

Bezirksroutenkonzept für den Radverkehr Eimsbüttel 2023

Anhang II

Steckbriefe der detaillierten Routenauflistung

II Niendorf-Route

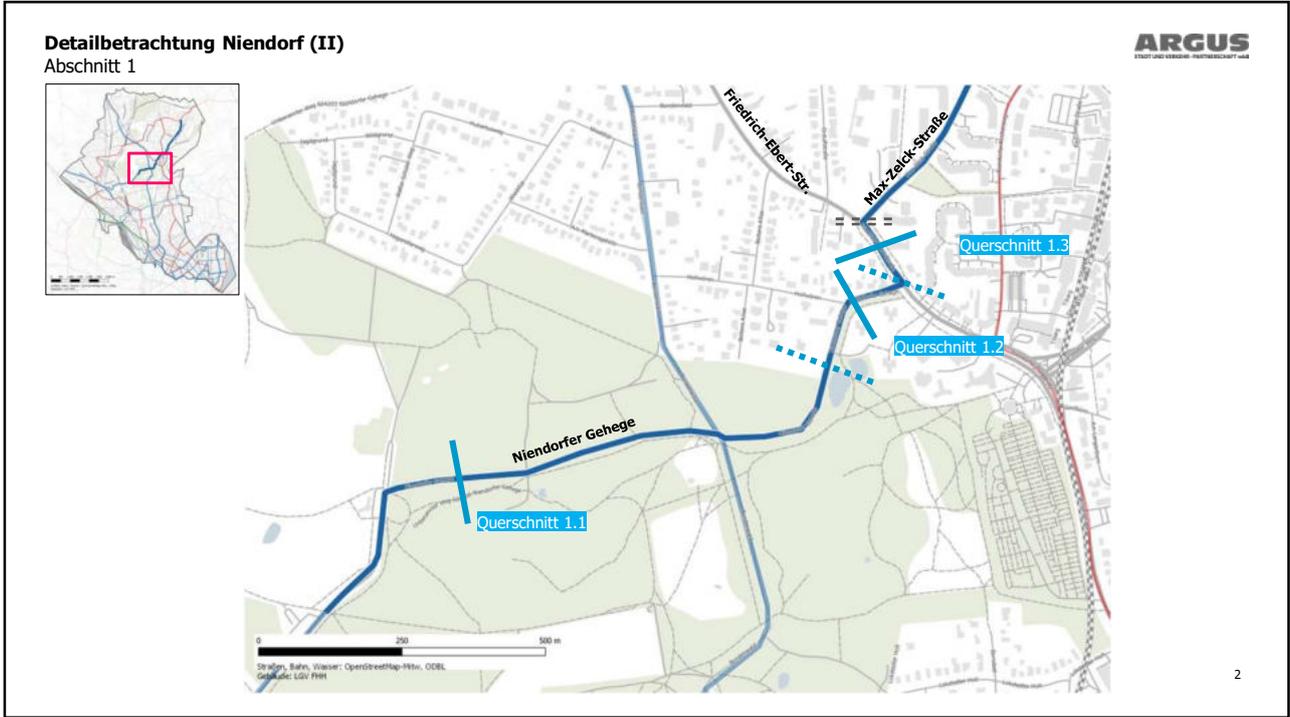
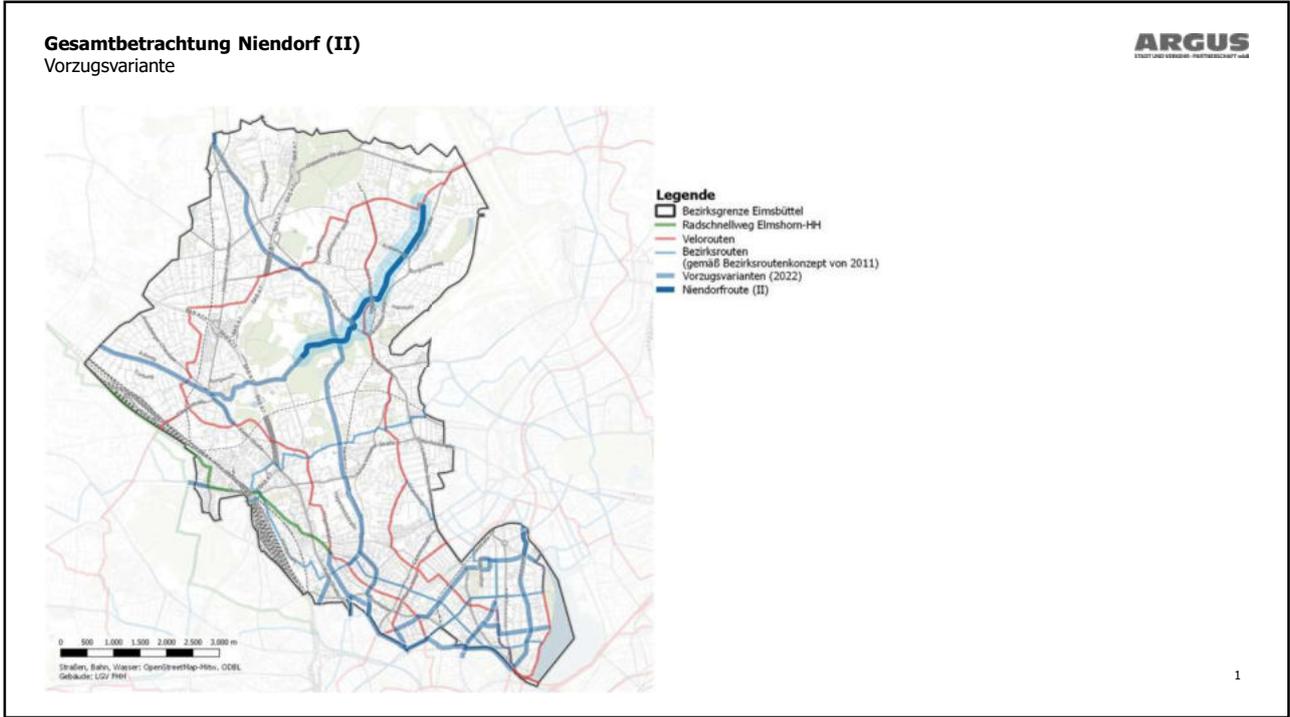
Auftraggeber: Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Eimsbüttel
Fachamt Management des öffentlichen Raumes
Grindelberg 62 - 66
20144 Hamburg

