

RADVERKEHRSKONZEPT FÜR DEN BEZIRK BERGEDORF



2015263, Stand 10.02.2017

Auftraggeber:

Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Bergedorf
Fachamt Management des öffentlichen
Raums

Kampweg 4
21029 Hamburg

Auftragnehmer:

ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung
Admiralitätstraße 59
20459 Hamburg

+49 (40) 309 709 - 0
kontakt@argus-hh.de
www.argus-hh.de

Bearbeitung:

Dipl.-Ing. Markus Franke
Dipl.-Ing. Lasse Petersen
Vanessa Platz M. Sc.
Felix Blass M. Sc.

GLIEDERUNG

1. Herleitung und Zielsetzung
2. Ergebnisse aus dem Fahrradworkshop
3. Bewertung der Routenabschnitte | Allgemeine Vorgehensweise
4. Bewertung der Routenabschnitte im Ost-West-Korridor
 - Abschnitt 1: Wentorfer Straße bis Innenstadt
 - Abschnitt 2: Innenstadt bis Neuallermöhe
5. Bewertung der Routenabschnitte im Nord-Süd-Korridor
 - Abschnitt 1: Reinbeker Redder bis Innenstadt
 - Abschnitt 2: Von der Innenstadt in den Süden

SYSTEMATISCHE EINORDNUNG

Ergänzung der städtischen Velorouten mit dem Ziel eines dreigliedrigen Wegenetzes:

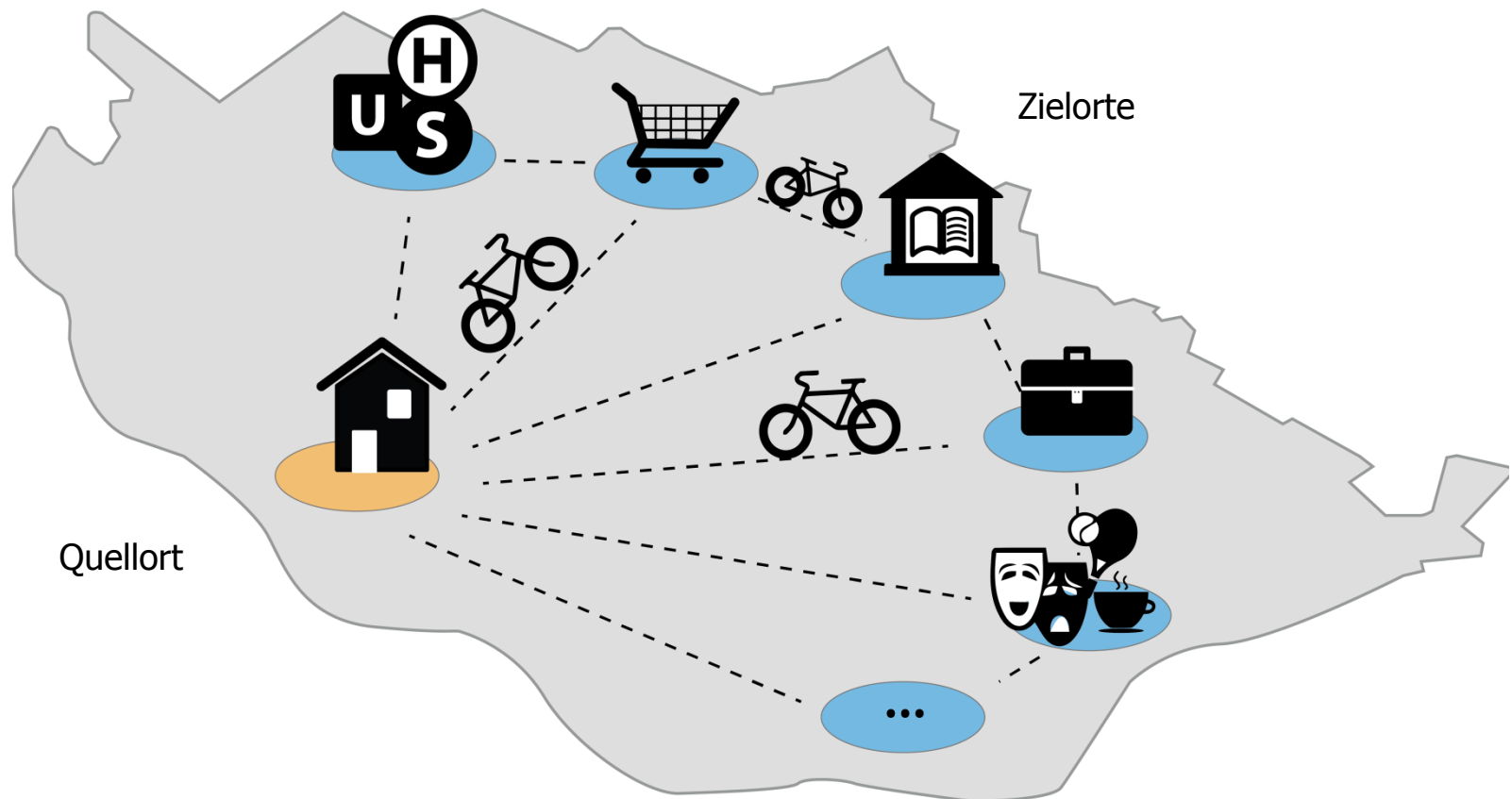
- Hamburger Velorouten (Alltags- und Freizeitrouten)
- Bezirksrouten
 - Stadtteilrouten



ANALYSE DER SIEDLUNGSSTRUKTUREN

Korridore

Herleitung: Entwicklung von Wunschlinien



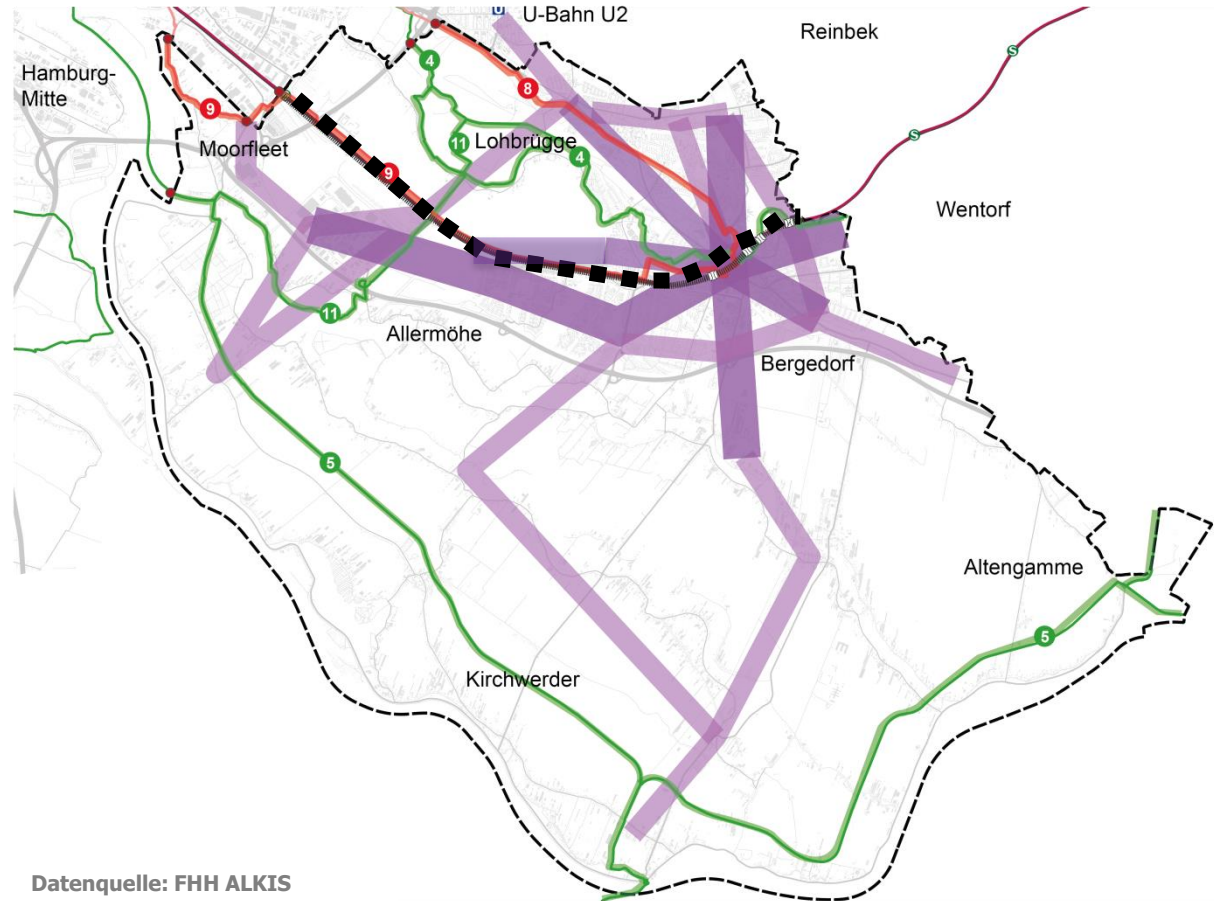
DAS BERGEDORFER RADVERKEHRSNETZ

- > Konzentration des Radverkehrsnetzes insbesondere **im verdichteten Bereich** (Lohbrügge, Kernbereich Bergedorf, Neuallermöhe)
- > Schaffung **einer Nord-Süd- und einer Ost-West-Verbindung**
- > Anknüpfung an bestehendes Veloroutennetz und an Nachbarkommunen
- > Anbindung an ÖPNV (S-Bahnhof Bergedorf, S-Bahnhof Mittlerer Landweg)
- > Nachverdichtung durch kleinteilige Stadtteilrouten

SCHWERPUNKTBILDUNG

Korridore

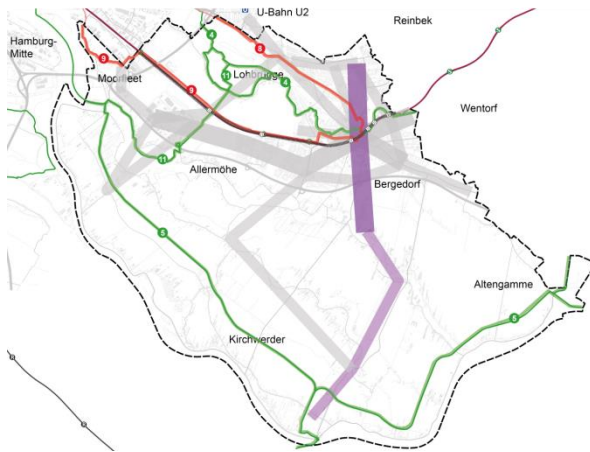
Vorschlag für ein
verdichtetes Radroutennetz
(erste Richtungsverteilung)



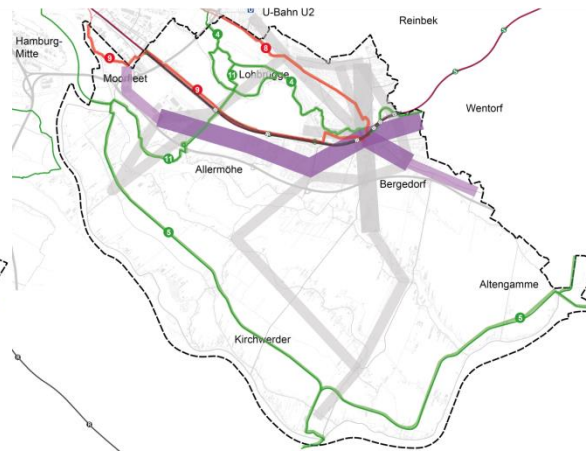
SCHWERPUNKTBILDUNG

Korridore

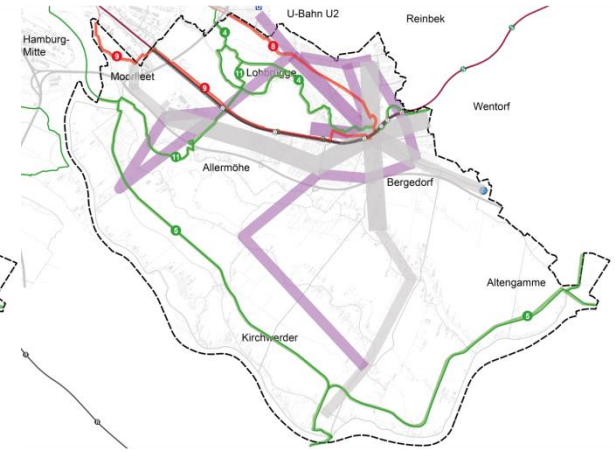
Vorschlag für ein verdichtetes Radroutennetz (erste Richtungsverteilung)



Nord-Süd-Achse



Ost-West-Achse



Stadtteilrouten (Nachverdichtung)

ROUTENPLANUNG

Qualitätsmerkmale

Qualitätsmerkmale übergeordneter Radrouten

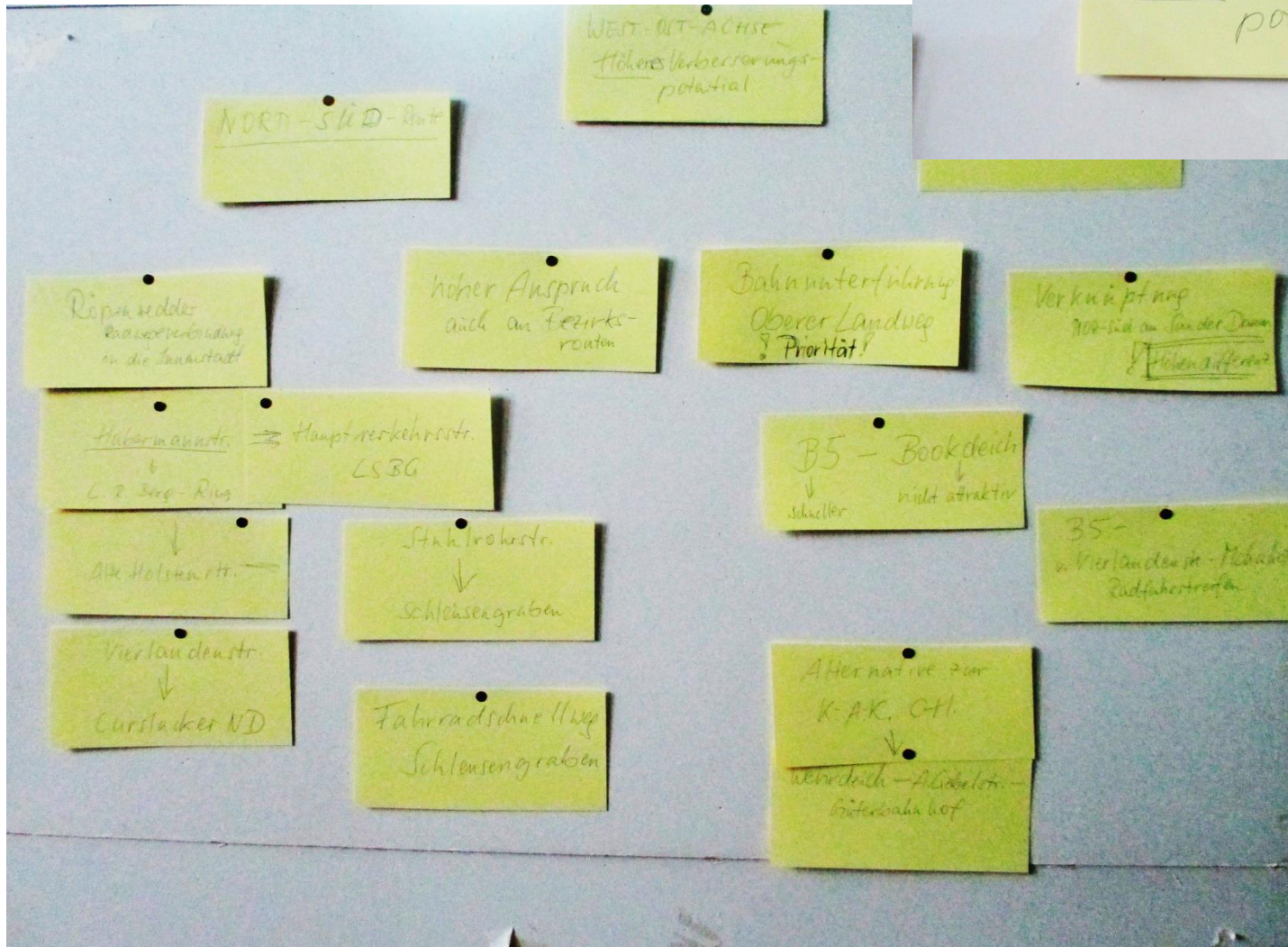
- > **verkehrssichere** Ausgestaltung - Sichtfelder, Minimierung von Nutzungskonflikten, u.a. Geschwindigkeitsunterschieden...
- > **schnelles** Vorankommen – durchgehende Überholmöglichkeit, keine Konflikte mit Fußverkehr, ebene Oberfläche ...
- > **direkt** / geradlinig (Nähe zu Zielschwerpunkten)
- > auch subjektiv und sozial **sicher**
- > Flächeninanspruchnahme möglichst **verträglich** für andere

