

Bezirksroutenkonzept für den Radverkehr Eimsbüttel 2023

Vorabzug

Bericht

Stand: 24.01.2023



Bezirksroutenkonzept für den Radverkehr Eimsbüttel 2023

Bericht

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

INHALTSVERZEICHNIS

| | | |
|-------|--|----|
| 1 | ANLASS UND STRATEGISCHE ZIELE | 7 |
| 2 | PROJEKTABLAUF | 8 |
| 3 | GRUNDLAGEN DES HANDLUNGSKONZEPTES..... | 9 |
| 3.1 | Analyse des Unfallgeschehens mit Radverkehrsbeteiligung | 9 |
| 3.2 | Netzanforderungen – Ziele und Zielgruppen..... | 11 |
| 3.3 | Raumstrukturanalyse – Ziel- und Quellorte | 13 |
| 3.4 | Grobe Trassenfindung – Entwicklung eines Wunschnetzes | 14 |
| 3.5 | Detaillierte Trassenfindung – Ermittlung der favorisierten Route | 19 |
| 3.6 | Projektbegleitender Beteiligungsprozess | 20 |
| 4 | HANDLUNGSKONZEPT | 24 |
| 4.1 | Planungsgrundsätze..... | 24 |
| 4.1.1 | Vorbemerkungen | 24 |
| 4.1.2 | Exkurs Fahrradstraße | 24 |
| 4.2 | Nord-Süd-Route (I)..... | 25 |
| 4.2.1 | Verlauf, Länge und Erschließung | 25 |
| 4.2.2 | Wesentliche empfohlene Radverkehrsführungen und Maßnahmen..... | 26 |
| 4.3 | Niendorf-Route (II)..... | 32 |
| 4.3.1 | Verlauf, Länge und Erschließung | 32 |
| 4.3.2 | Wesentliche empfohlene Radverkehrsführungen und Maßnahmen..... | 32 |
| 4.4 | Eidelstedt-Route (III)..... | 37 |
| 4.4.1 | Verlauf, Länge und Erschließung | 37 |
| 4.4.2 | Wesentliche empfohlene Radverkehrsführungen und Maßnahmen..... | 37 |
| 4.5 | Isebek-Route (IV)..... | 43 |
| 4.5.1 | Verlauf, Länge und Erschließung | 43 |

| | | |
|-------|--|----|
| 4.5.2 | Wesentliche empfohlene Radverkehrsführungen und Maßnahmen..... | 43 |
| 4.6 | Rotherbaum-Route (V)..... | 50 |
| 4.6.1 | Verlauf, Länge und Erschließung | 50 |
| 4.6.2 | Wesentliche empfohlene Radverkehrsführungen und Maßnahmen..... | 50 |
| 4.7 | Eimsbüttel-Süd-Route (VI)..... | 54 |
| 4.7.1 | Verlauf, Länge und Erschließung | 54 |
| 4.7.2 | Wesentliche empfohlene Radverkehrsführungen und Maßnahmen..... | 55 |
| 4.8 | Rotherbaumring-Route (VII)..... | 61 |
| 4.8.1 | Verlauf, Länge und Erschließung | 61 |
| 4.8.2 | Wesentliche empfohlene Radverkehrsführungen und Maßnahmen..... | 61 |
| 4.9 | Kleinteilige Netzergänzungen (Lückenschlüsse) | 66 |
| | LITERATURVERZEICHNIS..... | 67 |
| | ANHANG..... | 68 |

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

| | | |
|---------------|---|----|
| Abbildung 1: | Projektablauf..... | 9 |
| Abbildung 2: | Straßenverkehrsunfälle mit Radverkehrsbeteiligung 2017 - 2020 | 10 |
| Abbildung 3: | Unfallhäufungslinien im Kerngebiet | 11 |
| Abbildung 4: | Bewertungsmatrizen der Fahrtzwecke | 12 |
| Abbildung 5: | Beispielhafte Darstellung der in der Raumstrukturanalyse berücksichtigten Daten ... | 14 |
| Abbildung 6: | Vorgehensweise bei der groben Trassenfindung | 15 |
| Abbildung 7: | Ausgangslage der Radhaupttrouten in Eimsbüttel | 16 |
| Abbildung 8: | Korridore..... | 18 |
| Abbildung 9: | Beispiel Variantenvergleich | 19 |
| Abbildung 10: | Bezirksroutennetz Eimsbüttel..... | 20 |
| Abbildung 11: | Verteilung von Online-Beiträgen (grafisch aufgelöst)..... | 21 |
| Abbildung 12: | Regionalwerkstatt..... | 22 |
| Abbildung 13: | Abfrage von Präferenzen | 23 |

| | | |
|---------------|---|----|
| Abbildung 14: | Erörterung Routenvarianten | 23 |
| Abbildung 15: | Empfohlene Radverkehrsführungen auf der Nord-Süd-Route im Überblick | 28 |
| Abbildung 16: | Steckbrief – Burgwedel (Anna-Susanna-Stieg bis Uphoffweg) – Querschnitt 2.1 | 29 |
| Abbildung 17: | Steckbrief – Kleingartenverein Erlengrund e.V. (Schmiedekoppel bis Kollau) – Querschnitt 5.3 | 30 |
| Abbildung 18: | Steckbrief – Schleswiger Damm, Burgwedel – Fokuspunkt 1 | 31 |
| Abbildung 19: | Steckbrief – Fruchttallee (Heußweg bis Sandweg) – Fokuspunkt 5 | 31 |
| Abbildung 20: | Empfohlene Radverkehrsführungen auf der Niendorf-Route im Überblick | 33 |
| Abbildung 21: | Steckbrief – Niendorfer Gehege (bis Hollwören) – Querschnitt 1.1 | 34 |
| Abbildung 22: | Steckbrief – Friedrich-Ebert-Straße (Niendorfer Gehege bis Max-Zelck-Str.) – Fokuspunkt 1 | 35 |
| Abbildung 23: | Steckbrief – Max-Zelck-Straße – Querschnitt 2.1 | 36 |
| Abbildung 24: | Empfohlene Radverkehrsführungen auf der Eidelstedt-Route im Überblick | 39 |
| Abbildung 25: | Steckbrief – Niendorfer Gehege (Vogt-Kölln-Straße bis Steinwiesenweg) – Querschnitt 1.2 | 40 |
| Abbildung 26: | Steckbrief – Eidelstedter Platz (Kieler Straße bis Lohkampstraße) – Fokuspunkte 2 und 3 | 41 |
| Abbildung 27: | Steckbrief – Lohkampstraße (Ekenknick bis Johann-Schmidt-Straße) – Querschnitt 2.4 | 42 |
| Abbildung 28: | Alternativstrecke über Hoheweide und Isestraße in die Innocentiastraße | 45 |
| Abbildung 29: | Empfohlene Radverkehrsführungen auf der Isebek-Route im Überblick | 46 |
| Abbildung 30: | Steckbrief – Schäferkampsallee (Bellealliancestraße bis Moorkamp) – Querschnitt 1.2 | 47 |
| Abbildung 31: | Steckbrief – Schäferkampsallee (Bellealliancestraße bis Moorkamp) – Fokuspunkt 148 | |
| Abbildung 32: | Steckbrief – Moorkamp und Garbestraße – Querschnitt 2.1 | 49 |
| Abbildung 33: | Empfohlene Radverkehrsführungen auf der Rotherbaum-Route im Überblick (mit potentieller Verlängerung über Heilwigstraße) | 51 |
| Abbildung 34: | Steckbrief – Mittelweg (Milchstraße bis Johnsallee) – Querschnitt 3.1 | 52 |
| Abbildung 35: | Steckbrief – Mittelweg (Fontenay bis Theodor-Heuss-Platz) – Querschnitt 3.3 | 53 |
| Abbildung 36: | Steckbrief – Knotenpunkt Theodor-Heuss-Platz – Fokuspunkt 1 | 54 |
| Abbildung 37: | Empfohlene Radverkehrsführungen auf der Eimsbüttel-Süd-Route im Überblick; Potenzielle Weiterführung (Altona und Hamburg-Mitte) beispielhaft angedeutet | 57 |
| Abbildung 38: | Steckbrief – Altonaer Straße (Kleiner Schäferkamp bis Schulterblatt) – Querschnitt 1.1 | 58 |
| Abbildung 39: | Steckbrief – Knotenpunkt Altonaer Straße/Schulterblatt – Fokuspunkt 2 | 59 |
| Abbildung 40: | Steckbrief – Knotenpunkt Eduardstr./Eimsbütteler Markplatz/Rellinger Str.) – Fokuspunkt 4 | 60 |
| Abbildung 41: | Empfohlene Radverkehrsführungen auf der Rotherbaumring-Route im Überblick | 62 |
| Abbildung 42: | Steckbrief – Rentzelstraßenbrücke – Querschnitt 1.1 | 63 |

Abbildung 43: Steckbrief – Grindelhof (Grindelallee bis Allende-Platz) – Querschnitt 1.364
Abbildung 44: Steckbrief – Allende-Platz – Fokuspunkt 165
Abbildung 45: Bezirksroutennetz Eimsbüttel mit kleinteiligen Ergänzungen66

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Bewertungskriterien für die Routenauswahl13

1 ANLASS UND STRATEGISCHE ZIELE

Das Bezirksroutenkonzept für den Radverkehr Eimsbüttel 2023 (im Folgenden kurz Bezirksroutenkonzept 2023) ist die Fortschreibung des ursprünglichen Eimsbütteler Bezirksroutenkonzepts von 2011.

Neben dem bezirkspolitischen Willen (vgl. Drs. 21-2116 der BV Eimsbüttel) können insbesondere das Bündnis für den Rad- und Fußverkehr der Freien und Hansestadt Hamburg sowie der aktuelle Koalitionsvertrag als Grundlagen auf gesamtstädtischer Ebene verstanden werden, die auch die Finanzierungsbedingungen der bezirklichen Radverkehrsplanung und -umsetzung mitbestimmen. Sie umreißen ein gesamtstädtisches Konzept, das einen Rahmen für entsprechende Aktivitäten und Planungen in den Bezirken gibt. Nachdem sich mittlerweile eine großflächige Realisierung der städtischen Velorouten abzeichnet, ist der nächste folgerichtige Schritt, jenes Radverkehrsnetz weiter zu verdichten, auf dem durchgängig gute Qualitäten für Radfahrende angeboten werden. Der Bezirk Eimsbüttel hat sich zudem bereits frühzeitig um ein Netz für den Bezirk gekümmert, das bezirkliche Routen einbindet. Diese Routen sind in Ansätzen auch bereits verwirklicht worden.

Nach der jüngsten Erhebung der Studie Mobilität in Deutschland (MiD) erreicht der Bezirk Eimsbüttel mit 19 % aller zurückgelegten Wege bereits den zweithöchsten Radverkehrsanteil in Hamburg, mit steigender Tendenz. Aufgrund der übergeordneten Zielsetzung die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor zu senken und der Hamburger Zielsetzung den Anteil des Umweltverbunds im Modal Split auf 80 % zu erhöhen, wird eine weitere Steigerung angestrebt, doch ergibt sich hieraus auch noch ein klares Steigerungspotential, insbesondere auch in den Stadtteilen außerhalb des Kerngebiets. Da ein Großteil der Wege innerhalb des Bezirks und beispielsweise auch die Arbeitsplatzschwerpunkte Innenstadt oder Altona aus Eimsbüttel heraus in den fahrradfreundlichen Entfernungsbereichen bis maximal 5-10 km liegen, ist eine deutliche Steigerung offensichtlich noch möglich. Voraussetzung ist eine attraktive Infrastruktur – hierfür soll neben dem gesamtstädtischen Veloroutennetz das Bezirksroutenkonzept die Grundlage bilden

Begleitet werden diese strategischen Radnetzentwicklungen von anderen Prozessen, die unmittelbare Auswirkungen auf das Thema haben bzw. haben könnten und die in die Überlegungen einzubeziehen sind, z.B.:

- Machbarkeitsstudien von überkommunalen Radschnellverbindungen
- Entwicklung von Bezirksroutenkonzepten in Nachbarbezirken
- Übergeordnete Stadtentwicklungsvorhaben (Bahnhof Diebsteich u.a.)
- Magistralen-Optionen

Die maßgeblichen Ziele sind es, ein schlüssiges Bezirksroutenkonzept für den Radverkehr zu entwickeln, das auch auf die skizzierten relevanten Entwicklungen reagiert, sowie geeignete Umsetzungsmaßnahmen in Form von Vorplanungskonzepten aufzuzeigen. Die neu entwickelten Bezirksrouten verdichten das Radverkehrsnetz und erhöhen die Erreichbarkeit guter Routen, die sich durch Komfort, Sicherheit und Akzeptanz auszeichnen sollen. Dabei werden die besonders wichtigen Verkehrsbeziehungen aufgegriffen.

Bei der Konzeption werden die konkurrierenden Flächennutzungsansprüche in adäquater Weise einbezogen, wie z.B. landschaftsökologische Schutzbedürfnisse.

2 PROJEKTABLAUF

Die Bearbeitung des Projektes lässt sich in fünf inhaltlichen Schritten beschreiben, die im Ergebnis das Bezirksroutenkonzept 2023 mit Empfehlungen für die Umsetzung hervorbringen (vgl. Abbildung 1):

- Netzanforderungen, Definition von Zielen und Zielgruppen
- Raumstrukturanalyse, Identifizierung und Gewichtung von Ziel- und Quellorten, Abgleich Bestandsnetz
- Entwicklung eines Wunschnetzes (Korridore)
- Ermittlung der favorisierten Route
- Erarbeitung eines Handlungskonzepts

Im Wesentlichen geht es um die Herleitung von Bedarfen in Form von Korridoren („Grobe Trassenfindung“), der Routensuche innerhalb der Korridore („Detaillierte Trassenfindung“) und die Ausarbeitung von Umsetzungsempfehlungen für die jeweils favorisierten Routen.

Der Bearbeitungsprozess wurde von einem intensiven Dialog mit den interessierten Eimsbüttler:innen sowie den Vertreter:innen der Bezirkspolitik begleitet. An mehreren Stellen wurde der entsprechende Input im Rahmen von Veranstaltungen und Formaten eingeholt und im weiteren Verlauf berücksichtigt. Hervorzuheben sind:

- Mobilitätsforum Eimsbüttel (April 2021)
- Online-Beteiligung (April-Mai 2021)
- Dialogveranstaltungen in den Regionalbereichen (Oktober-November 2021)
- Mobilitätsausschuss der Bezirksversammlung Eimsbüttel (2021-2023)



Abbildung 1: Projektablauf

3 GRUNDLAGEN DES HANDLUNGSKONZEPTES

Die ersten vier der fünf in Kapitel 2 aufgeführten Bearbeitungsschritte, ebenso wie Analysen des Unfallgeschehens mit Radverkehrsbeteiligung und die projektbegleitenden Beteiligungsprozesse werden in den folgenden Unterkapiteln detailliert erläutert. Dabei werden Methoden ebenso wie Zwischenergebnisse der jeweiligen Arbeitsschritte ausgeführt.

3.1 Analyse des Unfallgeschehens mit Radverkehrsbeteiligung

In diesem Arbeitsschritt werden die Unfalldaten so aufbereitet, dass Rückschlüsse für die Konzeption und die Maßnahmenentwürfe des Handlungskonzeptes gezogen werden können. Im Mittelpunkt der Betrachtung steht die Unfallverteilung. Dabei werden die polizeilich aufgenommenen Daten zu Verkehrsunfällen mit Radverkehrsbeteiligung insofern berücksichtigt, dass Häufungen bzw. Auffälligkeiten in den verschiedenen Arbeitsschritten mit adressiert werden. D.h. dass zu Lösungen übergeordneter Sicherheitsprobleme Radfahrender beigetragen wird.

Über die Häufung auf Strecken oder Knoten können sowohl ein möglicher Handlungsbedarf abgeleitet als auch die Eignung einer Straße als übergeordnete Radroute eingestuft werden. Im Falle von hohen

Unfallhäufungen auf potenziellen Strecken, kann es bspw. empfehlenswert sein, alternative Strecken zu wählen, um eine sichere und komfortable Route sicherzustellen. Da die Datenlage jedoch auf der Bestandssituation der Infrastruktur beruht, kann auch bei einer hohen Unfallhäufung die Qualität eines potenziellen Ausbaus in der Abwägung der Routenvarianten überwiegen (vgl. Kap. 3.5).

Im Zeitraum 2017 bis 2020 gab es 2406 polizeilich aufgenommene Straßenverkehrsunfälle im Bezirk Eimsbüttel, an denen Radfahrer:innen beteiligt gewesen sind. Ein Großteil – ca. 75 % – hatten einen Personenschaden zur Folge. Es dominieren Unfälle im Längsverkehr sowie bei Abbiegevorgängen (von Kfz). Die Verteilung und Zuordnung zu Unfalltypen sind in Abbildung 2 dargestellt.

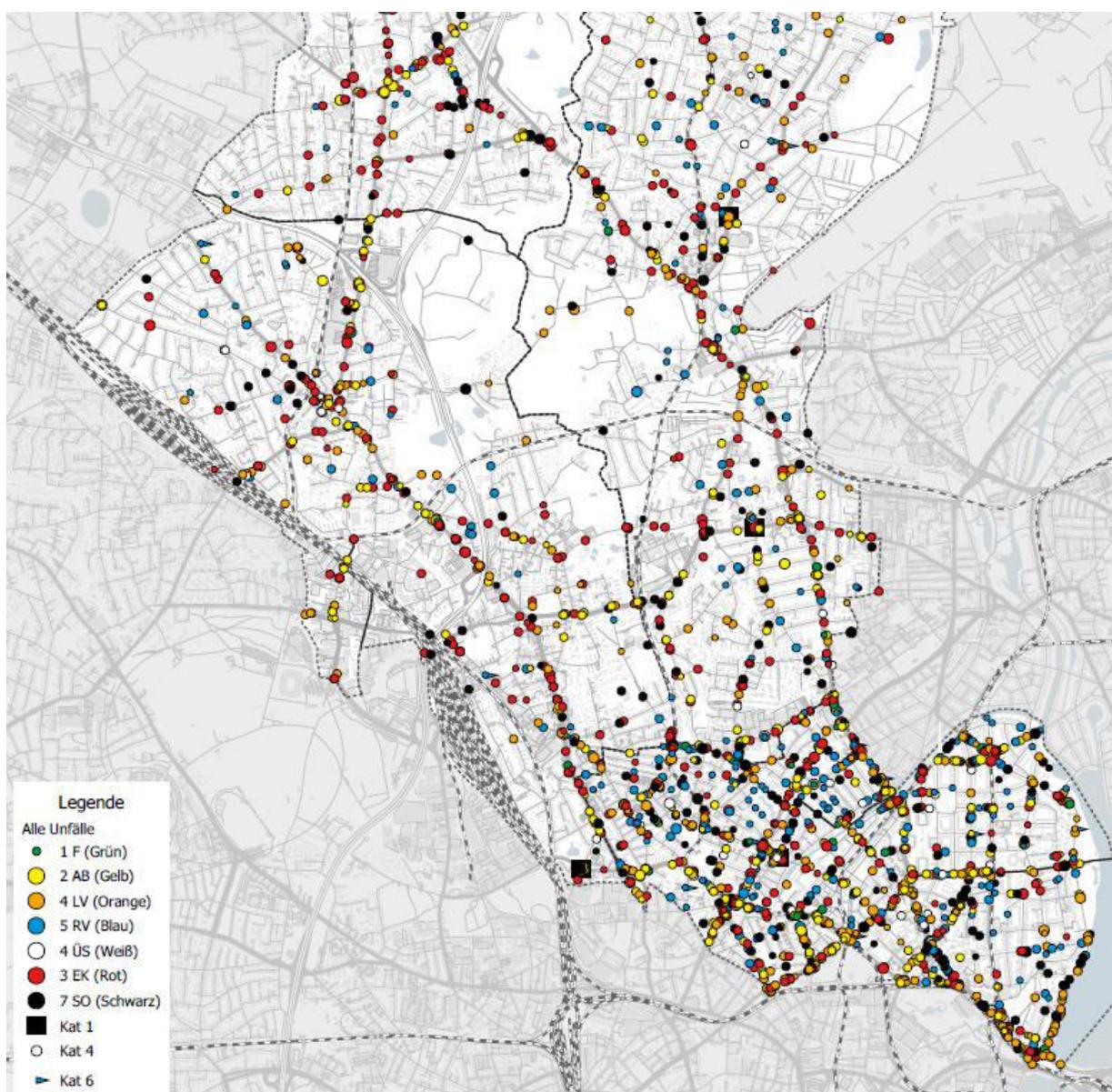


Abbildung 2: Straßenverkehrsunfälle mit Radverkehrsbeteiligung 2017 - 2020

Im Kerngebiet sind Unfallhäufungslinien an diversen Hauptverkehrsstraßen abzulesen (vgl. Abbildung 3), wie z.B.:

- Hoheluftchaussee – Grindelallee
- Doormannsweg – Schulweg
- Fruchttallee – Schäferkampsallee

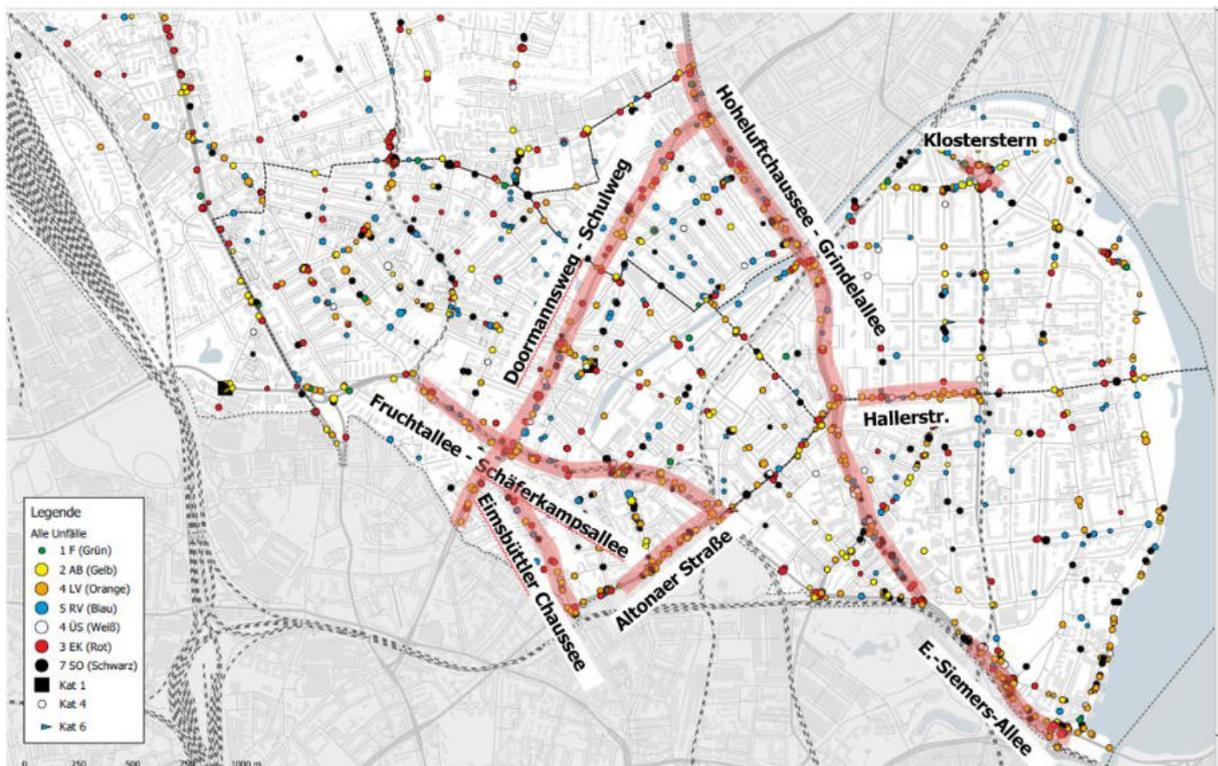


Abbildung 3: Unfallhäufungslinien im Kerngebiet

3.2 Netzanforderungen – Ziele und Zielgruppen

Der Bezirk verfolgt das Ziel, im Sinne des „Radfahrens für alle“ Infrastrukturen zu schaffen und Wege zu ermöglichen, die alle Bevölkerungsgruppen auf das Rad bringen. Das Hauptaugenmerk liegt dabei auf den alltäglichen und zielgerichteten Berufs-, Schul-, Ausbildungs-, Versorgungs- und Freizeitverkehren.

