

## **Bezirksroutenkonzept für den Radverkehr Eimsbüttel 2023**

### Anhang III

#### Steckbriefe der detaillierten Routenaußenarbeitung

#### III Eidelstedt-Route

Vorabzug

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

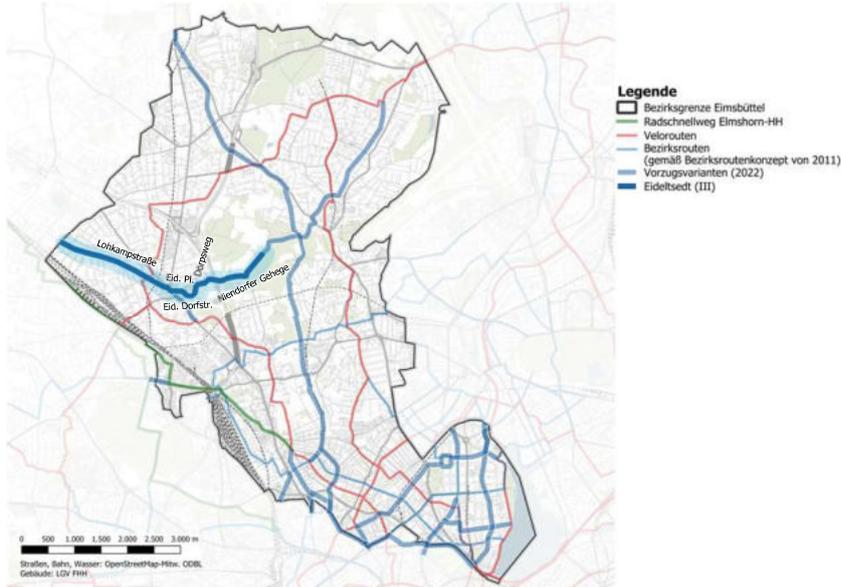
Auftragnehmer: **ARGUS**  
STADT UND VERKEHR · PARTNERSCHAFT mbB  
Pinnasberg 45  
20359 Hamburg  
Tel.: +49 (40) 309 709 - 0  
Fax: +49 (40) 309 709 - 199  
kontakt@argus-hh.de

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

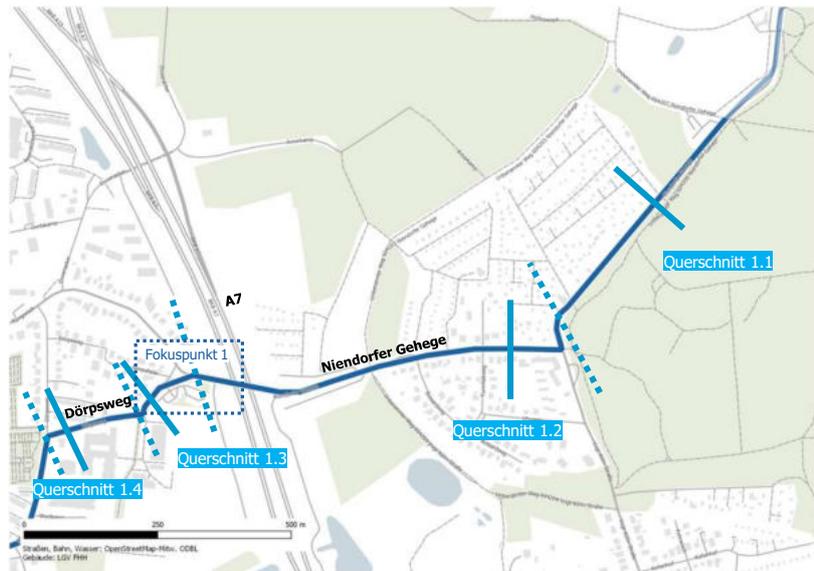
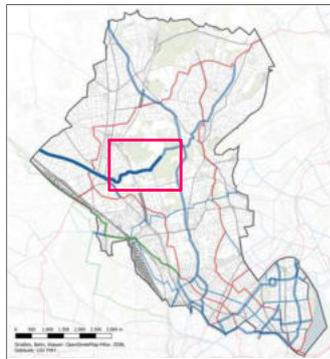
Projektnummer: 2020289

Stand: 24.01.2023

### Gesamtbetrachtung Eidelstedt (III) Vorzugsvariante



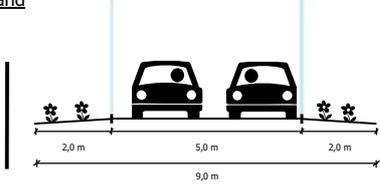
### Detailbetrachtung Eidelstedt (III) Abschnitt 1



**Detailbetrachtung Route Eidelstedt (III)**  
Niendorfer Gehege (1.1) | bis Vogt-Kölln-Straße

**ARGUS**  
STADT UND VERKEHR PLANBEREITUNG GMBH

Bestand



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

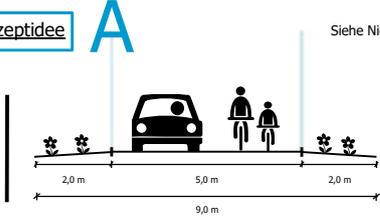



3

**Detailbetrachtung Route Eidelstedt (III)**  
Niendorfer Gehege (1.1) | bis Vogt-Kölln-Straße

**ARGUS**  
STADT UND VERKEHR PLANBEREITUNG GMBH

Konzeptidee **A** Siehe Niendorf (II) Querschnitt 1.1



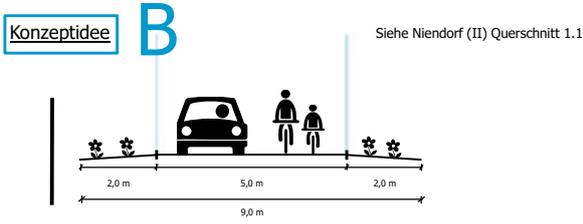
- Kleinteilige bauliche und visuelle Umgestaltung zur Geschwindigkeitsreduktion und besseren Erkennbarkeit des Radverkehrs
- Anordnung: **Fahrradstraße** mit Freigabe für Kfz-Verkehr
  - Prüfung Kfz-Verkehrsreduzierender (baulicher) Maßnahmen empfehlenswert (Durchfahrtsbeschränkungen, Modal-Filter, Fahrbahnschwellen, (baulich-visuelle) Verengungen, etc.)
- Beleuchtung zur Verkehrssicherheit und zur Vermeidung von Angsträumen
- Mögliche abschnittsweise Ergänzung durch einen begleitenden einseitigen Gehweg

→ Gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen durch verkehrsberuhigende Maßnahmen, gute Befahrbarkeit und Beleuchtung, bei verhältnismäßig geringem Umbauaufwand durch Beibehaltung der Fahrbahnbegrenzungen, mögliche Einschränkungen für unsichere Radfahrende bei schnellem Durchfahrtsverkehr




4

**Detailbetrachtung Route Eidelstedt (III)**  
Niendorfer Gehege (1.1) | bis Vogt-Kölln-Straße



- 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

**Detailbetrachtung Route Eidelstedt (III)**  
Niendorfer Gehege (1.1) | bis Vogt-Kölln-Straße

Empfehlung

- Variante **A**: Verbesserung der Radverkehrsqualität durch geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen sowie Verdeutlichung der Bevorrechtigung des Radverkehrs
- Variante **B**: Vorteile der Variante A mit einer deutlichen Reduzierung der Verkehrsmengen durch Einrichtung von Modalen Filtern. Variante B ist damit unter Vorbehalt der verkehrlichen Machbarkeit **zu empfehlen**



**Detailbetrachtung Route Eidelstedt (III)**  
 Niendorfer Gehege (1.2) | Vogt-Kölln-Straße bis Steinwiesenweg

**ARGUS**  
STADT UND VERKEHR PLANBEREITUNG GMBH

Bestand

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

7

**Detailbetrachtung Route Eidelstedt (III)**  
 Niendorfer Gehege (1.2) | Vogt-Kölln-Straße bis Steinwiesenweg

**ARGUS**  
STADT UND VERKEHR PLANBEREITUNG GMBH

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: Difu, Bergische Universität Wuppertal

8

**Detailbetrachtung Route Eidelstedt (III)**  
 Niendorfer Gehege (1.2) | Vogt-Kölln-Straße bis Steinwiesenweg

**ARGUS**  
STADT UND VERKEHR PARTNERSCHAFT GMBH

**Konzeptidee B**

- Umfangreiche bauliche Umgestaltung unter Beibehaltung von Tempo 50
- Ausweisung von **Radfahrstreifen** mit Mindestmaß (ReStra)
- Deutlicher Einschnitt, u.a. in den Baumbestand

→ Verbesserung der Radverkehrsqualität durch Vermeidung von Konflikten mit dem Fußverkehr, Anlage von getrennter Radverkehrsinfrastruktur, jedoch mit Einschränkungen für unsichere Verkehrsteilnehmende durch geringe Trennung zum Kfz-Verkehr

Langenfelder Damm

9

**Detailbetrachtung Route Eidelstedt (III)**  
 Niendorfer Gehege (1.2) | Vogt-Kölln-Straße bis Steinwiesenweg

**ARGUS**  
STADT UND VERKEHR PARTNERSCHAFT GMBH

Empfehlung

- In Variante **A** wird die Radverkehrsqualität bei relativ geringem Umbauaufwand, insbesondere durch eine Beruhigung des Kfz-Verkehrs, deutlich verbessert. Sie basiert auf der Annahme verträglicher Verkehrsmengen (prüfen).
- In der Variante **B** wird eine Verbesserung der Radverkehrsqualität erreicht, jedoch verbunden mit einem hohen Eingriff und Umbauaufwand
- Aufgrund der einfacheren Umsetzbarkeit und erreichbaren Radverkehrsqualität ist **Variante A zu empfehlen**

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

10

**Detailbetrachtung Route Eidelstedt (III)**

Fokuspunkt 1 | Knoten Niendorfer Gehege – Steinwiesenweg | Bestand



**Detailbetrachtung Route Eidelstedt (III)**

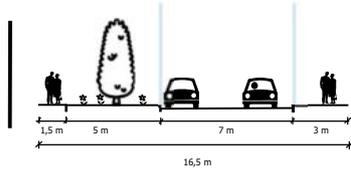
Fokuspunkt 1 | Knoten Niendorfer Gehege – Steinwiesenweg | Konzeptidee



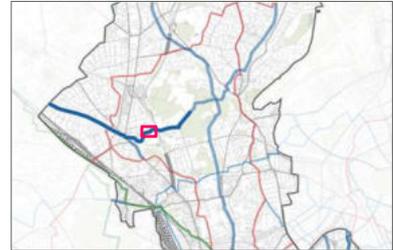
- Verbesserung der Abbiegebeziehungen zwischen Niendorfer Gehege und Steinwiesenweg
- Perspektivisch:
  - Umbau des Knotenpunktes
  - Einrichtung eines **Mini-Kreisverkehrs**
- Vorbehalte:
  - Verkehrsmengen/Kapazität
  - Gefälle von der Autobahnbrücke (Niendorfer Gehege)

**Detailbetrachtung Route Eidelstedt (III)**  
Steinwiesenweg (1.3)

Bestand

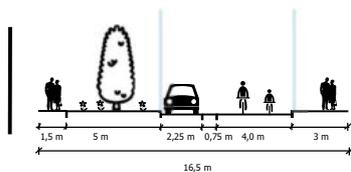


- Randnutzung: Wohnen
- Straßencharakteristik: Erschließungsstraße (Tempo 50)
- **Radverkehrsführung: Mischverkehr**
- Busverkehr: Nein
- Parken am Fahrbahnrand