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

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

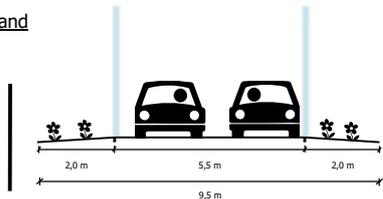
Projektnummer: 2020289

Stand: 24.01.2023



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

Bestand



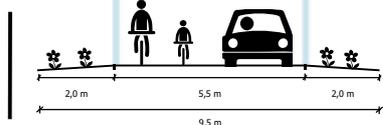
- Randnutzung: Grünflächen, Vereine
- Straßencharakteristik: Verbindungsstraße (Zone 30), teils deutlich zu schneller Kfz-Verkehr
- **Radverkehrsführung: Mischverkehr**
- Busverkehr: Nein



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

Konzeptidee

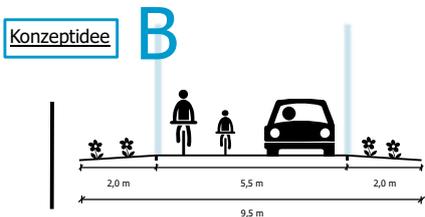
A



- 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
 - Beleuchtung zur Verkehrssicherheit und zur Vermeidung von Angsträumen ausbauen
 - Mögliche abschnittsweise Ergänzung durch einen begleitenden einseitigen Gehweg
- Gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen durch verkehrsberuhigende Maßnahmen und gute Befahrbarkeit bei verhältnismäßig geringem Umbauaufwand



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



- 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 Umbaufwand



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

Empfehlung

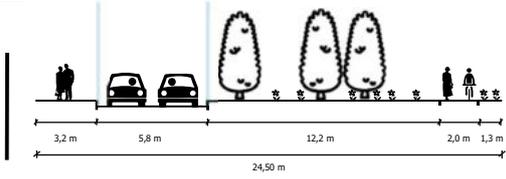
- Variante **A**: Verbesserung der Radverkehrsqualität durch geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen sowie Verdeutlichung der Bevorrechtigung des Radverkehrs
- Variante **B**: Vorteile der Variante A mit einer deutlichen Reduzierung der Verkehrsmengen durch Einrichtung von Modalen Filtern. Variante B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



Detailbetrachtung Niendorf-Route (II)

Niendorfer Gehege | Hollwören bis Friedrich-Ebert-Straße (1.2)

Bestand



- Randnutzung: Grünflächen, Wohnen
- Straßencharakteristik: Verbindungsstraße (Zone 30)
- **Radverkehrsführung: Mischverkehr auf der Fahrbahn und selbständiger gemeinsamer Geh- und Radweg im Gehege**
- Busverkehr: Nein



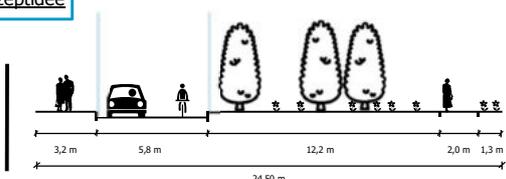


7

Detailbetrachtung Niendorf-Route (II)

Niendorfer Gehege | Hollwören bis Friedrich-Ebert-Straße (1.2)

Konzeptidee



- Bauliche und visuelle Umgestaltung zur Geschwindigkeitsreduktion und besseren Erkennbarkeit des Radverkehrs
- Anordnung: **Fahrradstraße** mit Freigabe für Kfz-Verkehr
 - Mögliche zusätzliche Maßnahmen: Reduzierung der Fahrbahnbreite auf 5,00 m, gepflasterter Mittelstreifen
- Einrichtung eines Modal Filters zur Reduzierung der gebietsfremden Verkehre
 - Vorbehalt: Verkehrsbelastung prüfen
- Radverkehrsfreigabe auf gemeinsamen Geh- und Radweg aufheben

→ Gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen durch verkehrsberuhigende Maßnahmen und gute Befahrbarkeit





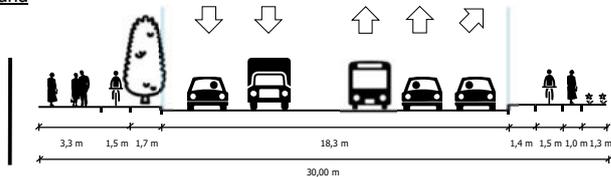
8

Detailbetrachtung Niendorf-Route (II)

Friedrich-Ebert-Straße | Niendorfer Gehege bis Max-Zelck-Straße (1.3)



Bestand



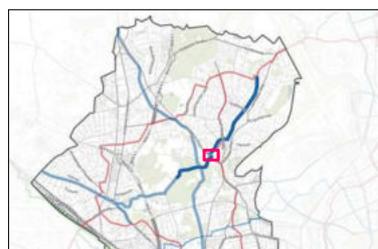
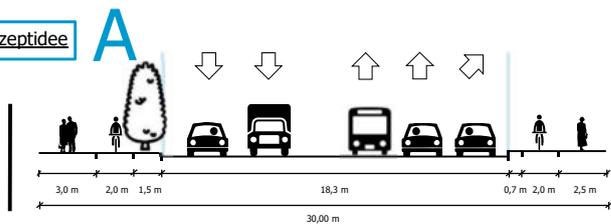
- Randnutzung: Gewerbe, Wohnen
- Straßencharakteristik: Hauptverkehrsstraße (Tempo 50)
- **Radverkehrsführung: beidseitige Radwege**
- Busverkehr: Ja

Detailbetrachtung Niendorf-Route (II)

