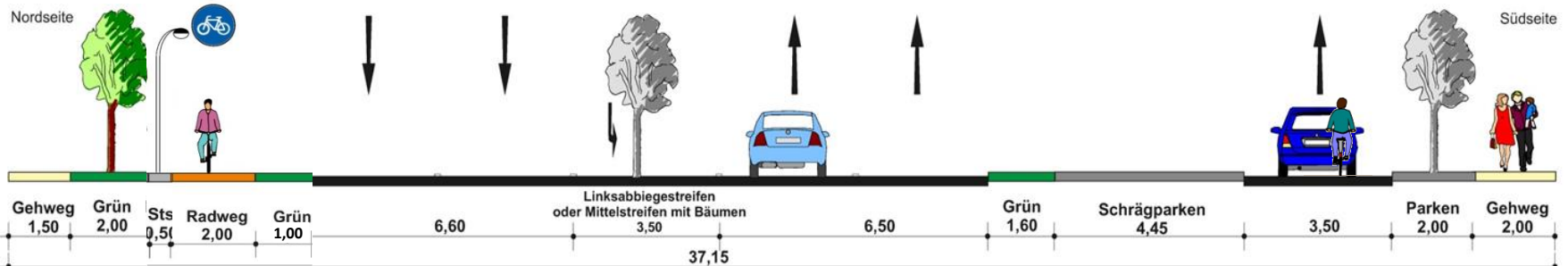
Blickrichtung
stadtauswärts

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

Bestand



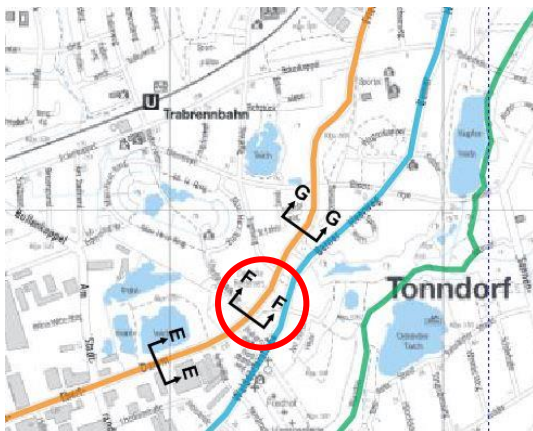
Lösungsvorschlag



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



Variante 2: Friedrich-Ebert-Damm, Querschnitt F

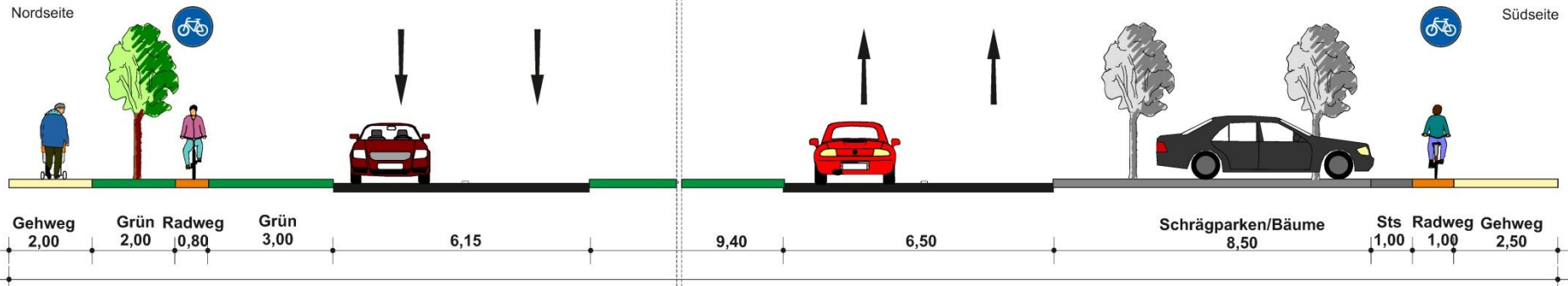


*Eigene Darstellung
nach LGV der FHH*

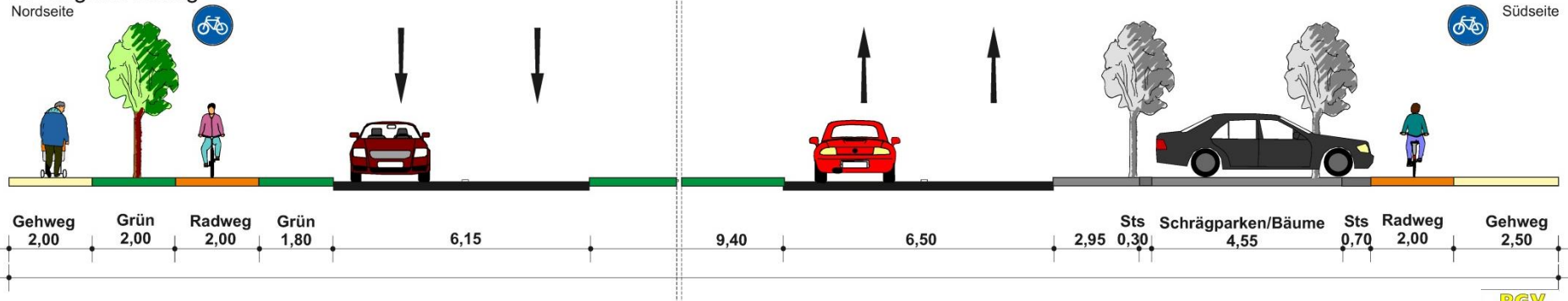
Variante 2: Friedrich-Ebert-Damm, Querschnitt F