GLIEDERUNG

1. Herleitung und Zielsetzung
2. Ergebnisse aus dem Fahrradworkshop
3. Bewertung der Routenabschnitte | Allgemeine Vorgehensweise
4. Bewertung der Routenabschnitte im Ost-West-Korridor
 - Abschnitt 1: Wentorfer Straße bis Innenstadt
 - Abschnitt 2: Innenstadt bis Neuallermöhe
5. Bewertung der Routenabschnitte im Nord-Süd-Korridor
 - Abschnitt 1: Reinbeker Redder bis Innenstadt
 - Abschnitt 2: Von der Innenstadt in den Süden

ROUTENPLANUNG

Fahrrad-Workshop



ROUTENPLANUNG

Fahrrad-Workshop

Zentrale Ergebnisse:

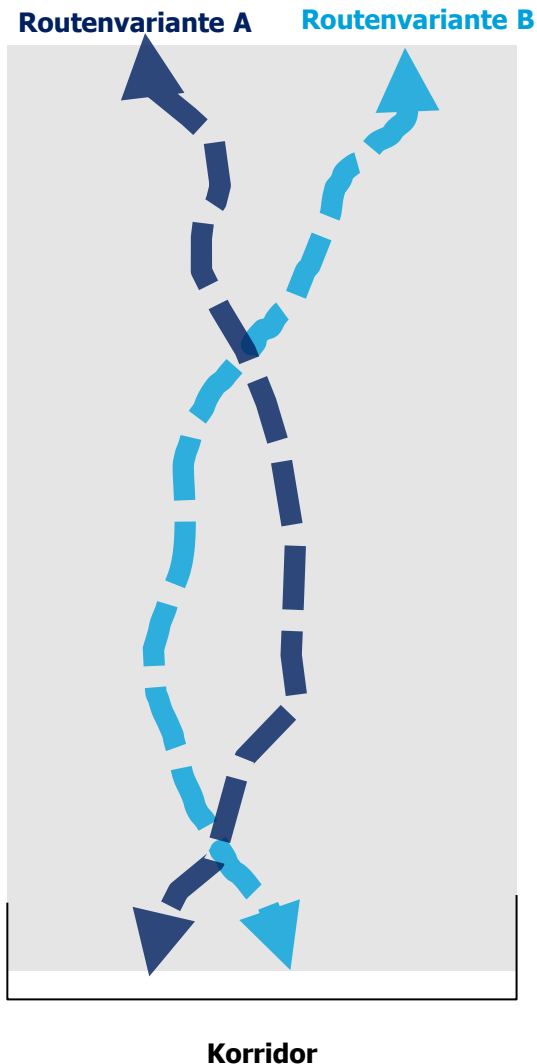
- Ausbildung einer **Nord-Süd-Achse**, ggf. mit parallelen Strecken
- Strecke **Röpraredder – Habermannstraße** (Nord-Süd-Korridor) wird durch LSBG umgebaut
- Ausbildung von zwei **Ost-West-Achse** auf beiden Seiten der S-Bahn prüfen
- **Erreichbarkeit der Innenstadt** sicherstellen (Ost-West- und Nord-Süd-Achse)
- Ost-West-Achse mit etwas höherer Priorität
- **Oberer Landweg** als priorisierter, punktueller Handlungsbedarf
- **Schleusengraben** als Radschnellroute vorsehen

GLIEDERUNG

1. Herleitung und Zielsetzung
2. Ergebnisse aus dem Fahrradworkshop
3. **Bewertung der Routenabschnitte | Allgemeine Vorgehensweise**
4. **Bewertung der Routenabschnitte im Ost-West-Korridor**
 - Abschnitt 1: Wentorfer Straße bis Innenstadt
 - Abschnitt 2: Innenstadt bis Neuallermöhe
5. **Bewertung der Routenabschnitte im Nord-Süd-Korridor**
 - Abschnitt 1: Reinbeker Redder bis Innenstadt
 - Abschnitt 2: Von der Innenstadt in den Süden

BEWERTUNG DER ROUTENABSCHNITTE

ALLGEMEINE VORGEHENSWEISE



Vergleich aller Routen im Korridor



Bestandsaufnahme/ Qualität der Routen



**Machbarkeit von einer fahrradgerechten
Umgestaltung**



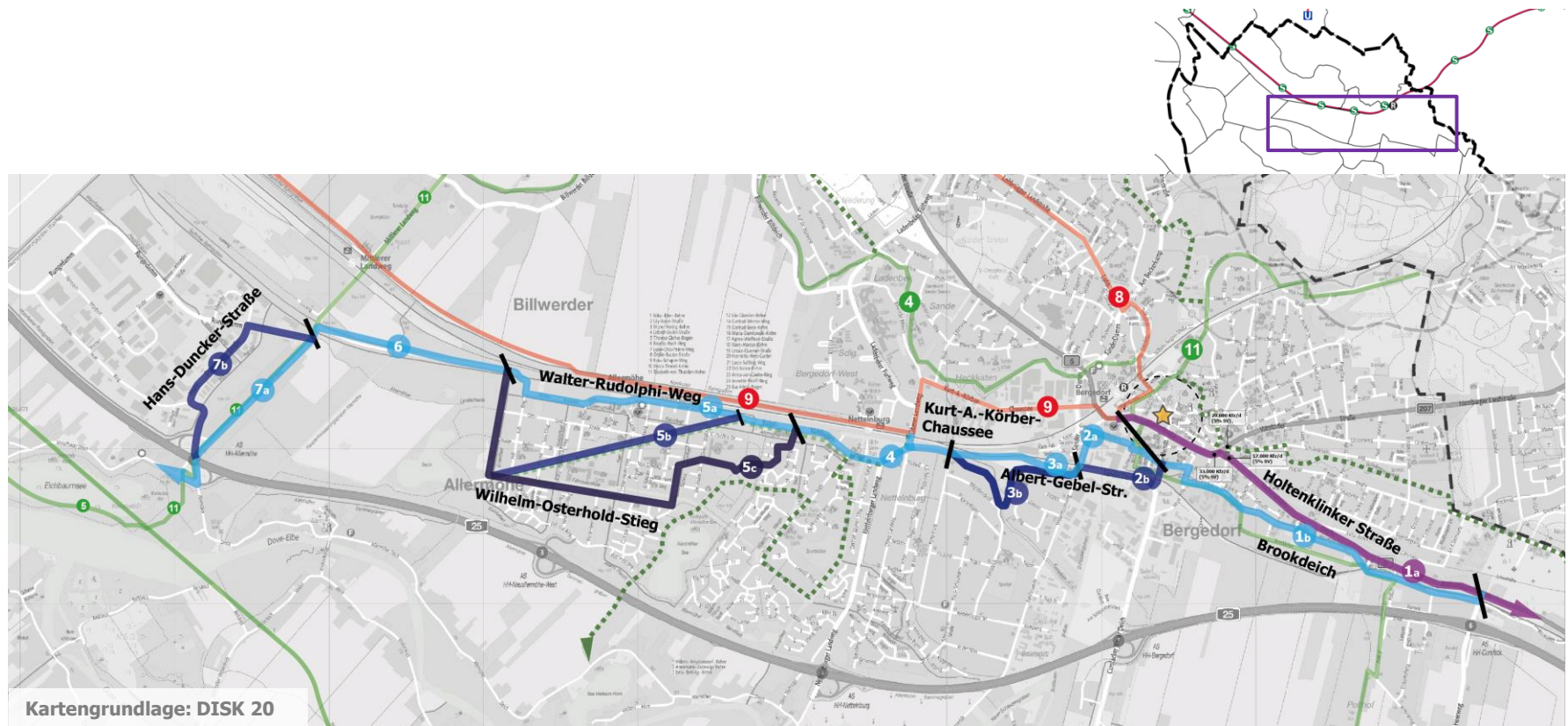
Abwägung Machbarkeit, Kosten und Nutzen

GLIEDERUNG

1. Herleitung und Zielsetzung
2. Ergebnisse aus dem Fahrradworkshop
3. Bewertung der Routenabschnitte | Allgemeine Vorgehensweise
4. **Bewertung der Routenabschnitte im Ost-West-Korridor**
 - Abschnitt 1: Wentorfer Straße bis Innenstadt
 - Abschnitt 2: Innenstadt bis Neuallermöhe
5. **Bewertung der Routenabschnitte im Nord-Süd-Korridor**
 - Abschnitt 1: Reinbeker Redder bis Innenstadt
 - Abschnitt 2: Von der Innenstadt in den Süden

OST-WEST-ACHSE

Von Bergedorf (Ost) bis Neuallermöhe | Mögliche Varianten



Innenstadt

Möglicher Verlauf
Ost-West-Achse,
Erschließung Neuallermöhe

Städtische
Alltagsrouten (FHH)

Städtische
Freizeitroutes (FHH)

Bedeutende
Freizeitroute (Bezirk)

Zweigstelle/
Anknüpfung

GLIEDERUNG

1. Herleitung und Zielsetzung

2. Ergebnisse aus dem Fahrradworkshop

3. Bewertung der Routenabschnitte im Ost-West-Korridor

Abschnitt 1: Wentorfer Straße bis Innenstadt

Abschnitt 2: Innenstadt bis Neuallermöhe

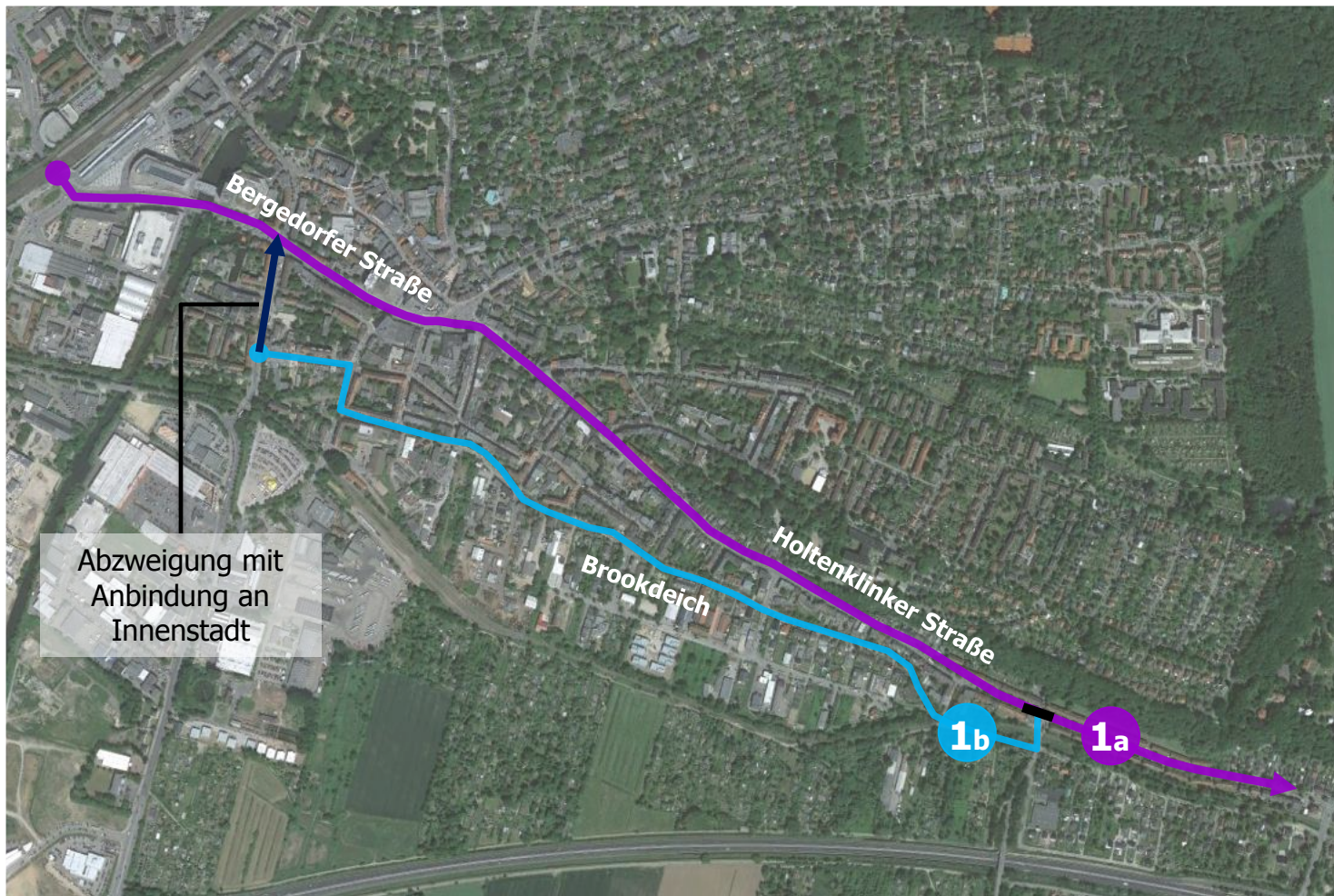
4. Bewertung der Routenabschnitte im Nord-Süd-Korridor

Abschnitt 1: Lohbrücke bis Innenstadt

Abschnitt 2: Von der Innenstadt in den Süden

OST-WEST-ACHSE

Bergedorfer Osten bis Innenstadt | Abschnitt 1



OST-WEST-ACHSE

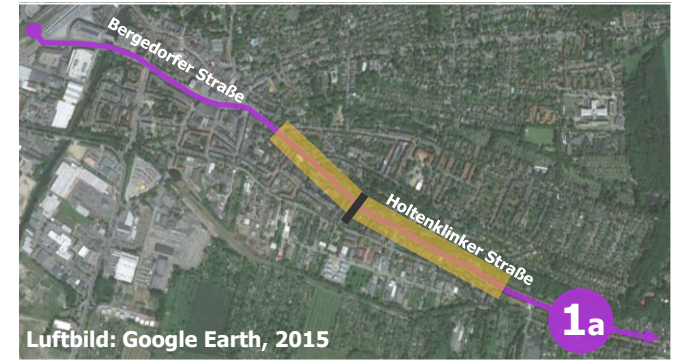
Holtenklinker Str./ Bergedorfer Str.: Radfahren auf den Nebenflächen



