

Bezirksroutenkonzept für den Radverkehr Eimsbüttel 2023

Anhang VI

Steckbriefe der detaillierten Routenaußenarbeitung

VI Eimsbüttel-Süd-Route

Vorabzug

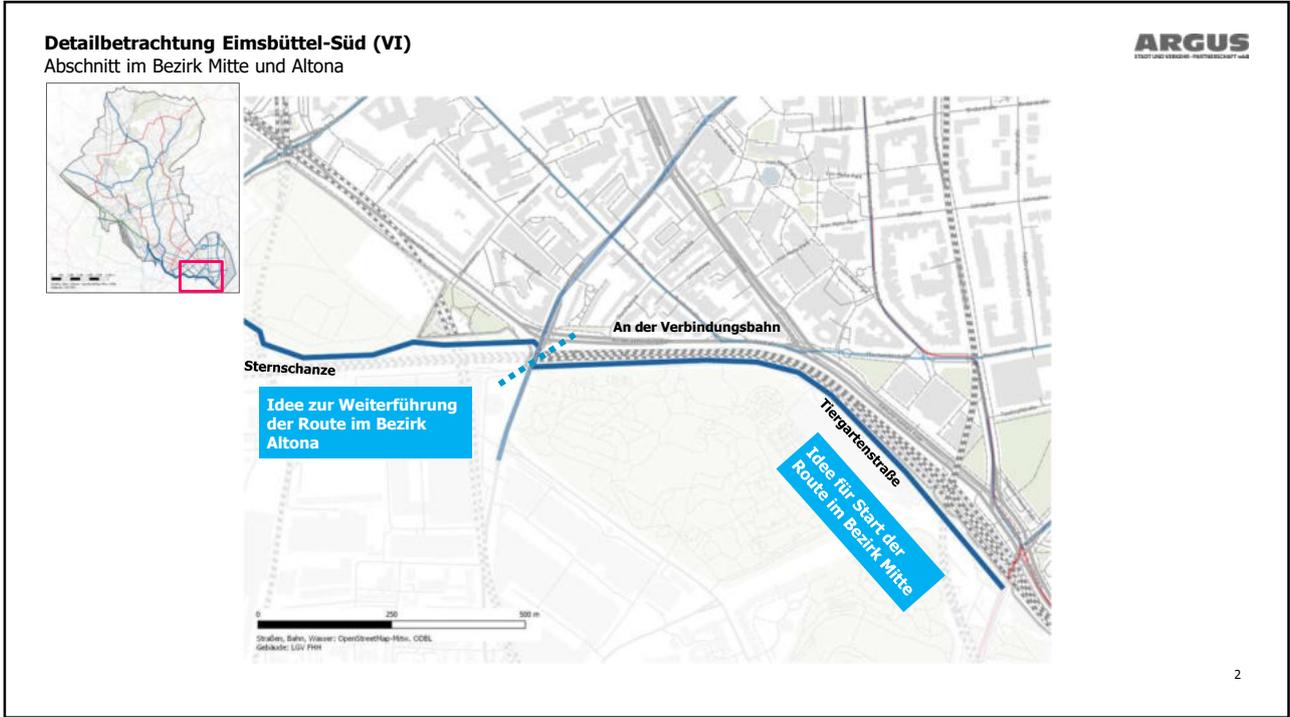
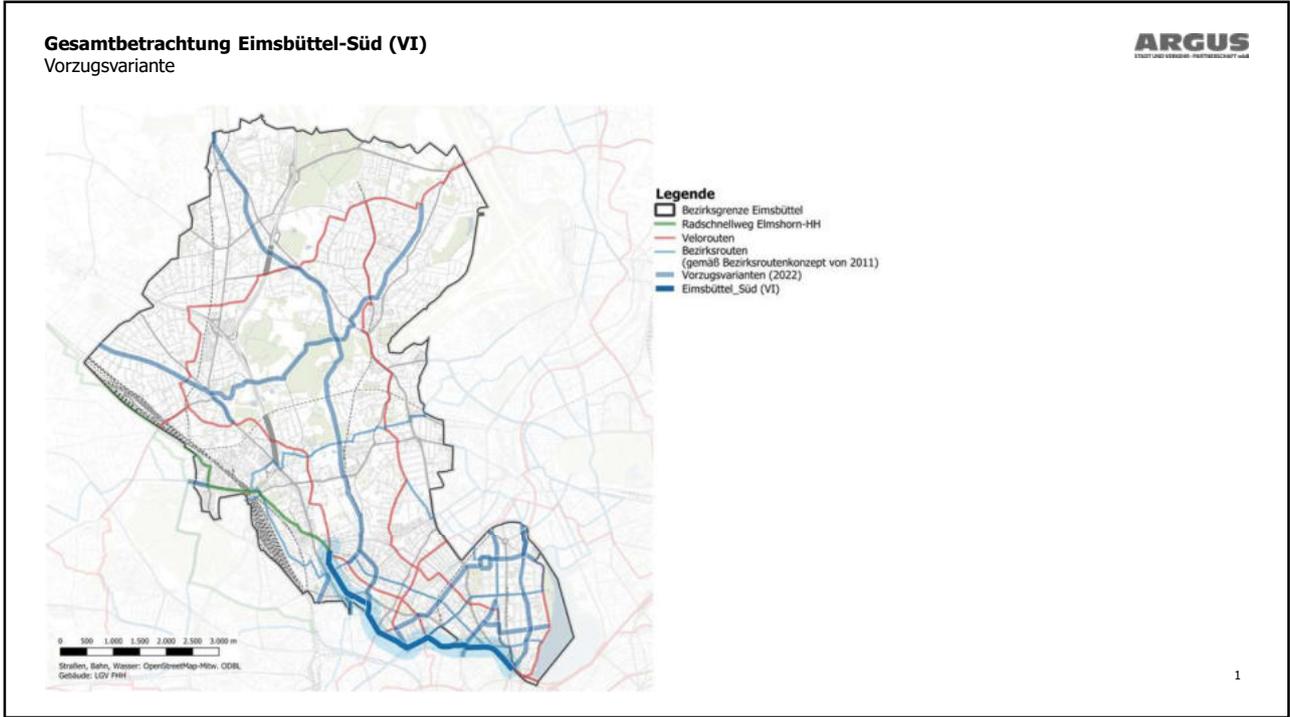
Auftraggeber: Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Eimsbüttel
Fachamt Management des öffentlichen Raumes
Grindelberg 62 - 66
20144 Hamburg