Ein bezirkliches Radverkehrsnetz fordert die bedarfsorientierte Berücksichtigung vielseitiger Zielgruppen, weshalb in der folgenden Raumstrukturanalyse und Bedarfskorridoremittlung in verschiedene Fahrzwecke (Arbeit, Freizeit, SPNV-Haltestellen, Besuche, Berufsschulen, Netzanschlüsse,

Versorgung/Versorgungszentren, Universität, Schulen) unterschieden wird. Diese werden individuell mit Hilfe von Bewertungsmatrizen nach einem einheitlichen Schema gewichtet, wobei vier Faktoren (Relative Anzahl der Wege, Umstiegspotential (vom MIV auf das Fahrrad), absoluter Verkehrsanteil, tageszeitliche Häufung) maßgebend sind, welche anschließend zusammengefasst die Gesamtgewichtung für die nachfolgende Korridorentwicklung ergeben (vgl. Abbildung 4). Des Weiteren werden besondere Bedürfnisse (Schüler:innen, Senior:innen, etc.), sowie Auswertungen der Beteiligungsformate berücksichtigt.

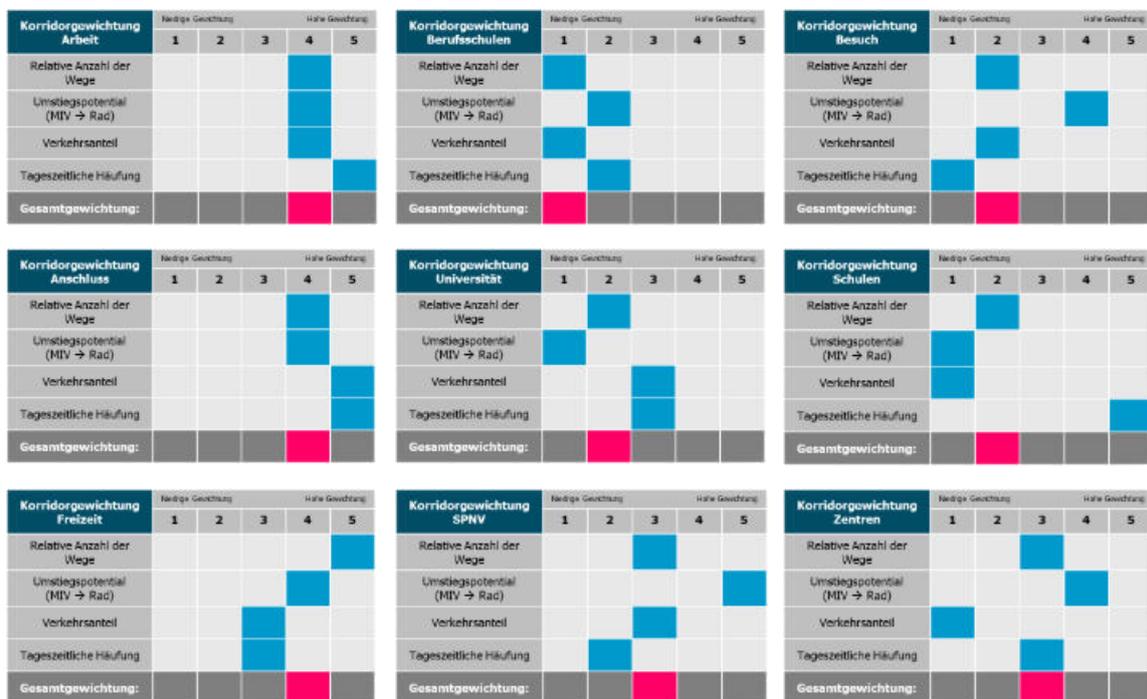


Abbildung 4: Bewertungsmatrizen der Fahrtzwecke

Für die darauffolgende detaillierte Trassenfindung werden für diverse Bewertungskriterien Ziele formuliert (siehe Tabelle 1), welche anschließend als Bewertungsgrundlage der Routenvarianten dienen (siehe Kap. 3.5).

| | Beschreibung (Positivbewertung) |
|---|--|
| Schnelle Befahrbarkeit | Es entstehen durchgehende Überholmöglichkeiten, keine Konflikte mit Fußverkehr, wenig enge Kurven |
| Unterbrechungsfreiheit | Es entstehen wenig Haltezwänge |
| Verkehrssicherheit | Es gibt keine problematischen Sichtfelder, Nutzungskonflikte, Geschwindigkeitsunterschiede |
| (inter-)subjektive Sicherheit | Die Abstände zwischen Kfz und Rad sind grundsätzlich ohne weiteres einzuhalten; es gibt eine bauliche Trennung, wenn nötig |
| Soziale Sicherheit | Die soziale Kontrolle durch Sichtbarkeit, Beleuchtung, ggf. Ausweichmöglichkeit nachts ist gegeben |
| Direktheit | Es entstehen keine / wenig Umwege zwischen den wesentlichen Quellen und Zielen |
| Intuitive Begreifbarkeit des Verlaufs | Der Routenverlauf entspricht der gängigen Erwartung |
| 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 |
| 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 |
| Verträglichkeit für den Kfz-Verkehr | Das Parkraumangebot und die Fahrbahnen des Kfz-Verkehrs werden nicht übermäßig beschnitten |

Tabelle 1: Bewertungskriterien für die Routenauswahl

3.3 Raumstrukturanalyse – Ziel- und Quellorte

Potenzielle Quell- und Zielorte – auch mit Größenangaben – werden in ein Geodaten­system über­nom­men. Vor dem Hintergrund, dass das Wohnen den Ausgangspunkt der meisten täglichen Bewegungen dar­stellt, wird die Bevölkerungsdichte als Indikator für die wichtigsten Wohngebiete besonders

gewichtet. Einen zweiten Schwerpunkt bilden die wichtigsten Zielorte, namentlich das Arbeiten, die Nahversorgung, SPNV-Haltestellen und die weiterführenden Schulen. Des Weiteren wurden für die Bedarfskorridorermittlungen der jeweiligen Fahrtzwecke folgende Daten berücksichtigt: Arbeitsplatzverteilung und -dichte, Gewerbeschwerpunkte, Bildungs- und Forschungseinrichtungen (UKE, UHH, etc.), Naherholung und Grünflächen (Parks, Friedhöfe, Kleingärten, Tierpark Hagenbeck, etc.), Versorgungszentren (Zentrale Versorgungsbereiche – ZVB), Sport- und Schwimmanlagen, sowie Berufsschulen (vgl. beispielhaft Abbildung 5).

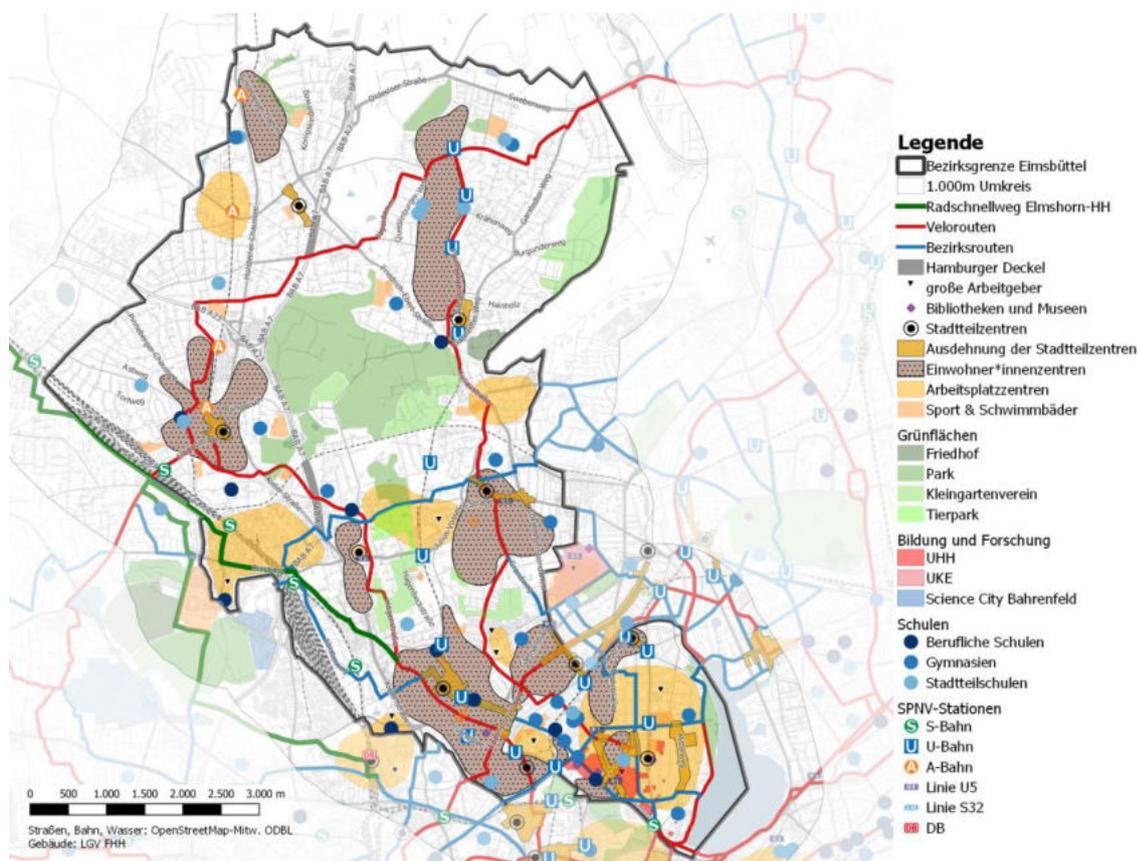


Abbildung 5: Beispielhafte Darstellung der in der Raumstrukturanalyse berücksichtigten Daten

3.4 Grobe Trassenfindung – Entwicklung eines Wunschnetzes

Aus den Ergebnissen der Netzanforderungen und Raumstrukturanalyse sowie der ersten Phase der Bürger:innenbeteiligung (Online-Beteiligung, vgl. Kapitel 3.6) werden Korridore abgeleitet, die die grundsätzlichen Bedarfe (Bedarfskorridore) zusammenführen, die nicht durch Velorouten oder den geplanten

Radschnellweg (Elmshorn-Hamburg) abgedeckt werden. Im städtisch strukturierten Bereich wird eine Erreichbarkeit übergeordneter Radrouten in etwa 200 m Entfernung angestrebt. Im weniger hoch verdichteten äußeren Stadtgebiet werden entsprechend größere Distanzen toleriert (max. 1 km).

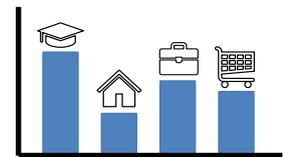
Es wird in mehreren Teilarbeitsschritten vorgegangen. Im Einzelnen ist die Herleitung der bedeutenden Korridore folgendermaßen aufgebaut:



1. Erfassung von Quellen und Zielen



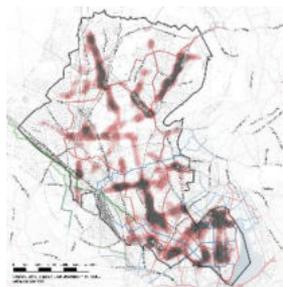
2. Bedarfskorridore nach Fahrtzwecken



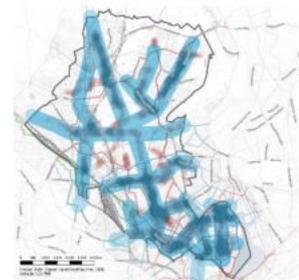
3. Gewichtung Fahrtzwecke



4. Überlagerung ohne Gewichtung



5. Grafische Auflösung mit Gewichtung



6. Filterung Korridore

Abbildung 6: Vorgehensweise bei der groben Trassenfindung

Darüber hinaus werden die Anknüpfungspunkte an die Bezirksroutennetze der Nachbarbezirke, Hinweise und Wünsche der Online-Beteiligung sowie die bestehenden übergeordneten Radverkehrsrouen (Velo-routen, Radschnellweg – vgl. Abbildung 7) berücksichtigt und einbezogen, da die zu entwickelnden neuen Bezirksrouten in erster Linie bisher ungedeckte Bedarfe decken sollen.

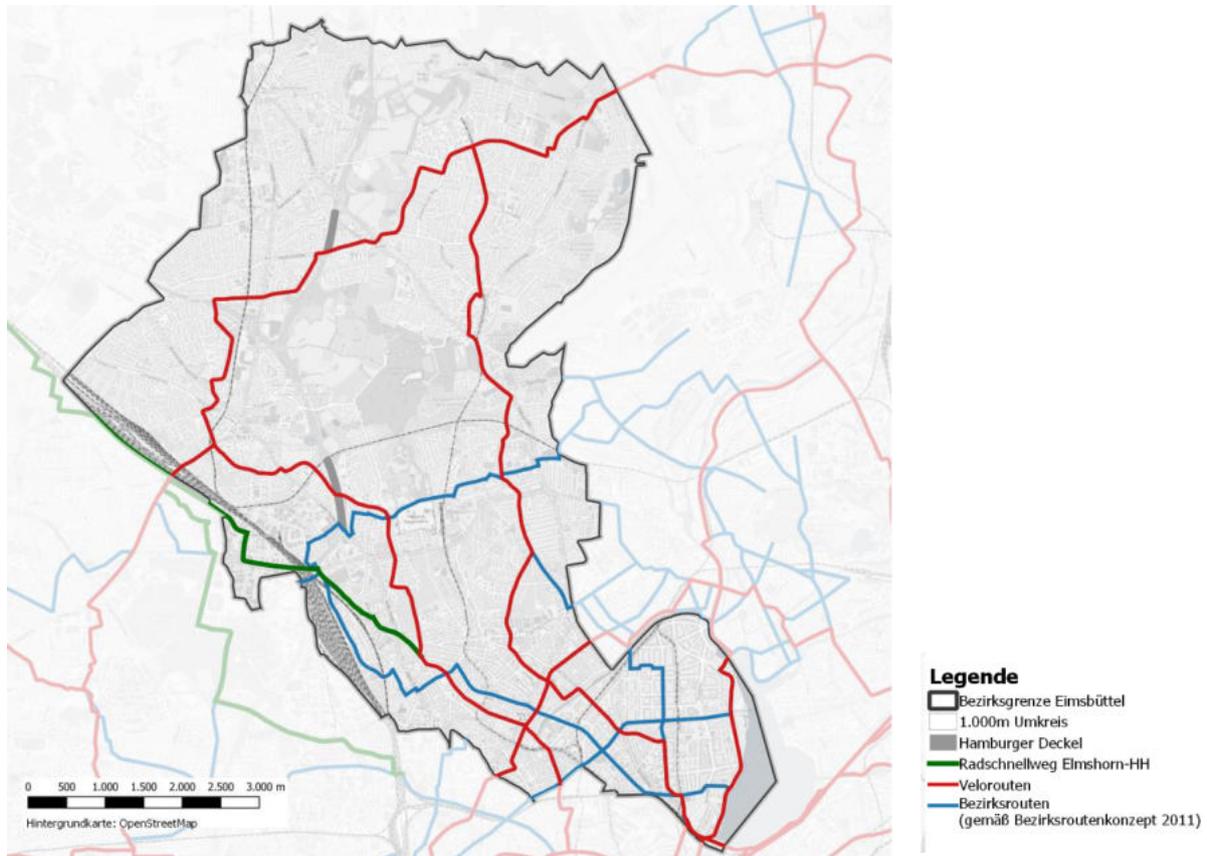


Abbildung 7: Ausgangslage der Radhaupttrouten in Eimsbüttel

Die Bildung der Korridore erfolgt in der Regel so, dass lange zusammenhängende Räume als Korridor definiert werden. Je nach Ausprägung der Punkt-, bzw. Liniendichtekarte (s.o. „grafische Auflösung“, Abbildung 6) können die potenziellen Korridore unterschiedlich zusammengestellt werden. So kann z.B. auch eine größere Dichte tangentialer Verbindungen herausgearbeitet werden.

Das Verfahren ermöglicht es ebenfalls, Unfallauffälligkeiten, z.B. Unfallhäufungslinien, in die Herleitung von übergeordneten Bedarfen einzubeziehen. Ein Abgleich der Korridore mit dem Verlauf der auffälligen Unfallhäufungslinien (vgl. Kap. 3.1) stellt sicher, dass diese bei der Konzeption neuer Routen ebenfalls adressiert werden.

Im Ergebnis dieses Verfahrens entsteht ein Bild potenzieller Korridore, in denen nachfolgend konkrete Bezirksrouten gesucht werden. Anknüpfungsmöglichkeiten an übergeordnete Routen der Nachbarbezirke an der Bezirksgrenze oder in deren Nähe werden in der Regel integriert. Die aus dem Jahr 2011 stammenden konzipierten und teilweise umgesetzten bzw. im Ausbau befindlichen Bezirksrouten werden ebenso beachtet wie die Hamburg-weiten Velorouten.

Aus den dargestellten Untersuchungs- und Beteiligungsschritten gingen sieben Korridore hervor, in denen mit höchster Priorität Bezirksrouten gesucht werden sollten (vgl. Abbildung 8):

- Nord-Süd-Korridor (I)
- Korridor Niendorf (II)
- Korridor Eidelstedt (III)
- Korridor Isebekroute (IV)
- Korridor Rotherbaum (V)
- Korridor Eimsbüttel-Süd (VI)
- Korridor Rotherbaumring (VII)

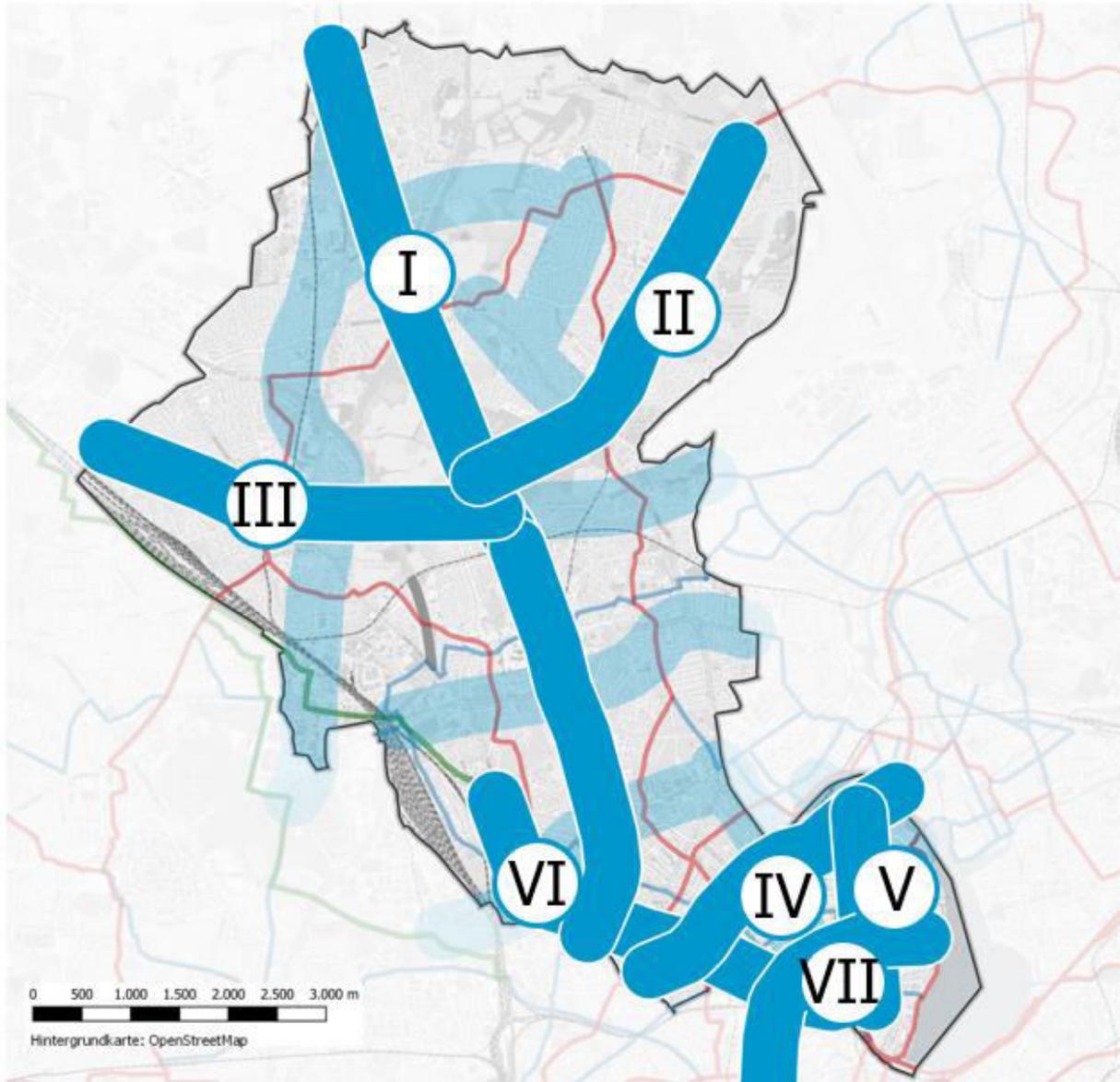


Abbildung 8: Korridore

Eine zentrale Ergänzung und Verdichtung der radial verlaufenden Velorouten ist eine Nord-Süd-Achse von der Stadtgrenze im Norden bis in das Kerngebiet und weiterführend nach Altona. Diese bindet darüber hinaus Niendorf und Eidelstedt an. Innerhalb des Kerngebietes und in dessen näherer Umgebung ist aufgrund der hohen Dichte und Bedeutung von radverkehrsaffinen Orten (z.B. Universität) eine höhere Dichte anzustreben. Bezirks-übergreifende Tangentialen sind gerade im hochverdichteten Bereich notwendig.