Friedrich-Ebert-Straße | Niendorfer Gehege bis Max-Zelck-Straße (1.3)



Konzeptidee



- Kleinteiliger Umbau der Seitenbereiche
- **Verbreiterung der bestehenden Radwege** auf ca. 2,00 m
- Fällung von 2 Bäumen oder Engstellen
- Problem: Querungssituation der Friedrich-Ebert-Straße (Fokuspunkt 1)
- Anlage einer weiteren Radverkehrsfurt über die südliche Knotenpunktzufahrt

→ Gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen, eingeschränkt durch Konflikte mit dem Fußverkehr



Asterweg, Amsterdam

Detailbetrachtung Niendorf-Route (II)
 Friedrich-Ebert-Straße | Niendorfer Gehege bis Max-Zelck-Straße (1.3)

ARGUS
STADT UND VERKEHR PARTNERSCHAFT GMBH

Konzeptidee B

- Kleinteiliger Umbau des östlichen Seitenbereichs
- Einrichtung eines **Zweirichtungsradswegs (3 m)** auf der östlichen Seite (zulasten des Gehwegs)
- Fällung von 2 Bäumen oder Engstellen
- Problem: Querungssituation der Friedrich-Ebert-Straße (Fokuspunkt 1)

→ Gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen, aber eingeschränkt durch Konflikte mit dem Fußverkehr

Ouddiemerlaan, Diemen, NL

11

Detailbetrachtung Niendorf-Route (II)
 Friedrich-Ebert-Straße | Niendorfer Gehege bis Max-Zelck-Straße (1.3)

ARGUS
STADT UND VERKEHR PARTNERSCHAFT GMBH

Empfehlung

- Variante **A**: Verbesserung der Radverkehrsqualität durch Schaffung von breiterer Infrastruktur sowie leicht nachvollziehbarer Führung; jedoch mögliche Konflikte mit dem Fußverkehr
- Variante **B**: Ebenfalls ein Raumgewinn für den Radverkehr; jedoch aufgrund der beengten Verhältnisse und erhöhter Konfliktgefahr mit dem Fußverkehr nicht optimal
- **kurzfristig** ist **Variante A zu empfehlen**
- **Perspektivisch** sollte durch die **Umgestaltung der Friedrich-Ebert-Straße und der beiden betroffenen Knotenpunkte** (siehe Fokuspunkt 1) eine deutlichere Erhöhung der Radverkehrsqualität erreicht werden