**Detailbetrachtung Route Eidelstedt (III)**  
Steinwiesenweg (1.3)

Konzeptidee



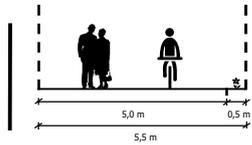
- Kleinteilige bauliche und visuelle Umgestaltung zur Geschwindigkeitsreduktion und besseren Erkennbarkeit des Radverkehrs
  - Anordnung: **Fahrradstraße** mit Freigabe für Kfz-Verkehr
  - Geringer Umbauaufwand
- Gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen durch Erhöhung der Aufmerksamkeit für den Radverkehr und Reduktion der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit



VR 2, Högenstraße

**Detailbetrachtung Route Eidelstedt (III)**  
 Verbindung Steinwiesenweg – Dörpsweg (1.4)

Bestand

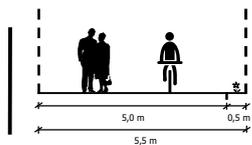


- Randnutzung: Wohnen, Gymnasium Dörpsweg
- Wegecharakteristik: beleuchtete gemeinsame Geh- und Radwegeverbindung
- **Radverkehrsführung: Gemeinsamer Geh- und Radweg**
- Busverkehr: Nein



**Detailbetrachtung Route Eidelstedt (III)**  
 Verbindung Steinwiesenweg – Dörpsweg (1.4)

Konzeptidee **A**



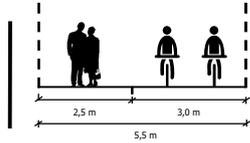
- Kleinteilige bauliche und visuelle Umgestaltung
- Beibehaltung des **gemeinsamen Geh- und Radwegs**
- Asphaltierung der Oberfläche
- Geringer Umbauaufwand

→ Gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen, jedoch mögliche Konflikte mit dem Fußverkehr



**Detailbetrachtung Route Eidelstedt (III)**  
 Verbindung Steinwiesenweg – Dörpsweg (1.4)

**Konzeptidee B**



- Trennung der Verkehre und **Anordnung eines Zweirichtungsradwegs**
  - Kleinteilige bauliche und visuelle Umgestaltung
  - Asphaltierung der Oberfläche und Markieren der geteilten Nutzungsrechte (Piktogramme u.a.)
  - Geringer Umbauaufwand
- Sehr gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen durch deutliche Trennung zum Fußverkehr und guter Befahrbarkeit.



VR 14, Querung Lohkampstraße

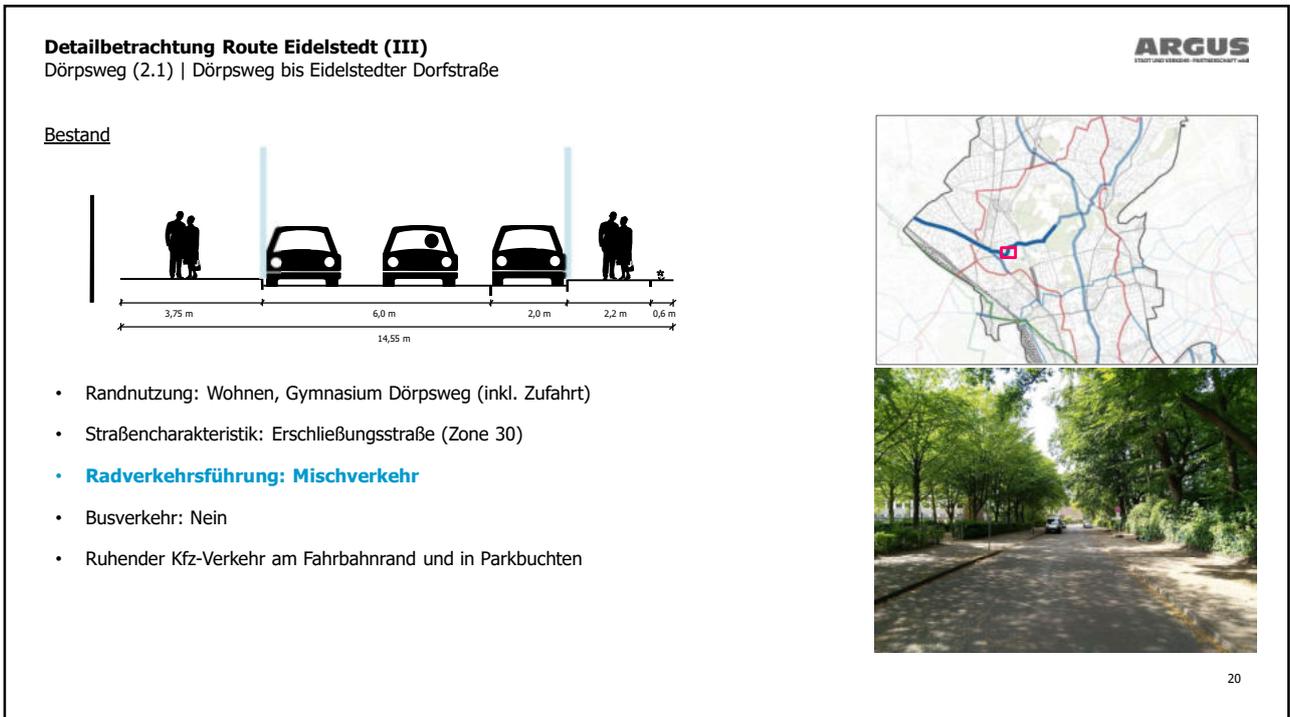
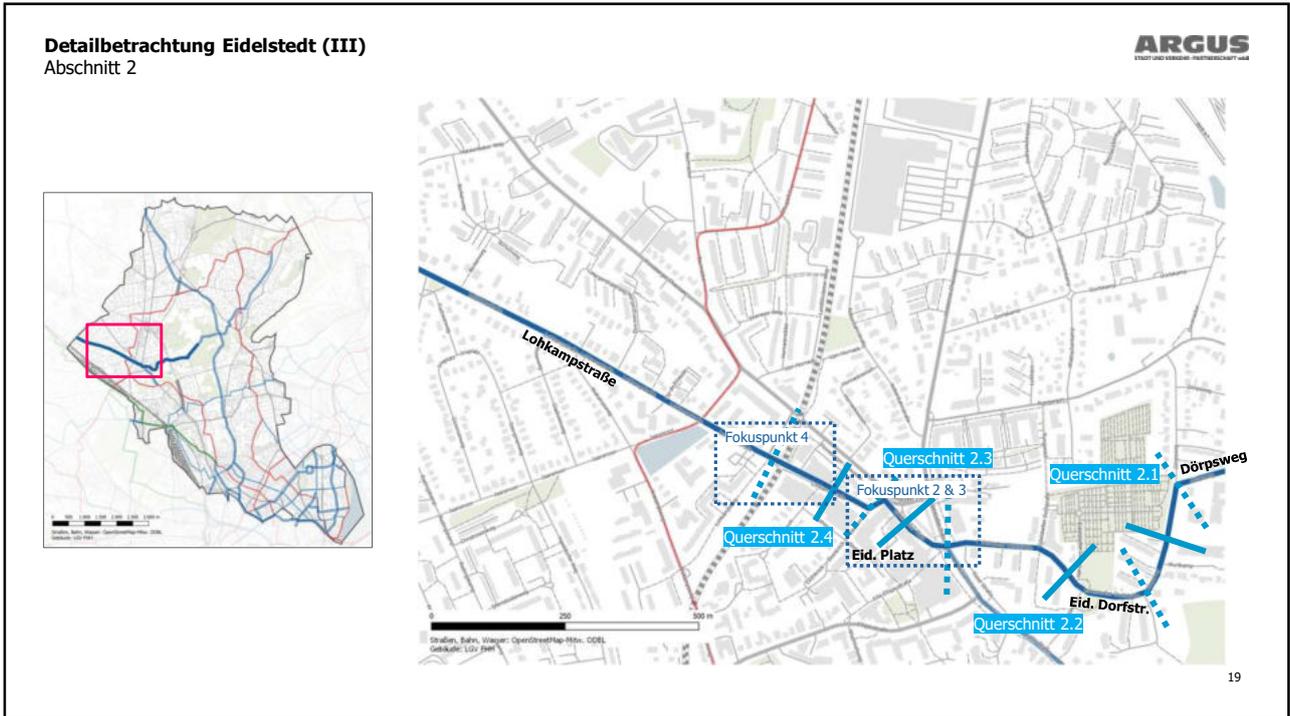
**Detailbetrachtung Route Eidelstedt (III)**  
 Verbindung Steinwiesenweg – Dörpsweg (1.4)