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

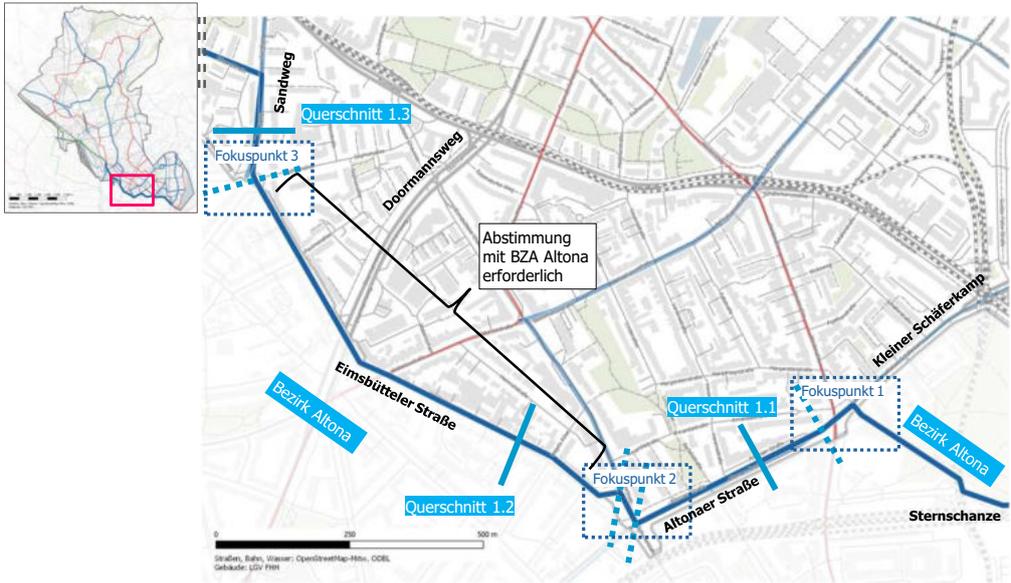
Bearbeiter: Dipl.-Ing. Markus Franke (Ltg.)
Marius Kemper B.Sc.
Dr. Dipl.-Geogr. Philip Engler
Florian Bohnet B.Sc.

Projektnummer: 2020289

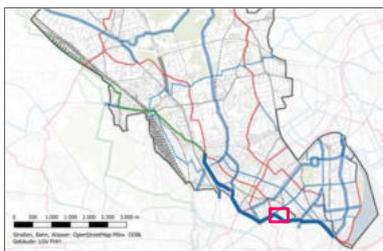
Stand: 24.01.2023



Detailbetrachtung Eimsbüttel-Süd (VI)
Abschnitt 1

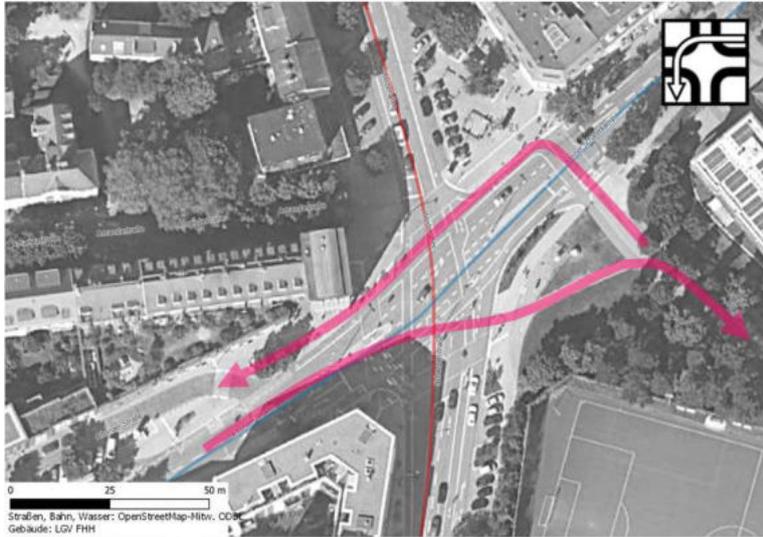


Detailbetrachtung Eimsbüttel-Süd (VI)
Fokuspunkt 1 | Knoten Schanzenstraße – Altonaer Straße | Bestand



Detailbetrachtung Eimsbüttel-Süd (VI)

Fokuspunkt 1 | Knoten Schanzenstraße – Altonaer Straße | Konzeptidee



- Verbesserung der Querungs-, bzw. Abbiegebeziehungen zwischen dem Dänenweg und der Altonaer Straße

- Perspektivisch:

- Kleinteilige Umgestaltung des Knotenpunktes zur Optimierung der Querungsmöglichkeit von Ost nach West
- Prüfung der Signalisierung zur Reduktion von Wartezeiten und Steigerung der Sicherheit

- Vorbehalte:

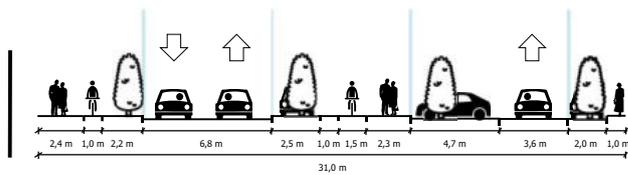
- Verkehrsmengen/Kapazität

Detailbetrachtung Eimsbüttel-Süd (VI)

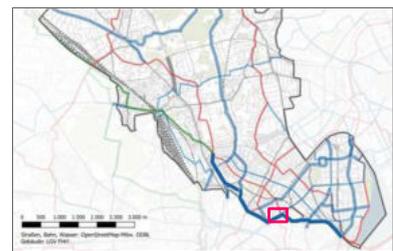
Altonaer Straße | Kleiner Schäferkamp bis Schulterblatt (1.1)