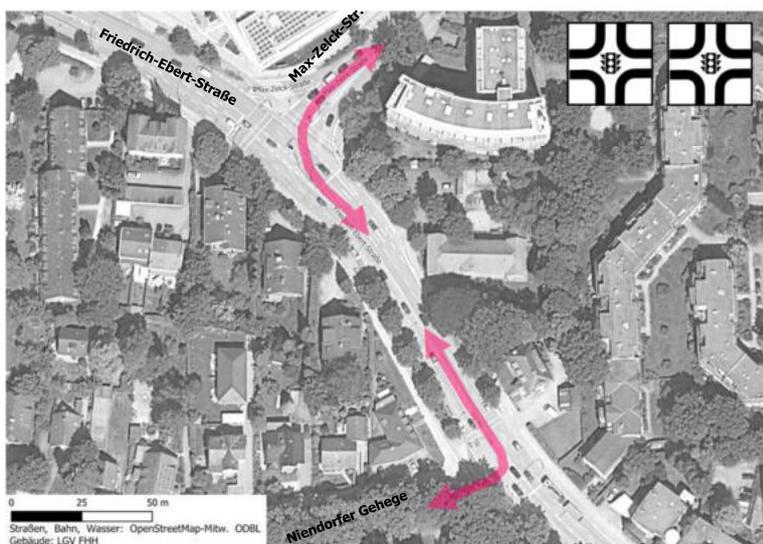
Asterweg, Amsterdam

12

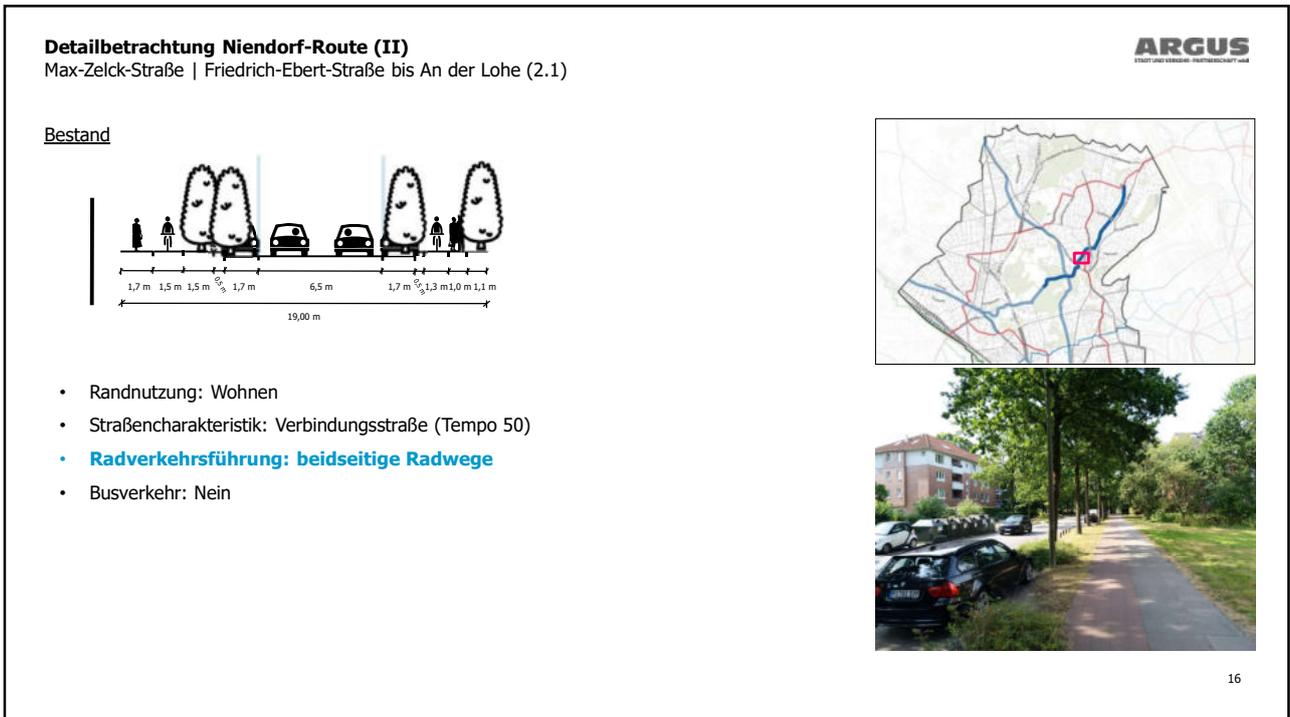
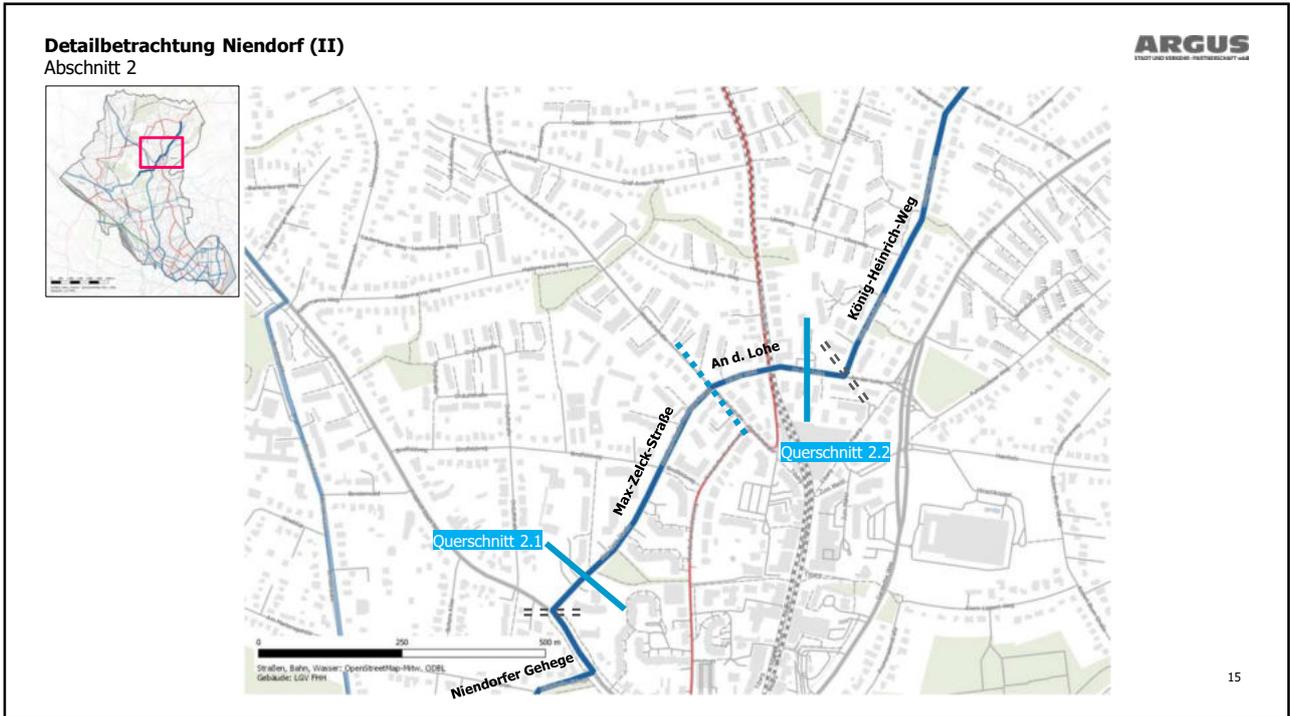
Detailbetrachtung Niendorf-Route (II)
 Fokuspunkt 1 | Friedrich-Ebert-Straße | Bestand



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-Fahrsstreifen
 - Ausreichend dimensionierte Aufstellflächen für den Radverkehr
- Vorbehalte:
 - Verkehrsmengen/Kapazität



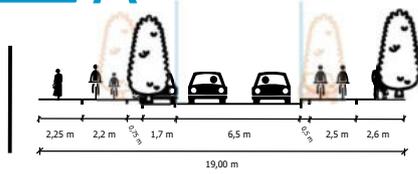
Detailbetrachtung Niendorf-Route (II)

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



Konzeptidee

A



- Umbau der Seitenbereiche
- Verbreiterung der bestehenden **Radwege** und Gehwege
- Anzunehmende Reduzierung von rund 28 Parkständen und Fällung von etwa 45 Bäumen erforderlich
- Im Bereich der Knotenpunkte Sonderlösung (ggf. Engstelle)

→ Gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen durch Verbreiterung der Infrastruktur, aber ggf. eingeschränkt durch Konflikte mit dem Fußverkehr



Asterweg, Amsterdam

17

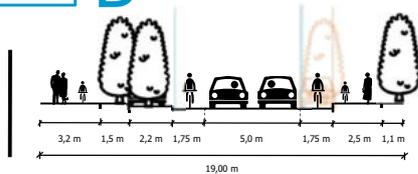
Detailbetrachtung Niendorf-Route (II)

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



Konzeptidee

B



- Umbau der Fahrbahn und der Parkstände
- Anordnung von **Schutzstreifen (1,75 m)**
- Anzunehmende Reduzierung von rund 28 Parkständen und Fällung von etwa 25 Bäumen erforderlich
- Verbreiterung der nördlichen Parkstände um ca. 0,50 m zulasten des Grünstreifens
- Bessere Erkennbarkeit des Sicherheitstrennstreifens zum ruhenden Kfz-Verkehr (z.B. 0,20 m Pflasterung auf Parkständen und 0,30 m Markierung auf der Fahrbahn)