Empfehlung

- Mit Variante **A** wird eine Verbesserung der Bestandssituation durch Asphaltierung der Oberfläche geschaffen, jedoch werden Konflikte zwischen dem Fuß- und Radverkehr nicht gelöst
- In Variante **B** wird für eine klare Trennung beider Verkehrsmodi gesorgt. Sie erhöht somit die Sicherheit, insbesondere zu Stoßzeiten des Schulverkehrs, und ist damit **zu empfehlen**
- eine klare und sichere Überführung auf den Dörpsweg ist herzustellen
- Wegebeleuchtung sollte ausgebaut werden

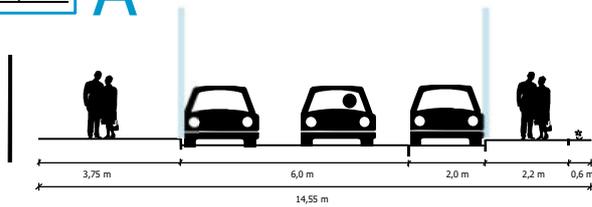


VR 14, Querung Lohkampstraße



**Detailbetrachtung Route Eidelstedt (III)**  
Dörpsweg (2.1) | Dörpsweg bis Eidelstedter Dorfstraße

Konzeptidee **A**



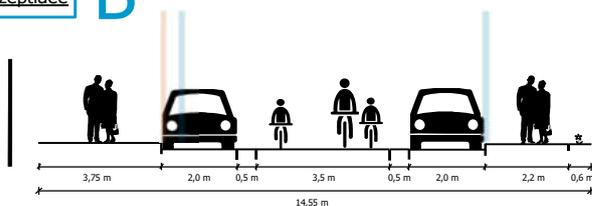
- Vereinzelte bauliche und visuelle Umgestaltung zur Geschwindigkeitsreduktion und besseren Erkennbarkeit des Radverkehrs
- Beibehaltung des **Mischverkehrs**
- Besondere Berücksichtigung der Schulzufahrtwege
- Geringer Umbauaufwand

→ Beibehaltung akzeptabler Radverkehrsqualität



**Detailbetrachtung Route Eidelstedt (III)**  
Dörpsweg (2.1) | Dörpsweg bis Eidelstedter Dorfstraße

Konzeptidee **B**



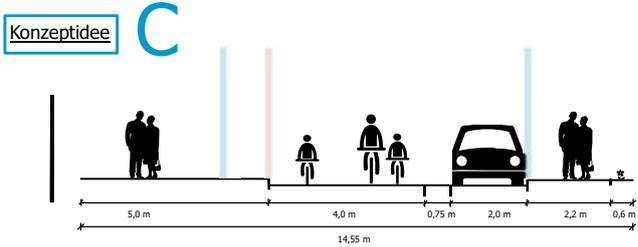
- Kleinteilige bauliche und visuelle Umgestaltung zur Geschwindigkeitsreduktion und besseren Erkennbarkeit des Radverkehrs
  - Parkstände markieren und/oder von der Fahrbahn trennen in Parkbuchten
- Anordnung: **Fahrradstraße** mit Freigabe für Kfz-Verkehr (Mindestbreite, siehe Leitfaden für Fahrradstraßen (Difu))
- Besondere Berücksichtigung der Schulzufahrtwege
- Anzunehmende geringe Reduzierung der Bestandsparkstände
- Mäßiger Umbauaufwand durch Fahrbahnerweiterung

→ Gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen durch bessere Erkennbarkeit des Radverkehrs sowie Sicherheitsabständen zum ruhenden Kfz-Verkehr



VR 2, Högenstraße

**Detailbetrachtung Route Eidelstedt (III)**  
Dörpweg (2.1) | Dörpweg bis Eidelstedter Dorfstraße



VR 2, Högenstraße

- Bauliche und visuelle Umgestaltung zur Geschwindigkeitsreduktion und besseren Erkennbarkeit des Radverkehrs
    - Entfernung der östlichen Parkstände sowie markieren und/oder in Parkbuchten von der Fahrbahn trennen
  - Anordnung: **Fahrradstraße** mit Freigabe für Kfz-Verkehr
  - Besondere Berücksichtigung der Schulzufahrtwege
  - Anzunehmende geringe Reduzierung der Bestandsparkstände
  - Mäßiger Umbauaufwand durch Fahrbahnverengung
- Gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen durch bessere Erkennbarkeit des Radverkehrs sowie Reduzierung und Sicherheitsabständen zum ruhenden Kfz-Verkehr

**Detailbetrachtung Route Eidelstedt (III)**  
Dörpweg (2.1) | Dörpweg bis Eidelstedter Dorfstraße

Empfehlung

- Variante **A** zieht sehr geringen Umbauaufwand bei Beibehaltung akzeptabler Radverkehrsbedingungen nach sich, jedoch wird die Radverkehrsqualität – auch in Anbetracht der umfassenden Schülerverkehre - nicht wesentlich gesteigert
- In Variante **B** wird mit den Mindestbreiten für eine Fahrradstraße eine radverkehrsfreundlichere Verkehrsführung geschaffen und eine Sicherheitssteigerung durch die deutlichere Trennung von den Parkständen erzielt.
- Die Variante **C** weist eine radverkehrsfreundlichere Verkehrsführung der Variante B auf durch eine Reduzierung der Parkstände und Ausweitung der Verkehrsflächen
- Insbesondere in Hinblick auf sichere Schulverkehre ist **Variante C** somit **zu empfehlen**

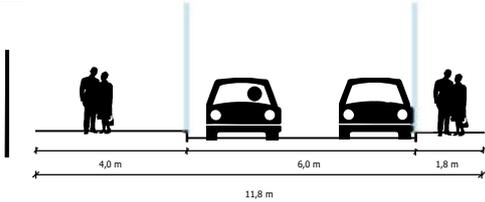


VR 2, Högenstraße

**Detailbetrachtung Route Eidelstedt (III)**  
Eidelstedter Dorfstraße (2.2) | Dörpsweg bis Kieler Straße

**ARGUS**  
STADT UND VERKEHR PLANBEREITUNG GMBH

Bestand



- Randnutzung: Wohnen
- Straßencharakteristik: Erschließungsstraße (Zone 30)
- **Radverkehrsführung: Mischverkehr**
- Busverkehr: Nein

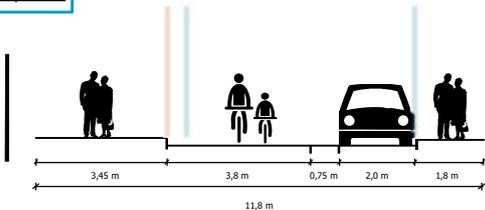



25

**Detailbetrachtung Route Eidelstedt (III)**  
Eidelstedter Dorfstraße (2.2) | Dörpsweg bis Kieler Straße

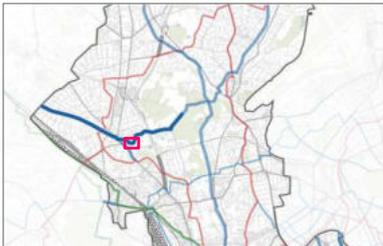
**ARGUS**  
STADT UND VERKEHR PLANBEREITUNG GMBH

Konzeptidee



- Bauliche und visuelle Umgestaltung zur Geschwindigkeitsreduktion und besseren Erkennbarkeit des Radverkehrs
- Deutliche Organisation des ruhenden Kfz-Verkehrs (Parkbuchten, Markierung)
- Anordnung: **Fahrradstraße** mit Freigabe für Kfz-Verkehr
- Verlegung der Bordsteinlinie notwendig, um angemessene Querschnittsbreiten und Sicherheitstrennstreifen zu erreichen

→ Gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen durch bessere Erkennbarkeit des Radverkehrs sowie Trennung und Schaffung von Sicherheitsabständen für den ruhenden Kfz-Verkehr




26

**Detailbetrachtung Route Eidelstedt (III)**

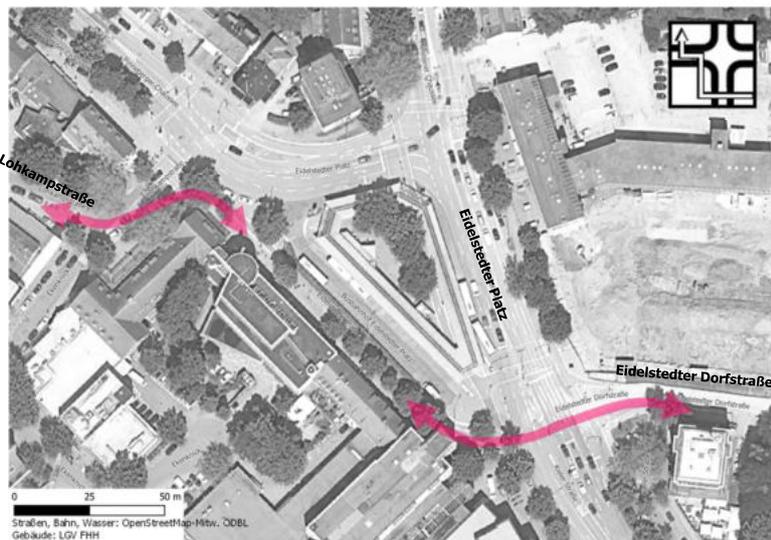
Fokuspunkt 2 und 3 | Eidelstedter Dorfstraße - Eidelstedter Platz – Lohkampstraße | Bestand