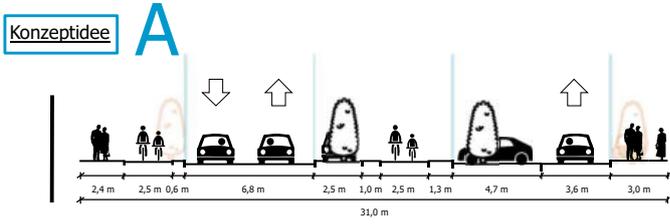
Bestand



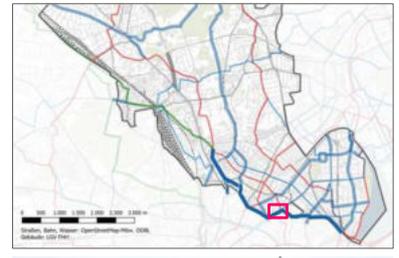
- Randnutzung: Wohnen, Schule, Einzelhandel, Ärztehaus, Parken auf Nebenfahrbahn
- Straßencharakteristik: Hauptverkehrsstraße, Sammelstraße (Tempo 50, werktags 6-22 Uhr Tempo 30)
- **Radverkehrsführung: Hochbordradwege**
- Busverkehr: Ja (inkl. Bushaltestellen)



Detailbetrachtung Eimsbüttel-Süd (VI)
 Altonaer Straße| Kleiner Schäferkamp bis Schulterblatt (1.1)

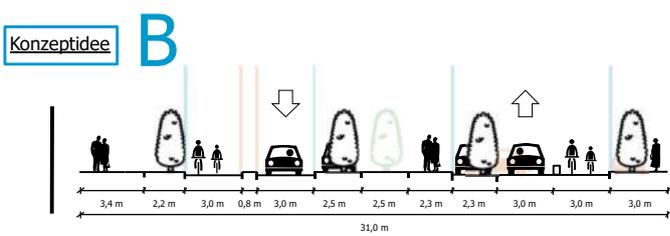


- Umbau der Straße mit geringer Reduzierung von Parkständen und ohne Bordlinienverschiebung, jedoch auf Kosten des Baumbestands
- Reduktion um 14 Parkstände und 22 Bäumen
- Einrichtung von abgesenkten **Hochbordradwegen**
- Vorbehalt: Verfügbarkeit von Flächen für den Radweg auf südlicher Fahrbahnseite ungleichmäßig
 - Punktuelle Engstellenlösung, oder eine Verengung der gesamten Fahrbahn auf 6,00 m ist unvermeidlich
- Ausreichende Radverkehrsqualität durch deutlicher getrennte Radverkehrsanlagen und gute Befahrbarkeit. Jedoch bleiben Konflikte mit dem Fußverkehr, insb. für schnelle Verkehrsteilnehmende wahrscheinlich. Der fließende Kfz-Verkehr wird nicht beeinträchtigt, der ruhende Verkehr kaum.

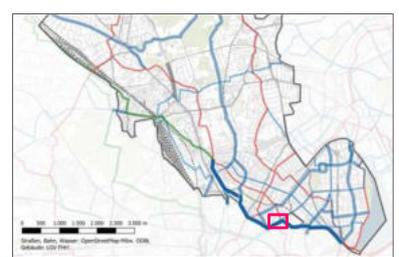


Asterweg, Amsterdam

Detailbetrachtung Eimsbüttel-Süd (VI)
 Altonaer Straße| Kleiner Schäferkamp bis Schulterblatt (1.1)



- Neuverteilung der Verkehrsflächen mit Einrichtung von zwei **baulich getrennte Richtungsfahrbahnen** unter Nutzung/Aufhebung der Nebenfahrbahn bei Beibehaltung der Bordlinien
- Aufhebung der Schrägparkstände und Neuorganisation des Parkens
 - Reduktion der Parkstände von 89 auf rund 50 (-39)
- Abschnittsweise frei werdende Flächen zugunsten des Baumbestands und Fußverkehrs
- Einrichtung von **Protected-Bikelanes**, oder alternativ beidseitigen Zweirichtungsrädwegen
- Vorbehalt: Verkehrliche Machbarkeit (insb. an Knotenpunkten) prüfen.
- Parken rechts der Fahrtrichtung ist als Protektion zum Radverkehr denkbar, jedoch mit Eingriff in den Baumbestand und Bordlinien verbunden
- Sehr gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen durch geschützte Radverkehrsanlagen mit großer Kapazität. Dabei wird der fließende Kfz-Verkehr kaum eingeschränkt, der ruhende Kfz-Verkehr jedoch erheblich



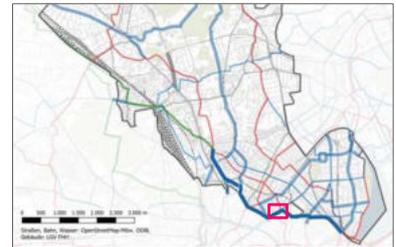
Weesperstraat, Amsterdam

Detailbetrachtung Eimsbüttel-Süd (VI)

Altonaer Straße | Kleiner Schäferkamp bis Schulterblatt (1.1)

Empfehlung

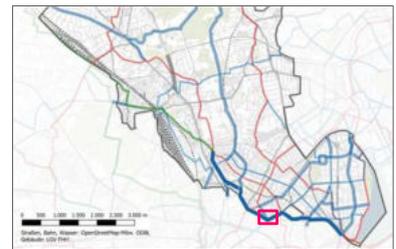
- In der Variante **A** wird bei verhältnismäßig geringem baulichen Aufwand eine Steigerung der Radverkehrsqualität erzielt, jedoch auf Kosten des Baubestands. Hinzu kommt baulicher Mehraufwand durch wechselnde Breiten der Nebenflächen und damit einhergehende Verengung der Fahrbahn, sowie geringe Trennung des Rad- und Fußverkehrs.
- Variante **B** beinhaltet erheblichem Planungs- und Umbauaufwand auf Kosten des (ruhenden) MIV, bietet jedoch sehr gute Radverkehrsbedingungen durch Konfliktvermeidung mit dem Fußverkehr und deutlicher Trennung zum Kfz-Verkehr und ist damit unter Vorbehalt **zu empfehlen**
 - Vorbehalt: Prüfung der verkehrlichen Machbarkeit und Organisation des ruhenden Verkehrs