3.5 Detaillierte Trassenfindung – Ermittlung der favorisierten Route

Die im Arbeitsschritt 3.3 erarbeiteten Korridore werden in diesem Arbeitsschritt auf das Straßen- und Wegenetz umgelegt. In jedem Korridor werden mehrere Routenvarianten erarbeitet (vgl. Abbildung 9).

Für diese werden abschnittsweise die aktuellen Zustände ermittelt und potenzielle Ausbauzustände unter dem Blickwinkel der Qualitätsziele abgeschätzt. Diese Grobkonzepte der Routenvarianten werden bewertet und gegeneinander abgewogen. Die Bewertung der Routenvarianten erfolgt unter den in Tabelle 1 (Kapitel 3.2) aufgeführten Gesichtspunkten. Sie streben eine größtmögliche, realistisch zu erzielende Radverkehrsqualität an. Die Grobkonzepte sind nicht zu verwechseln mit den konkreteren Ausarbeitungen von Handlungskonzepten.

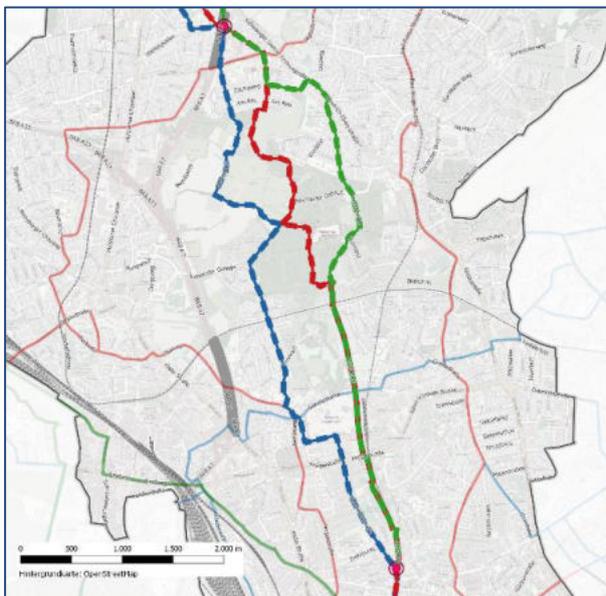


Abbildung 9: Beispiel Variantenvergleich

Im Ergebnis entsteht ein Netz aus Vorzugsvarianten, das sowohl bereits heute feststehende übergeordnete Radrouten als auch die im Rahmen des Projektes hergeleiteten ergänzenden Routen umfasst.

Das fortgeschriebene Bezirksroutennetz Eimsbüttel ergänzt das bestehende Netz der Radhaupttrouten, schließt Netzlücken und ermöglicht ein schnelles, sicheres, intuitives sowie qualitatives Fortbewegen mit dem Fahrrad. In allen wesentlichen Zielrichtungen bestehen gute bis sehr gute Radfahrmöglichkeiten und Verbindungen mit dem umliegenden Radverkehrsnetz (vgl. Abbildung 10). Im Falle der Umsetzung trägt dieses Konzept maßgeblich zur Verbesserung der Radverkehrsqualität und zur Förderung des Radverkehrs im Bezirk Eimsbüttel bei.

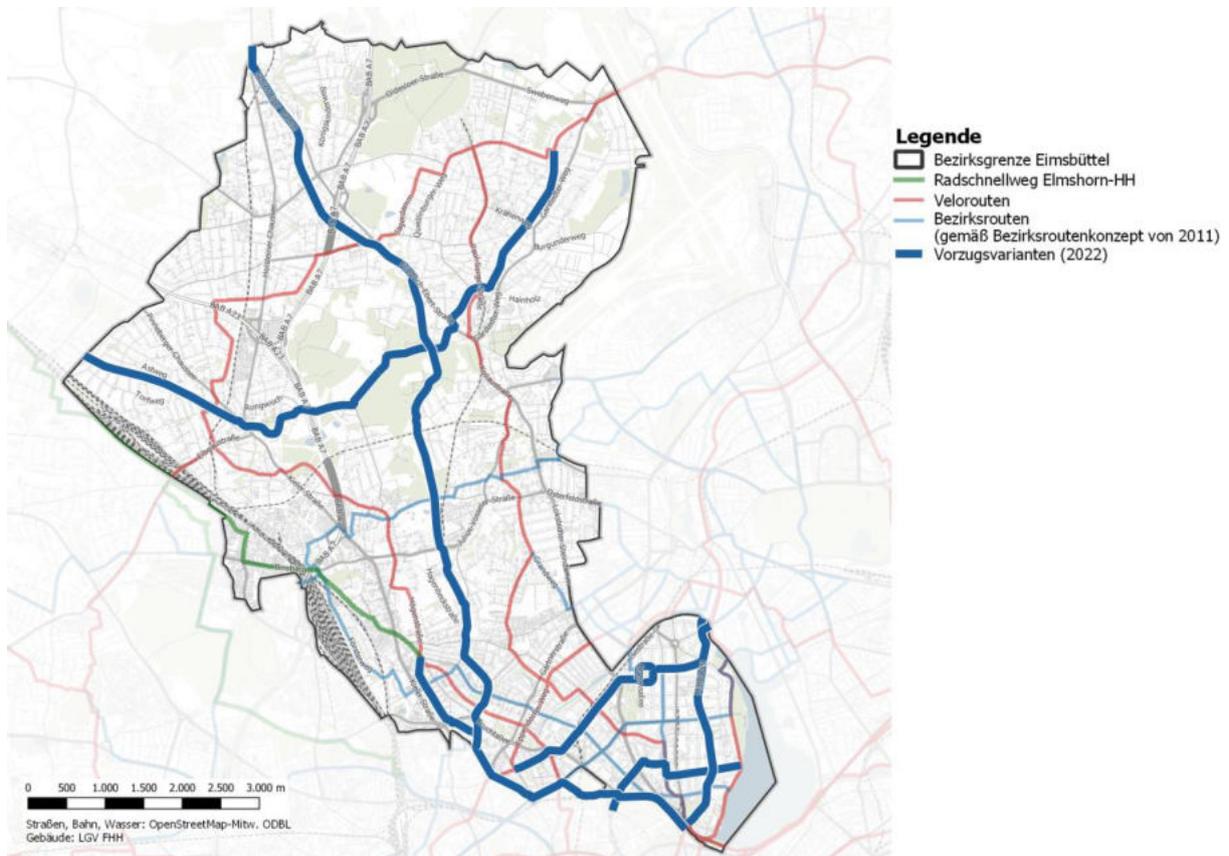


Abbildung 10: Bezirksroutennetz Eimsbüttel

3.6 Projektbegleitender Beteiligungsprozess

Ein maßgeblicher Meilenstein der Bürger:innenbeteiligung an der Erstellung des Bezirksroutenkonzeptes war das Mobilitätsforum Eimsbüttel im April 2021, bei dem einerseits das Projekt vorgestellt wurde und andererseits in drei Arbeitsgruppen Präferenzen hinsichtlich der Bedarfe, Standards und Wechselwirkungen mit dem Kfz-Verkehr herausgearbeitet wurden.

Aus der Vielzahl der Meinungsäußerungen seien beispielhaft die Präferenzen zugunsten des Qualitätsmerkmals „Durchgängig gut befahrbare Oberflächen“ oder die sogenannten „Kopenhagener Radwege“ genannt, die sich höhenmäßig sowohl vom Gehweg als auch von der Fahrbahn abheben. Ebenso gibt es die Forderung, Radstreifen immer rot zu markieren. Kreisverkehre werden bevorzugt.

Zur Frage der Zumutungen für den Kfz-Verkehr infolge der Radverkehrsförderung gibt es kontroverse Meinungen. Einerseits wird das Radfahren gegenüber dem Kfz-Verkehr bevorzugt, andererseits soll das

Auto nicht verteufelt werden, weil einige Menschen darauf angewiesen sind und es wirtschaftlich wichtig ist. Es entsteht der Eindruck, dass verschiedene Verkehrsteilnehmende heute kompromissbereiter seien und durch Kooperationen zu sinnvollen Lösungen kommen könnten. Weitere Informationen sind in der angehängten Dokumentation des Mobilitätsforums oder unter <https://www.hamburg.de/eimsbuettel/bezirksrouten/> zu finden.

Zeitgleich mit dem Mobilitätsforum begann ein Online-Dialog auf der Online-Plattform www.hamburg.de/eimsbuettel/bezirksrouten über einen vierwöchigen Zeitraum. Dieser eröffnete insbesondere die Möglichkeiten, auf lokale Probleme hinzuweisen und Wunschverbindungen darzustellen, die bei der groben Trassenfindung einbezogen wurden (vgl. Abbildung 11).

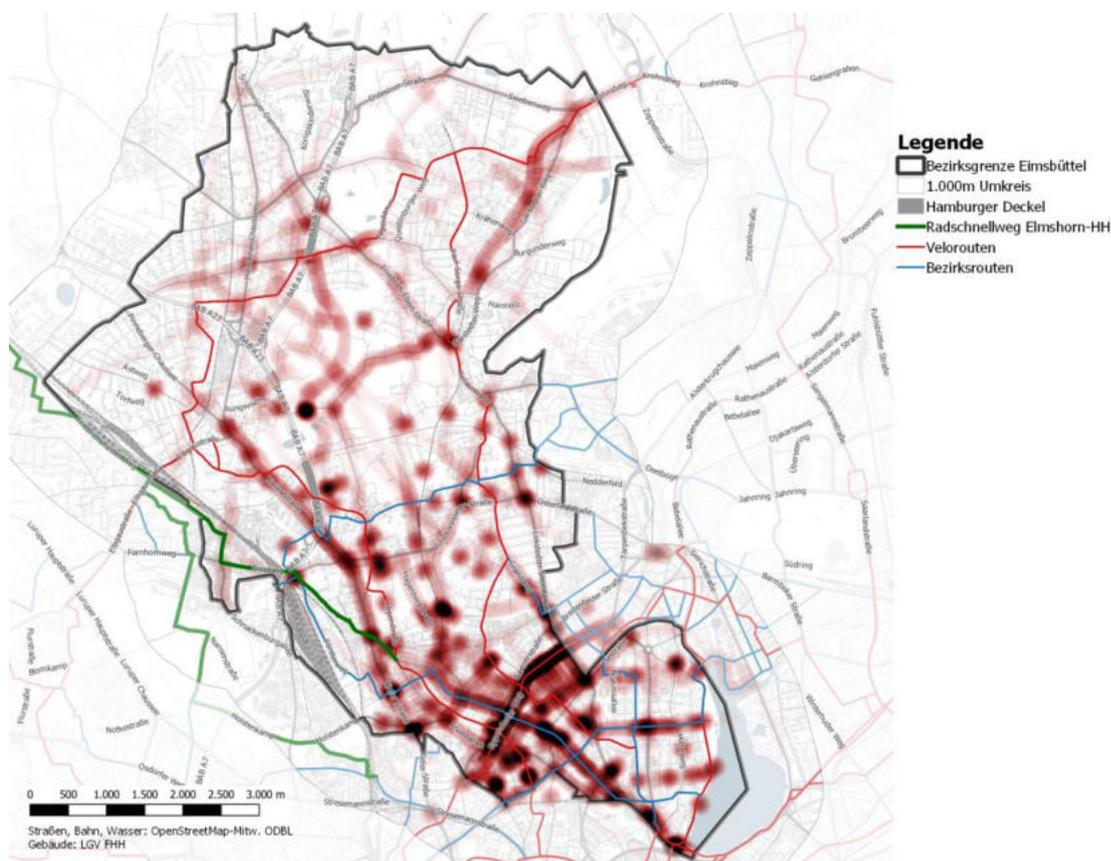


Abbildung 11: Verteilung von Online-Beiträgen (grafisch aufgelöst)

Im Sommer und Herbst 2021 fanden darüber hinaus drei Regionalkonferenzen statt, bei denen Diskussionen der Routenauswahl und -gestaltung für

- Kerngebiet (Rotherbaum/Harvestehude/Eimsbüttel/Hoheluft-West)

- Stellingen/Eidelstedt
- Lokstedt/Niendorf/Schnelsen

stattfanden.

Die Vor- und Nachteile der zu diesem Zeitpunkt vorgestellten Routenalternativen wurden kleinteilig erörtert, jeweils auch unter Berücksichtigung des Machbaren im Sinne guter Radverkehrsbedingungen (s. exemplarisch Abbildung 12 bis Abbildung 14). In der Mehrzahl der Fälle ergab sich – zumindest nach einiger Diskussion – ein jeweils breiter Konsens zugunsten einer zu favorisierenden Routenvariante, in Ausnahmefällen jedoch auch nicht. Die Hinweise dienten als Grundlage für die nachfolgenden Bearbeitungsschritte. Weitere Informationen sind in der angehängten Dokumentation der Regionalveranstaltungen (Anhang X) oder unter <https://www.hamburg.de/eimsbuettel/bezirksrouten/> zu finden.



Abbildung 12: Regionalwerkstatt

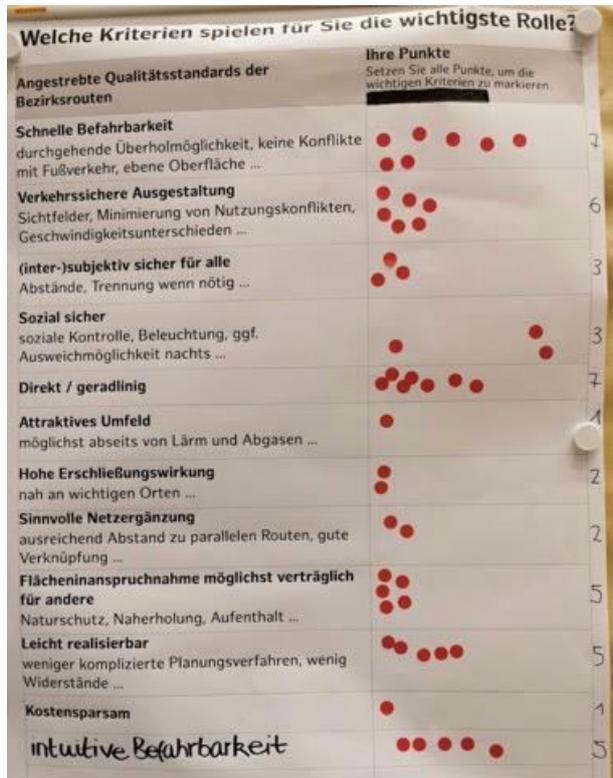


Abbildung 13: Abfrage von Präferenzen

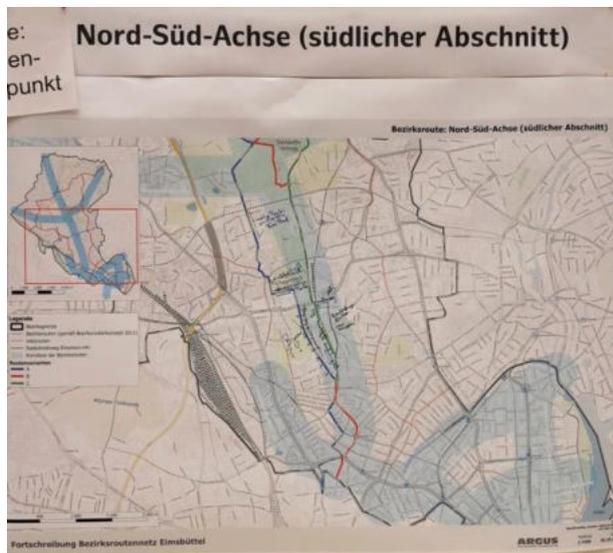


Abbildung 14: Erörterung Routenvarianten

Ferner wurden die Routen im Mobilitätsausschuss intensiv diskutiert. Es wurden für einige Abschnitte alternative Vorschläge bzw. Präferenzen in den Bearbeitungsprozess eingebracht. Auf dieser Basis wurden kleinteilige Änderungen am Routennetz vorgenommen (vgl. Drs. 21-2990 der BV Eimsbüttel).

4 HANDLUNGSKONZEPT

4.1 Planungsgrundsätze

4.1.1 Vorbemerkungen

Aufgrund der Größe des Untersuchungsgebiets und des langjährigen Umsetzungszeitraumes hat das Projektergebnis konzeptionellen Charakter, d.h. dass einige Aussagen nur schlaglichtartig und qualitativ erfolgen (z.B. Kosten, Machbarkeiten, Radverkehrsqualität). Insofern stellt das hergeleitete Netz eine empfohlene Zielsetzung und eine Grundlage für die sinnvolle Umsetzung von konkreten Straßenbauvorhaben dar. Die Routenauswahl erfolgt nach dem maximal Machbaren in Bezug auf die Qualitätsziele.

Die Empfehlungen sind hinsichtlich der Machbarkeit grob geprüft, insbesondere die Flächenerfordernisse. Damit kann mit hinreichender Sicherheit bewertet werden, welche Radverkehrsqualität erreichbar ist und ob diese den Anforderungen genügt. Es gibt jedoch häufig noch Vorbehalte, die die anderen Verkehrsarten, die Genauigkeit, das Straßenverkehrsrecht (evtl. zukünftige Änderungen, Auslegung der Straßenverkehrsbehörden) oder die bautechnischen Belange betreffen. Ziel ist es, auf dem vorliegenden Konzept aufbauend, die Umsetzung voranzutreiben, indem die Routen abschnittsweise straßenplanerisch ausgearbeitet werden.

Im nächsten Schritt sind konkretisierende Überlegungen zur Realisierung der einzelnen Routen anzustellen, die die groben Ausbauerfordernisse genauer betrachten und differenzieren. Es sollte dabei auch bedacht werden, dass es im Zuge der nachfolgenden Planungs- und Realisierungsschritte für das jeweilige konkrete Straßenbauvorhaben sinnvoll werden kann, von dem hier als optimal dargestellten Verlauf noch abzuweichen, wenn die vertiefenden Betrachtungen dies nahelegen.

Eine Gesamtdarstellung des Eimsbütteler Netzes der Radhaupttrouten inkl. der neuen Bezirksrouten befindet sich im Anhang VIII.

4.1.2 Exkurs Fahrradstraße

Die Routenverläufe stellen jeweils den bestmöglichen Kompromiss aus einer Vielzahl von Zielen und Kriterien dar. Sie integrieren vielfach verkehrsarme Straßen, deren Einbindung in eine Bezirksradroute regelmäßig zu dem konzeptionellen Ziel führt, dort jeweils eine Fahrradstraße einzurichten. Damit würde die Fahrradstraße zu einer Art Massenprodukt werden. Die Einführung eines Gestaltungs-, und Umsetzungsstandards für Fahrradstraßen ist jedoch nicht sinnvoll, wenn dieser nur bis zur Bezirksgrenze reicht. Da über die BVM die Projektfinanzierung läuft, müsste sie darüber hinaus mehrkostenverursachende Gestaltungselemente mittragen. Der Einsatz der Gestaltungselemente hängt daher von einer möglichst hamburgweit einheitlichen Vorgabe der BVM ab.

Noch erfolgt die Ausgestaltung von Fahrradstraßen in Hamburg sehr unterschiedlich. Die Gestaltung in einzelnen Fällen und die Unterschiedlichkeit der Gestaltungen insgesamt schränken die Erkennbarkeit überhaupt, die Wiedererkennung und die mit einer Fahrradstraße verknüpften Anforderungen an ein erwünschtes Verkehrsverhalten ein. Darüber hinaus ist darauf hinzuweisen, dass potenziell innovative Gestaltungselemente noch nicht eingesetzt werden. Ferner bekommt auch auf Fahrradstraßen der Aspekt des Sicherheitsgefühls eine zunehmende Bedeutung. Der Regelungsrahmen befindet sich in einem dynamischen Veränderungsprozess und erfordert eine klare Definition des Machbaren.

Die auch in den nachfolgenden Beschreibungen der neuen Bezirksrouten in Eimsbüttel benannten Empfehlungen von Fahrradstraßen setzen eine Standardisierung voraus, unter Berücksichtigung von individuellen Abweichungsmöglichkeiten, z.B. Ideal- und Mindeststandards.

Eine Fahrradstraße soll den Vorrang des Radverkehrs vermitteln – das bedingt eine auch mengenmäßige Bedeutung. Der Kfz-Verkehr sollte nicht dominieren, auch wenn der Begriff „vorherrschend“ aus den VwV StVO gestrichen wurde. Daraus folgt, dass Maßnahmen zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs bei größeren Kfz-Mengen in Betracht gezogen werden müssen.

Ferner sind Gestaltungselemente möglichst einheitlich und im Sinne einer größtmöglichen Radverkehrsqualität zu beachten, wie z.B.:

- Geeignete Fahrgassenbreiten
- Sicherheitstrennstreifen
- Mittelstreifen
- Reduzierung und Ordnung des straßenbegleitenden Kfz-Parkens
- Roteinfärbung.

4.2 Nord-Süd-Route (I)

4.2.1 Verlauf, Länge und Erschließung

Die Nord-Süd-Route beginnt von Norden aus gesehen an der Stadtgrenze mit Norderstedt auf der Holsteiner Chaussee, knickt von dort auf den Schleswiger Damm ab, verläuft weiter über Burgwedel, Frohmestraße, Friedrich-Ebert-Straße, Bondenwald, Deelwisch, Lokstedter Grenzweg, selbständiger Geh- und Radweg parallel zur U-Bahn, Lenzweg, Methfesselstraße, Stellingener Weg, Heußweg und Sandweg zur Bezirksgrenze Altona. Sie kreuzt dabei sowohl die Velorouten 2 und 14 als auch die Niendorf- bzw. Eidelstedt-Route und schließt am südlichen Ende an die Eimsbüttel-Süd-Route an. Der Verlauf ist in Relation zur Länge sehr geradlinig, intuitiv, umwegarm und bildet eine zentrale Achse für die Nord-Süd-Verbindung in Eimsbüttel.

Die Route hat eine Länge von ca. 12,5 km und bindet neben zahlreichen Wohnquartieren u.a. das Versorgungszentrum Schnelsen (Frohmestraße), Schwimmbad und Gymnasium Bondenwald, das Naherholungsgebiet Niendorfer Gehege, Hagenbecks Tierpark und das Versorgungszentrum Osterstraße unmittelbar an.