Blickrichtung
stadtauswärts

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



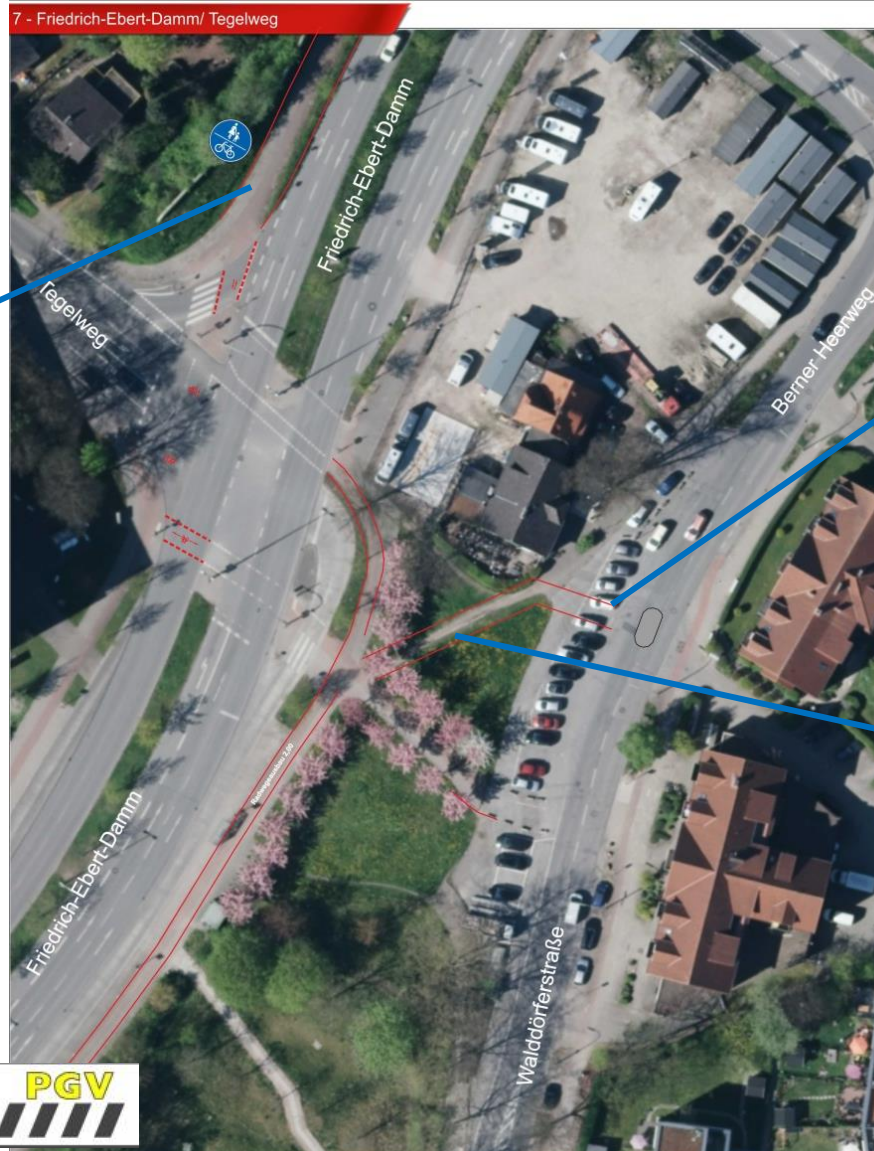
Lösungsvorschlag



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
Alltagstauglichkeit für den Radverkehr nach erfolgtem Ausbau					
1	Direktheit	+	+	++	--
2	Erschließungswirkung	++	+	+	--
3	Sicherheitsgefühl "für Jedermann"	+	0	0	-
4	Geschwindigkeit/Vorankommen	++	+	+	++
5	Uneingeschränkte Befahrbarkeit	+	0	0	0
6	Intuitiver Streckenverlauf	++	--	++	+
Baulicher Aufwand					
7	Umfang des baulichen Eingriffs	--	-	0	--
8	Zeitlicher Aufwand bis Fertigstellung	--	0	+	--
9	Erhalt des ruhenden Verkehrs	--	0	+	++
10	Baumerhalt	--	--	-	--
11	Grunderwerb	++	++	++	--
Nutzungskonflikte nach erfolgtem Ausbau					
12	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	--	-	0	++
13	Fußgänger	++	+	0	-
14	ruhender Verkehr	-	-	-	++
15	ÖPNV	-	0	+	++
Σ	Gesamtbewertung	Rang 3	Rang 2	Rang 1	Rang 4

++	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

www.hamburg.de/wandsbek/radverkehrskonzept/

27. April 2017