27

**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 Zweirichtungsradweg in die Lohkampstraße

- Perspektivisch:
  - Umbau des Knotenpunktes mit direkter Querungsmöglichkeit in beide Richtungen
  - Fahrradstraße Ekenknik-Lohkampstraße

28

### Detailbetrachtung Route Eidelstedt (III)

Eidelstedter Platz (2.3)

**Bestand**

- Randnutzung: Gewerbe, Einzelhandel, Busbahnhof
- Straßencharakteristik: Einkaufsstraße für den Fuß- und Radverkehr, angrenzender Busbahnhof
- **Radverkehrsführung: Zweirichtungsradweg**
- Busverkehr: Nein

29

### Detailbetrachtung Route Eidelstedt (III)

Eidelstedter Platz (2.3)

**Konzeptidee**

- Kleinteilige bauliche Umgestaltung
- Ausbau auf Regellaß von 3,00 m und Asphaltierung des **Zweirichtungsradwegs**
- Geringer Umbauaufwand

→ Ausreichend gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen und Konfliktvermeidung durch deutlichere Trennung zum Fußverkehr

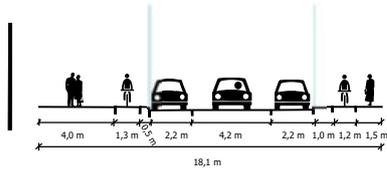
Abcouderpad, Amsterdam

30

**Detailbetrachtung Route Eidelstedt (III)**  
Lohkampstraße (2.4) | Ekenknick bis Johann-Schmidt-Straße



Bestand



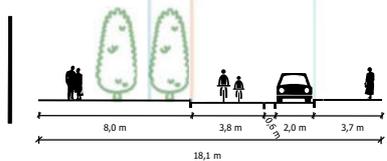
- Randnutzung: Einzelhandel, Gewerbe, Wohnen
- Straßencharakteristik: Geschäftsstraße (Zone 20), Einbahnstraße
- **Radverkehrsführung:** beidseitige Radwege und **Mischverkehr** auf der Fahrbahn (Radverkehr beidseitig freigegeben)
- Busverkehr: Nein



**Detailbetrachtung Route Eidelstedt (III)**  
Lohkampstraße (2.4) | Ekenknick bis Johann-Schmidt-Straße



Konzeptidee **A**

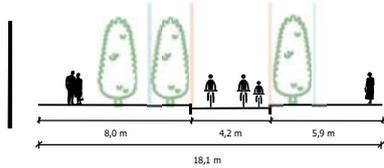


- Bauliche und visuelle Umgestaltung zur Geschwindigkeitsreduktion und besseren Erkennbarkeit des Radverkehrs auf der Fahrbahn
  - Aufhebung der Radwege, Ausbau der Gehwegflächen, ggf. Entsiegelung/Begrünung
  - Einseitige Versetzung der Bordsteinkante und Markierung der Dooring-Zone
  - Entfernung der einen Parkreihe (rund 15 Parkstände)
- Anordnung: **Fahrradstraße** mit einseitiger Freigabe für Kfz-Verkehr
- Gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen durch deutliche Radverkehrsführung und geringe Kfz-Verkehrsbelastung



**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, Entsiegelung/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

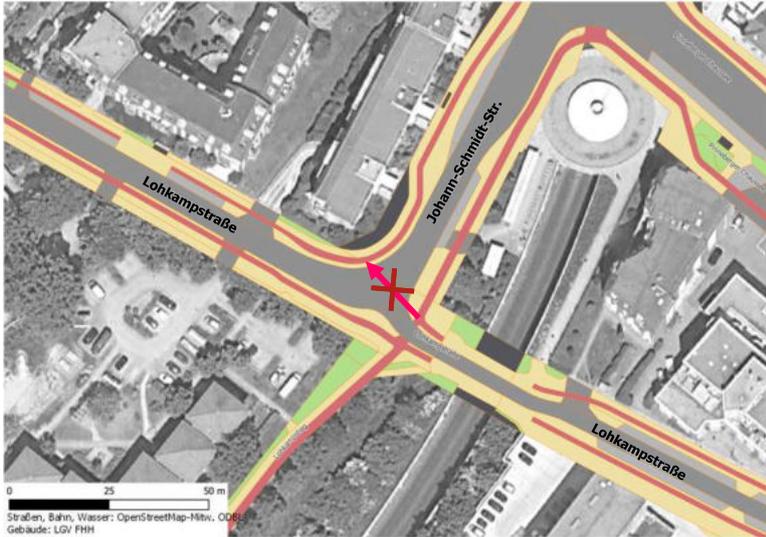
**Detailbetrachtung Route Eidelstedt (III)**  
Lohkampstraße (2.4) | Ekenknick bis Johann-Schmidt-Straße