→ Ausreichende Radverkehrsqualität; für unsichere Verkehrsteilnehmergruppen nicht ideal



Friedrichshafen
Quelle: Stadt Friedrichshafen; AGFK-BW

18

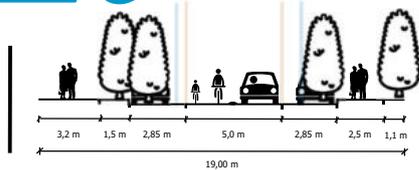
Detailbetrachtung Niendorf-Route (II)

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



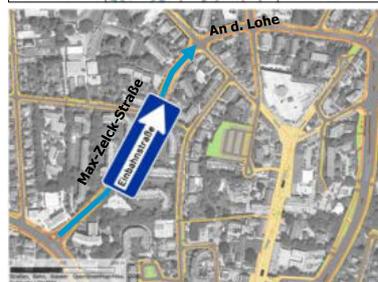
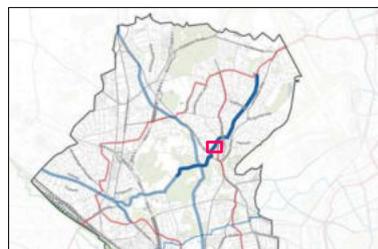
Konzeptidee

C



- Einrichtung einer **Einbahnstraße** für Kfz (von West nach Ost)
- Anordnung einer **Fahrradstraße** und optische Einengung der Fahrbahn
 - Mögliche zusätzliche Maßnahmen: gepflasterter Mittelstreifen
- Verbreiterung des Grünstreifens bzw. der Parkstände (2,10 m) mit (baulich integrierten) beidseitigen Sicherheitstrennstreifen (0,75 m) zur Fahrbahn
- Vorbehalt: Verkehrsbelastung prüfen, Umgestaltung der Knotenpunkte, ggf. An der Lohe als gegenläufige Einbahnstraße zur Verkehrsberuhigung

→ Gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen bei teilweiser Verdrängung des Kfz-Verkehrs



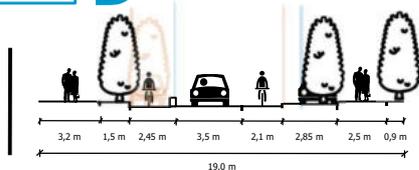
Detailbetrachtung Niendorf-Route (II)

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



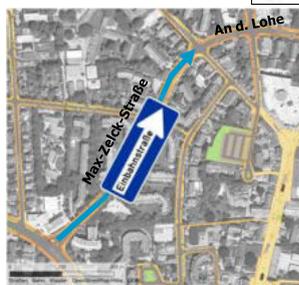
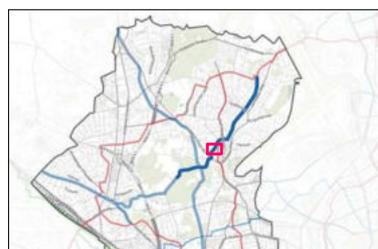
Konzeptidee

D



- 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

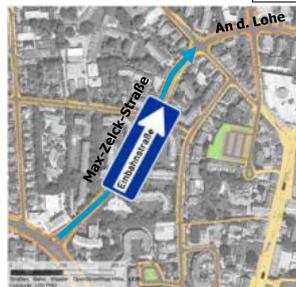
Detailbetrachtung Niendorf-Route (II)

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



Empfehlung

- Variante **A** : Verbesserung der Radverkehrsqualität durch Verbreiterung; jedoch hoher Eingriff in den Bestand der Bäume und der Parkstände
- Variante **B** : Reduzierter Eingriff gegenüber Variante A und Verbreiterung der Gehwege; jedoch keine getrennte Radverkehrsführung
- Variante **C** : Verkehrsberuhigung, erhöhte Präsenz des Radverkehrs, Gehwegverbreiterung und Erhalt der Bäume und Parkstände; jedoch Vorbehalte bei Kfz-Verkehrsstärke im Einrichtungsverkehr und Umgestaltung der Knotenpunkte erforderlich
- Variante **D** : Verkehrsberuhigung, getrennte Radverkehrsführung (angesichts hoher Kfz-Stärke) und Verbreiterung der Gehwege; allerdings Eingriff in den Bestand der Bäume und der Parkstände sowie Umgestaltung der Knotenpunkte erforderlich
- **Variante D** ist im Hinblick auf die beste Radverkehrsqualität **zu empfehlen**



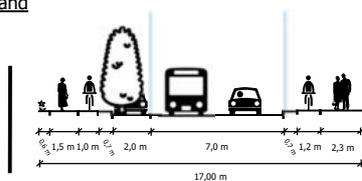
Altona, Große Bergstraße

Detailbetrachtung Niendorf-Route (II)

An der Lohe | Max-Zelck-Straße bis König-Heinrich-Weg (2.2)



Bestand



- Randnutzung: Wohnen
- Straßencharakteristik: Verbindungsstraße (Tempo 50)
- **Radverkehrsführung: beidseitige Radwege**
- Busverkehr: Ja (inkl. Haltestelle)



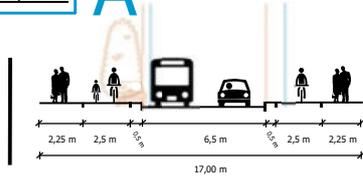
Detailbetrachtung Niendorf-Route (II)

An der Lohe | Max-Zelck-Straße bis König-Heinrich-Weg (2.2)



Konzeptidee

A



- Umbau des Querschnitts und Neuverteilung der Flächen mit Reduzierung der Fahrbahn auf 6,50 m
 - Verbreiterung der bestehenden **Radwege** auf 2,50 m
 - Anzunehmende Reduzierung von rund 25 Parkständen und Fällung von etwa 11 Bäumen erforderlich
 - Im Bereich der Knotenpunkte Sonderlösungen, ggf. Engstellen
 - Gestaltung einer Abbiegemöglichkeit in den König-Heinrich-Weg erforderlich
- Gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen durch Verbreiterung der Infrastruktur, aber ggf. eingeschränkt durch Konflikte mit dem Fußverkehr