4.2.2 Wesentliche empfohlene Radverkehrsführungen und Maßnahmen

Die Grundzüge der empfohlenen Radverkehrsführungen zur Erhöhung der Radverkehrsqualität auf der Nord-Süd-Route sind in Abbildung 15 dargestellt. Im nördlichen Bereich des Schleswiger Damms zwischen Holsteiner Chaussee und Marek-James-Straße wird empfohlen, die bestehende Radverkehrsführung im Mischverkehr zu einer Fahrradstraße umzuwandeln. Im weiteren Verlauf des Schleswiger Damms – bis auf Höhe des Anna-Susanna-Stiegs – sollen die bestehenden Hochbordradwege verbreitert und anschließend die Querungs- bzw. Abbiegebeziehung des Doppelknotens Schleswiger Damm/Anna-Susanna-Stieg und Burgwedel/Schleswiger Damm verbessert werden (siehe Abbildung 18). Durch einen Umbau der Seitenbereiche ist in der Straße Burgwedel bis auf Höhe Uphoffweg die Installation von Radfahrstreifen, danach die Anordnung von Schutzstreifen anstelle der bestehenden Mischverkehrsführung vorgesehen (siehe Abbildung 16). Perspektivisch und unter dem Vorbehalt weiterführender Untersuchungen stellt eine verkehrsberuhigte Fahrradstraße mit Einbahnstraßenregelung für Kfz eine optionale Weiterentwicklung dar. In der Frohmestraße – dem Versorgungszentrum in Schnelsen – wird aus Radverkehrsperspektive eine fahrbahnbegleitende Lösung mit Kopenhagener Radwegen bis auf Höhe Wählingsallee empfohlen (im Bestand Hochbordradwege), welche auch die Möglichkeit bietet, dem Fußverkehr mehr Verkehrsraum zur Verfügung zu stellen. Dieser Abschnitt ist im Rahmen des RISE-Gebiets Schnelsen-Zentrum bereits Gegenstand einer Straßenplanung des Bezirksamts Eimsbüttel, welche sich derzeit (Stand Januar 2023) im Stadium der Vorplanung befindet. Dabei werden die aufgeführten und weitere Varianten in Abstimmung mit der BIS und der BVM auf ihre Umsetzbarkeit geprüft. Im südlichen Teil der Frohmestraße sollen die bestehenden Schutzstreifen auf dem A7-Deckel beibehalten und bis zum Schleswiger Damm Radfahrstreifen durch Umgestaltung des Straßenraums hergestellt werden (im Bestand Mischverkehr). Ein besonderes Augenmerk liegt dabei auch auf der Verbesserung der Querungs-, bzw. Abbiegebeziehungen des Knotens Frohmestraße/Schleswiger Damm. Bis zum Abzweig Bondenwald wird auf der Friedrich-Ebert-Straße ein Ausbau der bestehenden Radwege empfohlen, der auch die Zweirichtungsbefahrbarkeit auf der südwestlichen Straßenseite umfasst.

Anschließend folgt der Routenabschnitt über den Bondenwald durch das Niendorfer Gehege, durch die Kleingartenanlage Erlengrund, Deelwisch, Lokstedter Grenzweg und entlang der U-Bahntrasse (U 2) bis zum Abzweig Lenzweg. Für diesen Abschnitt werden Fahrradstraßen in den Straßen Bondenwald, Deelwisch sowie Lokstedter Grenzstraße, als Verbesserung der bestehenden Mischverkehrsführung, bzw. ein Ausbau der selbständigen Geh- und Radwege empfohlen. Für die Teilabschnitte der selbständigen Geh- und Radwege – in den Kleingartenanlagen KGV 308 Erlengrund sowie entlang der U-Bahntrasse

zwischen Koppelstraße und Lenzweg – wird mit dem befestigten Ausbau auch eine Verbreiterung und eine bauliche Trennung des Fuß- und Radverkehrs empfohlen, weshalb Flächenerwerb erforderlich ist (siehe Abbildung 17). Gleiches gilt für einen kurzen Teil eines selbständigen Geh- und Radwegs am Schwimmbad Bondenwald. An dem Knotenpunkt Lokstedter Grenzstraße/Koppelstraße und dem Übergang Geh- und Radweg/Lenzweg sind zudem einfache und sichere Querungsbeziehungen anzulegen.

Im Lenzweg sind Kopenhagener Radwege anstatt der bestehenden Hochbordradwege vorgesehen. In der Methfesselstraße bis zum Abzweig Stellingener Weg werden unabhängig vom Bezirksroutenkonzept 2023 bereits neue Radfahrstreifen umgesetzt. Der südliche Abschnitt der Nord-Süd-Route nahe des Versorgungszentrums Osterstraße setzt sich aus dem Stellingener Weg mit einer empfohlenen Fahrradstraße (im Bestand Mischverkehr in einer Tempo-30-Zone), dem Heußweg mit Beibehaltung der bestehenden Schutzstreifen und dem Sandweg mit einer empfohlenen Fahrradstraße (im Bestand Mischverkehr in einer Tempo-30-Zone mit Kopfsteinpflaster) zusammen. Ein Fokuspunkt bildet dabei die Querung der Fruchttallee – also die Knotenpunkte Heußweg/Fruchttallee und Fruchttallee/Sandweg (siehe Abbildung 19). Um die Querungs- und Abbiegebeziehungen an diesem Fokuspunkt zu verbessern, wird eine Umgestaltung der Knotenpunkte empfohlen.

Beispiele charakteristischer Problemschwerpunkte und empfohlener Maßnahmen entlang der Nord-Süd-Route sind nachfolgend dargestellt. Eine detaillierte Betrachtung der Route mit einzelnen Varianten der Querschnittslösungen und der Fokuspunkte sind dem Anhang I zu entnehmen.

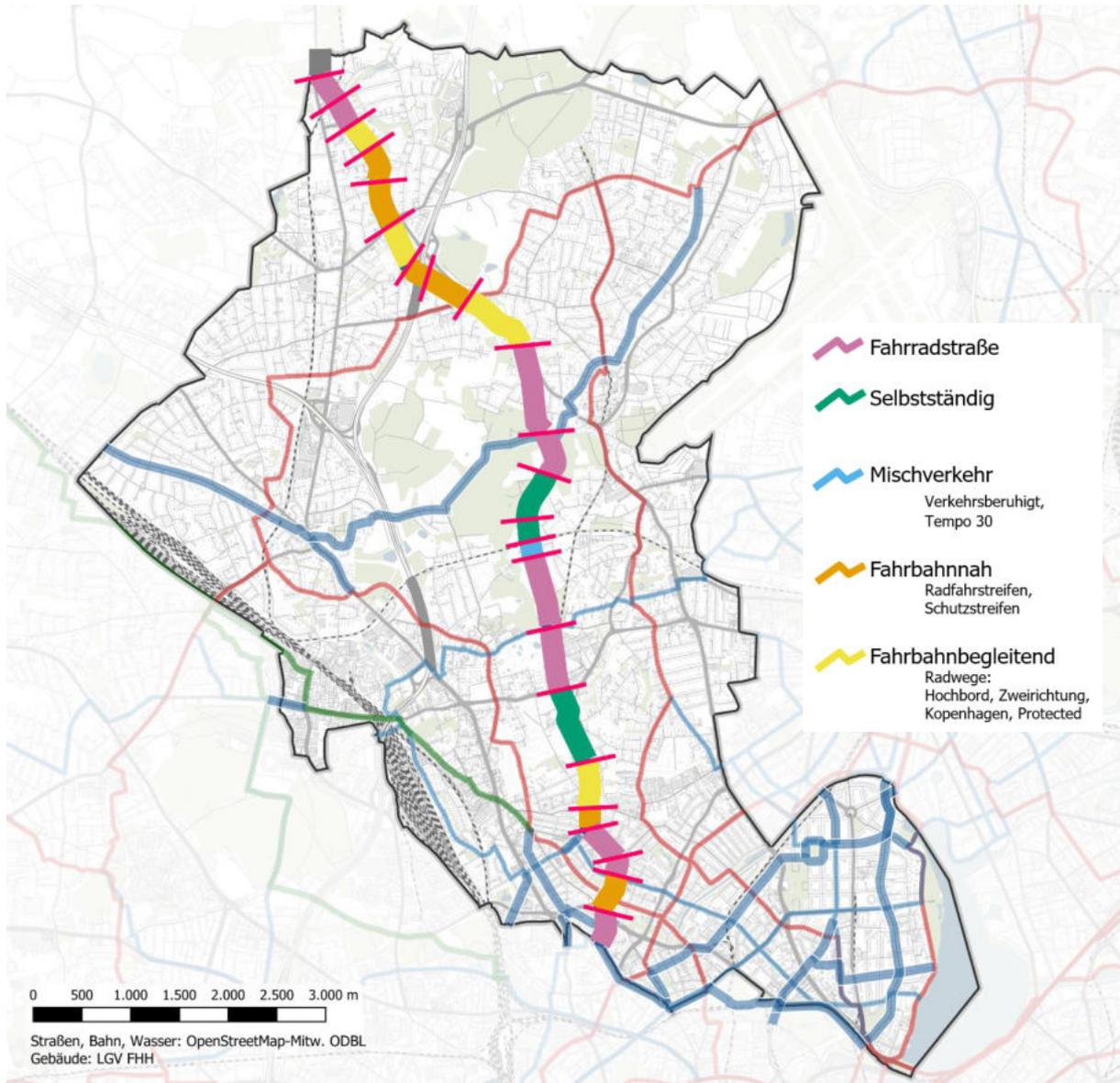


Abbildung 15: Empfohlene Radverkehrsführungen auf der Nord-Süd-Route im Überblick

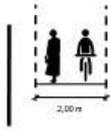


Abbildung 16: Steckbrief – Burgwedel (Anna-Susanna-Stieg bis Uphoffweg) – Querschnitt 2.1

Detailbetrachtung Nord-Süd-Route (I)

Kleingartenverein Erlengrund eV | Schmiedekoppel bis Kollau (5.3)

Bestand



- Randnutzung: Kleingärten
- Breite teilweise eingeschränkt durch Hecken, etc.
- Wegecharakteristik: **selbständiger Geh- und Radweg, unbefestigt**

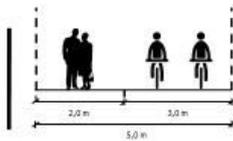


62

Detailbetrachtung Nord-Süd-Route (I)

Kleingartenverein Erlengrund eV | Schmiedekoppel bis Kollau (5.3)

Konzeptidee



- Ausbau, Trennung und Asphaltierung der **selbständigen Geh- und Radwege** (ca. 5,00 m Breite), durch die Kürze des Teilabschnitts könnte auch eine Breite von 3,50 - 4,00 m mit gemeinsamer Nutzung durch Rad- und Fußverkehr ausreichen
 - Neubau der Brücke über die Kollau
 - Eingriff in Flächen der Kleingärten bei mindestens zwei Parzellen notwendig: Flächentausch mit westlich parallel verlaufendem KGV-Weg denkbar für einen geradlinigen Streckenverlauf zur Kollaubrücke
- Gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen, geringfügige Einschränkungen hinsichtlich der sozialen Sicherheit

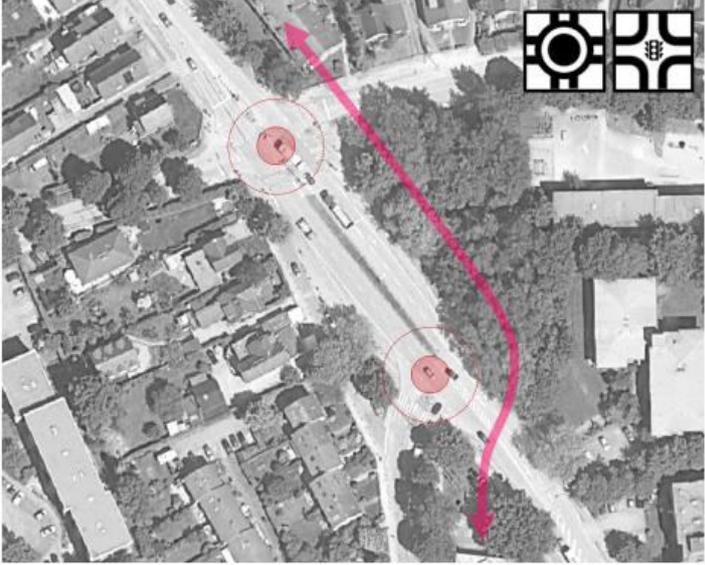


VR 14, Querung Lohkampstraße

63

Abbildung 17: Steckbrief – Kleingartenverein Erlengrund e.V. (Schmiedekoppel bis Kollau) – Querschnitt 5.3

Detailbetrachtung Nord-Süd-Route (I)
Fokuspunkt 1



ARGUS
STADT UND VERKEHR · PARTNERSCHAFT mbB

- Verbesserung der Querungs-, bzw. Abbiegebeziehungen des Doppelnotens Burgwedel/Schleswiger Damm und Schleswiger Damm Anna-Susanna-Stieg
- Perspektivisch:
 - Umbau der Knotenpunkte
 - Option: zwei Kreisverkehre mit umlaufenden Radwegen
 - Alternativ: Fahrradstraße in der Nebenfahrbahn (Burgwedel) (Zweirichtungsverkehr)
 - Fahrstreifenreduzierung
- Vorbehalte:
 - Verkehrsmengen/Kapazität

25

Abbildung 18: Steckbrief – Schleswiger Damm, Burgwedel – Fokuspunkt 1

Detailbetrachtung Nord-Süd-Route (I)
Fokuspunkt 5



ARGUS
STADT UND VERKEHR · PARTNERSCHAFT mbB

- Umbau des Knotenpunktes mit dem Ziel verbesserter Abbiegebeziehungen vom Sandweg über die Fruchttallee in den Heußweg
- Perspektivisch:
 - Signaltechnische Lösung
 - Beispiel: Zweirichtungsradweg in der Fruchttallee zwischen Sandweg und Heußweg, Anpassung der bestehenden signalisierten Querungsmöglichkeit Höhe Sandweg
- Langfristig:
 - Komplett-Umbau des Knotenpunktes
 - Fuß- und radverkehrsgerechter Ausbau beidseitiger Infrastruktur
 - Fahrbahnreduzierung auf Fruchttallee/Eimsbütteler Marktplatz prüfen

90

Abbildung 19: Steckbrief – Fruchttallee (Heußweg bis Sandweg) – Fokuspunkt 5

4.3 Niendorf-Route (II)

4.3.1 Verlauf, Länge und Erschließung

Die Niendorf-Route beginnt von Südwesten aus gesehen im Niendorfer Gehege und schließt dabei direkt an die Eidelstedt-Route an. Nach Durchquerung des Niendorfer Geheges knickt die Route kurz in die Friedrich-Ebert-Straße, anschließend in die Max-Zelck-Straße ein. In diesem Bereich verläuft die Route unmittelbar parallel zur Veloroute 3 und kreuzt sie zweimal. Über die Straße An der Lohe verläuft die Route schließlich durch den König-Heinrich-Weg in Richtung Norden. Auf Höhe der Kimbernstraße schließt die Niendorf-Route direkt an die Veloroute 14 an. Der Verlauf ist geradlinig, intuitiv und bildet eine zentrale Achse für die Anbindung Niendorfs an die Nord-Süd-Route und mit dieser gemeinsam eine schnelle und attraktive Verbindung zwischen Niendorf und Kerngebiet. Zusammen mit der anschließenden Eidelstedt-Route bildet sie außerdem eine gute Ost-West-Verbindung zwischen den Stadtteilen Niendorf und Eidelstedt.

Die Route hat eine Länge von ca. 5,5 km und bindet neben Wohnquartieren u.a. das Naherholungsgebiet Niendorfer Gehege, das Versorgungszentrum Niendorf, die Anna-Warburg-Schule und das Haus der Kirche an.

4.3.2 Wesentliche empfohlene Radverkehrsführungen und Maßnahmen

Die Grundzüge der empfohlenen Radverkehrsführungen zur Erhöhung der Radverkehrsqualität auf der Niendorf-Route sind in Abbildung 20 dargestellt. Im südlichen Abschnitt der Route durch das Niendorfer Gehege wird empfohlen, die bestehende Mischverkehrsführung in eine Fahrradstraße umzuwandeln (siehe Abbildung 21).

Für den zentrumsnahen Teil der Route durch die Friedrich-Ebert-Straße, die Max-Zelck-Straße und An der Lohe werden v.a. Flächenumverteilungen empfohlen. Während in der Friedrich-Ebert-Straße als kurzfristige Perspektive die Verbreiterung der bestehenden Hochbordradwege vorgesehen sind, sollen die bestehenden Hochbordradwege in der Max-Zelck-Straße und An der Lohe durch Neuverteilung des Verkehrsraumes in Protected-Bike-Lanes umgewandelt werden. Zur Schaffung der erforderlichen Flächen und zur Verkehrsreduzierung in diesem Teilabschnitt ist in der Abwägung die Einrichtung einer Einbahnstraße für Kfz in der Max-Zelck-Straße empfehlenswert (siehe Abbildung 23). Ein Fokus in diesem Routenabschnitt liegt auch auf der Anpassung der Knotenpunkte. Dies gilt insbesondere für die Schaffung geeigneter Querungs- und Abbiegebeziehungen in der Friedrich-Ebert-Straße (siehe Abbildung 22).

Für den nördlichen Abschnitt der Niendorf-Route über den König-Heinrich-Weg ist wiederum die Anordnung einer Fahrradstraße anstelle des bestehenden Mischverkehrs vorgesehen.

Beispiele charakteristischer Problemschwerpunkte und empfohlener Maßnahmen entlang der Niendorf-Route sind nachfolgend dargestellt. Eine detaillierte Betrachtung der Route mit einzelnen Varianten der Querschnittslösungen und der Fokuspunkte sind dem Anhang II zu entnehmen.

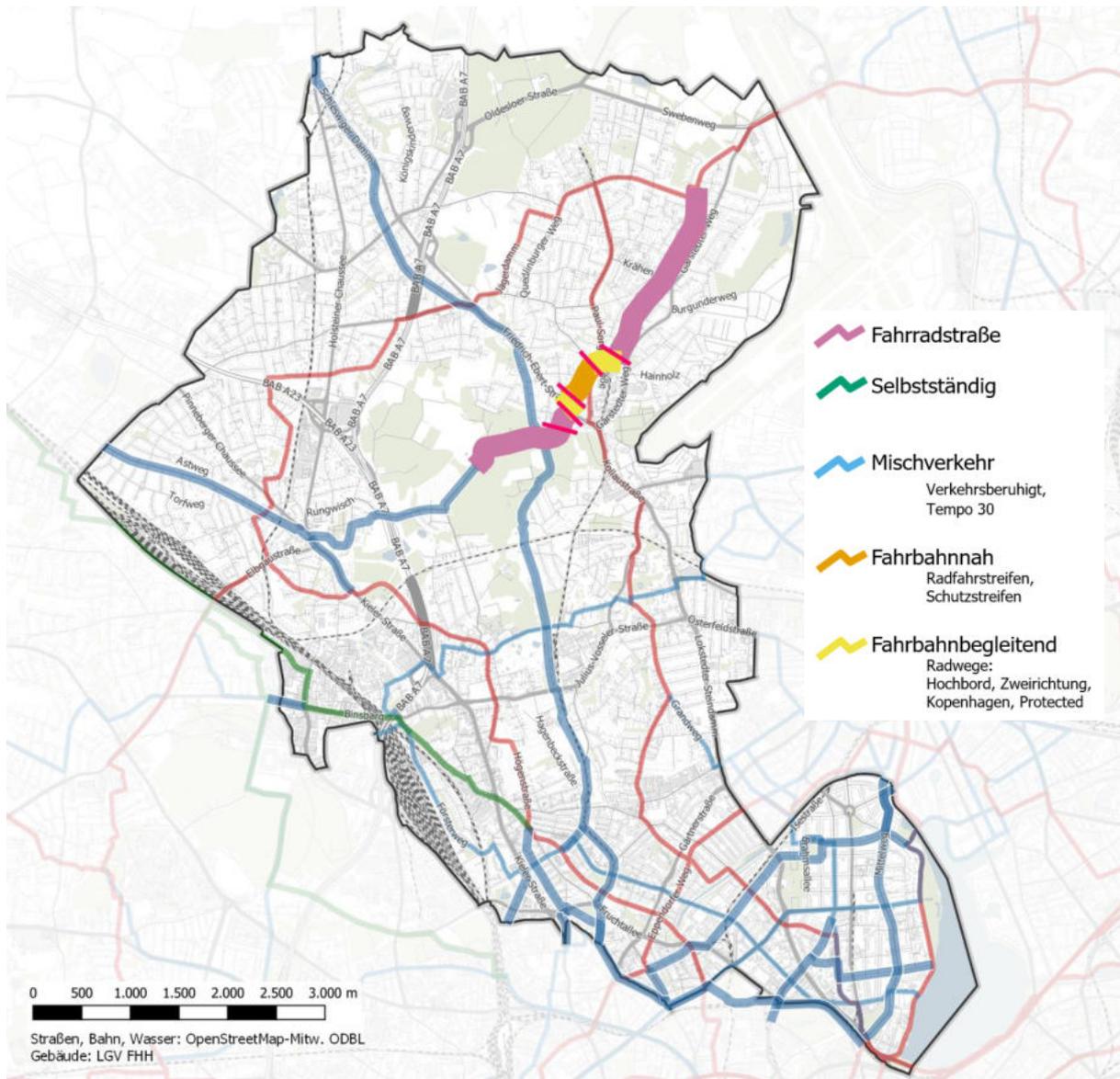
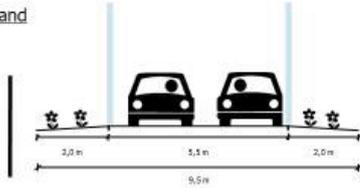


Abbildung 20: Empfohlene Radverkehrsführungen auf der Niendorf-Route im Überblick

Detailbetrachtung Niendorf-Route (II)
Niendorfer Gehege | Parkplatz bis Hollwören (1.1)

Bestand



- Randnutzung: Grünflächen, Vereine
- Straßencharakteristik: Verbindungsstraße (Zone 30), teils deutlich zu schneller Kfz-Verkehr
- **Radverkehrsführung: Mischverkehr**
- Busverkehr: Nein

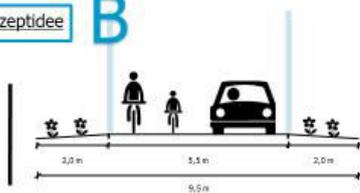


4

Detailbetrachtung Niendorf-Route (II)
Niendorfer Gehege | Parkplatz bis Hollwören (1.1)

Konzeptidee

B



- Kleinteilige bauliche und visuelle Umgestaltung zur Geschwindigkeitsreduktion und besseren Erkennbarkeit des Radverkehrs
- Anordnung: **Fahrradstraße** mit Freigabe für Kfz-Verkehr
- Beleuchtung zur Verkehrssicherheit und zur Vermeidung von Angsträumen ausbauen
- Mögliche abschnittsweise Ergänzung durch einen begleitenden einseitigen Gehweg
- Einrichtung eines Modalfilters mit Durchfahrtmöglichkeit für den Busverkehr
- Vorbehalt:
 - Großräumige Auswirkungen auf umliegende Straßen - Verkehrliche Machbarkeit ist zu prüfen.
- Sehr gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen durch deutliche Reduzierung des Pkw-Verkehrs und verkehrsberuhigende Maßnahmen, sowie gute Befahrbarkeit bei verhältnismäßig geringem Umbauaufwand