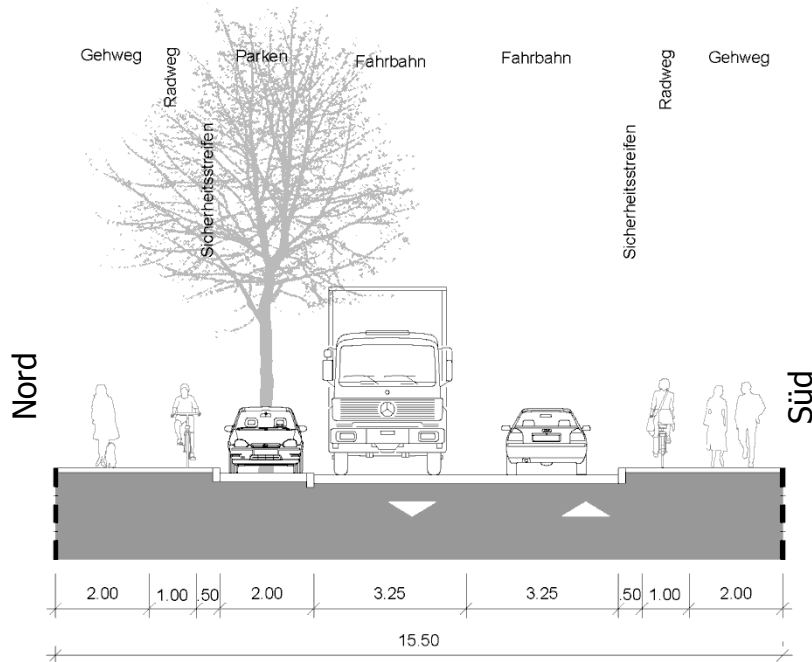
Luftbild: Google Earth, 2015

OST-WEST-ACHSE

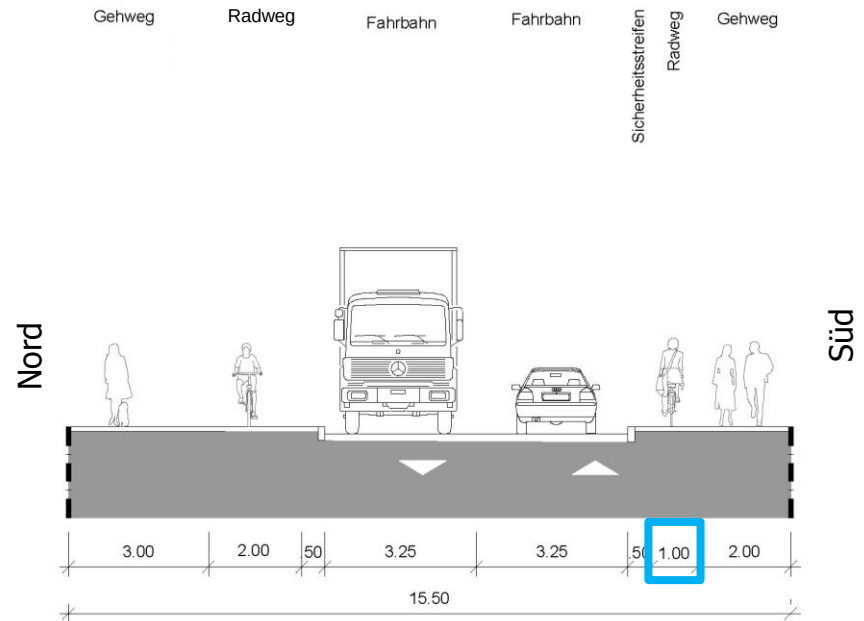
Regellösung: Radweg auf Nebenfläche



Beispielhafter Querschnitt Bestand Holtenklinker Str.



Querschnitt Regellösung Holtenklinker Str. Entfall Bäume und Parkstreifen Nur einseitige Verbesserung



OST-WEST-ACHSE

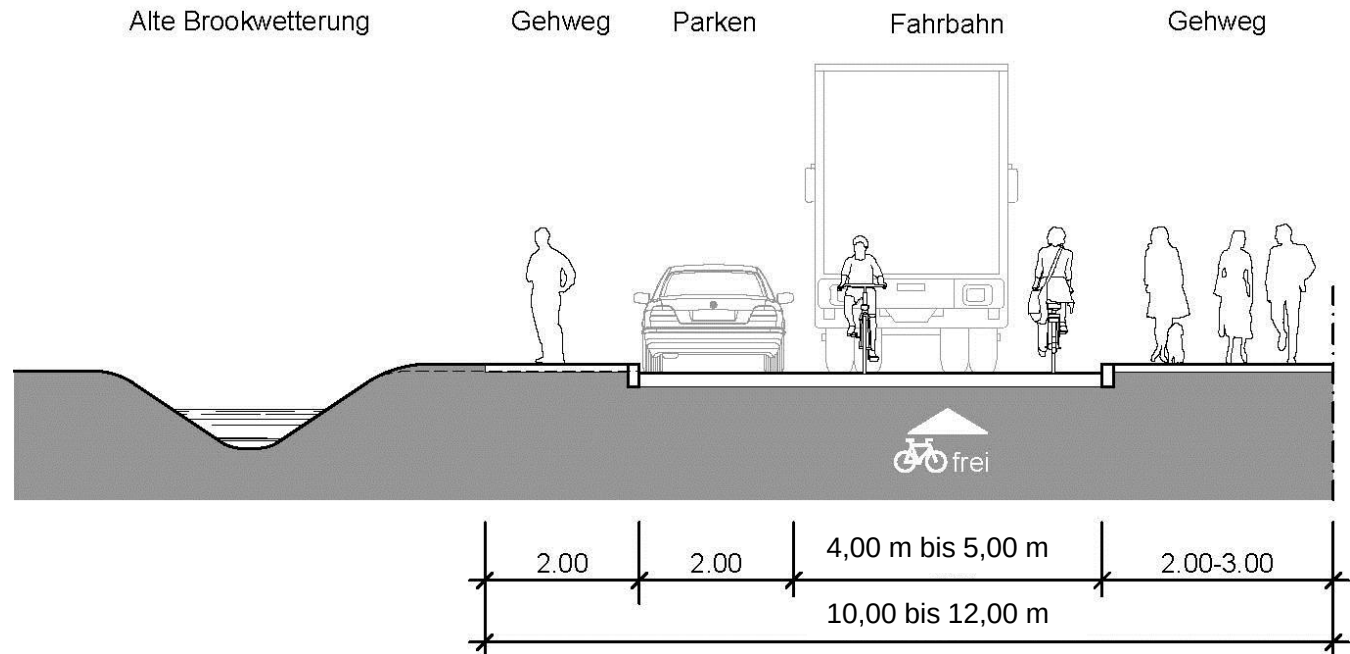
Von Brookdeich bis Rektor-Ritter-Straße



OST-WEST-ACHSE

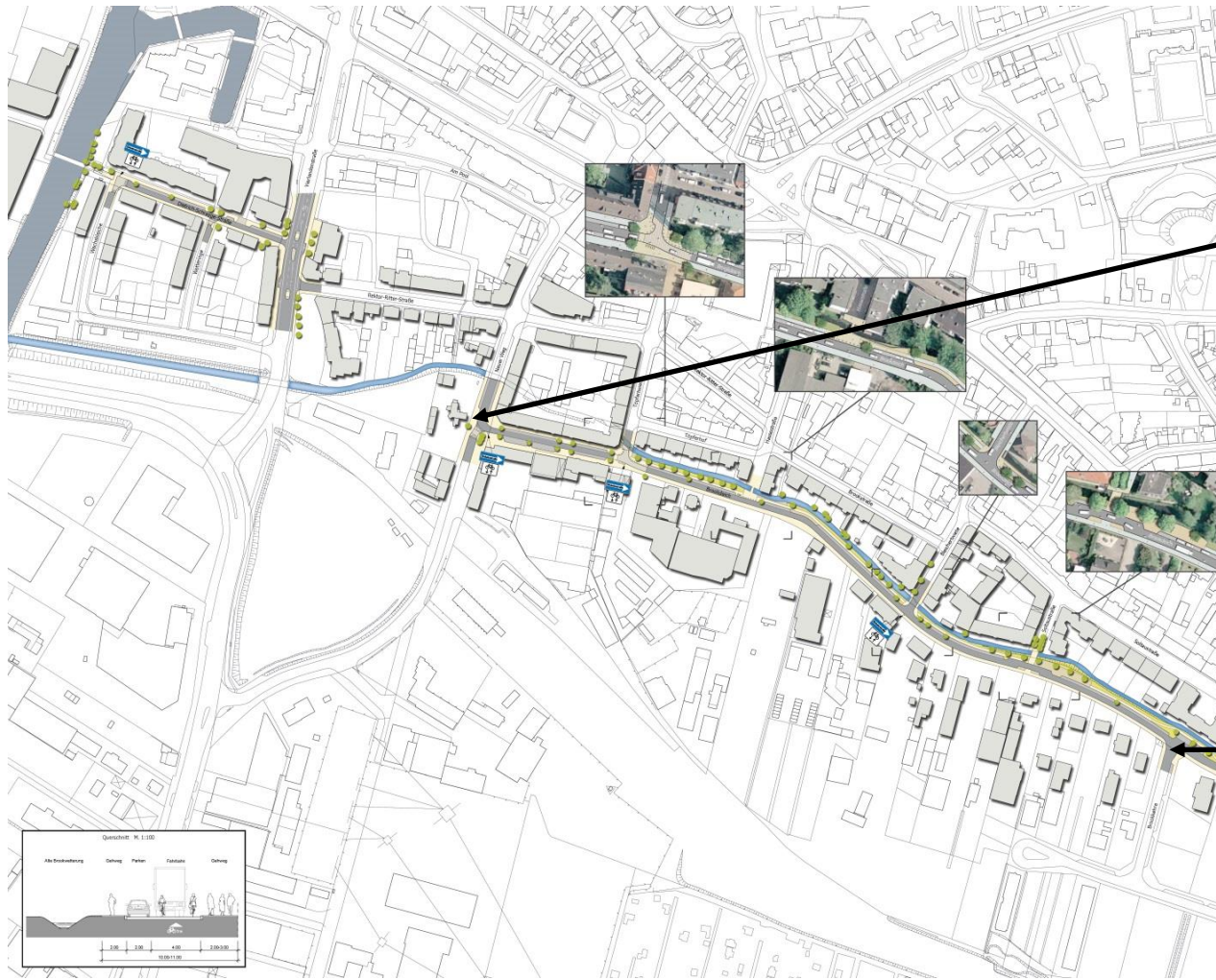
Brookdeich: Große Einbahnstraßenregelung

Beispielhafter Querschnitt (Regellösung)

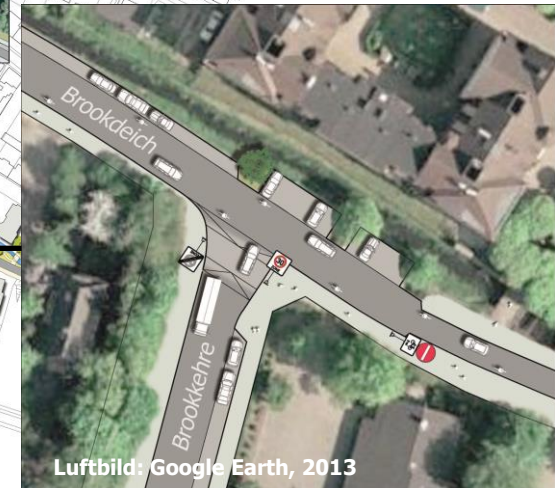


OST-WEST-ACHSE

Brookdeich: Große Einbahnstraßenregelung

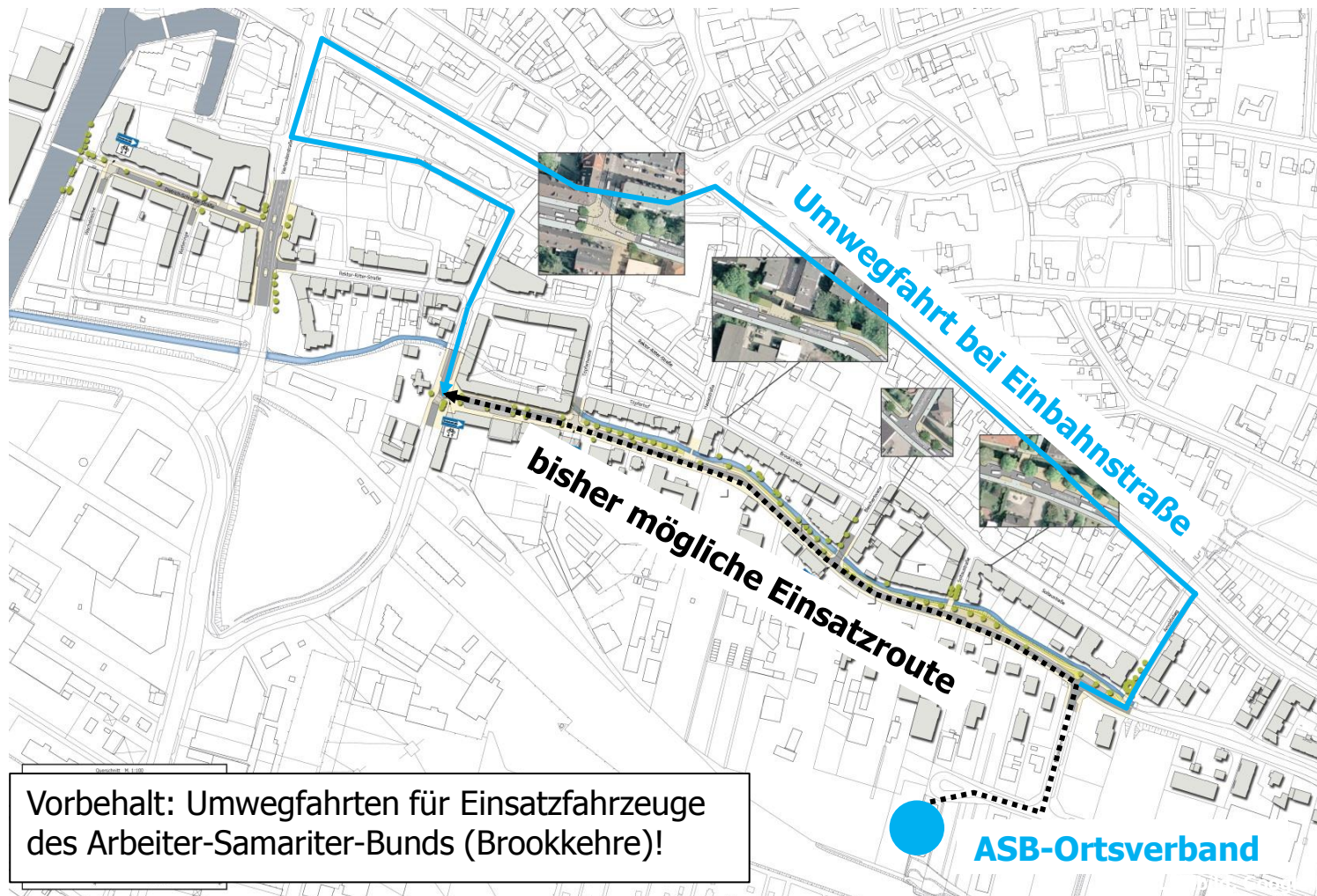


Kartengrundlage: FHH ALKIS



OST-WEST-ACHSE

Brookdeich: Große Einbahnstraßenregelung



OST-WEST-ACHSE

Vergleich Holtenklinker Str./ Brookdeich

Charakter	Route 1a Holtenklinker Straße	Route 1b Brookdeich
Verkehrssicherheit	–	+
Direktheit	+	+
Schnelles Vorankommen	0	+
Anbindung an Quell-/ Zielorte	+	0
Topografie	+	+
Anbindung/ Querungen	+	+
Konflikte mit ... Kfz ... anderem Radverkehr ... Fußverkehr	– – –	0 + +
Kein Entfall von Bäumen, Parkplätzen (bei Regellösung)	–	+
Kein Ankauf von Flächen erforderlich (bei Regellösung)	+	+

OST-WEST-ACHSE

Vergleich Holtenklinker Str./ Brookdeich

Charakter	Route 1a Holtenklinker Straße	Route 1b Brookdeich
Verkehrssicherheit	–	+
Direktheit	+	+
Schnelles Vorankommen	0	+
Anbindung an Quell-/ Zielorte	+	0
Topografie	+	+
Anbindung/ Querungen	+	+
Konflikte mit ... Kfz ... anderem Radverkehr ... Fußverkehr	– – –	0 + +
Kein Entfall von Bäumen, Parkplätzen (bei Regellösung)	–	+
Kein Ankauf von Flächen erforderlich (bei Regellösung)	+	+