Asterweg, Amsterdam

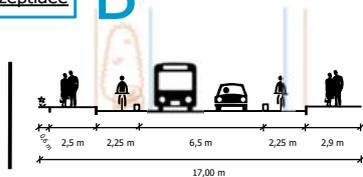
Detailbetrachtung Niendorf-Route (II)

An der Lohe | Max-Zelck-Straße bis König-Heinrich-Weg (2.2)



Konzeptidee

B



- Umbau und Reduzierung der Fahrbahn auf 6,00 m und Abbau der Parkstände
 - Einrichtung von **Protected Bike-Lanes (2,25 m)**
 - Anzunehmende Reduzierung von rund 25 Parkständen und Fällung von etwa 11 Bäumen erforderlich
 - Gestaltung einer Abbiegemöglichkeit in den König-Heinrich-Weg erforderlich
 - Bushaltestelle benötigt eine Sonderlösung
- Gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen durch getrennte und geschützte Radverkehrsführung

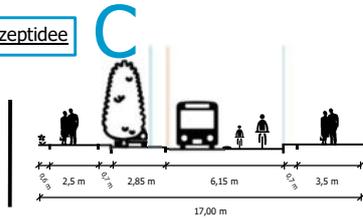


Dammtordamm, Hamburg
Quelle: hamburgjaz.blogspot.com

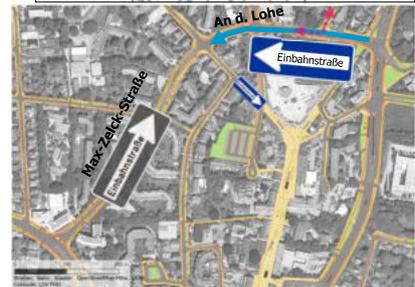
Detailbetrachtung Niendorf-Route (II)

An der Lohe | Max-Zelck-Straße bis König-Heinrich-Weg (2.2)

Konzeptidee

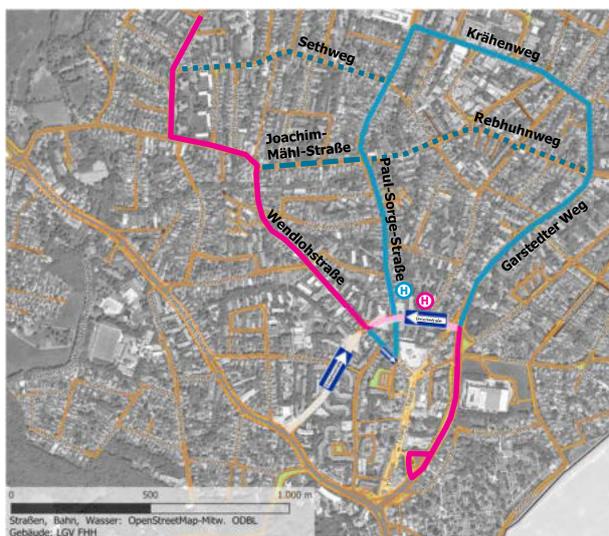


- Einrichtung einer gegenläufigen **Einbahnstraße** für Kfz (von Ost nach West)
 - Anordnung einer **Fahrradstraße** und Verengung der Fahrbahn
 - Mögliche zusätzliche Maßnahmen: gepflasterter Mittelstreifen
 - Verbreiterung des Grünstreifens bzw. der Parkstände (2,10 m) mit (baulich integrierten) Sicherheitstrennstreifen (0,75 m) zur Fahrbahn
 - Vorbehalt: Verkehrsbelastung prüfen, Umgestaltung der Knotenpunkte, Anpassung der Buslinie 24, Einrichtung eines Modalfilters im Niendorfer Kirchenweg, Richtungsänderung der Einbahnstraße in der südlichen Wendlohstraße (Höhe Niendorfer Kirchenweg)
- Gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen, großer Verdrängungseffekt des Kfz zu erwarten



Detailbetrachtung Niendorf-Route (II)

Konzeptidee gegenläufige Einbahnstraßen | Buslinie 24



- Gegenläufige Einbahnstraße als Maßnahme zur Verkehrsberuhigung (Verdrängung auf Garstedter Weg und Friedrich-Ebert-Straße); zur Schaffung von Verkehrsraum und Erhöhung der Radverkehrsqualität (Konzeptidee für Variante C)
- **Buslinie 24 (Bestand):** Anpassung notwendig
 - **Denkbare Alternativrouten für Buslinie 24**
 - Verlegung Bushaltestelle „An der Lohe“ (zumindest für eine Richtung)
- Vorbehalte:
 - Deutliche Umwege für die Buslinie 24 von rund 2,5 km unvermeidlich
 - Verkehrsbelastung und Verdrängungseffekte
 - Kfz-Abfluss über Wendlohstraße und Paul-Sorge-Straße (Rebhuhnweg derzeit mit viel Fahrbahnrandparken)
 - Umgestaltung der Knotenpunkte
 - Richtungsänderung der Einbahnstraße in der südlichen Wendlohstraße (Höhe Niendorfer Kirchenweg) oder weiterhin Zweirichtungsverkehr zwischen Paul-Sorge-Str. und Wendlohstraße

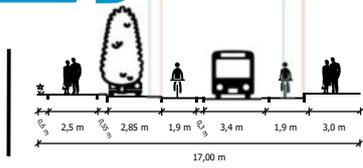
Detailbetrachtung Niendorf-Route (II)

An der Lohe | Max-Zelck-Straße bis König-Heinrich-Weg (2.2)



Konzeptidee

D



- Umbau der Fahrbahn und der Parkstände
- Einrichtung einer **Einbahnstraße** für Kfz (von West nach Ost) und Anordnung von Tempo 30
- Einrichtung beidseitiger **Radfahrstreifen (1,90 m)**
- Verbreiterung der nördlichen Parkstände (2,10 m) mit (baulich integriertem) Sicherheitstrennstreifen (0,75 m)
- Vorbehalt: Verkehrsbelastung prüfen, Umgestaltung der Knotenpunkte, Anpassung der Buslinie 24,