6

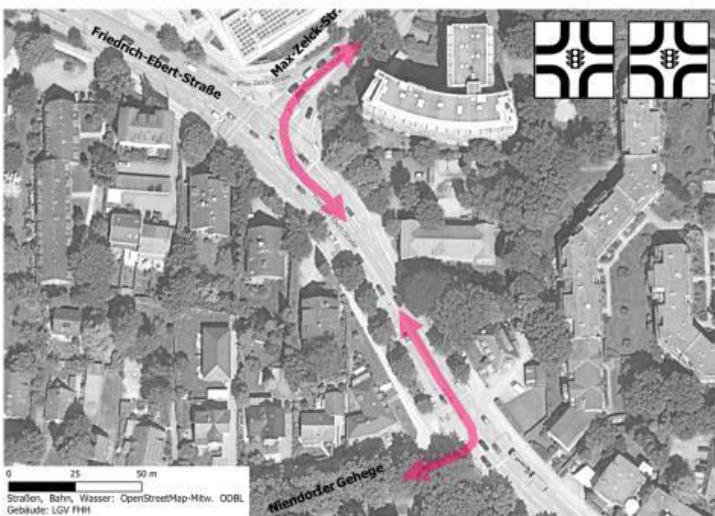
Abbildung 21: Steckbrief – Niendorfer Gehege (bis Hollwören) – Querschnitt 1.1

Detailbetrachtung Niendorf-Route (II)
Fokuspunkt 1 | Friedrich-Ebert-Straße | Bestand



14

Detailbetrachtung Niendorf-Route (II)
Fokuspunkt 1 | Friedrich-Ebert-Straße | Konzeptidee



- Verbesserung der Querungs- bzw. Abbiegebeziehungen auf der Friedrich-Ebert-Straße zwischen Niendorfer Gehege und Max-Zelck-Straße in allen relevanten Richtungen im Zuge der Bezirksroute
- Perspektivisch:
 - Umbau der Knotenpunkte mit direkten Querungsmöglichkeiten der Friedrich-Ebert-Straße für den Radverkehr und Rückbau des freien Rechtsabbiegestreifens in der Max-Zelck-Straße
 - Umgestaltung der Friedrich-Ebert-Straße mit Einrichtung von vom Fußverkehr getrennten Radverkehrsanlagen (z.B. Protected Bike-Lanes)
 - Ggf. Reduzierung der Kfz-Fahstreifen
 - Ausreichend dimensionierte Aufstellflächen für den Radverkehr
- Vorbehalte:
 - Verkehrsmengen/Kapazität

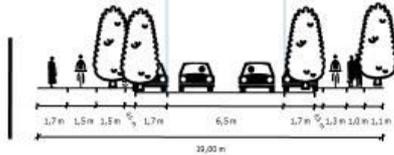
15

Abbildung 22: Steckbrief – Friedrich-Ebert-Straße (Niendorfer Gehege bis Max-Zelck-Str.) – Fokuspunkt 1

Detailbetrachtung Niendorf-Route (II)

Max-Zelck-Straße | Friedrich-Ebert-Straße bis An der Lohe (2.1)

Bestand



- Randnutzung: Wohnen
- Straßencharakteristik: Verbindungsstraße (Tempo 50)
- **Radverkehrsführung: beidseitige Radwege**
- Busverkehr: Nein

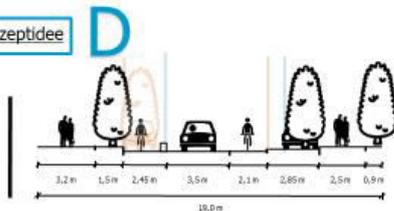


17

Detailbetrachtung Niendorf-Route (II)

Max-Zelck-Straße | Friedrich-Ebert-Straße bis An der Lohe (2.1)

Konzeptidee



- Einrichtung einer **Einbahnstraße** für Kfz (von West nach Ost)
 - Einrichtung eines **Radfahrstreifen (2,10 m)** bzw. einer **Protected Bike-Lane (2,45 m)** in Gegenrichtung
 - Anzunehmende Reduzierung von rund 35 Parkständen und Fällung von etwa 20 Bäumen erforderlich
 - Verbreiterung der nördlichen Parkstände (2,10 m) mit (baulich integriertem) Sicherheitstrennstreifen (0,75 m)
 - Bestehende Entwässerungssysteme ggf. als Trennung beibehalten
 - Vorbehalt: Verkehrsbelastung prüfen, Knotenpunktgestaltung
- Gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen durch getrennte Radverkehrsführung und Verkehrsberuhigung



Altona, Große Bergstraße

21

Abbildung 23: Steckbrief – Max-Zelck-Straße – Querschnitt 2.1

4.4 Eidelstedt-Route (III)

4.4.1 Verlauf, Länge und Erschließung

Die Eidelstedt-Route beginnt von Osten aus gesehen im Niendorfer Gehege und schließt dabei direkt an die Niendorf-Route an. Sie folgt der Straße Niendorfer Gehege und knickt nach Überquerung der A7 in den Steinwiesenweg ab und verläuft über einen selbständigen Geh- und Radweg zum Dörpsweg, über den Dörpsweg, Eidelstedter Dorfstraße, Eidelstedter Platz sowie Lohkampstraße bis zur Landesgrenze nach Schleswig-Holstein im Westen Eimsbüttels. In der Lohkampstraße schließt sie an die Veloroute 14 an. Der Verlauf berücksichtigt einen bestmöglichen Kompromiss zwischen den unterschiedlichen Ansprüchen an die Radroutenqualität und bildet eine zentrale Achse für die Anbindung Eidelstedts

Die Route hat eine Länge von ca. 7,0 km und bindet neben Wohnquartieren u.a. das Naherholungsgebiet Niendorfer Gehege, das Gymnasium Dörpsweg, das Versorgungszentrum Eidelstedt und die Stadtteilschule Eidelstedt an.

4.4.2 Wesentliche empfohlene Radverkehrsführungen und Maßnahmen

Die Grundzüge der empfohlenen Radverkehrsführungen zur Erhöhung der Radverkehrsqualität auf der Eidelstedt-Route sind in Abbildung 24 dargestellt. Im östlichen Abschnitt der Route durch das Niendorfer Gehege wird empfohlen, die bestehende Mischverkehrsführung bei Tempo 50 bis auf Höhe der Vogt-Kölln-Straße und die beidseitigen Radwege bis zum Abzweig Steinwiesenweg zu einer Fahrradstraße aufzuwerten (siehe Abbildung 25). Zur Verbesserung der Abbiegebeziehungen am Knotenpunkt Niendorfer Gehege/Steinwiesenweg ist beispielsweise ein Mini-Kreisverkehr zu prüfen. Im Steinwiesenweg sieht das Konzept ebenfalls die Anordnung einer Fahrradstraße anstelle der bestehenden Mischverkehrsführung bei Tempo 50 vor, bevor der bestehende gemeinsame Geh- und Radweg (selbständig geführte Verbindung zum Dörpsweg) als baulich getrennter Radweg ausgebaut werden soll. Anschließend ist im Dörpsweg und in der Eidelstedter Dorfstraße eine Fahrradstraße anstelle des bestehenden Mischverkehrs in einer Tempo-30-Zone vorgesehen.

Einen besonderen Fokuspunkt der Route bildet die Querung der Kieler Straße bis zum Abzweig Lohkampstraße im Zentrum Eidelstedts – also die Knotenpunkte Kieler Straße/Eidelstedter Platz und Eidelstedter Platz/Pinneberger Chaussee/Lohkampstraße (siehe Abbildung 26). Diese Knotenpunkte sollten zur Verbesserung der Querungs- und Abbiegebeziehungen umgestaltet werden. Eingehender zu prüfen ist etwa die Führung über den südlichen Eidelstedter Platz in Form eines verbreiterte Zweirichtungsradswegs und der Übergang in eine Fahrradstraße in der Lohkampstraße ab Ekenknick. Zwischen Ekenknick und Johann-Schmidt-Straße wird aus Radverkehrsperspektive empfohlen, die Lohkampstraße in eine Fahrradstraße ohne Kfz-Freigabe (lediglich Anlieger frei) umzuwandeln (im Bestand Mischverkehr

bei Tempo 20 und Hochbordradweg) und somit einen Abschnitt des Eidelstedter Versorgungszentrums durch Schaffung von zusätzlichen Grünflächen und Flächen für den Fußverkehr aufzuwerten (siehe Abbildung 27). Im Einmündungsbereich Lohkampstraße/Johann-Schmidt-Straße sollte durch Umgestaltung des Knotenpunkts dabei auch ein geeigneter Übergang zwischen der Fahrradstraße und dem anschließenden Abschnitt geschaffen werden. Im weiteren Verlauf der Lohkampstraße bis zum westlichen Ende der Eidelstedt-Route wird anstelle der beidseitigen Radwege (teils auch Mischverkehr) der Ausbau zu einem Zweirichtungsradschwergeschlagen.

Beispiele charakteristischer Problemschwerpunkte und empfohlener Maßnahmen entlang der Eidelstedter-Route sind nachfolgend dargestellt. Eine detaillierte Betrachtung der Route mit einzelnen Varianten der Querschnittslösungen und der Fokuspunkte sind dem Anhang III zu entnehmen.

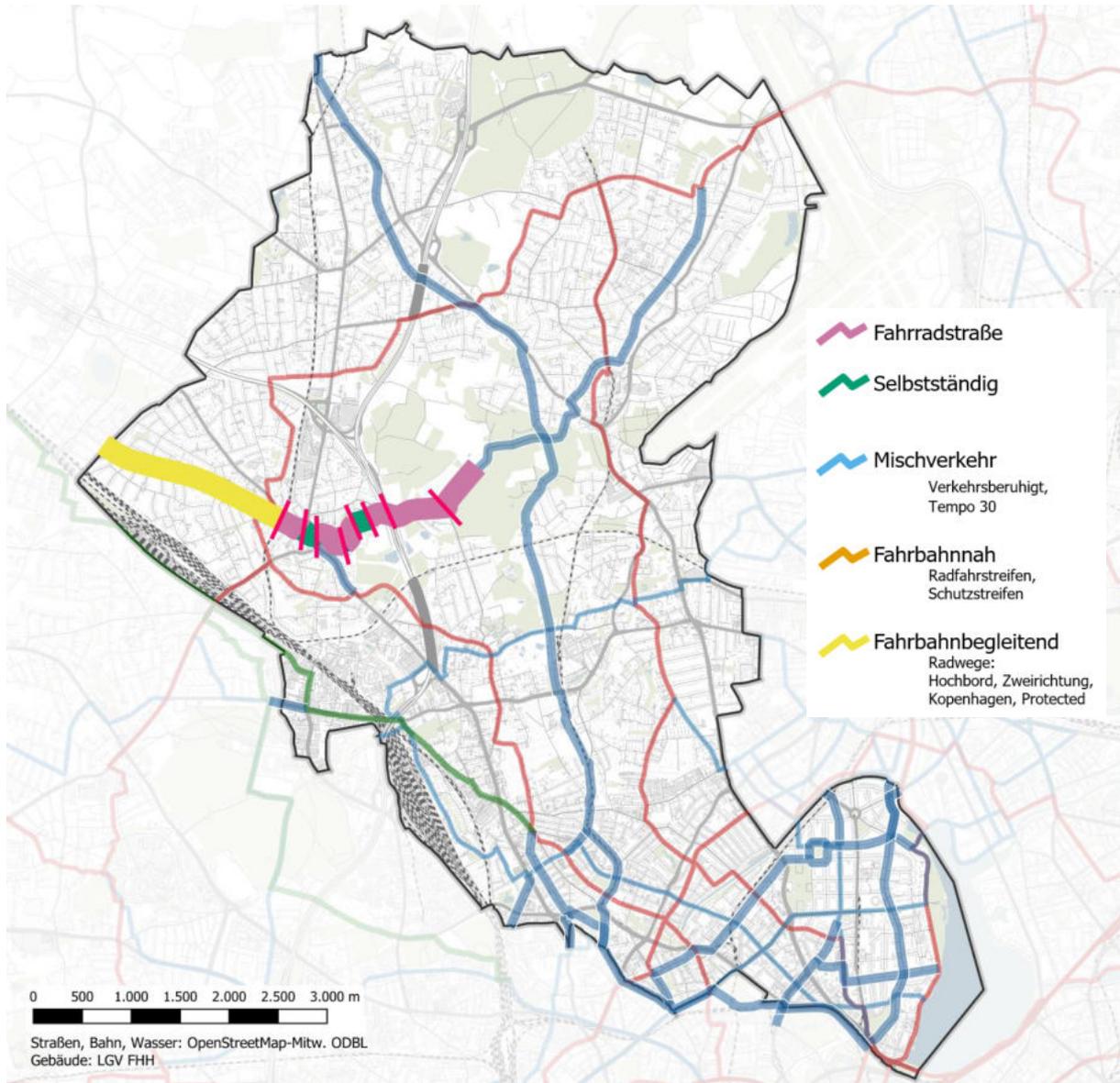
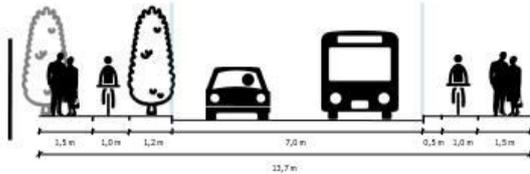


Abbildung 24: Empfohlene Radverkehrsführungen auf der Eidelstedt-Route im Überblick

Detailbetrachtung Route Eidelstedt (III)

Niendorfer Gehege (1.2) | Vogt-Kölln-Straße bis Steinwiesenweg

Bestand



- Randnutzung: Wohnen
- Straßencharakteristik: Verbindungsstraße (Tempo 50)
- **Radverkehrsführung: beidseitige Radwege**
- Busverkehr: Ja (inkl. Bushaltestellen)
- Vereinzelt Parken am Fahrbahnrand



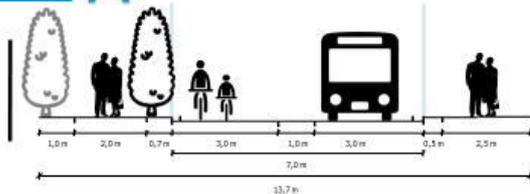
8

Detailbetrachtung Route Eidelstedt (III)

Niendorfer Gehege (1.2) | Vogt-Kölln-Straße bis Steinwiesenweg

Konzeptidee

A



- Anordnung: **Fahrradstraße** mit Freigabe für Kfz-Verkehr
 - Mögliche zusätzliche Maßnahmen: aufgepflasterter Mittelstreifen, Visuelle Verengungen
 - Beachtung der Bushaltestellen (Bspw. Fahrbahnverengung)
 - Parken am Fahrbahnrand unterbinden
- Vorbehalt: Verkehrsbelastung prüfen
- Gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen durch verkehrsberuhigende Maßnahmen, gute Befahrbarkeit und Trennung vom Fußverkehr, bei verhältnismäßig geringen Umbauaufwand durch Beibehaltung der Fahrbahnbegrenzungen



Ernst-Thälmann-Straße, Senftenberg
Quelle: DRG, Bergische Universität Wuppertal

9

Abbildung 25: Steckbrief – Niendorfer Gehege (Vogt-Kölln-Straße bis Steinwiesenweg) – Querschnitt 1.2

Detailbetrachtung Route Eidelstedt (III)

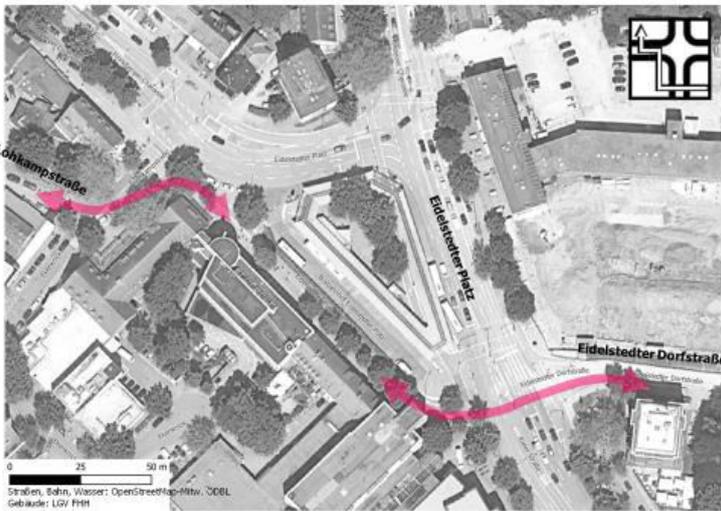
Fokuspunkt 2 und 3 | Eidelstedter Dorfstraße - Eidelstedter Platz – Lohkampstraße | Bestand



28

Detailbetrachtung Route Eidelstedt (III)

Fokuspunkt 2 und 3 | Eidelstedter Dorfstraße - Eidelstedter Platz – Lohkampstraße |



- Verbesserung der Querungs-, bzw. Abbiegebeziehungen zwischen Eidelstedter Dorfstraße und Eidelstedter Platz sowie der Einmündung vom Zweirichtungsrادweg in die Lohkampstraße
- Perspektivisch:
 - Umbau des Knotenpunktes mit direkter Querungsmöglichkeit in beide Richtungen
 - Fahrradstraße Ekenknik-Lohkampstraße

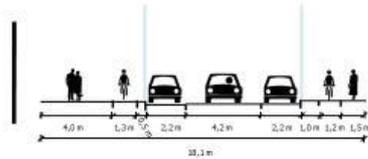
29

Abbildung 26: Steckbrief – Eidelstedter Platz (Kieler Straße bis Lohkampstraße) – Fokuspunkte 2 und 3

Detailbetrachtung Route Eidelstedt (III)

Lohkampstraße (2.4) | Ekenknick bis Johann-Schmidt-Straße

Bestand



- Randnutzung: Einzelhandel, Gewerbe, Wohnen
- Straßencharakteristik: Geschäftsstraße (Zone 20), Einbahnstraße
- **Radverkehrsführung:** beidseitige Radwege und Mischverkehr auf der Fahrbahn (Radverkehr beidseitig freigegeben)
- Busverkehr: Nein

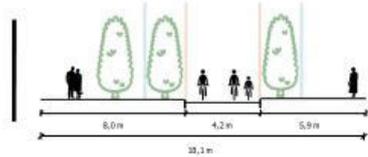


32

Detailbetrachtung Route Eidelstedt (III)

Lohkampstraße (2.4) | Ekenknick bis Johann-Schmidt-Straße

Konzeptidee B



- Bauliche Umgestaltung unter Entnahme des Kfz-Verkehrs, Anordnung: **Fahrradstraße ohne** Freigabe für Kfz-Verkehr (Beschränkung auf Anlieger, Teil der potentiellen Fahrradzone)
 - Aufhebung der Radwege, Ausbau der Gehwegflächen, Entsigelung/Begrünung
 - Verschiebung der Bordsteinkanten bei Beibehaltung der Fahrgassenbreite
- Sehr gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen durch vollständige Trennung vom Kfz-Verkehr und sehr guter Befahrbarkeit



Haarlemmerdijk, Amsterdam

34

Abbildung 27: Steckbrief – Lohkampstraße (Ekenknick bis Johann-Schmidt-Straße) – Querschnitt 2.4

4.5 Isebek-Route (IV)

4.5.1 Verlauf, Länge und Erschließung

Die Isebek-Route beginnt von Süd-Westen aus gesehen in der Bellealliancestraße und schließt dabei direkt an die Veloroute 13 an. Nach Beginn in der Bellealliancestraße auf Höhe der Eimsbütteler Chaussee verläuft die Route weiter über die Schäferkampsallee, Moorkamp, Garbestraße, Schlankreye, Oberstraße, Umfahrung des Innocentiapark, Innocentiastraße, Hagedornstraße, Frauenthal, Heilwigstraße, St. Benedictstraße, Streekbrücke bis hin zur Eimsbütteler Bezirksgrenze zum Bezirk Hamburg-Nord im Nord-Osten. Sie kreuzt dabei die Velorouten 2 und 3. Im Nord-Osten schließt die Isebek-Route auch direkt an die Veloroute 4 im Leinpfad an. Der Verlauf ist in Relation zur Länge relativ geradlinig, intuitiv und umwegarm.

Parallel zu Teilen der Route liegt außerdem eine Alternativstrecke, deren Ausbau ebenfalls empfohlen wird. Sie schert am Knoten Bellealliancestraße/Weidenallee/Schäferkampsallee von der Route ab und verläuft über die Straßen Hohe Weide, Kaiser-Friedrich-Ufer, Isestraße und Innocentiastraße. Am Innocentiapark schließt sie wieder an die Route an. Da auf der Strecke bereits im Bestand durchgehend Tempo-30-Zonen angeordnet sind und an zwei Stellen Modalfilter vorhanden sind (Synagoge Hohe Weide, U-Hoheluftbrücke), ist eine Kfz-verkehrsarme Radverkehrsführung im Mischverkehr in Tempo-30-Zonen oder auf Fahrradstraßen bei vergleichsweise geringem Aufwand möglich. Problemstellen wie der Abschnitt vor dem Krankenhaus Agaplesion und das Umfeld der U-Hoheluftbrücke wären in einer späteren detaillierten Straßenplanung zu berücksichtigen. Durch die größere Nähe zum überlasteten Geh- und Radweg entlang des Isebekkanals, wäre dort eine stärkere Entlastung zu erwarten.

Die Route hat eine Länge von ca. 5,5 km und bindet neben Wohnquartieren u.a. das sogenannte "Schulcluster" zwischen dem Isebekkanal und der Straße Beim Schlump, zahlreiche Arbeitsstätten und die Parkanlagen Lindenpark, Innocentiapark und den Heilwigpark an.

4.5.2 Wesentliche empfohlene Radverkehrsführungen und Maßnahmen

Die Grundzüge der empfohlenen Radverkehrsführungen zur Erhöhung der Radverkehrsqualität auf der Isebek-Route sind in Abbildung 29 dargestellt. Im südöstlichen Abschnitt der Route durch die Bellealliancestraße wird empfohlen, die bestehende Mischverkehrsführung in einer Tempo-30-Zone zu einer Fahrradstraße aufzuwerten und dem Fußverkehr mehr Verkehrsraum zur Verfügung zu stellen. Einen besonderen Fokuspunkt der Route bildet die Querung der Schäferkampsallee zwischen der Bellealliancestraße und Moorkamp. Das Konzept empfiehlt die Schaffung eines Zweirichtungsradwegs auf der südlich bestehenden Kfz-Nebenfahrbahn der Schäferkampsallee (siehe Abbildung 30) und den Umbau der Knotenpunkte Bellealliancestraße/Weidenallee/Schäferkampsallee sowie Schäferkampsallee/Moor-

kamp zur Schaffung direkter Querungsmöglichkeiten und zur Verbesserung der Abbiegebeziehungen (siehe Abbildung 31).

Im zweiten Abschnitt der Route über Moorkamp, Garbestraße und Schlankreye sieht das Konzept die Schaffung bzw. den Ausbau von Radfahrstreifen durch Umverteilung der Verkehrsflächen vor. Im Moorkamp und in der Garbestraße wird der Radverkehr derzeit noch größtenteils im Mischverkehr auf der Fahrbahn, teils auch über schmale Hochbordradwege geführt (siehe Abbildung 32). In der Schlankreye bestehen größtenteils bereits Radfahrstreifen, für die im Zuge der Konzeptumsetzung eine Verbreiterung empfohlen wird.