Empfehlung

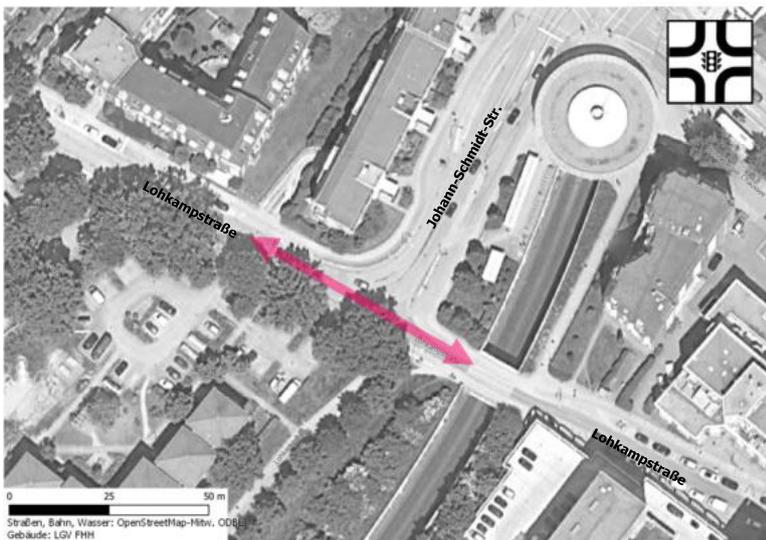
- Variante **A** bietet gute Radverkehrsbedingungen durch Konfliktvermeidung mit dem Fußverkehr und eindeutiger Verkehrsführung im Mischverkehr bei sehr geringem Umbauaufwand
- In Variante **B** wird durch die Verlagerung des Kfz-Verkehrs eine deutliche Verbesserung der Straßenattraktivität und Sicherheit für den Fuß- und Radverkehr geschaffen. Eine temporäre Umsetzung wäre als Probe ohne Umbau denkbar, jedoch wäre eine Aufwertung der Gehwegflächen und Errichtung von Grünflächen langfristig im Sinne der Nachhaltigkeit sinnvoll.
  - Vorbehalt: Prüfung der Verkehrsverlagerungseffekte
- Beide Varianten bieten eine deutliche Steigerung der Radverkehrsqualität, in **Variante B** erheblicher



**Detailbetrachtung Route Eidelstedt (III)**  
 Fokuspunkt 4 | Lohkampstraße | Bestand



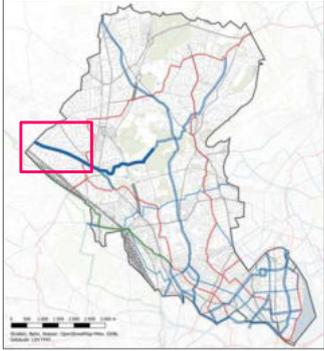
**Detailbetrachtung Route Eidelstedt (III)**  
 Fokuspunkt 4 | Lohkampstraße | Bestand



- Verbesserung der Querungs-, bzw. Abbiegebeziehungen im Einmündungsbereich Lohkampstraße / Johann-Schmidt-Straße
- Aktuell keine Quermöglichkeit von süd-ost kommend
- Perspektivisch:
  - Umbau des Knotenpunktes mit direkter Quermöglichkeit in beide Richtungen
  - Überführung in die Fahrradstraße
- Vorbehalte:
  - LSA prüfen

**Detailbetrachtung Eidelstedt (III)**  
Abschnitt 3

**ARGUS**  
STADT UND VERKEHR PLANBEREITUNG GMBH

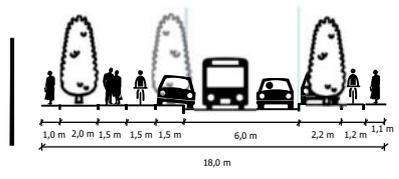



37

**Detailbetrachtung Route Eidelstedt (III)**  
Lohkampstraße | Johann-Schmidt-Straße bis Burbekstraße (3.1)

**ARGUS**  
STADT UND VERKEHR PLANBEREITUNG GMBH

Bestand

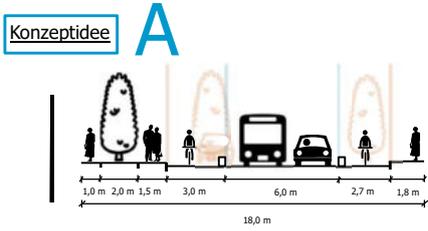


- Randnutzung: Wohnen
- Straßencharakteristik: Sammelstraße (Tempo 50 (Höhe Schule 30)), häufiges Parken am Fahrbahnrand (Halbseitig auf Hochbord – Radverkehr in der Dooring-Zone)
- **Radverkehrsführung: beidseitige Radwege** und **Mischverkehr**
- Busverkehr: Ja (inkl. Bushaltestellen)




38

**Detailbetrachtung Route Eidelstedt (III)**  
Lohkampstraße | Johann-Schmidt-Straße bis Burbekstraße (3.1)

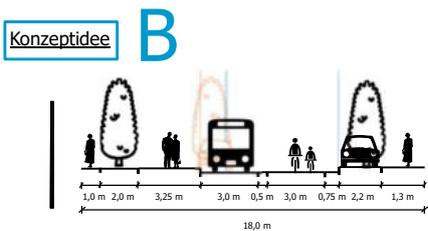


- Komplettumbau unter Beibehaltung der Fahrgasse
- Radverkehrsführung mit überwiegend **Protected Bike-Lanes**
- Fast vollständige Reduzierung der öffentlichen Parkstände und deutliche Reduzierung des Baumbestands
  - Anzunehmende Reduzierung von rund 150 Parkständen und Fällung von etwa 40 Bäumen notwendig
- Sehr gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen durch strikte Trennung, jedoch bei sehr hohem Umbaufwand



Dammtordamm, Hamburg  
Quelle: hamburgize.blogspot.com

**Detailbetrachtung Route Eidelstedt (III)**  
Lohkampstraße | Johann-Schmidt-Straße bis Burbekstraße (3.1)



- Komplettumbau mit Umverteilung und Ausweitung der Fahrbahngasse nach Süden und geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen (Fahrbahnschwellen, etc.)
- Anordnung einer **Fahrradstraße** mit aufgepflastertem Mittelstreifen
- Anzunehmende Reduzierung von rund 50 Parkständen (überwiegend Fahrbahnrand) und Fällung von etwa 3 Bäumen auf der Südseite notwendig
- Vorbehalt: Verkehrsstärken und Verträglichkeit mit dem Linienbusverkehr prüfen
- Ggf. akzeptable Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen, jedoch für unsichere Radfahrende potenziell problematisch