Empfehlung:
 Ausbildung als Hauptroute mit
 Abzweigung an Innenstadt

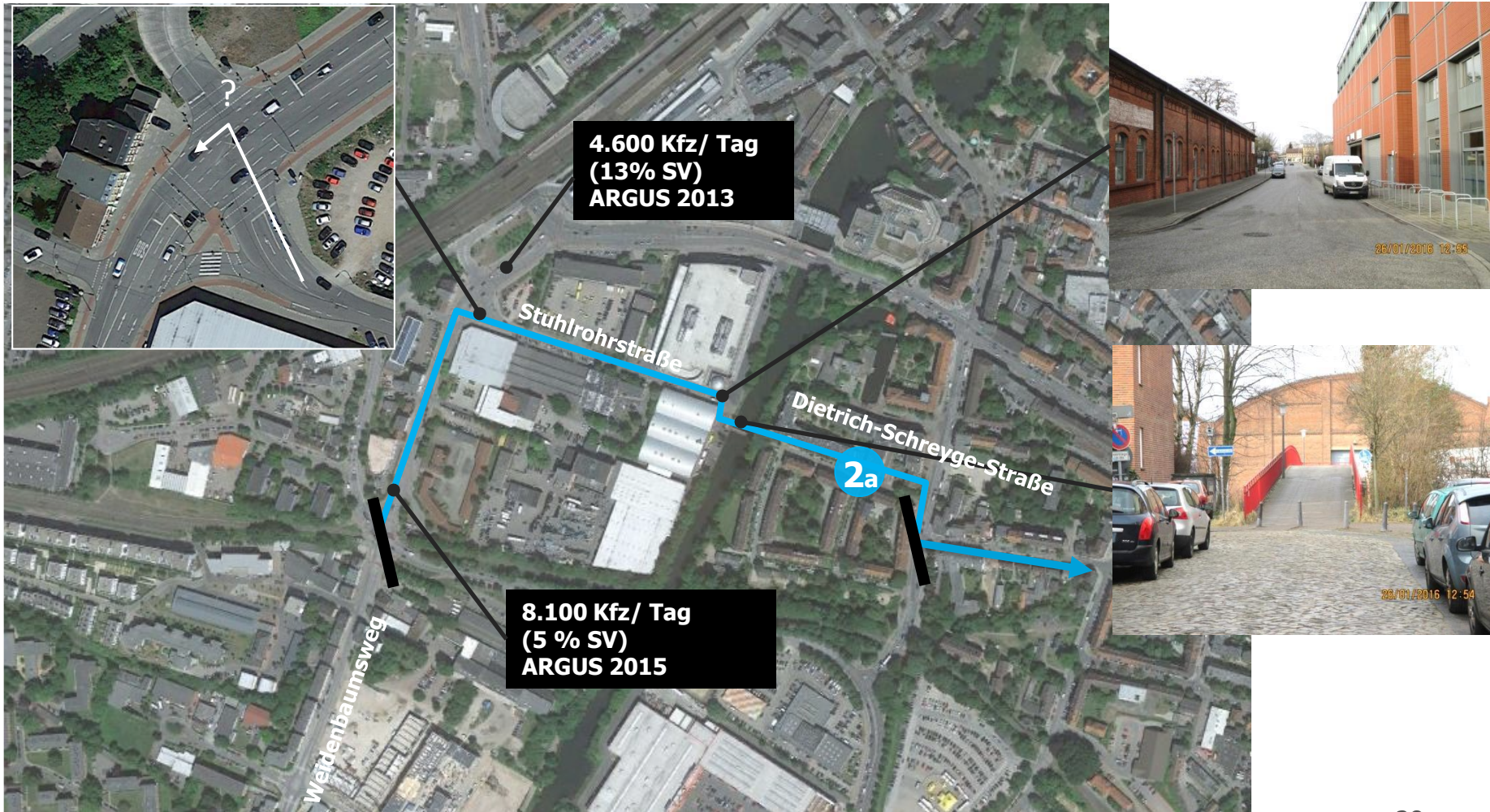
OST-WEST-ACHSE

Sander Damm vs. Stuhrohrstraße | Abschnitt 2



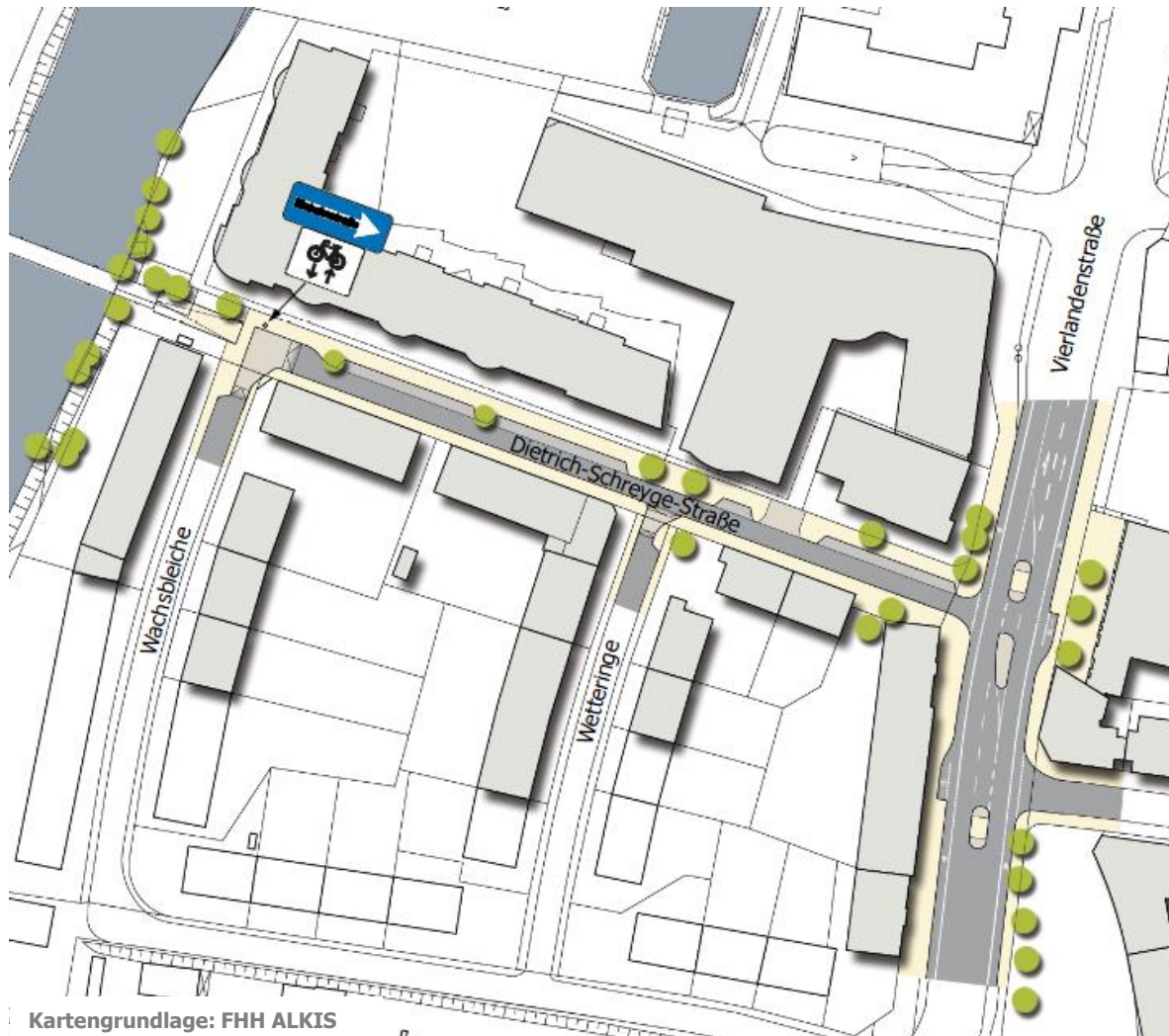
OST-WEST-ACHSE

Dietrich-Schreyge-Str./ Stuhlrohrstraße



OST-WEST-ACHSE

Dietrich-Schreyge-Straße: Einbahnstraßenregelung umkehren



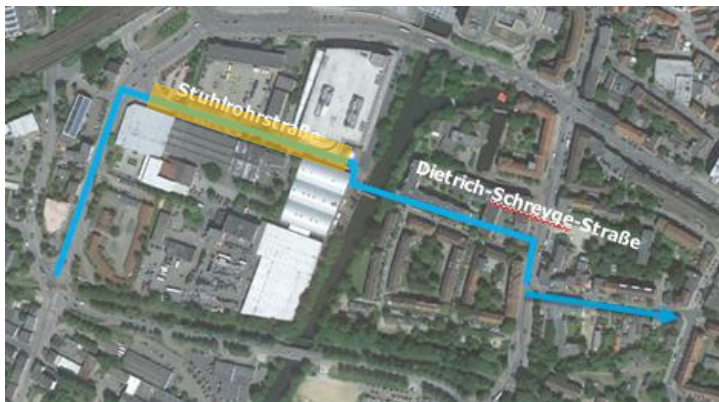
OST-WEST-ACHSE

Stuhlrührstraße: Führung im Mischverkehr

Querschnitt (Bestand)

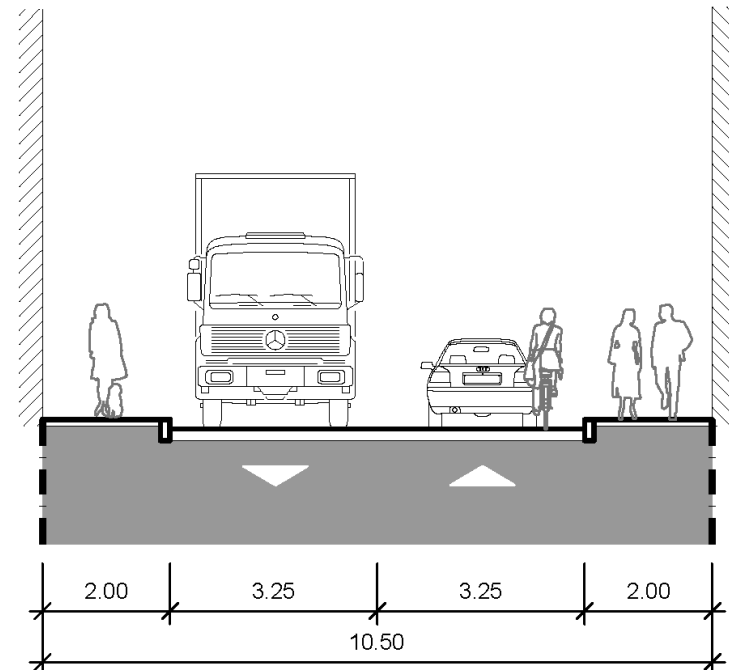
Führung im Mischverkehr weiterhin sinnvoll, da:

- Geringe Verkehrsmengen
- Geringe Breiten
- Kein bis wenig Parken



Luftbild: Google Earth , 2015

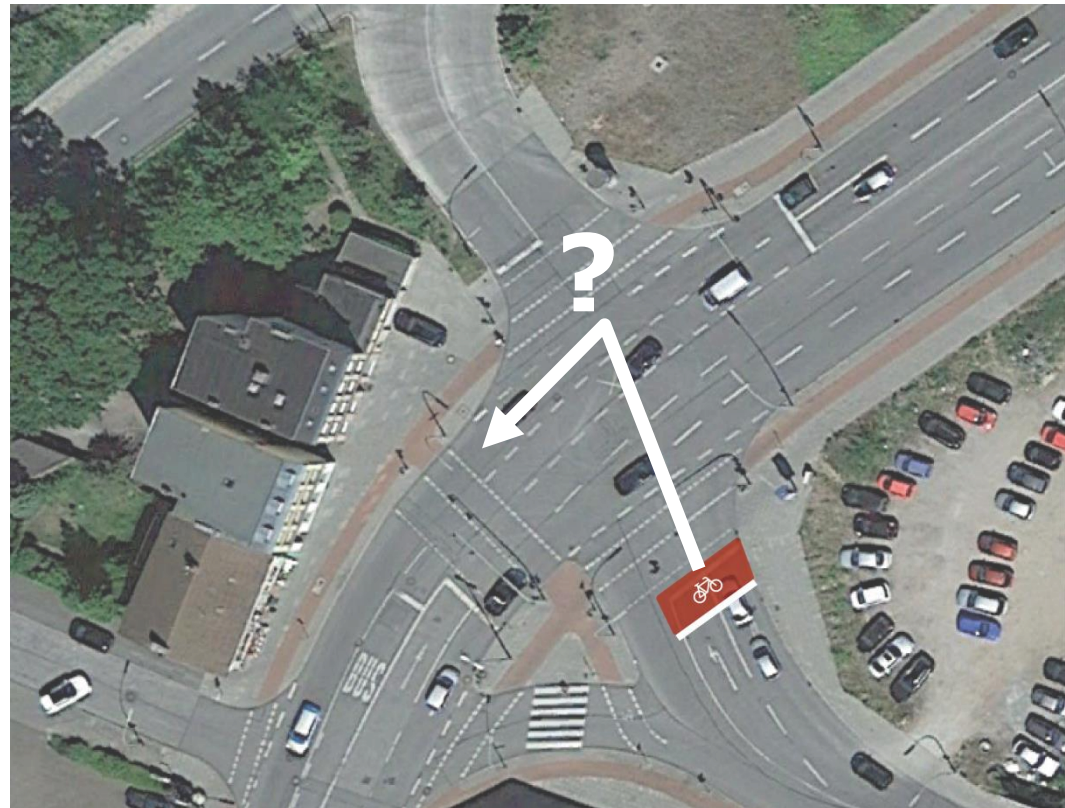
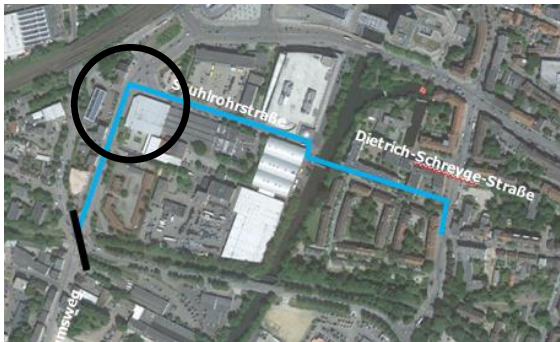
Gehweg Fahrbahn Gehweg