Der dritte Abschnitt der Isebek-Route führt über die Oberstraße, um den Innocentiapark herum, die Innocentiastraße und die Hagedornstraße bis zum Kreisverkehr Harvestehuder Weg/Mittelweg. In diesem Abschnitt wird anstelle der bestehenden Mischverkehrsführung die Einrichtung von Fahrradstraßen empfohlen. In der Innocentiastraße wird zudem die Einrichtung einer gegenläufigen Kfz-Einbahnstraße zur bestehenden Einbahnstraße in der Hagedornstraße (Hochallee bis Hagedornstraße) empfohlen, um die Radverkehrsqualität der Fahrradstraßen durch Reduzierung des Kfz-Verkehrs in diesem Teilabschnitt zu erhöhen.

Für den abschließenden Teil der Route in Richtung Norden über Frauenthal, Heilwigstraße, St. Benedictstraße und Streekbrücke sieht das Konzept die Beibehaltung der aktuellen Bestandsituation vor. In diesen jüngst umgestalteten Straßen wird der Radverkehr über Radfahrstreifen und an den Knotenpunkten durch Kreisverkehre mit auf der Fahrbahn geführt.

Beispiele charakteristischer Problemschwerpunkte und empfohlener Maßnahmen entlang der Isebek-Route sind nachfolgend dargestellt. Eine detaillierte Betrachtung der Route mit einzelnen Varianten der Querschnittslösungen und der Fokuspunkte sind dem Anhang IV zu entnehmen.

Alternativ zum zweiten Abschnitt zwischen Bellealliancestraße und Innocentiastraße besteht weiterhin die Möglichkeit einer Routenführung über Hoheweide und Isestraße (siehe Abbildung 28).

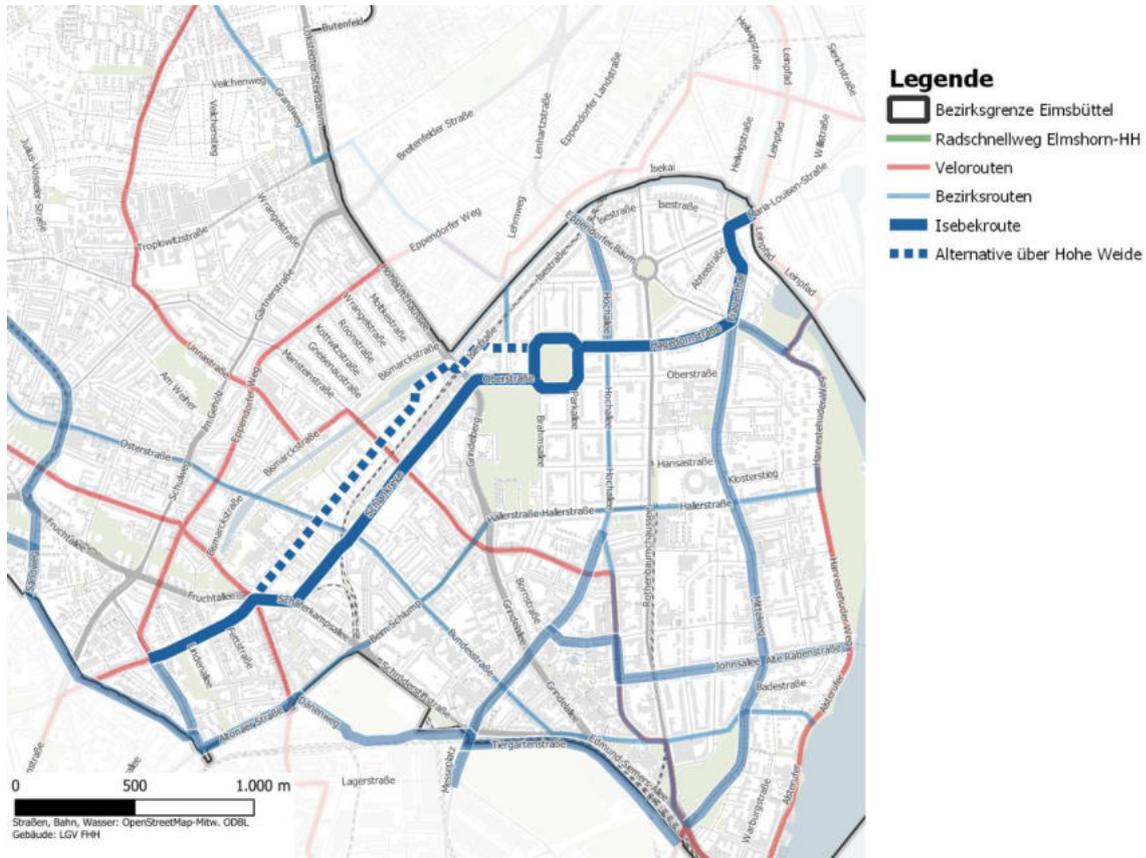


Abbildung 28: Alternativstrecke über Hoheweide und Isestraße in die Innocentiastraße

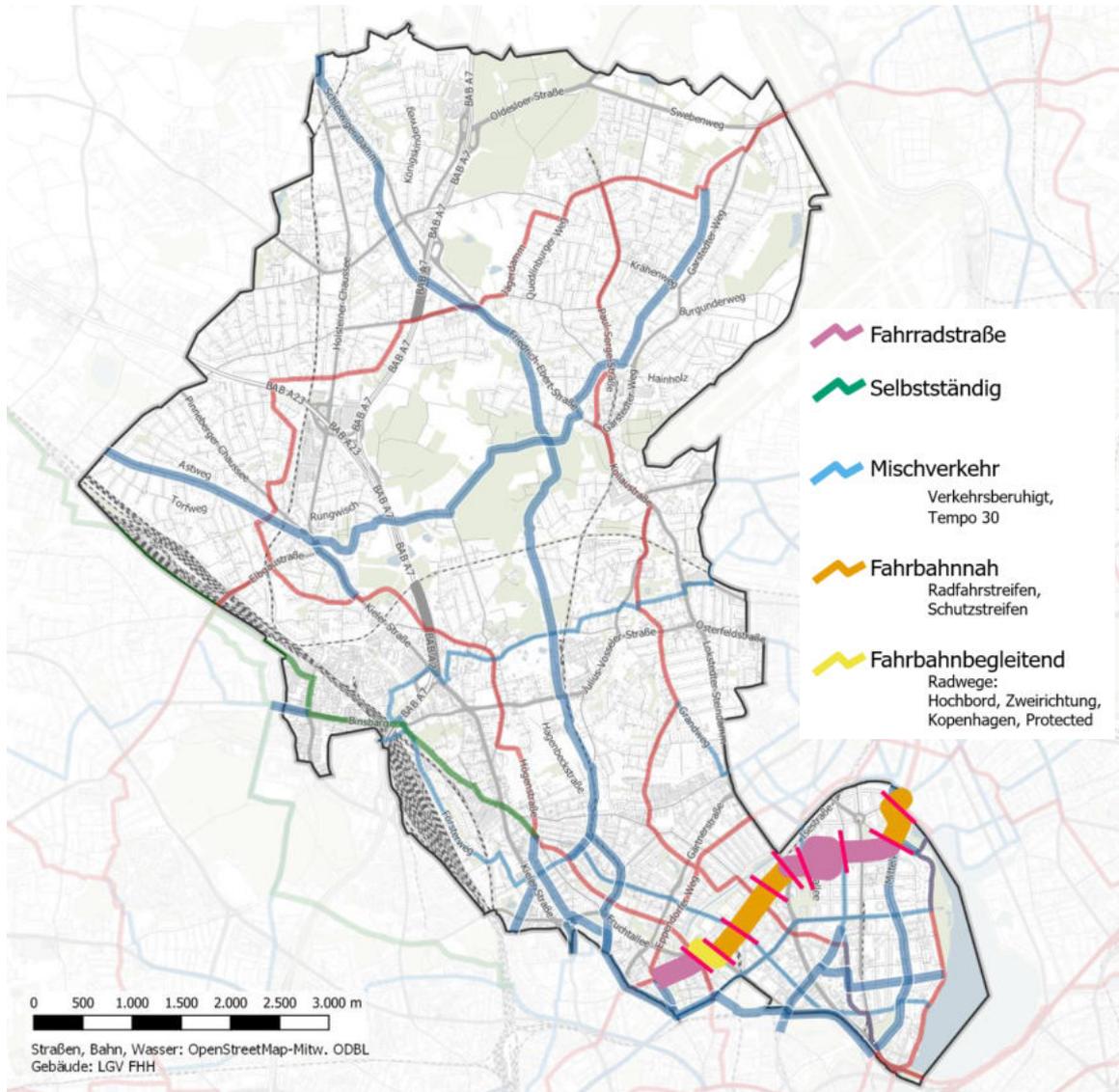
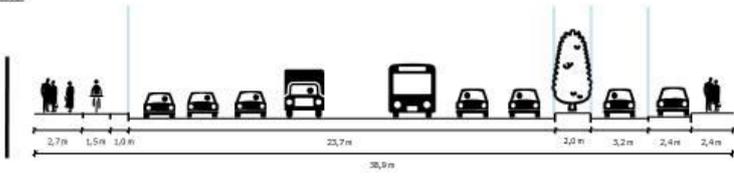


Abbildung 29: Empfohlene Radverkehrsführungen auf der Isebek-Route im Überblick

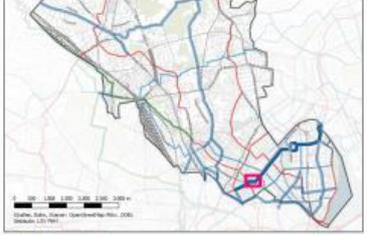
Detailbetrachtung Isebekroute (IV)
Schäferkampsallee | Bellealliancestraße bis Moorkamp (1.2)

Bestand



- Randnutzung: Gastronomie, Einzelhandel, Wohnen
- Straßencharakteristik: Hauptverkehrsstraße (Tempo 50)
- **Radverkehrsführung: Hochbordradweg und Mischverkehr in Einbahnstraße**
- Busverkehr: ja (Nachtbus inkl. Haltestelle; geringes Konfliktpotential)

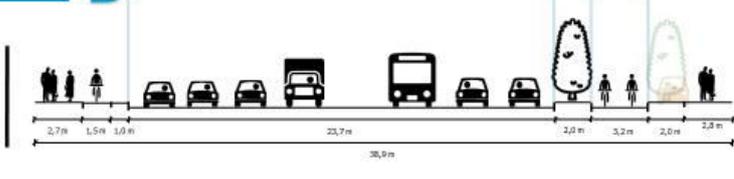
ARGUS
STADT UND VERKEHR · PARTNERSCHAFT mbB




6

Detailbetrachtung Isebekroute (IV)
Schäferkampsallee | Bellealliancestraße bis Moorkamp (1.2)

Konzeptidee B



- Bauliche und visuelle Umgestaltung der Nebenfahrbahn auf der Südseite
- Einrichtung eines **Zweirichtungsradweg** auf der südlichen Seite
- Wegfall von rund 19 Parkständen
- Verbreiterung des südlichen Gehwegs oder Entsiegelung und Begrünung
- Optimierung einer direkten Querungsmöglichkeit für den Radverkehr in den Moorkamp und Anpassung der Führung und ggf. Signalisierung im Knotenpunkt in Richtung Bellealliancestraße

→ Gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen durch baulich getrennte Radverkehrsanlagen und eine erleichterte Querungssituation

ARGUS
STADT UND VERKEHR · PARTNERSCHAFT mbB



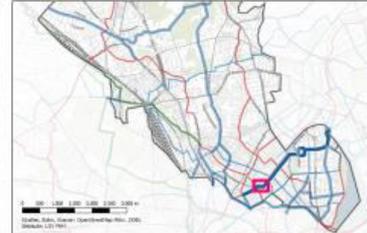
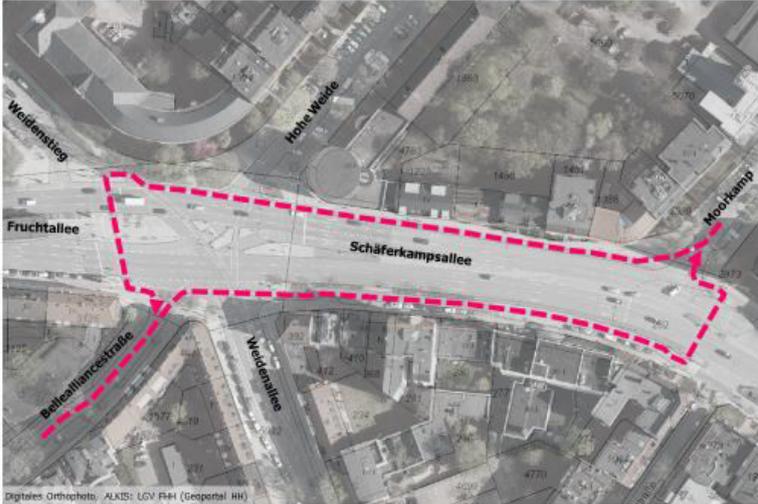

8

Abbildung 30: Steckbrief – Schäferkampsallee (Bellealliancestraße bis Moorkamp) – Querschnitt 1.2

Bezirksroutenkonzept für den Radverkehr Eimsbüttel 2023

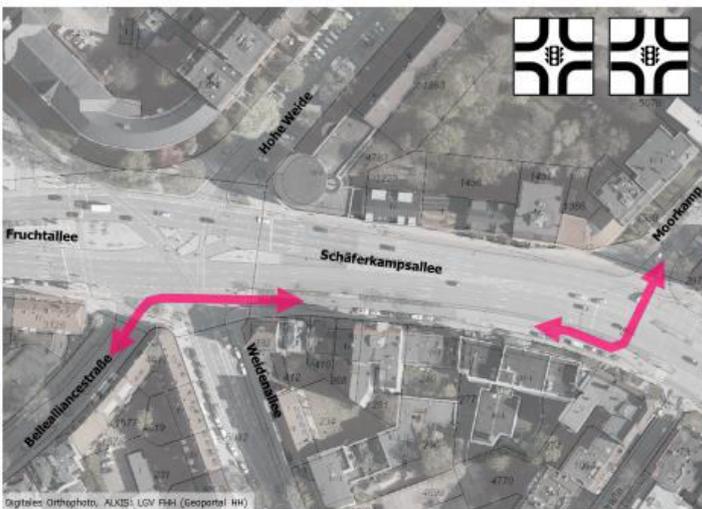
Seite 47

Detailbetrachtung Isebekroute (IV)
Fokuspunkt 1 | Schäferkampsallee | Bestand



11

Detailbetrachtung Isebekroute (IV)
Fokuspunkt 1 | Schäferkampsallee | Konzeptidee



- Verbesserung der Querungs- bzw. Abbiegebeziehungen auf der Schäferkampsallee zwischen der Bellealliancestraße und Moorkamp in allen relevanten Richtungen im Zuge der Bezirksroute
- Perspektivisch:
 - Umbau der Knotenpunkte mit direkteren Querungsmöglichkeiten und koordinierter Signalisierung des Radverkehrs in dieser Beziehung
 - Umgestaltung der Nebenfahrbahn in der Schäferkampsallee zu einem Zweirichtungsrادweg
 - auch umlaufende Zweirichtungsrادwege um Knotenpunkte wären denkbar
 - Ausreichend dimensionierte Aufstellflächen für den Radverkehr
- Vorbehalte:
 - Wegfall von Parkständen auf der Nebenfahrbahn
 - Anpassung der Knotenpunktsignalisierung

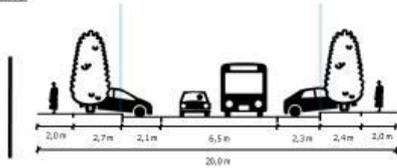
12

Abbildung 31: Steckbrief – Schäferkampsallee (Bellealliancestraße bis Moorkamp) – Fokuspunkt 1

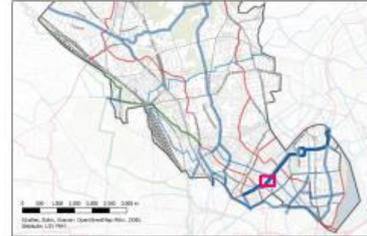
Detailbetrachtung Isebekroute (IV)

Moorkamp und Garbestraße | Schäferkampsallee bis Bundesstraße (2.1)

Bestand



- Randnutzung: Wohnen
- Straßencharakteristik: Sammelstraße (Tempo 50)
- **Radverkehrsführung: Mischverkehr**; ab Brücke **Hochbordradwege** (1,50 m)
- Busverkehr: Ja (im Einrichtungsverkehr)

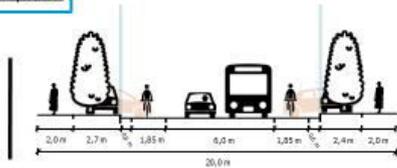


14

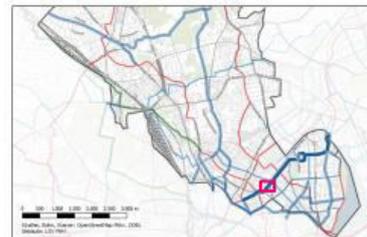
Detailbetrachtung Isebekroute (IV)

Moorkamp und Garbestraße | Schäferkampsallee bis Bundesstraße (2.1)

Konzeptidee



- Einrichtung von **Radfahrstreifen** im Mindestmaß (ReStra) mit markierten Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr
 - Teils Versetzung der Bordlinien erforderlich; breitere Fahrstreifen sind zu Lasten des Grünstreifens, der Parkstände und der Bäume möglich
 - Neuorganisation des ruhenden Verkehrs
 - Umwandlung von rund 110 Senkrechtparkständen zu etwa 55 Längsparkständen
 - Am Knotenpunkt Bundesstraße: Umgestaltung der Garbestraße mit aufgeweitetem Radaufstellstreifen analog zu Schlankreie
- zufriedenstellende Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen durch Schaffung einer getrennten Radverkehrsführung; Einschränkungen hinsichtlich Überholvorgängen und Sicherheitsgefühl



Heiligwigstraße/Frauenthal, Eimsbüttel

15

Abbildung 32: Steckbrief – Moorkamp und Garbestraße – Querschnitt 2.1

4.6 Rotherbaum-Route (V)

4.6.1 Verlauf, Länge und Erschließung

Die Rotherbaum-Route knüpft am Kreisverkehr Harvestehuder Weg/Mittelweg an die Isebek-Route an und verläuft in Richtung Süden über den Mittelweg in ganzer Länge. Dabei kreuzt sie die Rotherbaum-ring-Route. Am südlichen Ende der Route besteht über die Veloroute 3 in Richtung Innenstadt ein direkter Anschluss an den Bezirk Hamburg-Mitte. Der Verlauf ist sehr geradlinig, intuitiv, verdichtet das Bezirksnetz in diesem nachfragestarken Bereich und verknüpft das Netz.

Sofern ein geeigneter Routenanschluss im Bezirk Hamburg-Nord entwickelt werden kann, besteht die perspektivische Idee, den Verlauf der Rotherbaum-Route über die Heilwigstraße zur Heilwigbrücke bis an die Bezirksgrenze zu verlängern.

Die Route hat eine Länge von ca. 2,5 km (ab Kreisverkehr Harvestehuder Weg/Mittelweg) und bindet neben Wohnquartieren u.a. das Gelände des Norddeutschen Rundfunks, das Tennisstadion Am Rotherbaum, das Wilhelm Gymnasium, die Universität Hamburg, zahlreiche Arbeitsstätten und den Bahnhof Hamburg Dammtor an.

4.6.2 Wesentliche empfohlene Radverkehrsführungen und Maßnahmen

Die Grundzüge der empfohlenen Radverkehrsführungen zur Erhöhung der Radverkehrsqualität auf der Rotherbaum-Route sind in Abbildung 33 dargestellt. Für den nördlichen Abschnitt der Route (südlich der Isebek-Route) im Mittelweg zwischen Frauenthal und Milchstraße wird empfohlen, die bestehenden Radfahrstreifen beizubehalten. Damit werden auch die bestehenden Radfahrstreifen aus dem nördlichen Frauenthal und Heilwigstraße fortgesetzt. Eine potenzielle Verlängerung der Route über die Heilwigstraße ist unter Berücksichtigung der aktualisierten Bezirkrouutenverläufe in Hamburg-Nord möglich.

Für den zweiten Abschnitt zwischen der Milchstraße und der Johnsallee besteht eine Engstelle, in welcher der Radverkehr im Bestand im Mischverkehr bei Tempo 50 geführt wird. Für diesen Teil des Mittelwegs sieht das Konzept die Einrichtung von breiten Schutzstreifen vor, die über das Regellaß hinausgehen (siehe Abbildung 34). Von der Johnsallee bis zur Fontenay empfiehlt es sich wiederum, Radfahrstreifen im Regellaß anstelle der Mischverkehrsführung zu schaffen.

Der letzte Abschnitt der Rotherbaum-Route verläuft bis zum Theodor-Heuss-Platz. Auch auf diesem Teil des Mittelwegs könnten die bestehenden Hochbordradwege in Radfahrstreifen nach Regellaß umgewandelt werden, um die Radverkehrsqualität und Kontinuität der Radverkehrsführung auf dieser Route zu erhöhen (siehe Abbildung 35). Am Knotenpunkt Theodor-Heuss-Platz/Mittelweg/Alsterglaci/Dammtordamm wird zudem empfohlen, die Aufstellflächen für den Radverkehr zu erweitern, um die Querungsbeziehungen zu verbessern (siehe Abbildung 36).

Beispiele charakteristischer Problemschwerpunkte und empfohlener Maßnahmen entlang der Rotherbaum-Route sind nachfolgend dargestellt. Eine detaillierte Betrachtung der Route mit einzelnen Varianten der Querschnittslösungen und der Fokuspunkte sind dem Anhang V zu entnehmen.