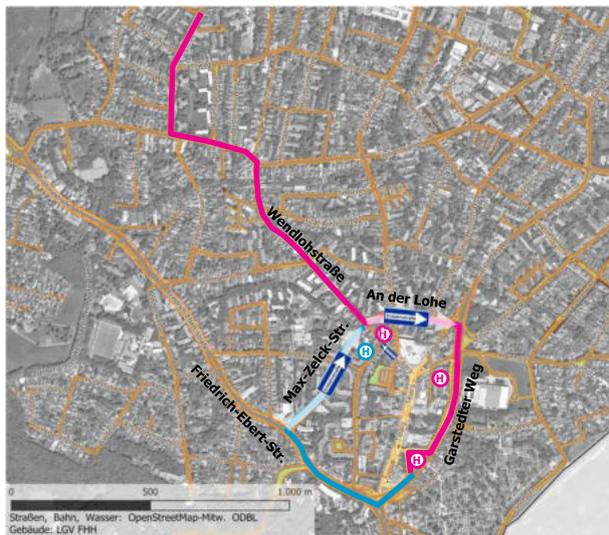


Barmbek, Hufnerstraße
Quelle: ADPC Hamburg

→ Gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen durch getrennte Radverkehrsführung und Verkehrsberuhigung

Detailbetrachtung Niendorf-Route (II)

Konzeptidee Einbahnstraße | Buslinie 24



- Einbahnstraße von West nach Ost als Maßnahme zur Verkehrsberuhigung (Verdrängung auf Garstedter Weg und Friedrich-Ebert-Straße); zur Schaffung von Verkehrsraum und Erhöhung der Radverkehrsqualität (Konzeptidee für Variante D)
- **Buslinie 24 (Bestand):** Anpassung notwendig
 - **Denkbare Alternativroute für Buslinie 24**
 - Anfahrt der Haltestellen im Einrichtungsverkehr
 - Weitere Haltestelle in der Max-Zelck-Str. möglich
- Vorbehalte:
 - Verkehrsbelastung und Verdrängungseffekte (z.B. Rebhuhnweg)
 - Umgestaltung der Knotenpunkte
 - Anfahrt der Haltestellen nur im Einrichtungsverkehr

Detailbetrachtung Niendorf-Route (II)

An der Lohe | Max-Zelck-Straße bis König-Heinrich-Weg (2.2)



Empfehlung

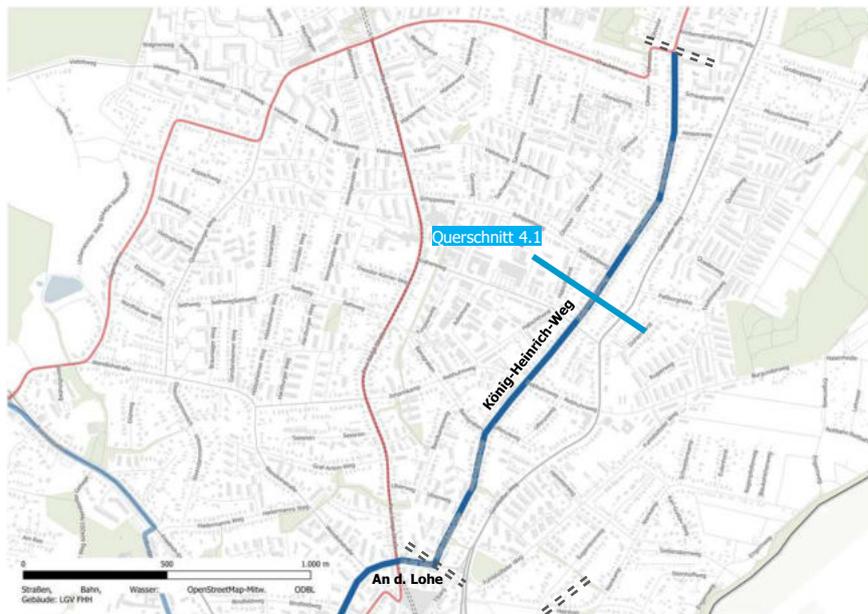
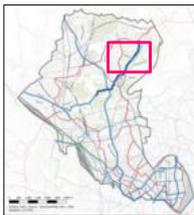
- Variante **A**: Verbesserung der Radverkehrsqualität durch Schaffung von breiterer Infrastruktur; jedoch Eingriff in den Bestand der Bäume und der Parkstände
- Variante **B**: Schaffung einer geschützten Radverkehrsführung, Verbreiterung der Gehwege und keine Anpassung von Buslinie 24 erforderlich; jedoch Eingriff in den Bestand der Bäume und der Parkstände
- Variante **C**: Verkehrsberuhigung, erhöhte Präsenz des Radverkehrs, Gehwegverbreiterung und Erhalt der Bäume und Parkstände; jedoch Vorbehalte bei Kfz-Verkehrsstärke im Einrichtungsverkehr und Umgestaltung der Knotenpunkte erforderlich sowie Anpassung Buslinie 24 erforderlich
- Variante **D**: Verkehrsberuhigung, getrennte Radverkehrsführung (angesichts hoher Kfz-Stärke), Verbreiterung der Gehwege und Erhalt der Bäume und der Parkstände; jedoch Anpassung der Buslinie 24 sowie Umgestaltung der Knotenpunkte erforderlich
- **Variante B ist zu empfehlen**, da Erhalt der Buslinie und des Zweirichtungsverkehrs; In **Variante D** bleiben allerdings die Bäume und Parkstände erhalten.