OST-WEST-ACHSE

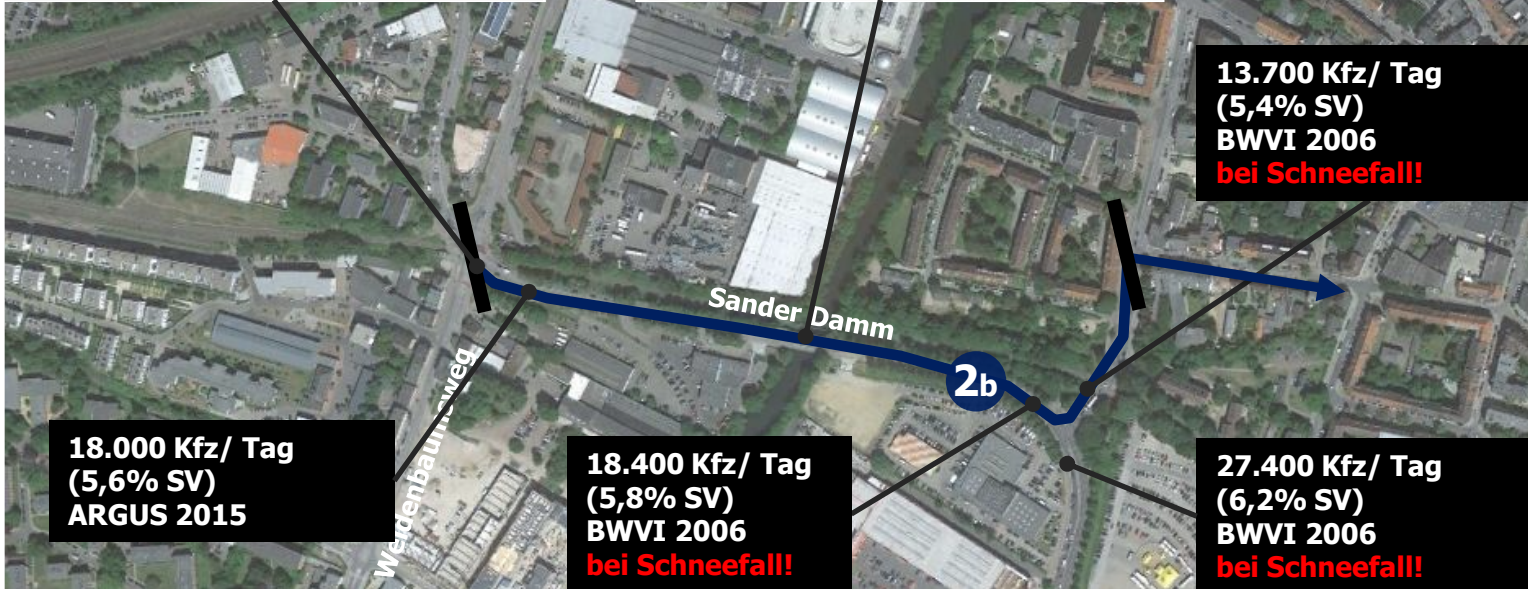
Dietrich-Schreyge-Str./ Stuhlrohrstraße | Querungsmöglichkeit

Querungsmöglichkeiten ausbauen:
Markieren einer Aufstellfläche für den
Radverkehr an Stuhlrohrstraße



OST-WEST-ACHSE

Sander Damm

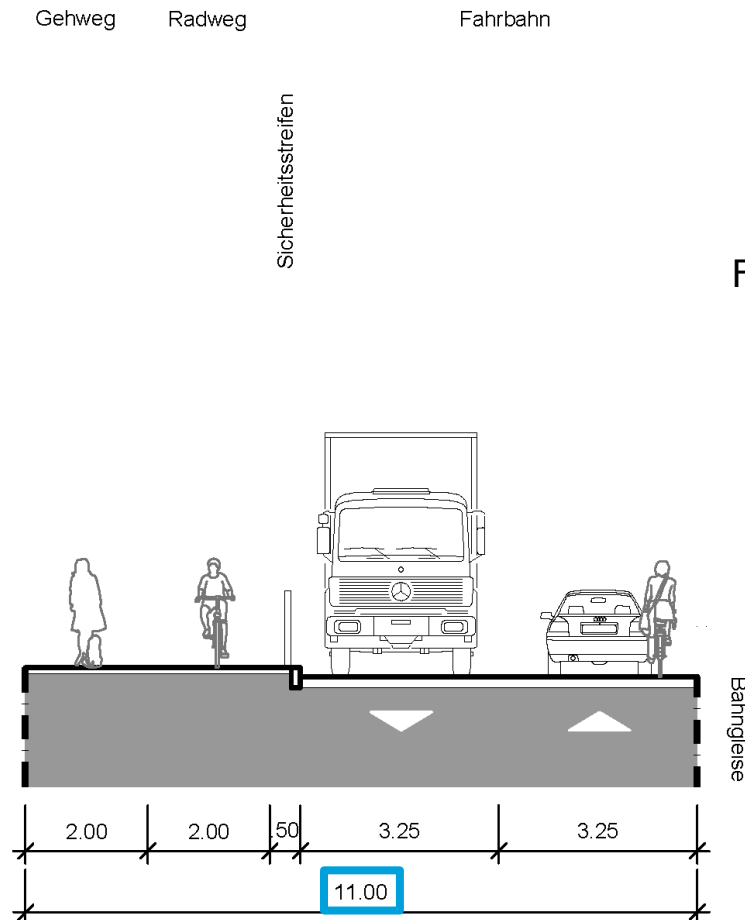


OST-WEST-ACHSE

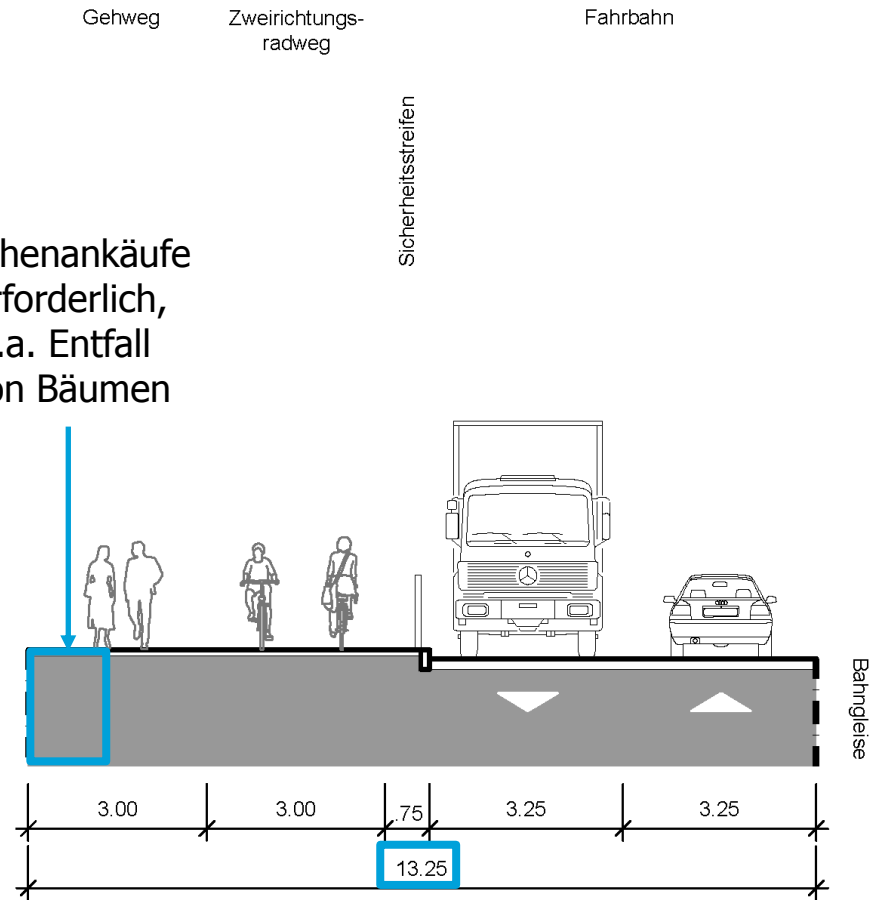
Sander Damm | Zweirichtungsradweg auf Nebenfläche

Querschnitt Bestand

Querschnitt Regellösung



Flächenankäufe
erforderlich,
u.a. Entfall
von Bäumen



OST-WEST-ACHSE

Vergleich Stuhlrohrstraße/ Sander Damm

Charakter	Route 2a: Dietrich-Schreyge-Str./ Stuhlrohrstr.	Route 2b: Sander Damm
Verkehrssicherheit		
Direktheit		
Schnelles Vorankommen		
Anbindung an Quell-/ Zielorte		
Topografie		
Anbindung/ Querung		
Konflikte mit		
... Kfz		
... anderem Radverkehr		
... Fußverkehr		
Entfall von Bäumen, Parkplätzen (bei Regellösung)		
Ankauf von Flächen erforderlich (bei Regellösung)		

OST-WEST-ACHSE

Vergleich Stuhlrohrstraße/ Sander Damm

Charakter	Route 2a: Dietrich-Schreyge-Str./ Stuhlrohrstr.	Route 2b: Sander Damm
Verkehrssicherheit	+	0
Direktheit	0	+
Schnelles Vorankommen	0	+
Anbindung an Quell-/ Zielorte	+	0
Topografie	0	-
Anbindung/ Querung	-	-
Konflikte mit ... Kfz ... anderem Radverkehr ... Fußverkehr	0 + +	0 - -
Entfall von Bäumen, Parkplätzen (bei Regellösung)	+	-
Ankauf von Flächen erforderlich (bei Regellösung)	+	-
Empfehlung Ausbildung als Hauptroute		

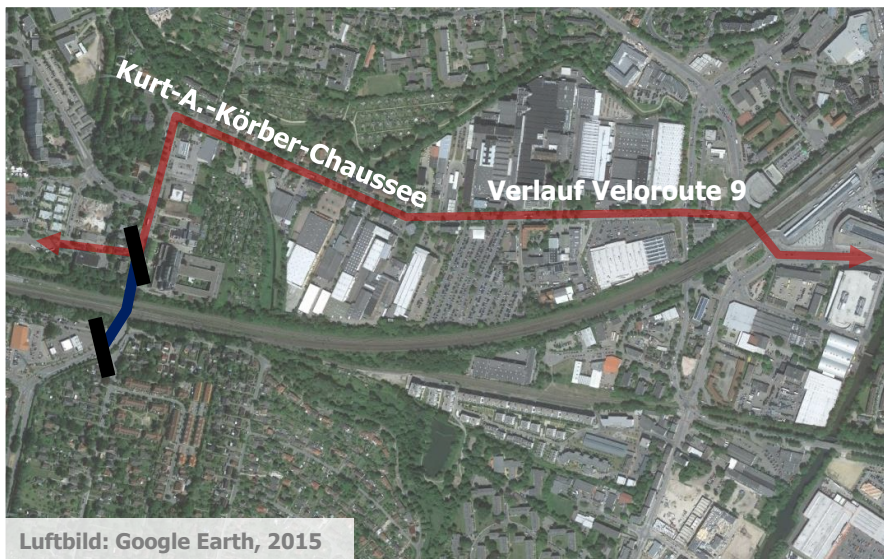
GLIEDERUNG

1. Herleitung und Zielsetzung
2. Ergebnisse aus dem Fahrradworkshop
3. Bewertung der Routenabschnitte | Allgemeine Vorgehensweise
4. **Bewertung der Routenabschnitte im Ost-West-Korridor**
 - Abschnitt 1: Wentorfer Straße bis Innenstadt
 - Abschnitt 2: Innenstadt bis Neuallermöhe
5. **Bewertung der Routenabschnitte im Nord-Süd-Korridor**
 - Abschnitt 1: Lohbrügge bis Innenstadt
 - Abschnitt 2: Von der Innenstadt in den Süden

OST-WEST-ACHSE

Anknüpfung an Veloroute 9/ Ergänzung im Süden durch Bezirksroute

Schaffen einer zusätzlichen Bezirksroute zur Veloroute 9?



OST-WEST-ACHSE

Albert-Gebel-Straße/ Wehrdeich

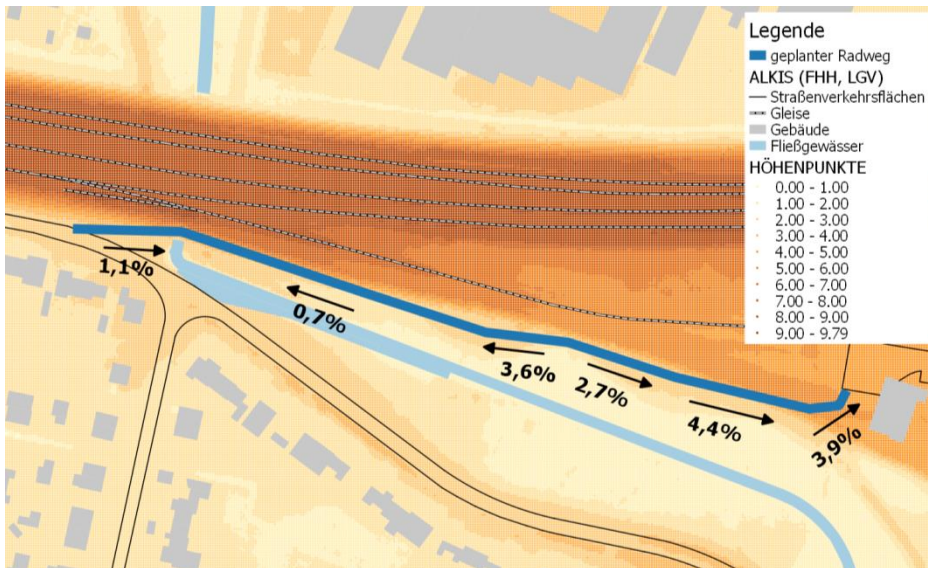


OST-WEST-ACHSE

Führung einer Radwegeverbindung ohne Kfz-Verkehr

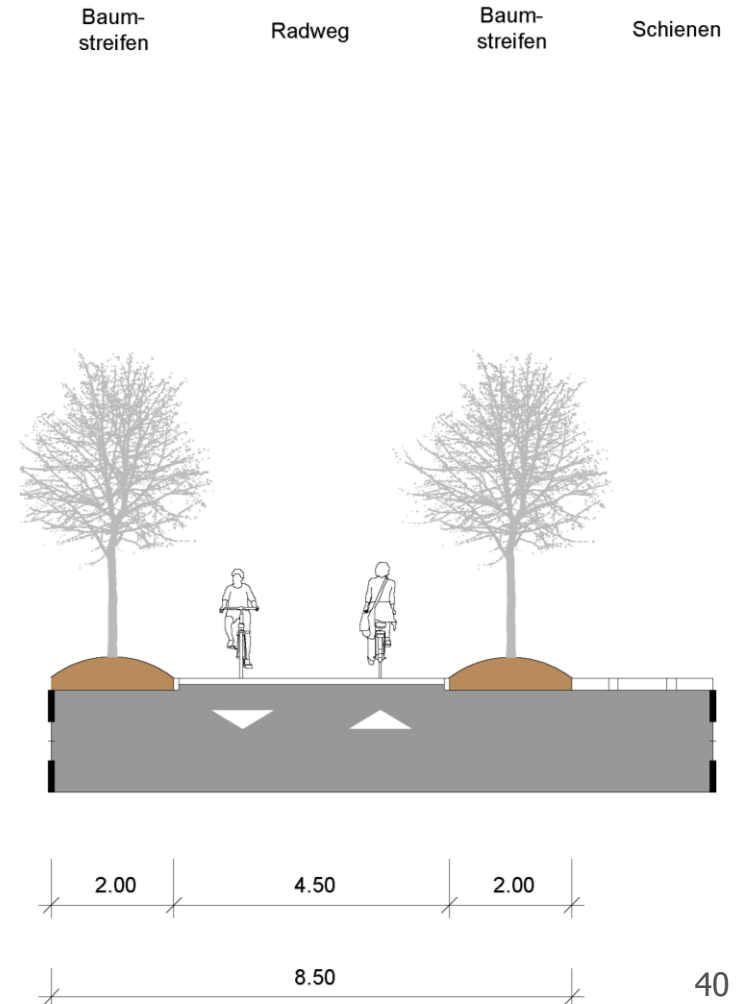


- Ausbildung einer Radwegeverbindung wünschenswert
- Ggf. Schwierigkeiten durch Topografie