Weesperstraat, Amsterdam

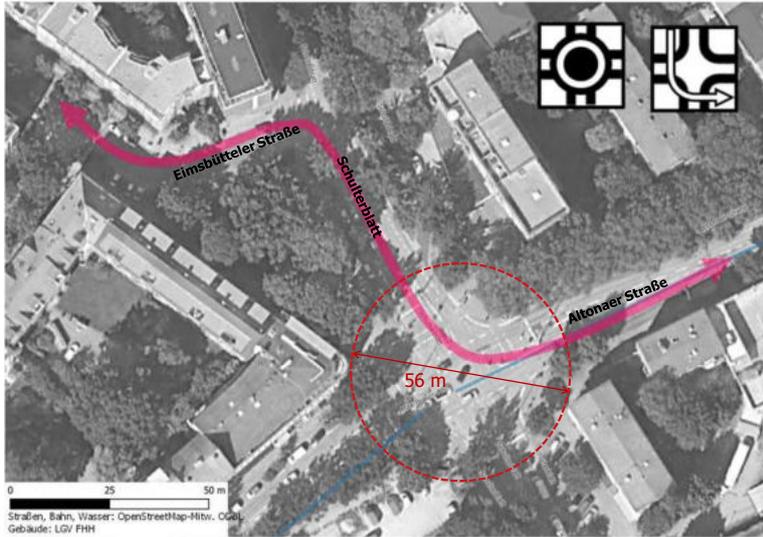
Detailbetrachtung Eimsbüttel-Süd (VI)

Fokuspunkt 2 | Knoten Schulterblatt – Altonaer Straße | Bestand



Detailbetrachtung Eimsbüttel-Süd (VI)

Fokuspunkt 2 | Knoten Schulterblatt – Altonaer Straße | Konzeptidee



• Verbesserung der Querungs-, bzw. Abbiegebeziehungen über Schulterblatt, zwischen Eimsbütteler Straße und Altonaer Straße

• Perspektivische Idee:

- Umbau des Knotenpunktes Schulterblatt – Altonaer Straße
 - Verkehrliche Machbarkeit eines Kreisverkehrs prüfen
- Zweirichtungsradweg westlich vom Schulterblatt oder Mini-Kreisverkehrs am Knoten Eimsbütteler Straße – Schulterblatt mit Verkehrsberuhigung

• Vorbehalte:

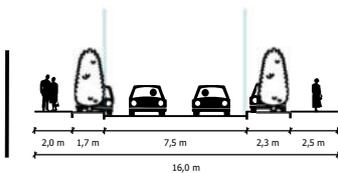
- Verkehrsmengen/Kapazität
- Reduzierung der Verkehrsmenge durch denkbare perspektivische Verkehrsberuhigung/-unterbindung im südlichen Schulterblatt

Detailbetrachtung Eimsbüttel-Süd (VI)

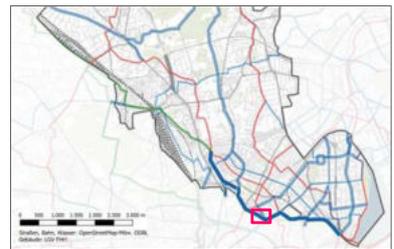
Eimsbütteler Straße | Schulterblatt bis Sandweg (1.2)



Bestand



- Randnutzung: Wohnen
- Straßencharakteristik: Quartiersstraße (Tempo 30), wechselndes Schräg- und Längsparken - teils in zweiter Reihe auf der Fahrbahn, wechselnde Oberfläche (Asphalt und Kopfsteinpflaster)
- **Radverkehrsführung: Mischverkehr**
- Busverkehr: nein

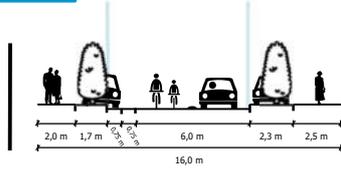


Detailbetrachtung Eimsbüttel-Süd (VI)
 Eimsbütteler Straße | Schulterblatt bis Sandweg (1.2)

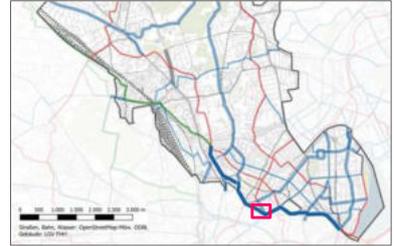


ARGUS
STADT UND VERKEHR PLANBEREITUNG GMBH

Konzeptidee



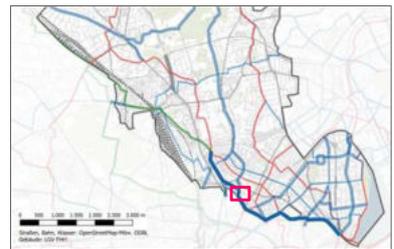
- Kleinteilige bauliche und visuelle Umgestaltung, z.B. gepflasterter Mittelstreifen, optische Verengung durch Markierung des Sicherheitstrennstreifens zum ruhenden Kfz-Verkehr, ggf. zusätzlich punktuelle geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen
 - Anordnung: **Fahrradstraße** mit Freigabe für Kfz-Verkehr
 - Neuorganisation des ruhenden Verkehrs zu ausschließlich Längsparkständen
 - Reduzierung um rund 50 Stellplätze (Schrägparkstände)
 - Für Planung und Umsetzung **Abstimmung mit BZA Altona erforderlich**: Übernahme des Projekts durch Eimsbüttel?
- Sehr gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen durch Aufmerksamkeitssteigerung zugunsten des Radverkehrs, Erhöhung der Sicherheit beim Ein- und Ausparken, sowie durch bessere Befahrbarkeit