Dammtordamm, Hamburg
Quelle: hamburg360.blogspot.com

Detailbetrachtung Niendorf (II)

Abschnitt 4

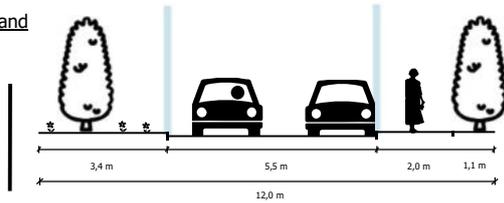


Detailbetrachtung Niendorf-Route (II)

König-Heinrich-Weg | An der Lohe bis Kimbernstraße (4.1)



Bestand



- Randnutzung: Wohnen
- Straßencharakteristik: Erschließungsstraße (Zone 30), teils einseitiger Gehweg, zum Teil offene Entwässerungsgräben
- **Radverkehrsführung: Mischverkehr**
- Busverkehr: Nein



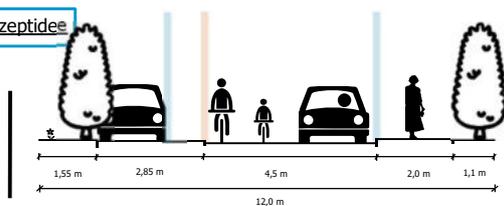
31

Detailbetrachtung Niendorf-Route (II)

König-Heinrich-Weg | An der Lohe bis Kimbernstraße (4.1)



Konzeptidee



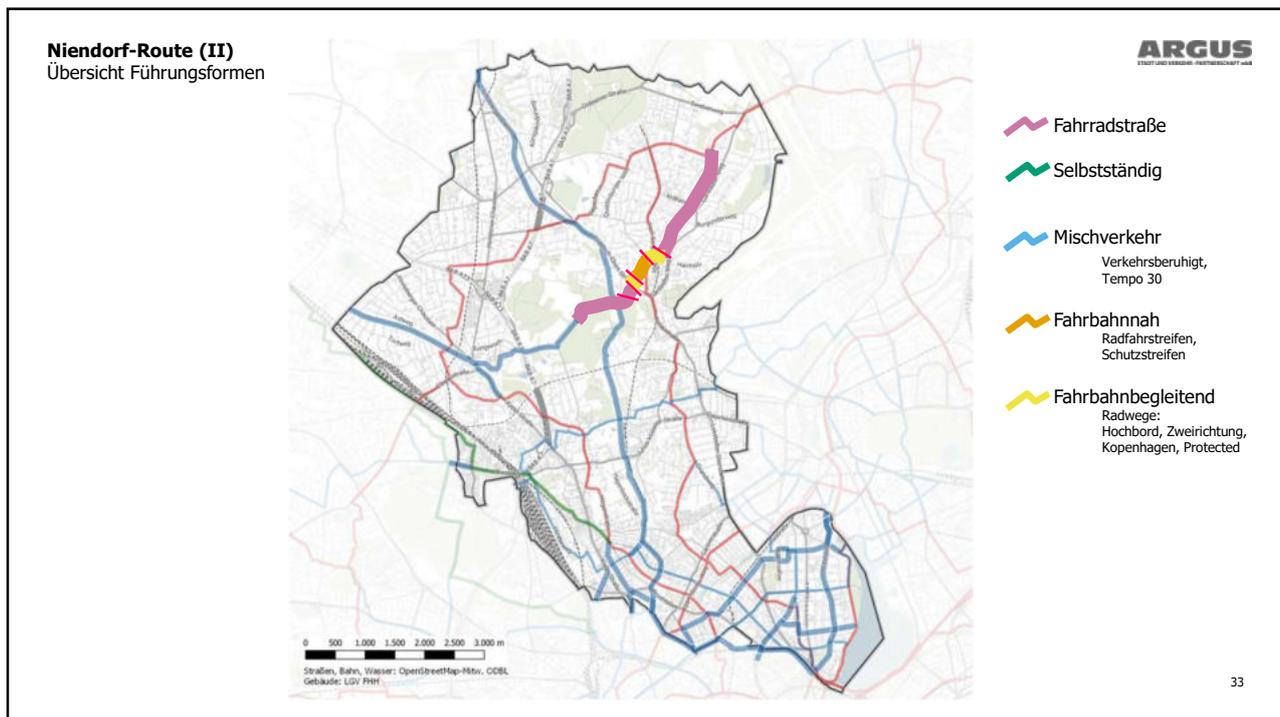
- Kleinteilige bauliche und visuelle Umgestaltung zur Geschwindigkeitsreduktion und besserer Erkennbarkeit des Radverkehrs mit Reduzierung der Fahrbahn auf 4,50 m
- Anordnung: **Fahrradstraße** mit Freigabe für Kfz-Verkehr
 - Mögliche zusätzliche Maßnahmen: gepflasterter Mittelstreifen, Visuelle Verengungen
- Wegfall des Fahrbahnparkens (rund 150 Parkende), aber Möglichkeit zur Anlage von neuen Parkbuchten (2,10 m) mit (baulich integriertem) Sicherheitsabstand (0,75 m), wo geschlossene Entwässerungssysteme und keine Bäume bestehen

→ Gute Radverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmergruppen durch bessere Erkennbarkeit des Radverkehrs, verkehrsberuhigende Maßnahmen und gute Befahrbarkeit



Kerkstraat, Nijmegen, NL
Quelle: RHDHV

32



- Niendorf-Route (II)**
Reflexion der Führungskontinuität
- ARGUS
STADT UND VERKEHRSPARTNERSCHAFT
- Die Kontinuität der Radverkehrsführung auf der Niendorf-Route ist weitestgehend auf Fahrradstraßen ausgerichtet und somit sehr intuitiv
 - Die Kontinuität der zentralen Routenabschnitte über die Friedrich-Ebert-Straße, die Max-Zelck-Straße und An der Lohse ist den räumlichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen geschuldet eingeschränkt.
 - Um für eine klare Verständlichkeit des Routenverlaufs zu sorgen, sind sorgfältig gestaltete Übergangsbereiche zwischen verschiedenen Abschnitten bzw. Führungsformen wichtig.
 - Darüber hinaus ist der Einsatz gleichartiger Gestaltungselemente empfehlenswert, die z.B. bei Fahrradstraßen angewendet werden.
- 34