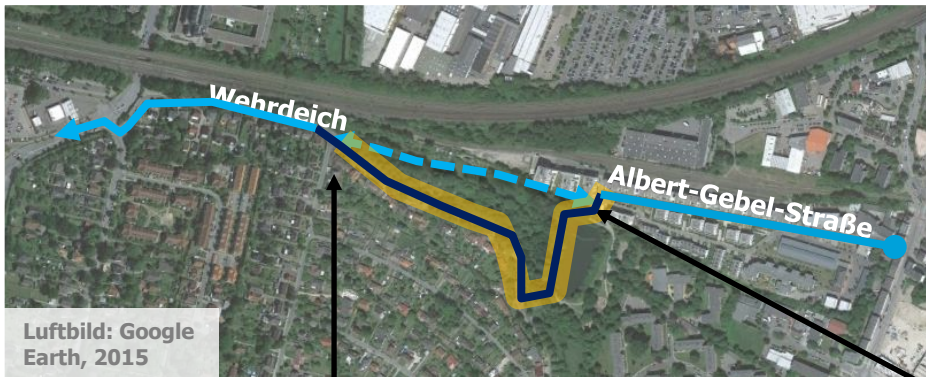
OST-WEST-ACHSE

Führung einer Radwegeverbindung ohne Kfz-Verkehr



OST-WEST-ACHSE

Wehrdeich/ Albert-Gebel-Straße



Führung auf selbstständigen Radwegen (Bestand)
Anpassung Brücke erforderlich

OST-WEST-ACHSE

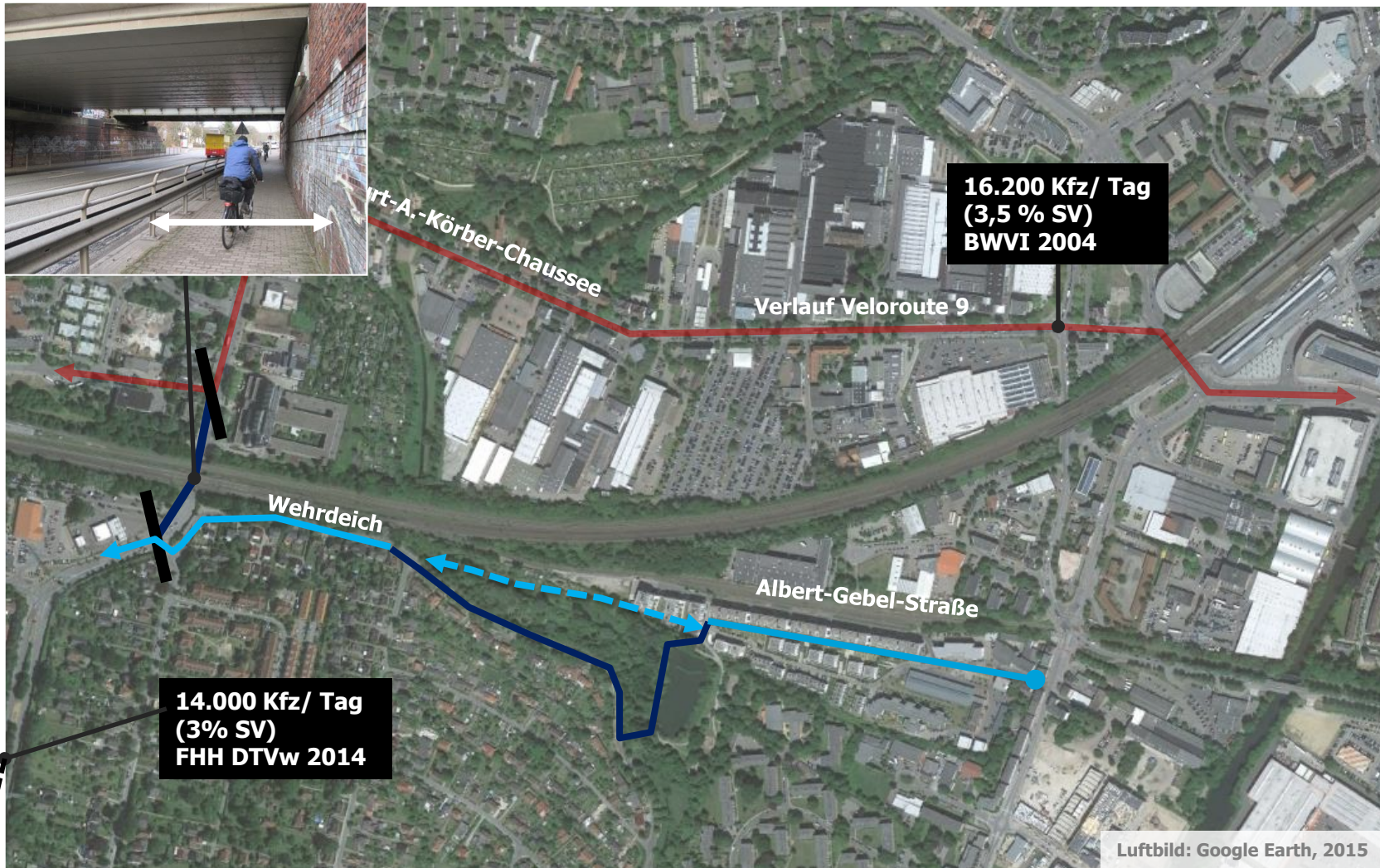
Wehrdeich/ Albert-Gebel-Straße



Führung im Mischverkehr möglich (ruhige Wohnstraßen)

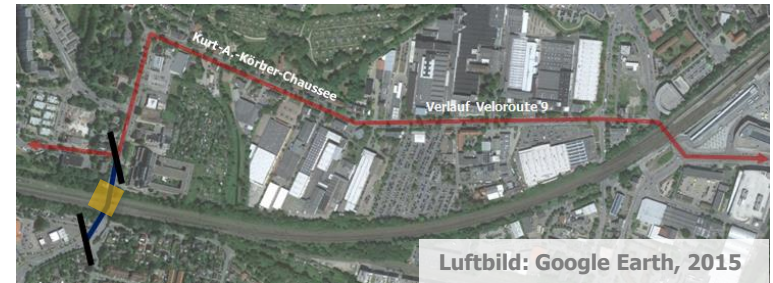
OST-WEST-ACHSE

Oberer Landweg: Verknüpfung zwischen Bezirksroute und Veloroute 9

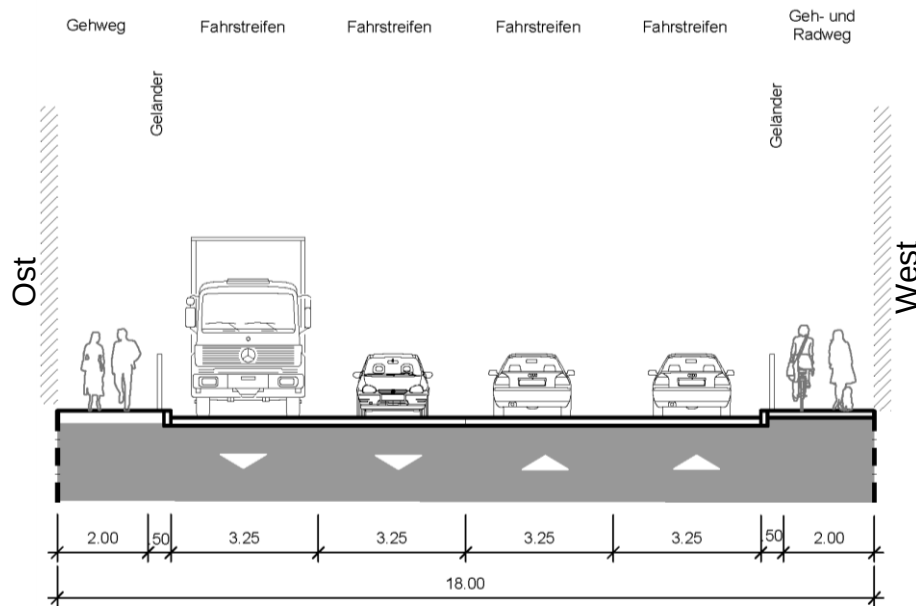


OST-WEST-ACHSE

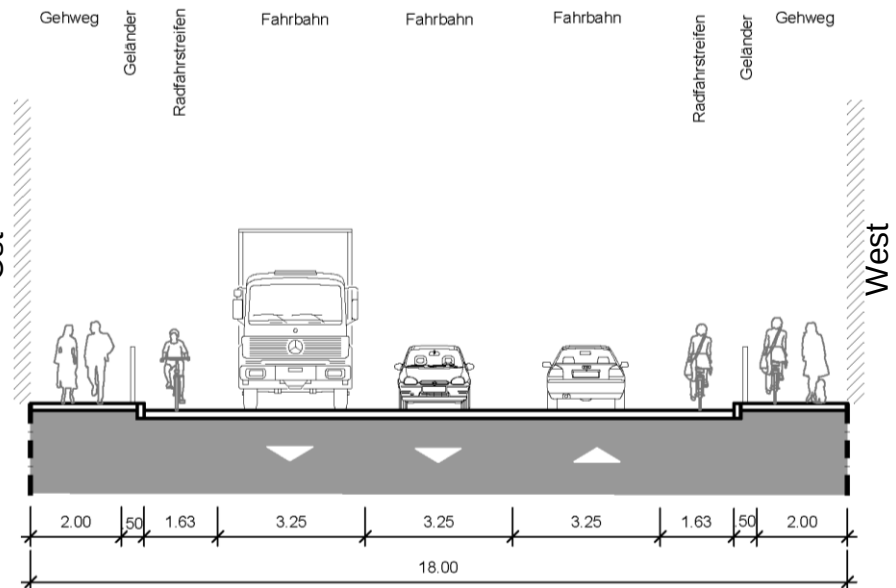
Verknüpfung zwischen Bezirksroute und
Veloroute 9 | Schutzstreifen



Querschnitt Bestand



Querschnitt Regellösung



Entfall eines Fahrstreifens erforderlich,
Leistungsfähigkeit bleibt erhalten
(zwischen 14.000 und 16.000 Kfz/Tag,
max. 2.000 Kfz/ h)

OST-WEST-ACHSE

Vergleich Walter-Rudolphi-W./ Hainbuchenallee/ Wilhelm-Osterhold-Stieg



OST-WEST-ACHSE

Walter-Rudolphi-Weg



OST-WEST-ACHSE

Rahel-Varnhagen-W./ Sophie-Schoop-W./Walter-Rudolphi-W.

Bestand



Einseitiger Radweg auf Nebenfläche

Beidseitige Radfahrstreifen

Einseitiger Radweg auf Nebenfläche

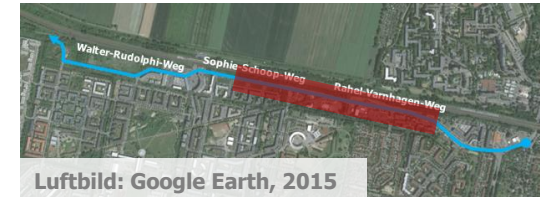
Beidseitiger Radweg auf Nebenfläche



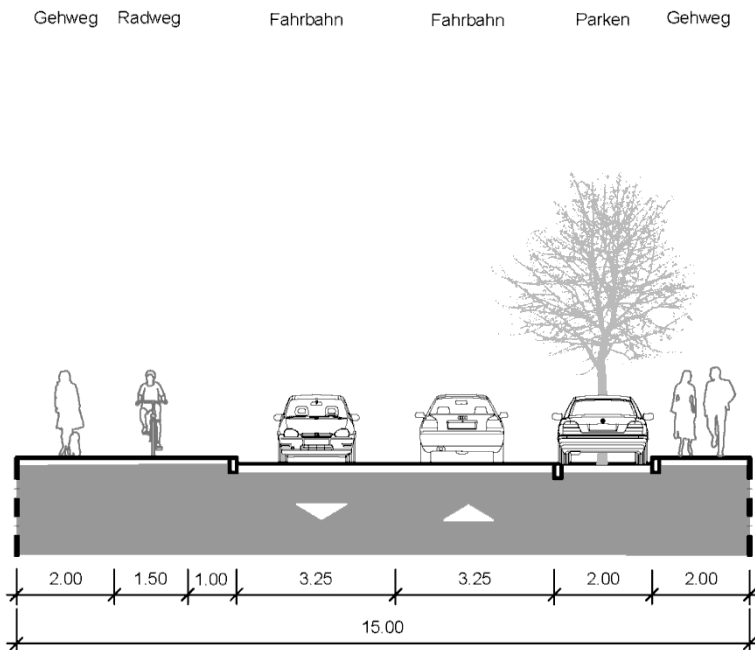
OST-WEST-ACHSE

Rahel-Varnhagen-W./ Sophie-Schoop-W./Walter-Rudolphi-W.

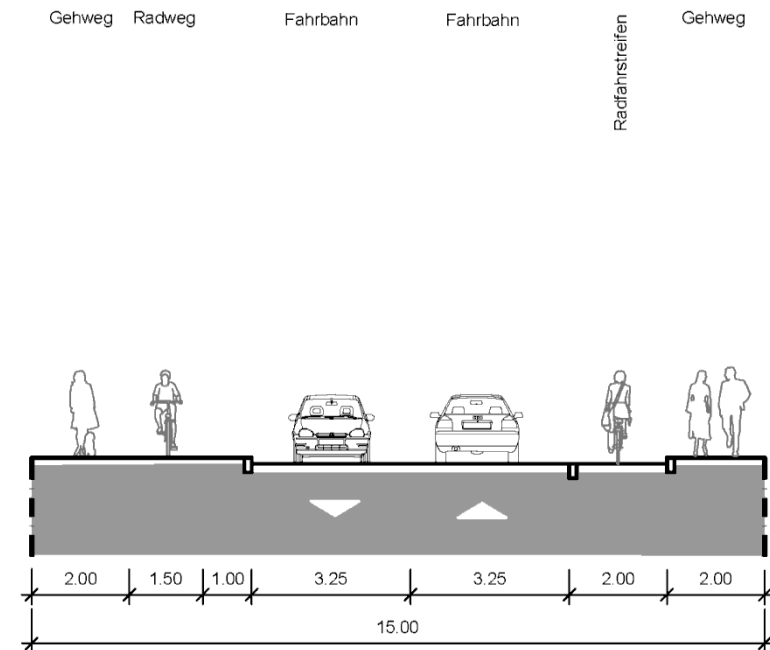
Regellösung: Radweg und Radfahrstreifen



Beispielhafter Querschnitt (Bestand)



Querschnitt Regellösung

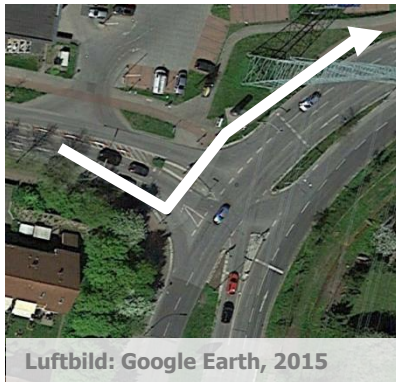


Entfall der Bäume/ Parkplätze erforderlich

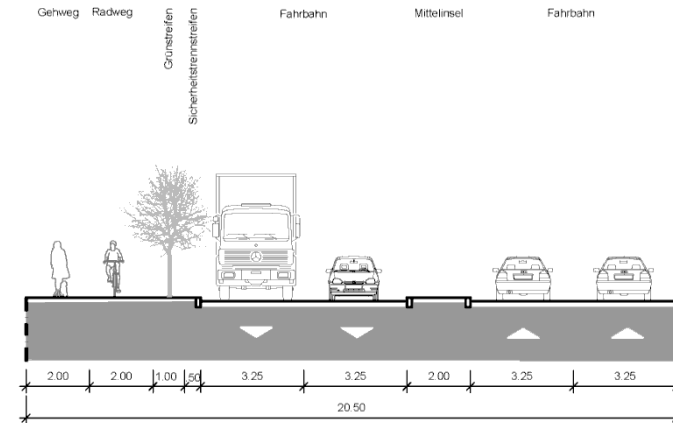
OST-WEST-ACHSE

Rahel-Varnhagen-W./ Sophie-Schoop-W./Walter-Rudolphi-W.