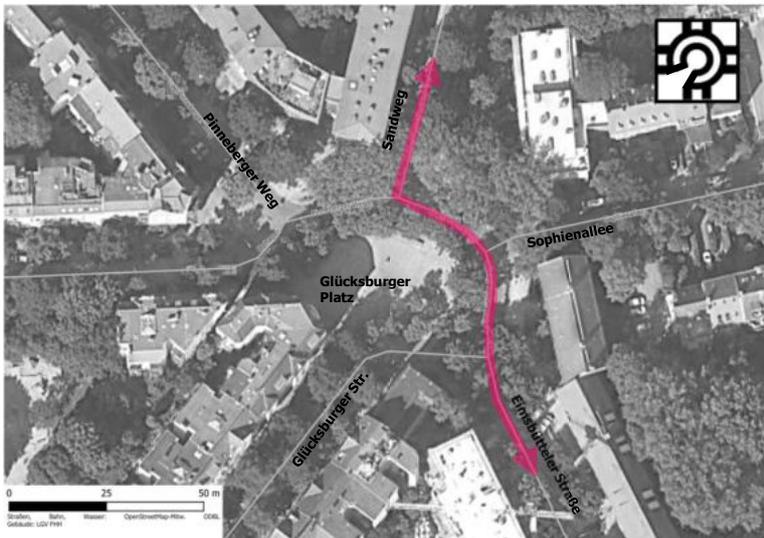
Weesperzijde, Amsterdam

Detailbetrachtung Eimsbüttel-Süd (VI)
 Fokuspunkt 3 | Glücksbürger Platz | Bestand

ARGUS
STADT UND VERKEHR PLANBEREITUNG GMBH



Detailbetrachtung Eimsbüttel-Süd (VI)
 Fokuspunkt 3 | Glücksburger Platz | Konzeptidee



• Verbesserung der Sicht- und Abbiegebeziehungen bzw. der Vorfahrtsregelung am Glücksburger Platz zwischen Eimsbütteler Straße und Sandweg

• Perspektivische Idee:

- Umgestaltung der Straße um den Platz bzw. des ganzen Platzes um ein sicheres Radfahren zu ermöglichen
- Asphaltierung und Herausarbeitung einer Vorfahrtsberechtigung auf der Radroute mit guter Einsehbarkeit
 - Beispielsweise Schaffung von Aufpflasterungen

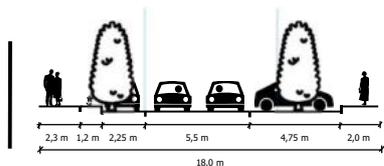
• Vorbehalte:

- Platzumgestaltung

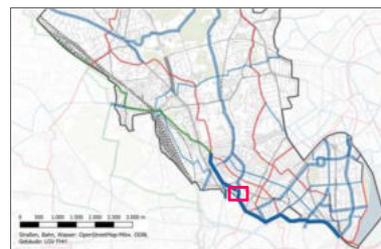
Detailbetrachtung Eimsbüttel-Süd (VI)
 Sandweg und Eduardstraße | Eimsbütteler Straße bis Eduardstraße (1.3)



Bestand



- Randnutzung: Wohnen
- Straßencharakteristik: Quartiersstraße (Tempo 30)
- **Radverkehrsführung: Mischverkehr**
- Überschneidung mit der Nord-Süd-Route
- Busverkehr: nein

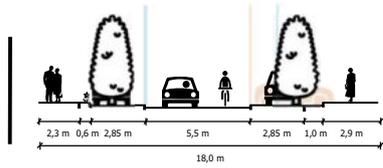


Detailbetrachtung Eimsbüttel-Süd (VI)

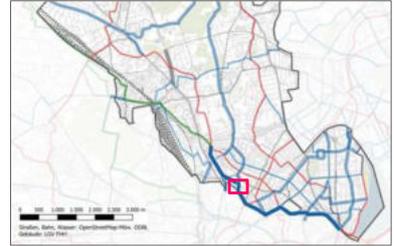
Sandweg und Eduardstraße | Eimsbütteler Straße bis Eduardstraße (1.3)



Konzeptidee



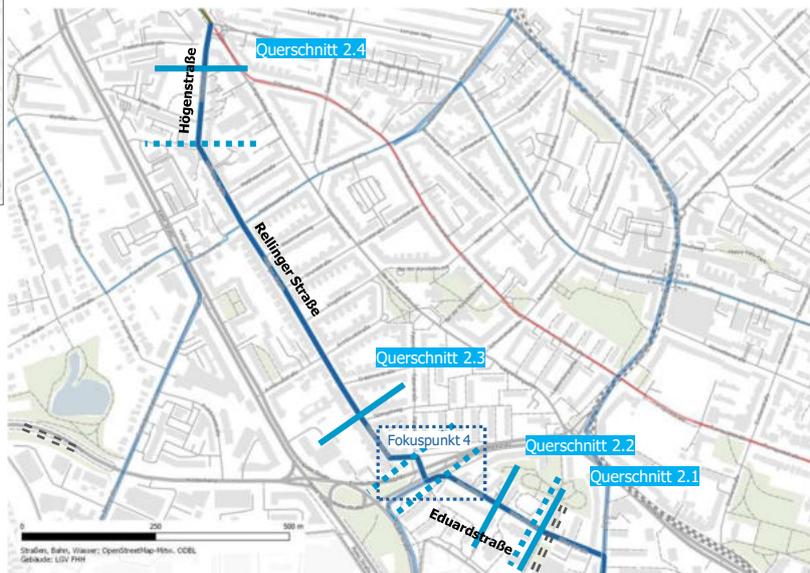
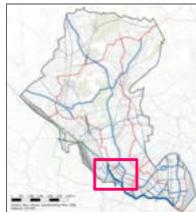
- Bauliche und visuelle Umgestaltung inkl. Verengung der Fahrbahn zur Geschwindigkeitsreduktion und erhöhten Erkennbarkeit des Radverkehrs
 - Asphaltierung inkl. geschwindigkeitsreduzierender Maßnahmen (Schwellen, etc.)
 - Anordnung: **Fahrradstraße** mit Freigabe für Kfz-Verkehr
 - Neuorganisation des Parkens mit einer Reduzierung um rund 26 Stellplätzen
 - von 61 Parkständen in Schräg-/Senkrechtaufstellung zu rund 35 in Längsaufstellung
- Sehr gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen durch Aufmerksamkeitssteigerung zugunsten des Radverkehrs, Erhöhung der Sicherheit beim Ein- und Ausparken, sowie durch bessere Befahrbarkeit