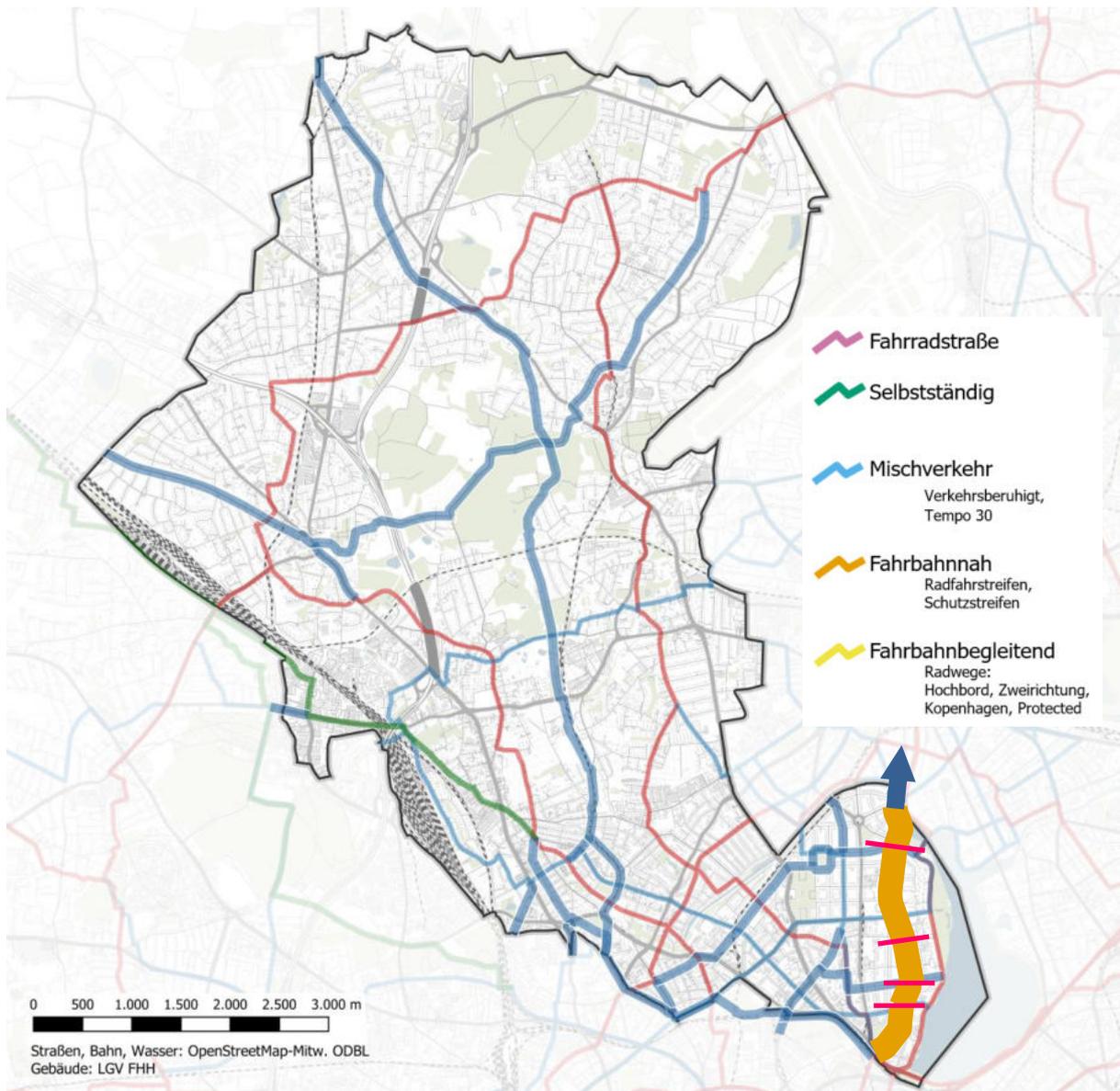
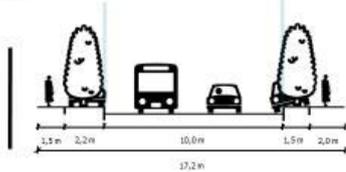


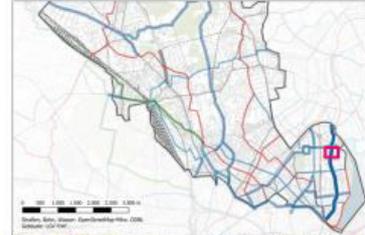
Abbildung 33: Empfohlene Radverkehrsführungen auf der Rotherbaum-Route im Überblick (mit potentieller Verlängerung über Heilwigstraße)

Detailbetrachtung Rotherbaum (V)
Mittelweg | Milchstraße bis Johnsallee (3.1)

Bestand



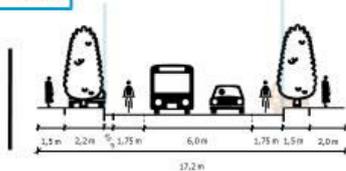
- Randnutzung: Wohnen, Gewerbe
- Straßencharakteristik: Sammelstraße (Tempo 50)
- **Radverkehrsführung: Mischverkehr**
- Busverkehr: ja



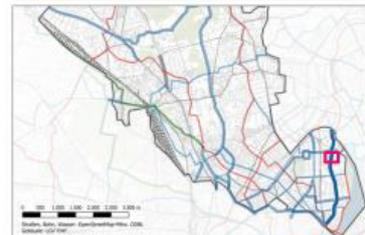
16

Detailbetrachtung Rotherbaum (V)
Mittelweg | Milchstraße bis Johnsallee (3.1)

Konzeptidee



- Anordnung von **Schutzstreifen** (breiter als Regelmaß, mit großzügiger Kernfahrbahn)
 - Geringer Umbauaufwand
 - Einseitiger Wegfall des fahrbahnbegleitenden Parkens und Vermeidung von vereinzelt Senkrechtparken
 - Reduzierung um rund 20 Parkstände
 - Wegfall des Parkens auf der Fahrbahn
 - Alternativ auch Radfahrstreifen im Mindestmaß (1,85 m) + Kernfahrbahn (6,3 m) bei beidseitigem Wegfall des Parkens denkbar
- Ausreichend gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen, ggf. Einschränkung für unsichere Radfahrende



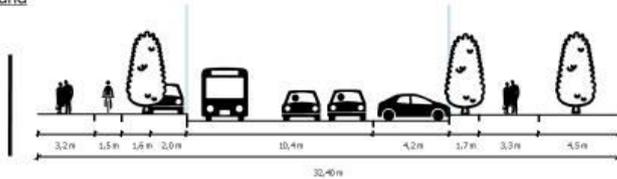
Frohmestraße, Hamburg

17

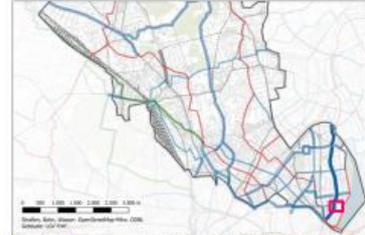
Abbildung 34: Steckbrief – Mittelweg (Milchstraße bis Johnsallee) – Querschnitt 3.1

Detailbetrachtung Rotherbaum (V)
Mittelweg | Fontenay bis Theodor-Heuss-Platz (3.3)

Bestand



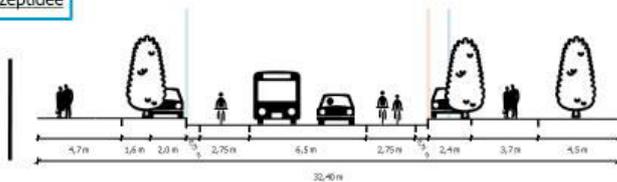
- Randnutzung: Wohnen, Gewerbe
- Straßencharakteristik: Sammelstraße, wechselnde Parkstandanordnungen auf beiden Straßenseiten
- **Radverkehrsführung: beidseitige Hochbordradwege**, abschnittsweise **gemeinsamer Geh- und Radweg** auf der Westseite
- Busverkehr: ja



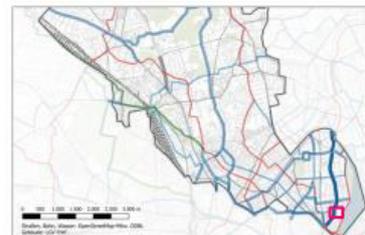
20

Detailbetrachtung Rotherbaum (V)
Mittelweg | Fontenay bis Theodor-Heuss-Platz (3.3)

Konzeptidee



- Neuaufteilung des Straßenraums mit Reduzierung auf 2 Kfz-Fahrstreifen und einseitiger Verlegung der Bordlinie
 - Einrichtung von **Radfahrstreifen** (nach Regellaß)
 - Neuordnung des fahrbahnbegleitenden Parkens von Senkrechtparkständen hin zu Längsparken
 - Reduzierung um rund 40 Parkstände
- Erreichen guter Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen durch Trennung vom Fuß- und Kfz-Verkehr, Durchgängigkeit der Radverkehrsführung und gesteigerte Sicherheit gegenüber dem ruhenden Kfz-Verkehr



Heiligwigstraße, Hamburg

21

Abbildung 35: Steckbrief – Mittelweg (Fontenay bis Theodor-Heuss-Platz) – Querschnitt 3.3

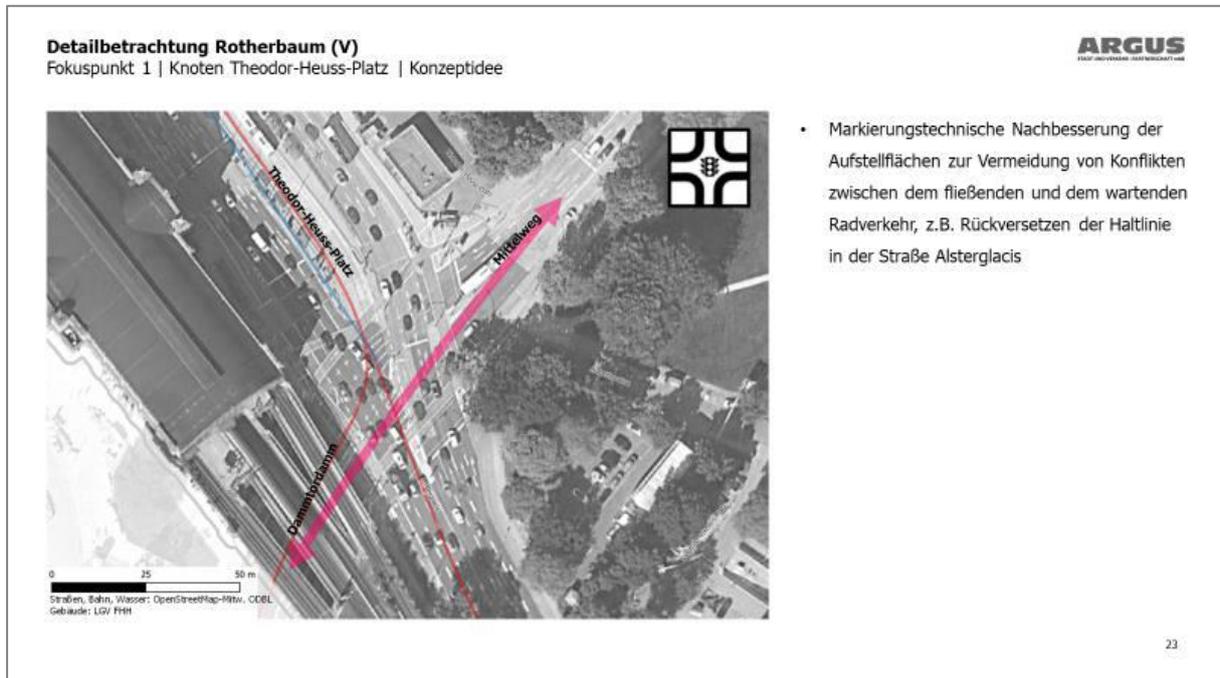


Abbildung 36: Steckbrief – Knotenpunkt Theodor-Heuss-Platz – Fokuspunkt 1

4.7 Eimsbüttel-Süd-Route (VI)

4.7.1 Verlauf, Länge und Erschließung

Die Eimsbüttel-Süd-Route beginnt von Osten aus gesehen am Knotenpunkt Weidenallee/Kleiner Schäferkamp/Schanzenstraße/Altonaer Straße und schließt damit direkt an das bestehende Bezirksroutennetz sowie an die Veloroute 2 an. Über die Altonaer Straße verläuft die Route bis zum Abzweig Schulterblatt, weiter über die Eimsbütteler Straße bis zum sogenannten „Platz ohne Namen“ und von dort aus über den Sandweg, Eduardstraße, Rellinger Straße und Högenstraße bis zum Langenfelder Damm. Anschlüsse an andere Radhaupttrouten bestehen am Knoten Eimsbütteler Straße/Waterloostraße an die Veloroute 13, am Knoten Sandweg/Eduardstraße an die Nord-Süd-Route an und am Langenfelder Damm an die Veloroute 2 und den Radschnellweg Elmshorn-Hamburg. Der Verlauf der Eimsbüttel-Süd-Route ist geradlinig zwischen den wichtigen Nachfrageschwerpunkten und verdichtet das übergeordnete Radverkehrsnetz in Ost-West-Ausrichtung in geeigneter Weise, auch im Hinblick auf die bezirksübergreifende Netzentwicklung.

Die konzeptionelle Idee basiert auf der Annahme, dass die Eimsbüttel-Süd-Route weiter im Osten an dem Dag-Hammarskjöld-Platz starten und über die Tiergartenstraße, die Rentzelstraßenbrücke, Sternschanze und Dänenweg bis zur Altonaer Straße verlaufen kann. Dadurch würden Hamburg Messe, der Park Planten un Blumen und der Bahnhof Hamburg Dammtor in einer Ost-West-Verbindung direkt vom

südlichen Teil des Stadtteils Eimsbüttel und perspektivisch dem geplanten Fernbahnhof am Diebsteich aus erreichbar. Diese Straßen und Wege liegen jedoch überwiegend in den Bezirken Altona und Hamburg-Mitte, weshalb sie nicht Teil dieses Konzepts sind. Die Weiterführung der Route wird in der Abstimmung mit den Nachbarbezirken und ihren Routennetzen weiterverfolgt.

Von der Altonaer Straße bis zum Langenfelder Damm hat die Route eine Länge von ca. 3,0 km und bindet neben Wohnquartieren u.a. den Schanzenpark, das Versorgungszentrum Sternschanze (Schulterblatt), den Abenteuerspielplatz Eimsbüttel-Nord und zahlreiche Arbeitsstätten an.

4.7.2 Wesentliche empfohlene Radverkehrsführungen und Maßnahmen

Die Grundzüge der empfohlenen Radverkehrsführungen zur Erhöhung der Radverkehrsqualität auf der Eimsbüttel-Süd-Route sind in Abbildung 37 dargestellt. Für den östlichen Beginn der Route am Knotenpunkt Weidenallee/Kleiner Schäferkamp/Schanzenstraße/Altonaer Straße liegt der Fokus auf der empfohlenen Verbesserung der Querungs- und Abbiegebeziehungen. In der Altonaer Straße wird empfohlen, die bestehenden schmalen Hochbordradwege durch Neuverteilung der Flächen in Protected-Bike-Lanes umzuwandeln. Im Zuge dessen könnten zwei baulich getrennte Richtungsfahrbahnen eingerichtet werden (siehe Abbildung 38).

Für den Abzweig Schulterblatt besteht ein Fokuspunkt darin, geeignete Querungs- und Abbiegebeziehungen für den Übergang in die Eimsbütteler Straße anzulegen. Ein potenzieller Ansatz ist die Umgestaltung des Knotenpunktes zu einem Kreisverkehr und die Verkehrsberuhigung des südlichen Schulterblattes (siehe Abbildung 39). In der sich anschließenden Eimsbütteler Straße wird die Einrichtung einer Fahrradstraße anstelle der bestehenden Tempo-30-Zone empfohlen. Da dieser Teilabschnitt bis zum sog. „Platz ohne Namen“ im Bezirk Altona liegt, besteht für die Planung und Umsetzung das Erfordernis einer interbezirklichen Abstimmung.

Der dritte Abschnitt der Route verläuft über den sog. „Platz ohne Namen“, den Sandweg und die Eduardstraße bis zur Straße Eimsbütteler Marktplatz. Zunächst sollte der Platz so umgestaltet werden, dass die Abbiege- sowie Sichtbeziehungen verbessert werden. Eine Möglichkeit besteht darin, eine Vorfahrtsregelung mit Aufpflasterungen zwischen der Eimsbütteler Straße und dem Sandweg zu schaffen, um ein sicheres Befahren zu gewährleisten. Im anschließenden Sandweg und der Eduardstraße sieht das Konzept die Umwandlung der bestehenden Tempo-30-Zone in eine Fahrradstraße vor. Der bestehende gemeinsame Geh- und Radweg auf Höhe des Schulgartens in der Eduardstraße soll zu einem Zweirichtungsradsradweg mit getrenntem Gehweg ausgebaut werden.

Die darauffolgende Querung der Straße Eimsbütteler Marktplatz in die Rellinger Straße bildet einen Fokuspunkt auf der Route, bei dem es darauf ankommt, direkte Querungsmöglichkeiten zu schaffen

(siehe Abbildung 40). Abschließend wird empfohlen, die Rellinger Straße und die Högenstraße bis zum Langenfelder Damm in eine Fahrradstraße umzuwandeln. Im Bestand wird der Radverkehr auf diesen Straßen in einer Tempo-30-Zone im Mischverkehr geführt.

Beispiele charakteristischer Problemschwerpunkte und empfohlener Maßnahmen entlang der Eimsbüttel-Süd-Route sind nachfolgend dargestellt. Eine detaillierte Betrachtung der Route mit einzelnen Varianten der Querschnittslösungen und der Fokuspunkte sind dem Anhang VI zu entnehmen.

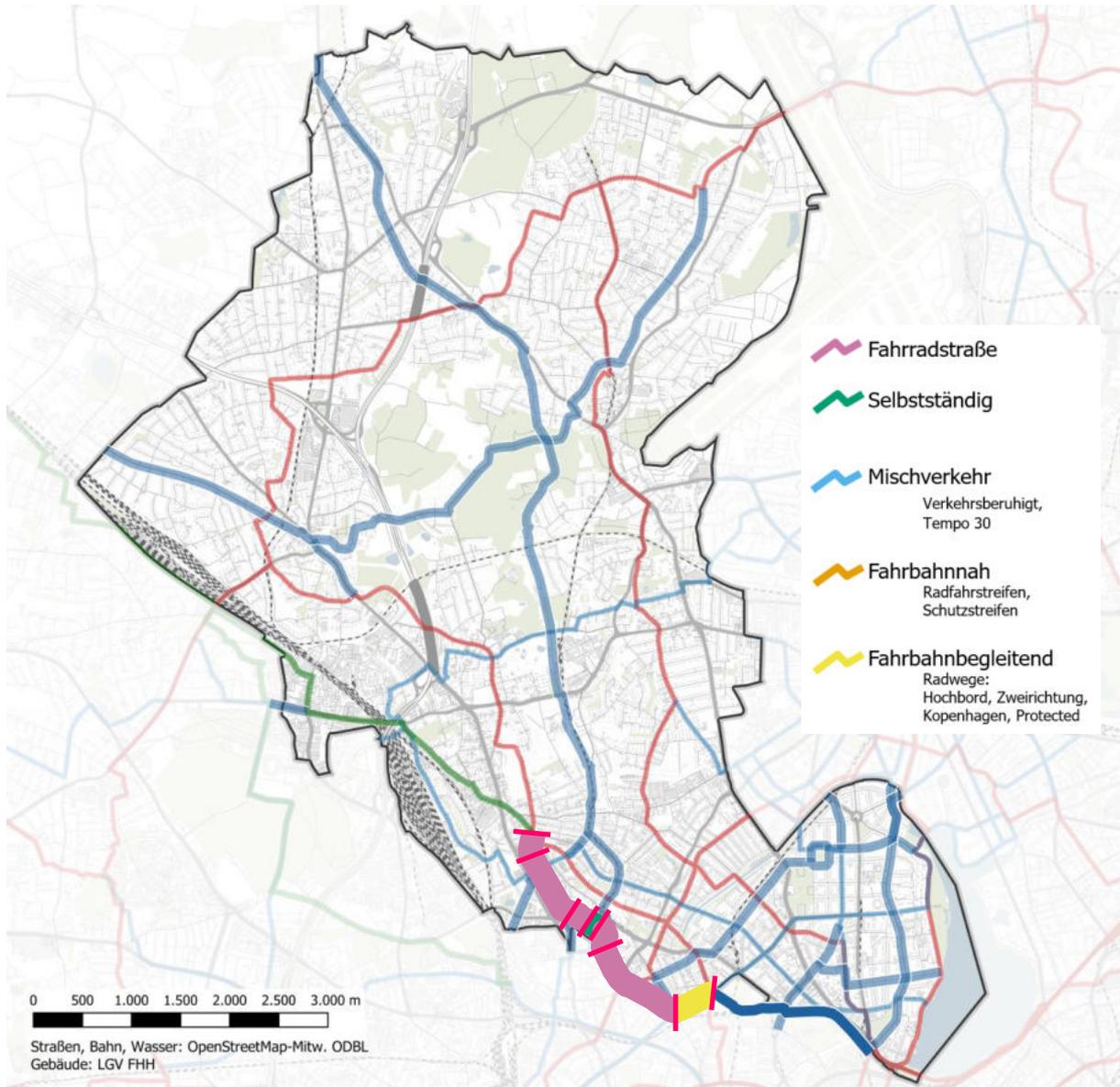
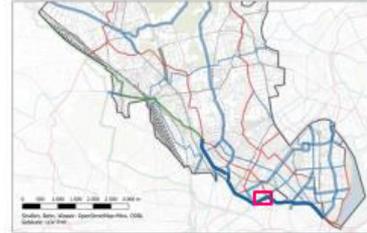
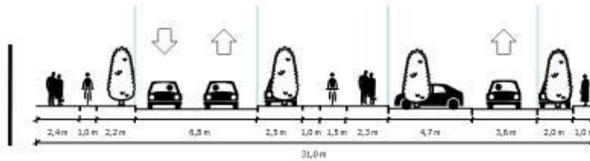


Abbildung 37: Empfohlene Radverkehrsführungen auf der Eimsbüttel-Süd-Route im Überblick; Potenzielle Weiterführung (Altona und Hamburg-Mitte) beispielhaft angedeutet

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

Bestand

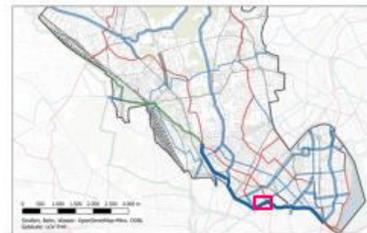
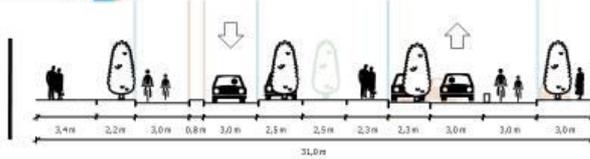


24

- 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)

Konzeptidee **B**



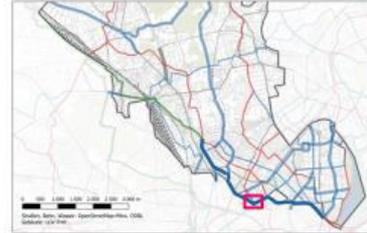
Weesperstraat, Amsterdam

26

- 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 Zweirichtungsraddwegen
- 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

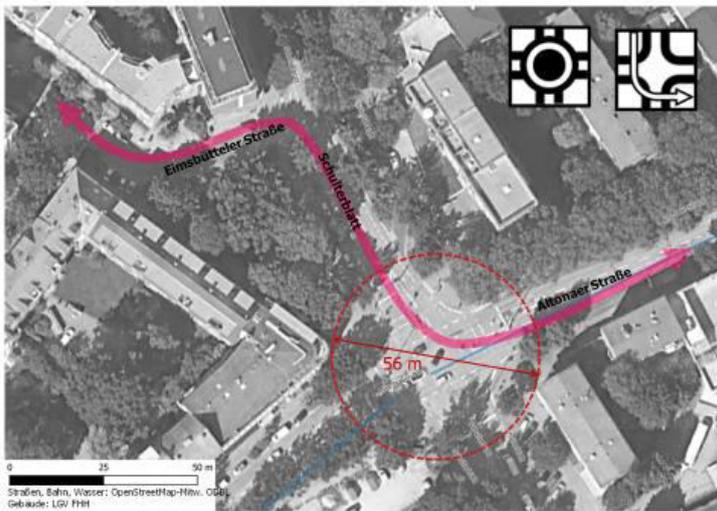
Abbildung 38: Steckbrief – Altonaer Straße (Kleiner Schäferkamp bis Schulterblatt) – Querschnitt 1.1

Detailbetrachtung Eimsbüttel-Süd (VI)
Fokuspunkt 2 | Knoten Schulterblatt – Altonaer Straße | Bestand



28

Detailbetrachtung Eimsbüttel-Süd (VI)
Fokuspunkt 2 | Knoten Schulterblatt – Altonaer Straße | Konzeptidee



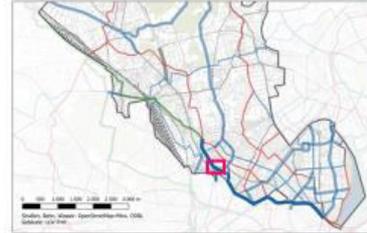
- Verbesserung der Querungs-, bzw. Abbiegebeziehungen über Schulterblatt, zwischen Eimsbütteler Straße und Altonaer Straße
- Perspektivische Idee:
 - Umbau des Knotenpunktes Schulterblatt – Altonaer Straße
 - Verkehrliche Machbarkeit eines Kreisverkehrs prüfen
 - Zweirichtungsradweg westlich vom Schulterblatt oder Mini-Kreisverkehrs am Knoten Eimsbütteler Straße – Schulterblatt mit Verkehrsberuhigung
- Vorbehalte:
 - Verkehrsmengen/Kapazität
 - Reduzierung der Verkehrsmenge durch denkbare perspektivische Verkehrsberuhigung/-unterbindung im südlichen Schulterblatt

29

Abbildung 39: Steckbrief – Knotenpunkt Altonaer Straße/Schulterblatt – Fokuspunkt 2

Detailbetrachtung Eimsbüttel-Süd (VI)

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



41

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

42

Abbildung 40: Steckbrief – Knotenpunkt Eduardstr./Eimsbütteler Markplatz/Rellinger Str.) – Fokuspunkt 4

4.8 Rotherbaumring-Route (VII)

4.8.1 Verlauf, Länge und Erschließung

Die Rotherbaumring-Route beginnt von Süd-Westen aus gesehen mit der Rentzelstraßenbrücke und schließt damit an den Bezirk Hamburg-Mitte an. Über die Rentzelstraße, Grindelhof, Allende-Platz, Binderstraße, Schlüterstraße, Johnsallee und Alte Rabenstraße verläuft die Route bis an das Alsterufer und schließt direkt an die Veloroute 4 an. An der der Schlüterstraße besteht außerdem ein Anschluss an die Veloroute 3. Der Verlauf der Rotherbaumring-Route verknüpft und verdichtet das lokale Radverkehrsnetz im Stadtteil Rotherbaum in einem Umfeld mit starker Nachfrage.