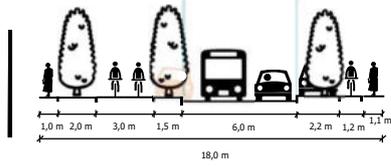
Laauwikstraat, Nijmegen  
Quelle: RHEHV

**Detailbetrachtung Route Eidelstedt (III)**

Lohkampstraße | Johann-Schmidt-Straße bis Burbekstraße (3.1)

Konzeptidee

**C**



- Kleinteiliger Umbau der südwestlichen Nebenflächen, inkl. Aufhebung der Parkstände
  - Einrichtung eines **Zweirichtungsradwegs** auf Kosten der Gehwegsflächen und Parkstände
  - Fast vollständige Reduzierung der öffentlichen Parkstände
- Sehr gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen durch strikte Trennung, und guter Überführung in die Fahrradstraße, bei geringem Umbauaufwand



Ouddiemerlaan, Diemen, NL

**Detailbetrachtung Route Eidelstedt (III)**

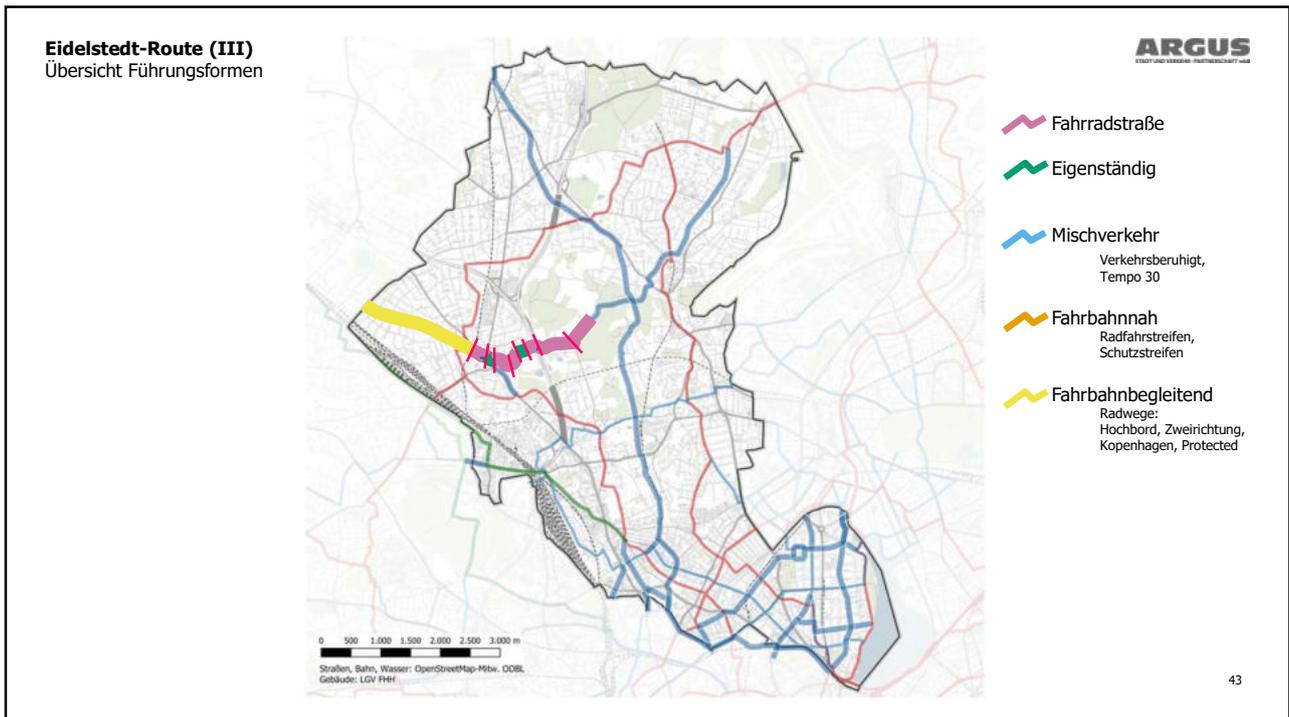
Lohkampstraße | Johann-Schmidt-Straße bis Burbekstraße (3.1)

Empfehlung

- Variante **A** bietet sehr gute Radverkehrsbedingungen für alle Verkehrsteilnehmergruppen durch eine deutliche Trennung zum Fuß- und Kfz-verkehr, bei jedoch sehr hohem Umbauaufwand
- Mit Variante **B** wird durch die Anordnung einer Fahrradstraße für eine radverkehrsfreundliche Verkehrsführung und für eine Sicherheitssteigerung durch deutlichen Sicherheitsabstand der Parkstände gesorgt. Für den Busverkehr sind jedoch breite Fahrgassen notwendig, welche hohe Geschwindigkeiten weiterhin zulassen.
- **Variante C** weist eine sehr hohe Radverkehrsqualität auf und ist lediglich mit geringen Eingriffen verbunden. Aus Radverkehrsperspektive ist diese Variante damit **zu empfehlen**.



Ouddiemerlaan, Diemen, NL



**Eidelstedt-Route (III)**  
Reflexion der Führungskontinuität

**ARGUS**  
STADT UND VERKEHRSPARTNERSCHAFT HAMBURG

- Die Kontinuität der Radverkehrsführung auf der Eidelstedt-Route ist auf Fahrradstraßen ausgerichtet und somit eher intuitiv
- Verbindungsabschnitte werden in Zweirichtungsradwegen geführt
- Die abschnittsweise einheitliche Verkehrsführung sorgt für eine klare Verständlichkeit des Routenverlaufs, welche durch sorgfältig gestaltete Übergangsbereiche zwischen verschiedenen Abschnitten ergänzt werden sollte
- Darüber hinaus ist der Einsatz gleichartiger Gestaltungselemente empfehlenswert, die z.B. bei Fahrradstraßen angewendet werden.

44