Schependomlaan, Nijmegen
Quelle: RINOTV

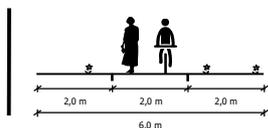
Detailbetrachtung Eimsbüttel-Süd (VI)

Abschnitt 2

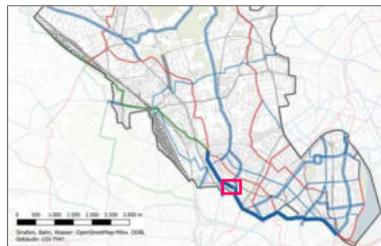


Detailbetrachtung Eimsbüttel-Süd (VI)
Eduardstraße | Verbindungsweg (2.1)

Bestand

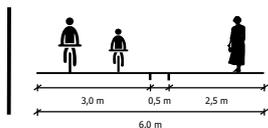


- Randnutzung: Wohnen, Grünflächen
- Straßencharakteristik: Durchgangsweg
- **Radverkehrsführung: Gemeinsamer Geh- und Radweg**
- Busverkehr: nein

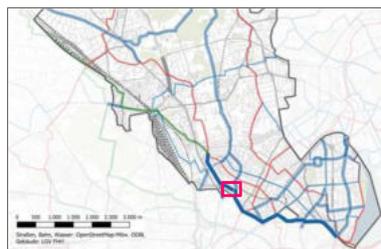


Detailbetrachtung Eimsbüttel-Süd (VI)
Eduardstraße | Verbindungsweg (2.1)

Konzeptidee



- Bauliche und visuelle Umgestaltung
 - Einrichtung eines **Zweirichtungsradweges** mit begleitendem Gehweg
 - Asphaltierung der Radwegoberfläche
- Sehr gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen insbesondere für Schüler:innenverkehre der anliegenden Grundschule, durch Flächenvergrößerung und gesteigerter Trennung zum Fußverkehr

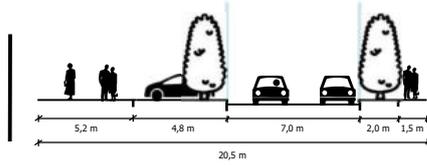


Veloroute 14, Ecke Lohkampstraße, Hamburg

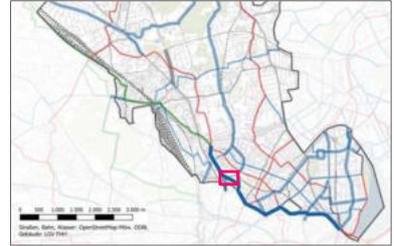
Detailbetrachtung Eimsbüttel-Süd (VI)

Eduardstraße| Verbindungsweg bis Eimsbütteler Marktplatz (2.2)

Bestand



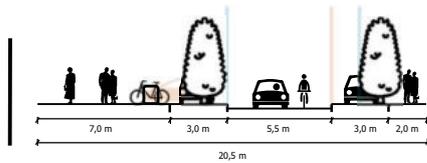
- Randnutzung: Wohnen
- Straßencharakteristik: Quartiersstraße, Zufahrtsweg, wechselndes Quer- und Längsparken, Kopfsteinpflaster, Sackgasse mit Wendehammer
- **Radverkehrsführung: Mischverkehr**
- Busverkehr: nein



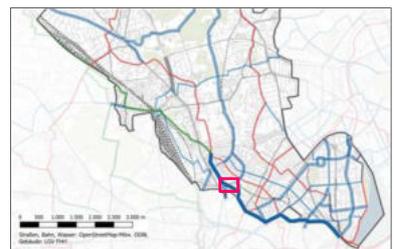
Detailbetrachtung Eimsbüttel-Süd (VI)

Eduardstraße| Verbindungsweg bis Eimsbütteler Marktplatz (2.2)

Konzeptidee



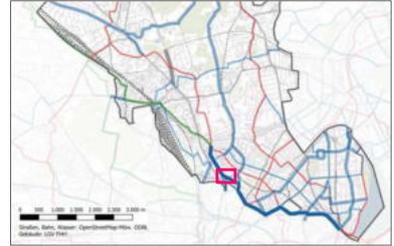
- Deutliche bauliche und visuelle Umgestaltung, inkl. Verengung der Fahrbahn zur Geschwindigkeitsreduktion und erhöhten Erkennbarkeit des Radverkehrs
 - Asphaltierung inkl. geschwindigkeitsreduzierender Maßnahmen (z.B. Rampen)
 - Anordnung: **Fahrradstraße** mit Freigabe für Kfz-Verkehr
 - Neuorganisation des Parkens in deutlich separierten Längsparkständen
 - Reduktion um 8 Parkstände (von 16 Senkrechtparkständen)
- Sehr gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen durch Aufmerksamkeitssteigerung zugunsten des Radverkehrs, Erhöhung der Sicherheit beim Ein- und Ausparken, sowie durch bessere Befahrbarkeit



Schependomlaan, Nijmegen
Quelle: RfDBV

Detailbetrachtung Eimsbüttel-Süd (VI)