Die Route hat eine Länge von ca. 2,0 km und bindet neben Wohnquartieren u.a. die Hamburg Messe, den Park Planten un Blumen, das Versorgungszentrum Grindel (Rentzelstraße, Grindelhof), die Universität Hamburg, das Versorgungszentrum Rothenbaum (Mittelweg), die Außenalster und zahlreiche Arbeitsstätten an.

4.8.2 Wesentliche empfohlene Radverkehrsführungen und Maßnahmen

Die Grundzüge der empfohlenen Radverkehrsführungen zur Erhöhung der Radverkehrsqualität auf der Rotherbaumring-Route sind in Abbildung 41 dargestellt. Im ersten Abschnitt der Route auf der Rentzelstraße wird eine fahrbahnbegleitende Führungsform bevorzugt. So wird empfohlen, Protected Bike-Lanes anstelle der Hochbordradwege zu schaffen und die Flächen für den Fußverkehr auszuweiten. Unter dem Vorbehalt der verkehrlichen Verträglichkeit wird vorgeschlagen, Kfz-Fahrstreifen zu reduzieren, um den nötigen Verkehrsraum zu erhalten (siehe Abbildung 42).

Der zweite Abschnitt besteht aus dem Grindelhof, dem Allende-Platz sowie dem Universitätsgelände mit Binderstraße und Schlüterstraße. Für den Grindelhof wird eine verkehrsreduzierte Fahrradstraße (Anlieger frei) empfohlen, die in der Gestaltung deutlich den Fahrradstraßencharakter und den Charakter eines Versorgungszentrums mit ausgeweiteten Flächen für Fußverkehr oder Gastronomie hervorhebt (siehe Abbildung 43). Einen besonderen Fokuspunkt bildet im weiteren Verlauf das Universitätsgelände mit der Verbindung zwischen dem Allende-Platz und der Binderstraße. Um die Radverkehrsqualität rund um die Universität zu stärken und eine konfliktvermeidende direkte Verbindung zu schaffen, wird empfohlen, im Zuge der Neugestaltung des Geländes eine Durchwegung mit einem selbständigen Radweg zu schaffen (siehe Abbildung 44). Die Binderstraße soll zur Fahrradstraße umgestaltet werden (im Bestand Tempo-30-Zone). Der Abschnitt Schlüterstraße ist bereits Teil der Veloroute 3 und soll in diesem Rahmen überplant werden, weshalb auf diesem Teilabschnitt bis zur Johnsallee keine Bezirksroutenplanung stattfindet.

Im abschließenden Abschnitt über die Johnsallee und Alte Rabenstraße bis zur Außenalster wird die Einrichtung einer Fahrradstraße anstelle der bestehenden Tempo-30-Zone empfohlen.

Beispiele charakteristischer Problemschwerpunkte und empfohlener Maßnahmen entlang der Rotherbaumring-Route sind nachfolgend dargestellt. Eine detaillierte Betrachtung der Route mit einzelnen Varianten der Querschnittslösungen und der Fokuspunkte sind dem Anhang VII zu entnehmen.

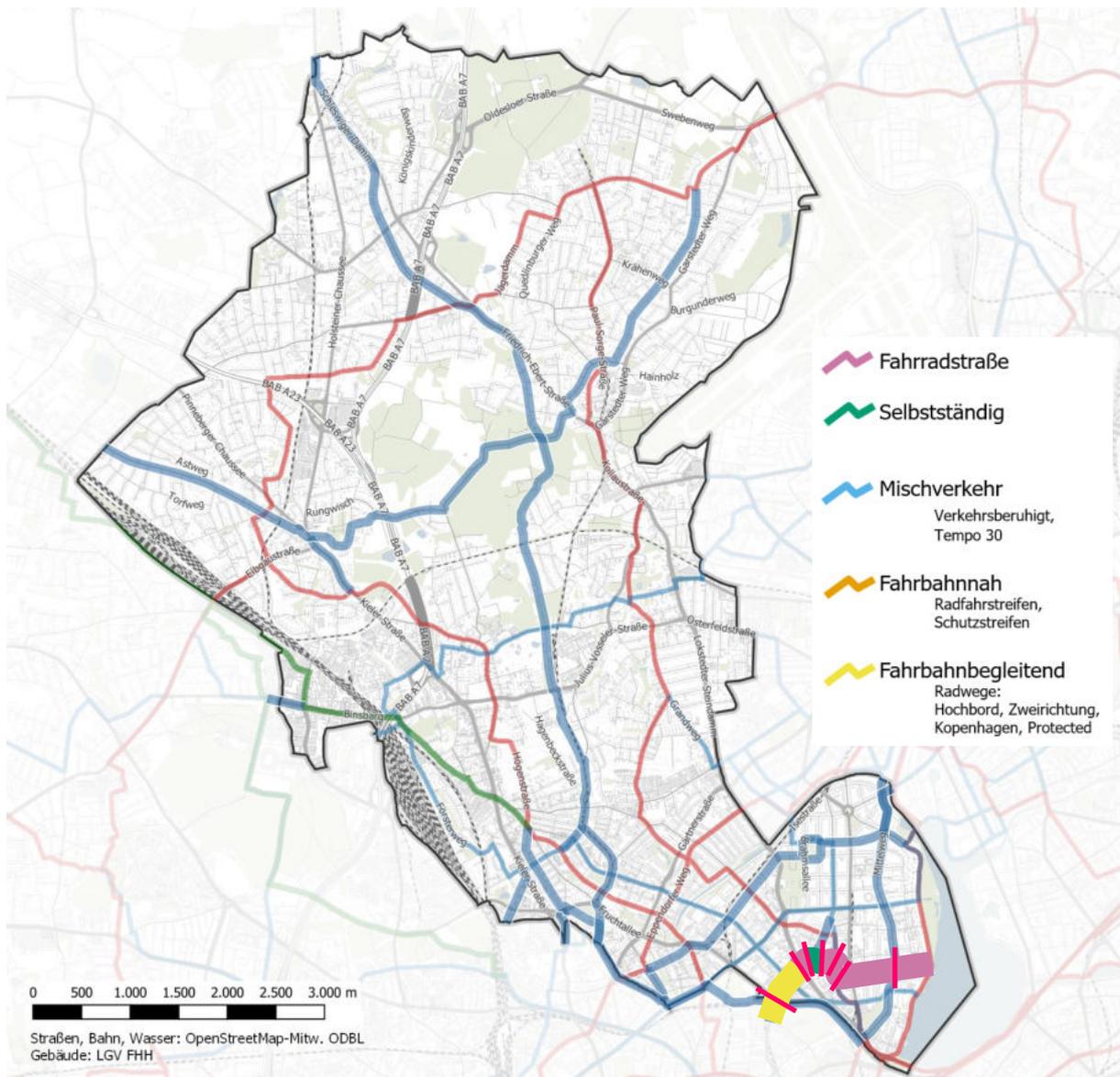
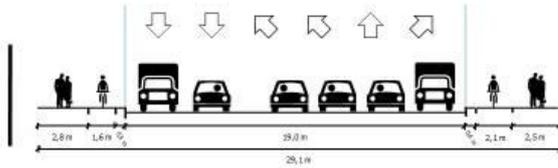


Abbildung 41: Empfohlene Radverkehrsführungen auf der Rotherbaumring-Route im Überblick

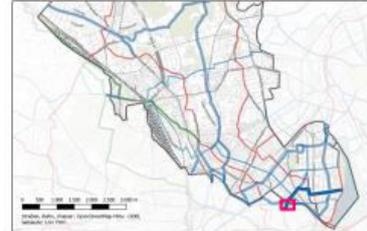
Detailbetrachtung Rotherbaumring (VII)

Rentzelstraßenbrücke | Tiergartenstraße bis An der Verbindungsbahn (1.1)

Bestand



- Randnutzung: Bahntrassen
- Straßencharakteristik: Landesstraße, Hauptverkehrsstraße, Brücke (Tempo 50), Teil der Rotherbaumring Route
- Überschneidung mit der Rotherbaumring-Route
- **Radverkehrsführung: Hochbordradwege** (In Gegenrichtung freigegeben)
- Busverkehr: Ja

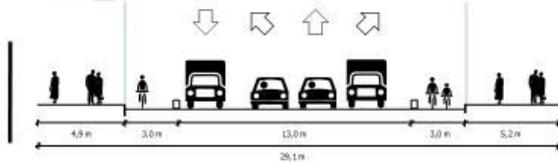


4

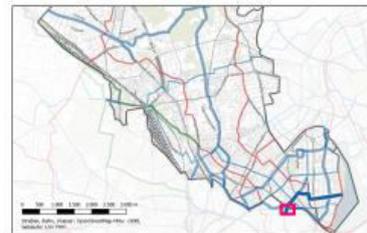
Detailbetrachtung Rotherbaumring (VII)

Rentzelstraßenbrücke | Tiergartenstraße bis A. d. Verbindungsbahn (1.1)

Konzeptidee B



- Bauliche Umgestaltung der Rentzelstraßenbrücke mit einer Reduzierung um zwei Fahrstreifen unter Beibehaltung der Bordsteinlinienverläufe
 - Einrichtung von **Protected-Bikelanes** im Regellaß
 - Vorbehalt: Verkehrliche Machbarkeit prüfen
- Unter Beibehaltung des Brückenbauwerks bestmögliche Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen durch deutlich Trennung zum Kfz- und Fußverkehr



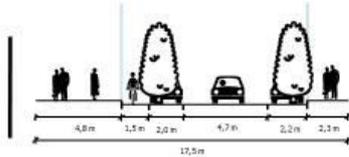
Dammtordamm, Hamburg
Quelle: hamburg.blogpost.com

6

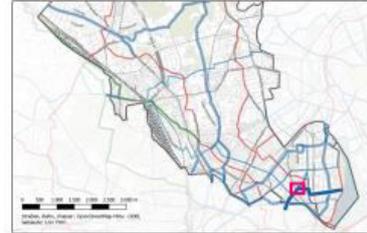
Abbildung 42: Steckbrief – Rentzelstraßenbrücke – Querschnitt 1.1

Detailbetrachtung Rotherbaumring (VII)
Grindelhof | Grindelallee bis Allende-Platz (1.3)

Bestand



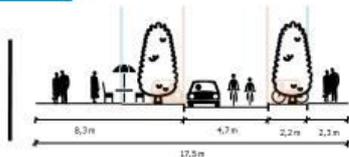
- Randnutzung: Wohnen, Gastronomie, Gewerbe
- Straßencharakteristik: Erschließungsstraße (Tempo 30), Einbahnstraße
- **Radverkehrsführung: Mischverkehr** mit einem durch den ruhenden Verkehr **geschützten Radfahrstreifen** in Gegenrichtung
- Busverkehr: nein



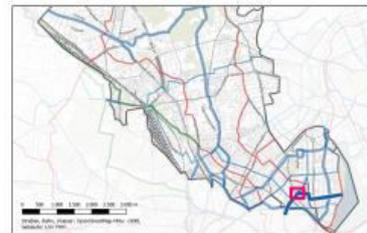
12

Detailbetrachtung Rotherbaumring (VII)
Grindelhof | Grindelallee bis Allende-Platz (1.3)

Konzeptidee



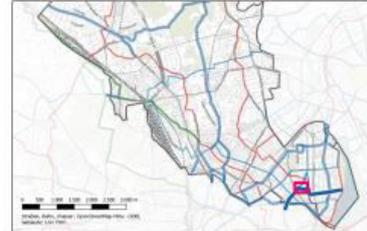
- Bauliche Umgestaltung zu einer Kfz-reduzierten Straße mit Verbreiterung der Fußverkehrs- und ggf. Gastronomieflächen
 - Anordnung: **Fahrradstraße** (für Kfz: Anlieger frei, da Tiefgaragenzufahrt vorhanden)
 - Entnahme des ruhenden Verkehrs
 - Gestaltung sollte visuell deutlich klarmachen, dass ein Kfz nur Gast und kein Regelfall ist.
 - Vorbehalt: Verkehrsmengen/Verdrängungseffekte
- Sehr gute Fuß- und Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen (insb. für Universitätsverkehre), bei beibehaltener Befahrbarkeit für Anlieger
- Weiterführung bis zur Hallerstraße (Bezirksroute) inkl. Anschluss an die Veloroute 3 (Schlüterstraße) empfehlenswert (siehe Netzergänzungen)



13

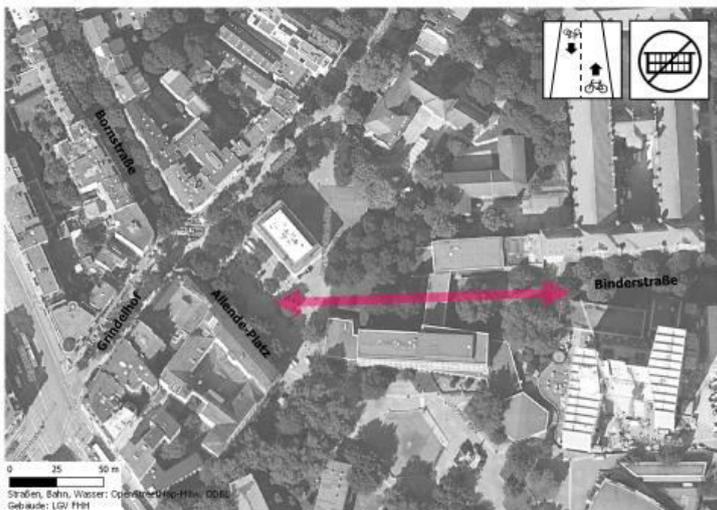
Abbildung 43: Steckbrief – Grindelhof (Grindelallee bis Allende-Platz) – Querschnitt 1.3

Detailbetrachtung Rotherbaumring (VII)
Fokuspunkt 1 | Allende-Platz | Bestand



14

Detailbetrachtung Rotherbaumring (VII)
Fokuspunkt 1 | Allende-Platz | Konzeptidee



- Schaffung einer Radverkehrsverbindung zwischen Allende-Platz und Binderstraße
- Stärkung der Radverkehrsqualität rund um die Universität
- Perspektivisch:
 - Abriss des Verbindungsgebäudes der Universität
 - Bau eines Zweirichtungsradwegs über den Allende-Platz bis zur Binderstraße

15

Abbildung 44: Steckbrief – Allende-Platz – Fokuspunkt 1

4.9 Kleinteilige Netzergänzungen (Lückenschlüsse)

Mit den Anschlüssen an die Velorouten 2, 3, 4, 13, 14 und den Radschnellweg Elmshorn-Hamburg kann das Bezirksroutennetz von Eimsbüttel einen wesentlichen Beitrag leisten die Qualität des gesamtstädtischen Radverkehrsnetzes zu steigern. Da in Routennetzen allgemein davon auszugehen ist, dass Routen selten von Anfang bis Ende, sondern in der Regel nur abschnittsweise befahren werden, ist ein besonderes Augenmerk auf ihre Verknüpfungen und Übergänge zu legen. Aus diesem Grund empfehlen sich im Eimsbütteler Gesamtnetz der Radhaupttrouten einige kleinteilige Netzergänzungen (vgl. Abbildung 45).

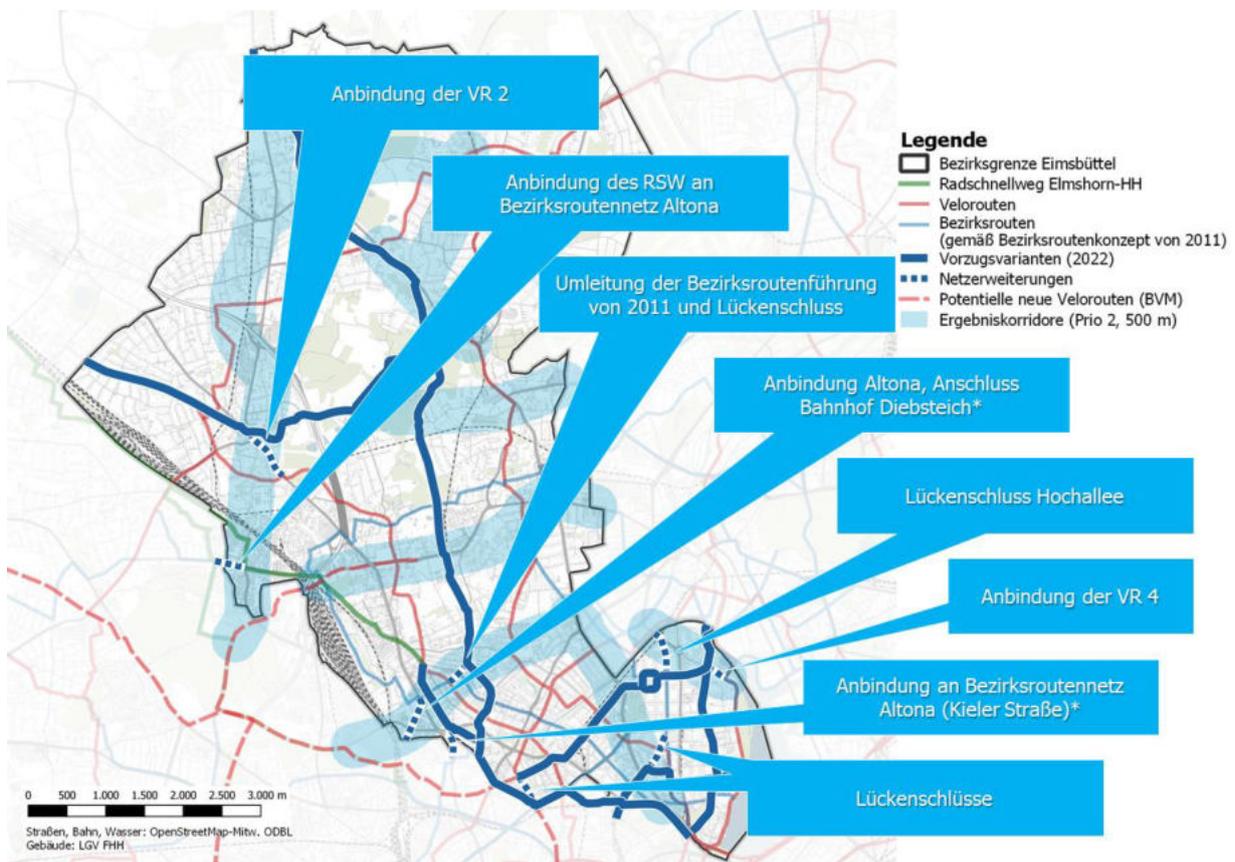


Abbildung 45: Bezirksroutennetz Eimsbüttel mit kleinteiligen Ergänzungen

LITERATURVERZEICHNIS

BVM (2022): Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen (ReStra) Ausgabe 2017, Fassung 30.06.22, Hrsg. Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, Hamburg

FGSV (2002): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) Ausgabe 2002, Hrsg. Verkehrswesen Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln: FGSV Verlag GmbH.

FGSV (2005): Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR05), Hrsg. Verkehrswesen Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln: FGSV-Verlag GmbH.

FGSV (2009): Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS), Hrsg. Verkehrswesen Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln: FGSV Verlag GmbH.

FGSV (2009): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt06) Ausgabe 2006, Korrektur Stand 9. Januar 2009, Hrsg. Verkehrswesen Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln: FGSV Verlag GmbH.

FGSV (2010): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) Ausgabe 2010, Hrsg. Verkehrswesen Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln: FGSV Verlag GmbH.

ANHANG

- I Steckbriefe der detaillierten Routenarbeitung – I Nord-Süd-Route
- II Steckbriefe der detaillierten Routenarbeitung – II Niendorf-Route
- III Steckbriefe der detaillierten Routenarbeitung – III Eidelstedt-Route
- IV Steckbriefe der detaillierten Routenarbeitung – IV Isebek-Route
- V Steckbriefe der detaillierten Routenarbeitung – V Rotherbaum-Route
- VI Steckbriefe der detaillierten Routenarbeitung – VI Eimsbüttel-Süd-Route
- VII Steckbriefe der detaillierten Routenarbeitung – VII Rotherbaumring-Route
- VIII Karte des finalen Gesamtnetzes
- IX Dokumentation des Mobilitätsforums
- X Dokumentation der Regionalveranstaltungen