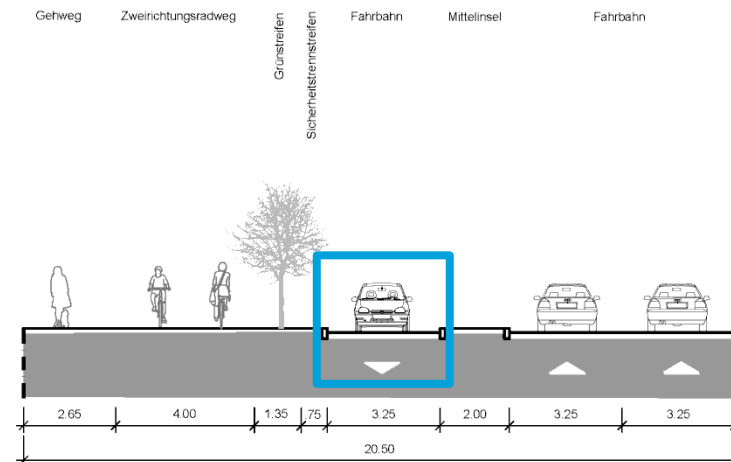
Variante 1: **Zweirichtungsradweg**



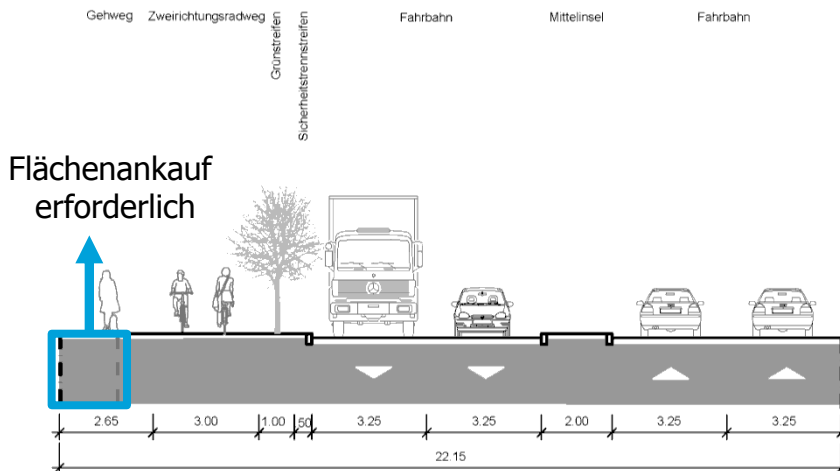
Beispielhafter Querschnitt (Bestand)



Querschnitt Variante 2 (Entfall Fahrstreifen)



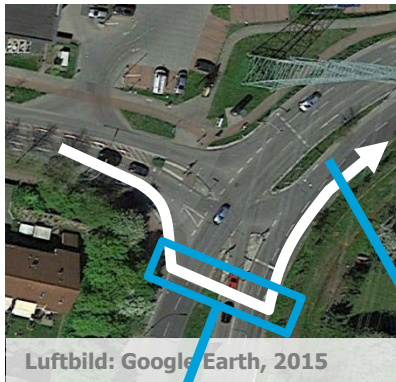
Querschnitt Variante 1 (Flächenankauf)



OST-WEST-ACHSE

Rahel-Varnhagen-W./ Sophie-Schoop-W./Walter-Rudolphi-W.

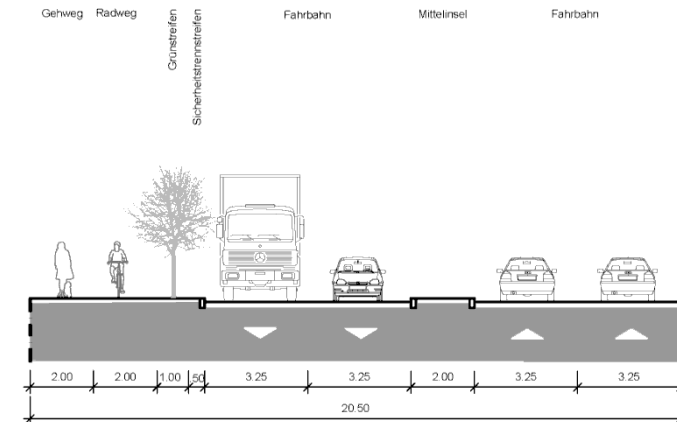
Variante 2: Radfahrstreifen



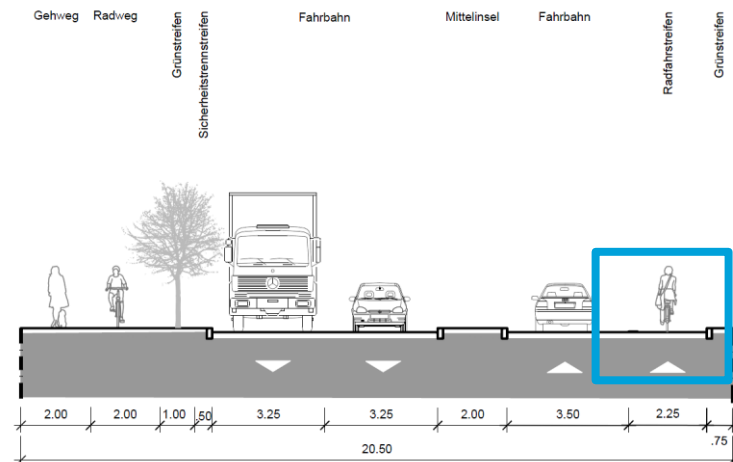
Zusätzliche Querung
erforderlich

Reduktion auf einen
Fahrstreifen
(ca. 14.000 Kfz/ Tag laut
FHH DTVw 2014)

Beispielhafter Querschnitt (Bestand)

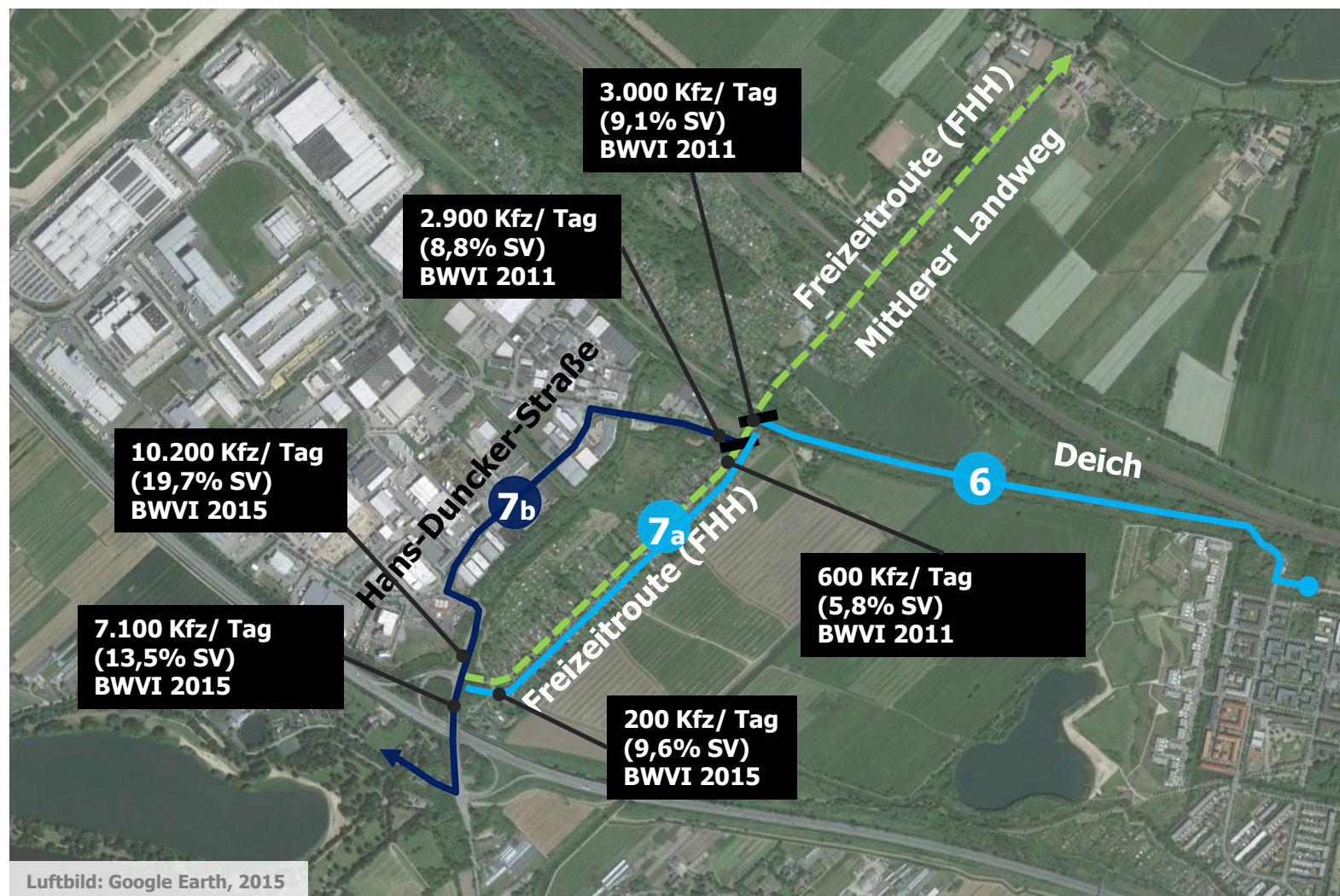


Querschnitt Variante 3 (Radfahrstreifen)



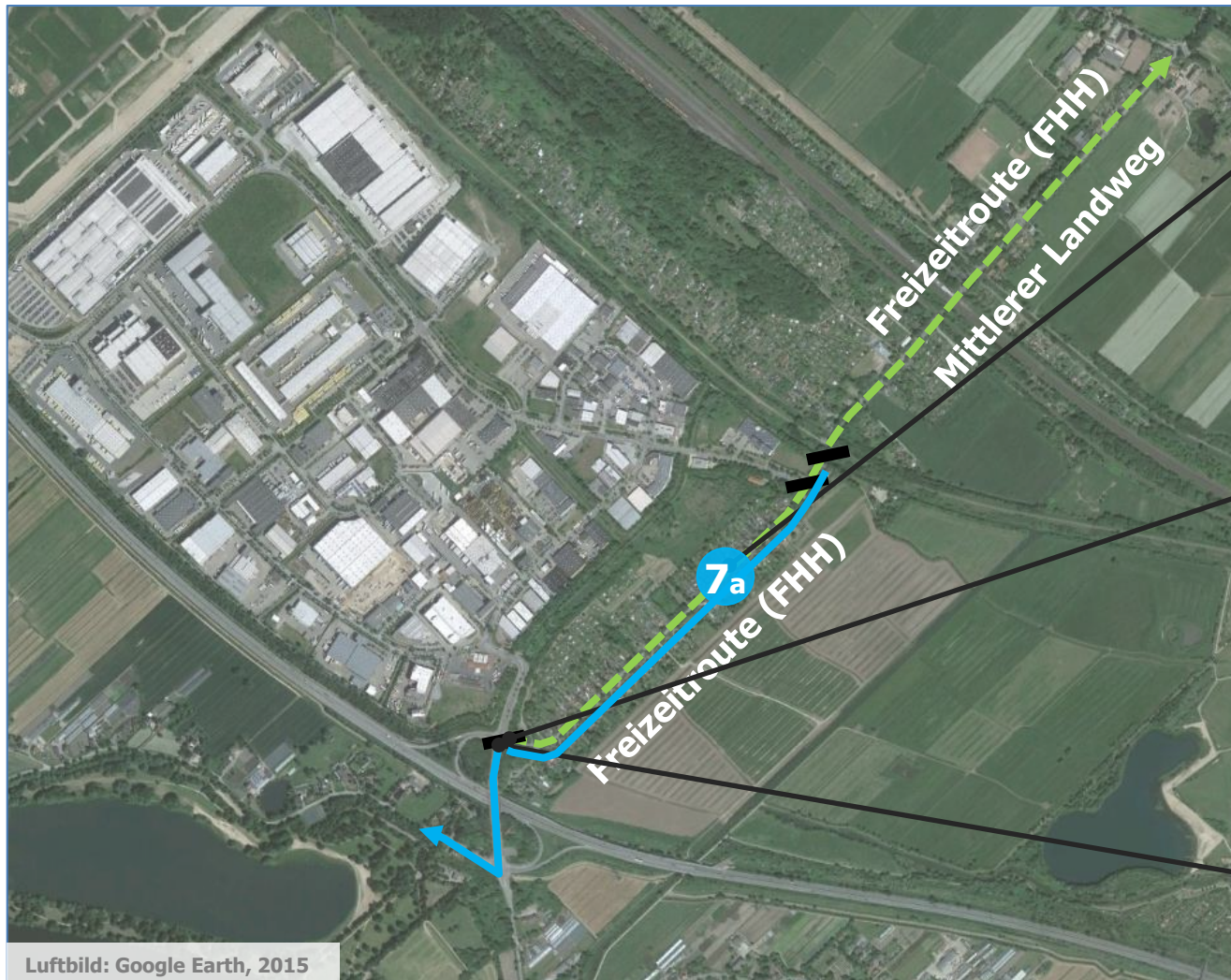
OST-WEST-ACHSE

Freizeitroute/ Hans-Duncker-Straße



OST-WEST-ACHSE

Freizeitroute



OST-WEST-ACHSE

Freizeitroute | Führung im Mischverkehr

Querschnitt Bestand

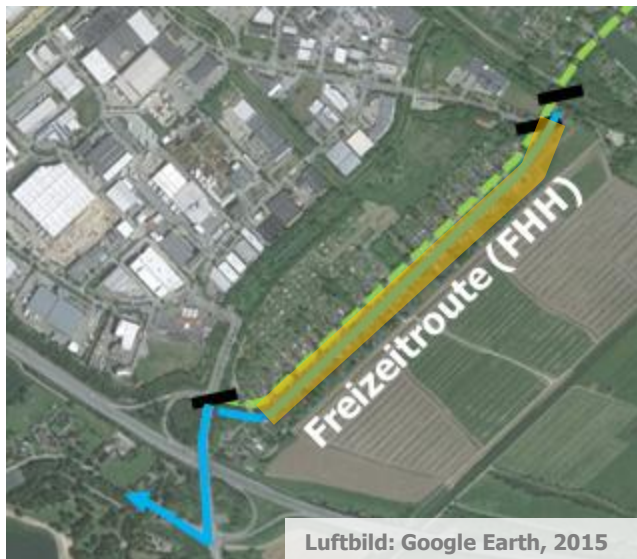
Führung im weiterhin Mischverkehr sinnvoll, da:

- Sehr geringe Verkehrsmengen (rd. 620 Kfz/ Tag)
- Geringer Schwerverkehrsanteil
- Ruhige Wohnstraße