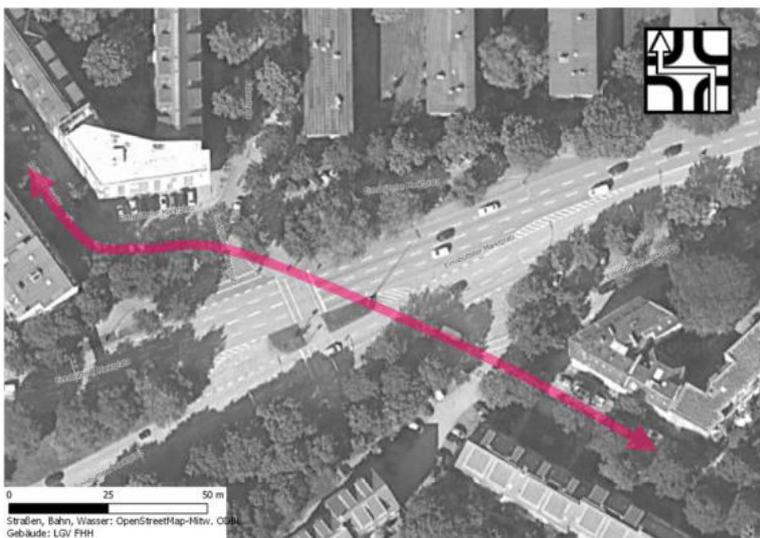
Fokuspunkt 4 | Knoten Eduardstraße – Eimsbütteler Marktplatz – Rellinger Straße | Bestand



23

Detailbetrachtung Eimsbüttel-Süd (VI)

Fokuspunkt 4 | Knoten Eduardstraße – Eimsbütteler Marktplatz – Rellinger Straße | Konzeptidee



- Verbesserung der Querungs- bzw. Abbiegebeziehungen über den Eimsbütteler Marktplatz, zwischen Rellinger Straße und Eduardstraße durch direkte Querungsmöglichkeit
- Perspektivisch:
 - Kleinteiliger Umbau des Knotenpunktes
 - Einrichtung einer direkten Querungsmöglichkeit für den Radverkehr mit Ummarkierung der Furt, Aufstellflächen und eigener Signalphase
- Vorbehalte:
 - Verkehrsmengen/Kapazität

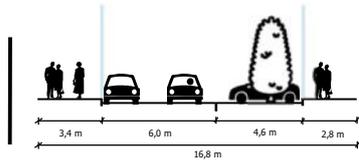
24

Detailbetrachtung Eimsbüttel-Süd (VI)

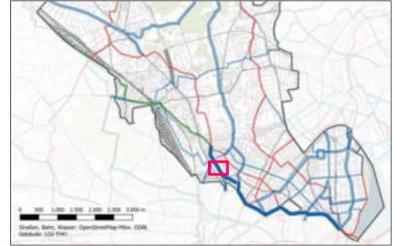
Rellinger Straße | Eimsbütteler Marktplatz bis Högenstraße (2.3)



Bestand



- Randnutzung: Wohnen
- Straßencharakteristik: Quartiersstraße (Tempo 30), wechselndes Schräg- und Längsparken
- **Radverkehrsführung: Mischverkehr**
- Busverkehr: nein

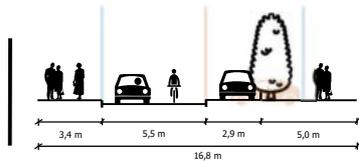


Detailbetrachtung Eimsbüttel-Süd (VI)

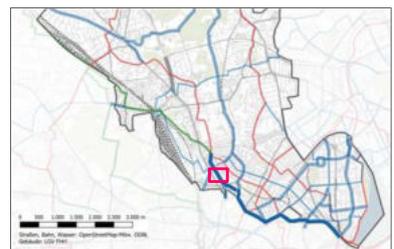
Rellinger Straße | Eimsbütteler Marktplatz bis Högenstraße (2.3)



Konzeptidee



- Deutliche bauliche und visuelle Umgestaltung, inkl. Verengung der Fahrbahn zur Geschwindigkeitsreduktion und besseren Erkennbarkeit des Radverkehrs
 - Einrichtung geschwindigkeitsreduzierender Maßnahmen (z.B. Schwellen)
 - Reduzierung/Verhinderung der Durchfahrtsverkehre durch Einrichtung modaler Filter/Diagonalsperren (bspw. Ecke Armbruststraße und Einfahrt Eimsbütteler Marktplatz)
 - Anordnung: **Fahrradstraße** mit Freigabe für Kfz-Verkehr
 - Umorganisation der rund 120 Senkrecht- und Schrägparkstände auf rund 60 Längsparkstände und Reduzierung um rund 30 Längsparkstände (überwiegend auf der Fahrbahn)
- Sehr gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen durch Aufmerksamkeitssteigerung zugunsten des Radverkehrs, Erhöhung der Sicherheit beim Ein- und Ausparken, sowie durch bessere Befahrbarkeit und ggf. Reduzierung des Kfz-Verkehrs



Schependomlaan, Nijmegen
Quelle: RINOV

Detailbetrachtung Eimsbüttel-Süd (VI)
 Rellinger Straße



- Perspektivisch lassen sich verschiedene Maßnahmen und Netzunterbrechungen (Modalfilter, Durchfahrtsbeschränkungen, etc.) in Betracht ziehen, um gebietsfremde Verkehre zu reduzieren oder zu unterbinden
- Dazu sind vertiefende Untersuchungen erforderlich



Da Costastraat, Amsterdam, NL



De Weer, Zaandam, NL

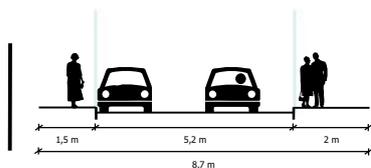


Hindenburgstraße, Esslingen
 Quelle: Difu, Bergische Universität Wuppertal

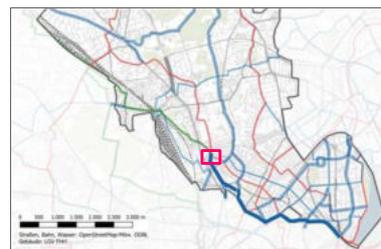
Detailbetrachtung Eimsbüttel-Süd (VI)
 Högenstraße | Rellinger Straße bis Langenfelder Damm (2.4)



Bestand

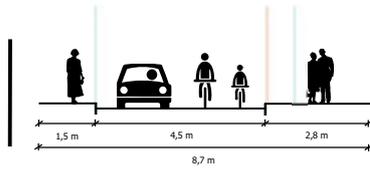


- Randnutzung: Wohnen, Grünflächen
- Straßencharakteristik: Wohnstraße (Tempo 30), Einbahnstraße (nicht freigegeben), Kopfsteinpflaster
- **Radverkehrsführung: Mischverkehr**
- Busverkehr: nein

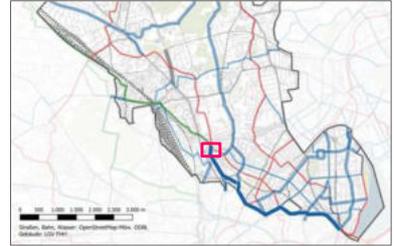


Detailbetrachtung Eimsbüttel-Süd (VI)
 Högenstraße | Rellinger Straße bis Langenfelder Damm (2.4)

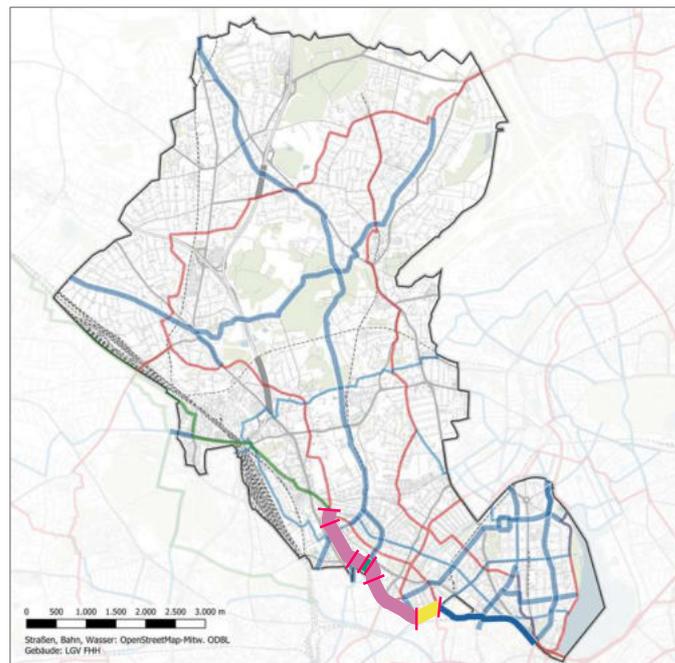
Konzeptidee



- Komplettumbau der Straße mit Ausbau und Befestigung der Gehwege, sowie Entnahme der Parkstände auf der Fahrbahn
 - Anordnung: **Fahrradstraße, Freigabe des Radverkehrs gegen die Einbahnstraßenrichtung und** Freigabe für Kfz-Verkehrs (in Einbahnstraßenrichtung)
- Sehr gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen durch Entnahme der Parkstände auf der Fahrbahn und Asphaltierung der Fahrgasse



Eimsbüttel-Süd (VI)
 Übersicht Führungsformen



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

Eimsbüttel-Süd (VI)

Reflexion der Führungskontinuität



- Die Kontinuität der Radverkehrsführung auf der Eimsbüttel-Süd-Route ist deutlich auf Fahrradstraßen ausgerichtet und somit sehr intuitiv
- Verbindende Abschnitte, bspw. an Hauptverkehrsstraßen, werden über fahrbahnbegleitende Radwege, oder Zweirichtungsradwege geführt
- Ein Abschnitt mit einer Schlüsselrolle für das spätere Funktionieren der gesamten Bezirksroute ist die Altonaer Straße.
- Die einheitliche Verkehrsführung sorgt für eine klare Verständlichkeit des Routenverlaufs, welche durch sorgfältig gestaltete Übergangsbereiche zwischen verschiedenen Abschnitten ergänzt werden sollte, siehe insb. Fokuspunkte
- Darüber hinaus ist der Einsatz gleichartiger Gestaltungselemente empfehlenswert, die z.B. bei Fahrradstraßen angewendet werden.
- Die Führungskontinuität der Route Eimsbüttel-Süd ist auch von einer interbezirklichen Abstimmung abhängig.

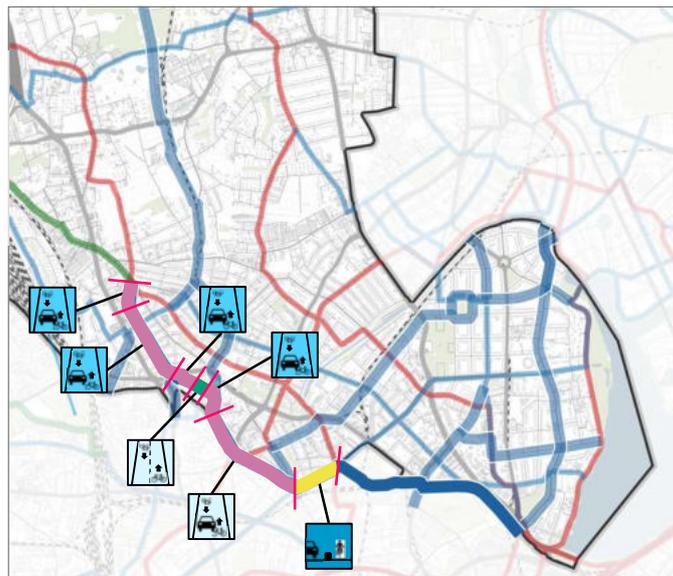
Eimsbüttel-Süd (VI)

Übersicht Maßnahmen und Einstufung Aufwand



Ausbauaufwand

	Keiner/bereits in Bau o. Planung
	Gering
	Mittel
	Groß



	Fahradstraße
	Fahradstraße (ohne Kfz.)
	Radweg
	Radstreifen
	Schutzstreifen
	selbstständiger Geh und Radweg
	Kopenhagener Radweg
	Protected Bike Lane
	Zweirichtungsradweg
	Mischverkehr
	verkehrsberuhigter Bereich

Eimsbüttel-Süd (VI)
Besondere Knotenpunkte