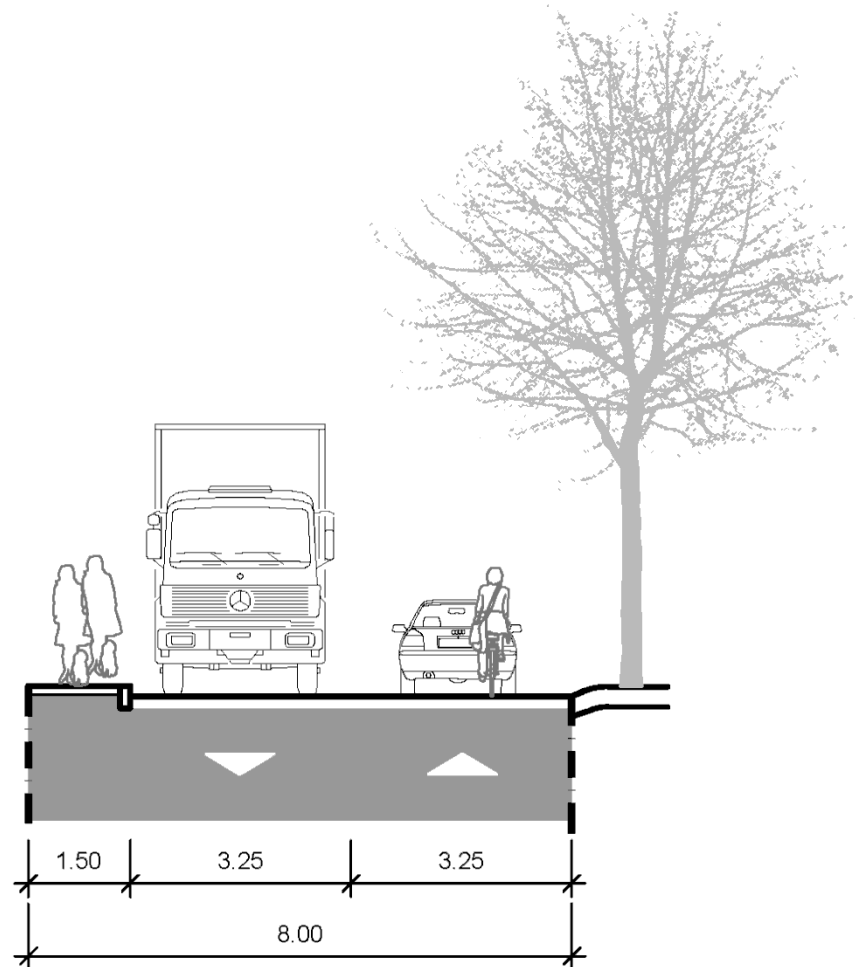
Gehweg

Fahrstreifen

Fahrstreifen



Luftbild: Google Earth, 2015



OST-WEST-ACHSE

Hans-Duncker-Straße | Radfahrstreifenlösung

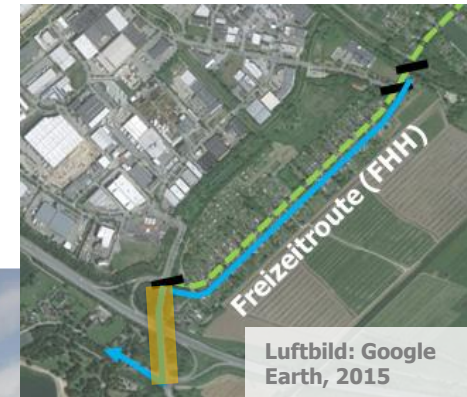
Bestand



OST-WEST-ACHSE

Hans-Duncker-Straße | Radfahrstreifenlösung

Mögliche Anpassung (Entfall eines Fahrstreifens)

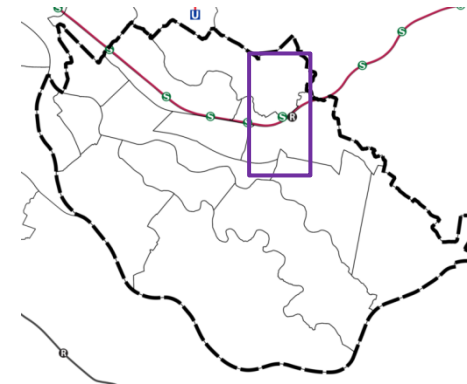
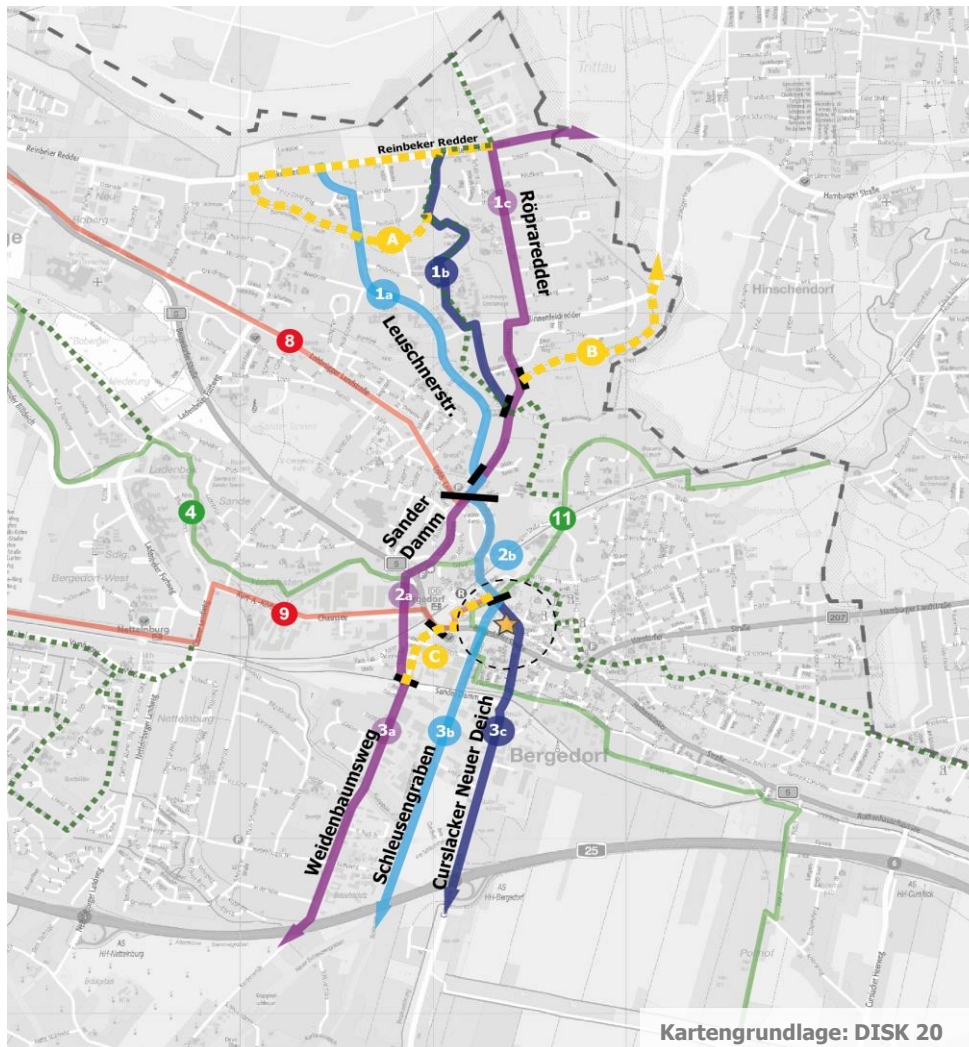


GLIEDERUNG

1. Herleitung und Zielsetzung
2. Ergebnisse aus dem Fahrradworkshop
3. Bewertung der Routenabschnitte | Allgemeine Vorgehensweise
4. Bewertung der Routenabschnitte im Ost-West-Korridor
 - Abschnitt 1: Wentorfer Straße bis Innenstadt
 - Abschnitt 2: Innenstadt bis Neuallermöhe
5. Bewertung der Routenabschnitte im Nord-Süd-Korridor
 - Abschnitt 1: Lohbrügge bis Innenstadt
 - Abschnitt 2: Von der Innenstadt in den Süden

NORD-SÜD-ACHSE

Von Bergedorf-Süd über Innenstadt bis Lohbrügge



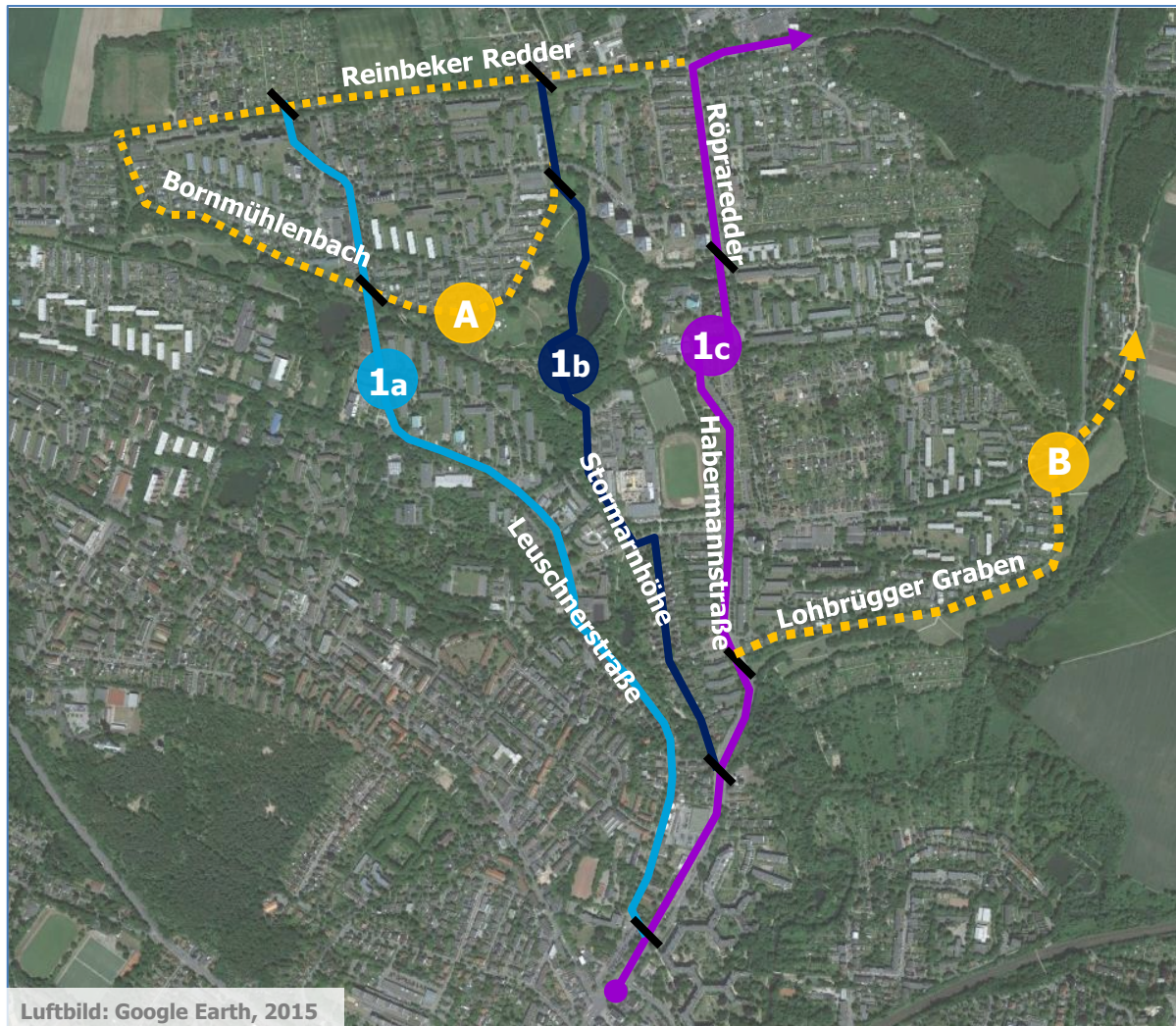
-  Innenstadt
-  Möglicher Verlauf Nord-Süd-Achse
-  Möglicher Verlauf Nord-Süd-Achse
-  Möglicher Verlauf Nord-Süd-Achse
-  Städtische Alltagsrouten (FHH)
-  Städtische Freizeitrouten (FHH)
-  Bedeutende Freizeitrouten (Bezirk)
-  Stadtteilrouten
-  Zweigstelle/Anknüpfung

GLIEDERUNG

1. Herleitung und Zielsetzung
2. Ergebnisse aus dem Fahrradworkshop
3. Bewertung der Routenabschnitte | Allgemeine Vorgehensweise
4. Bewertung der Routenabschnitte im Ost-West-Korridor
 - Abschnitt 1: Wentorfer Straße bis Innenstadt
 - Abschnitt 2: Innenstadt bis Neuallermöhe
5. Bewertung der Routenabschnitte im Nord-Süd-Korridor
 - Abschnitt 1: Lohbrücke bis Innenstadt
 - Abschnitt 2: Von der Innenstadt in den Süden

NORD-SÜD-ACHSE

Von Lohbrügge in die Innenstadt | Routenvarianten



NORD-SÜD-ACHSE

Leuschnerstraße

Hoher Anteil
Busverkehr



Luftbild: Google Earth, 2015

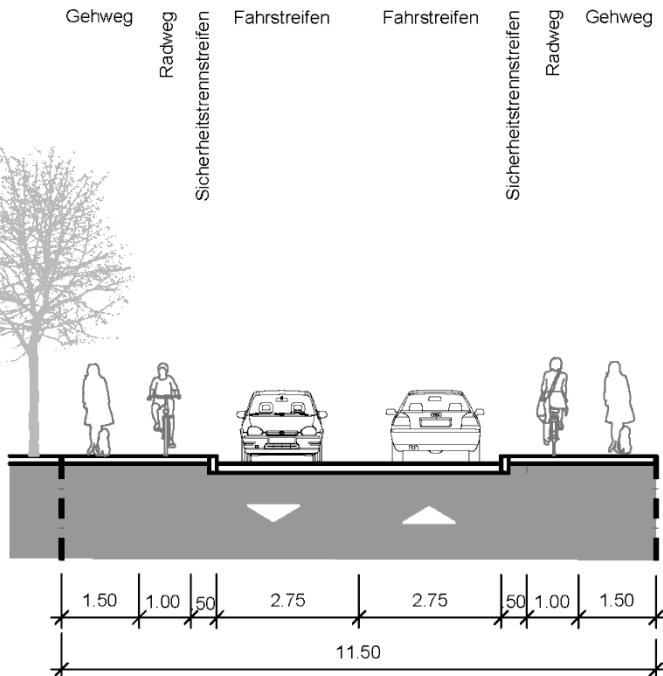


Luftbild: Google Earth, 2016

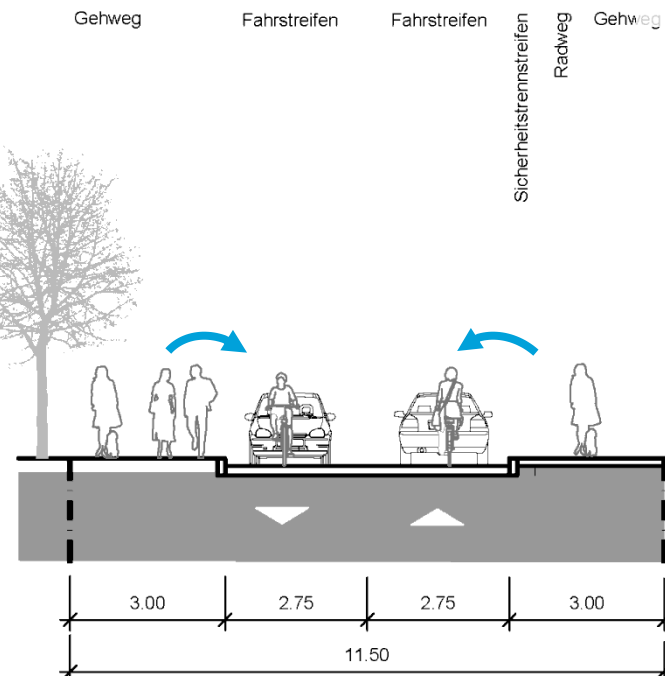
NORD-SÜD-ACHSE

Leuschnerstraße | Regellösung: Führung im Mischverkehr

Beispielhafter Querschnitt (Bestand)



Beispielhafter Querschnitt (Regellösung) Führung im Mischverkehr weiterhin sinnvoll (ruhige Wohnstraße, enge Straßenräume)



Luftbild: Google Earth, 2015

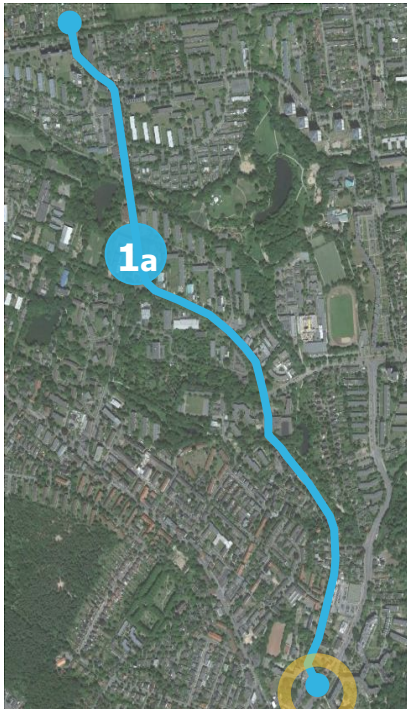
Radverkehr auf Fahrbahn legen

NORD-SÜD-ACHSE

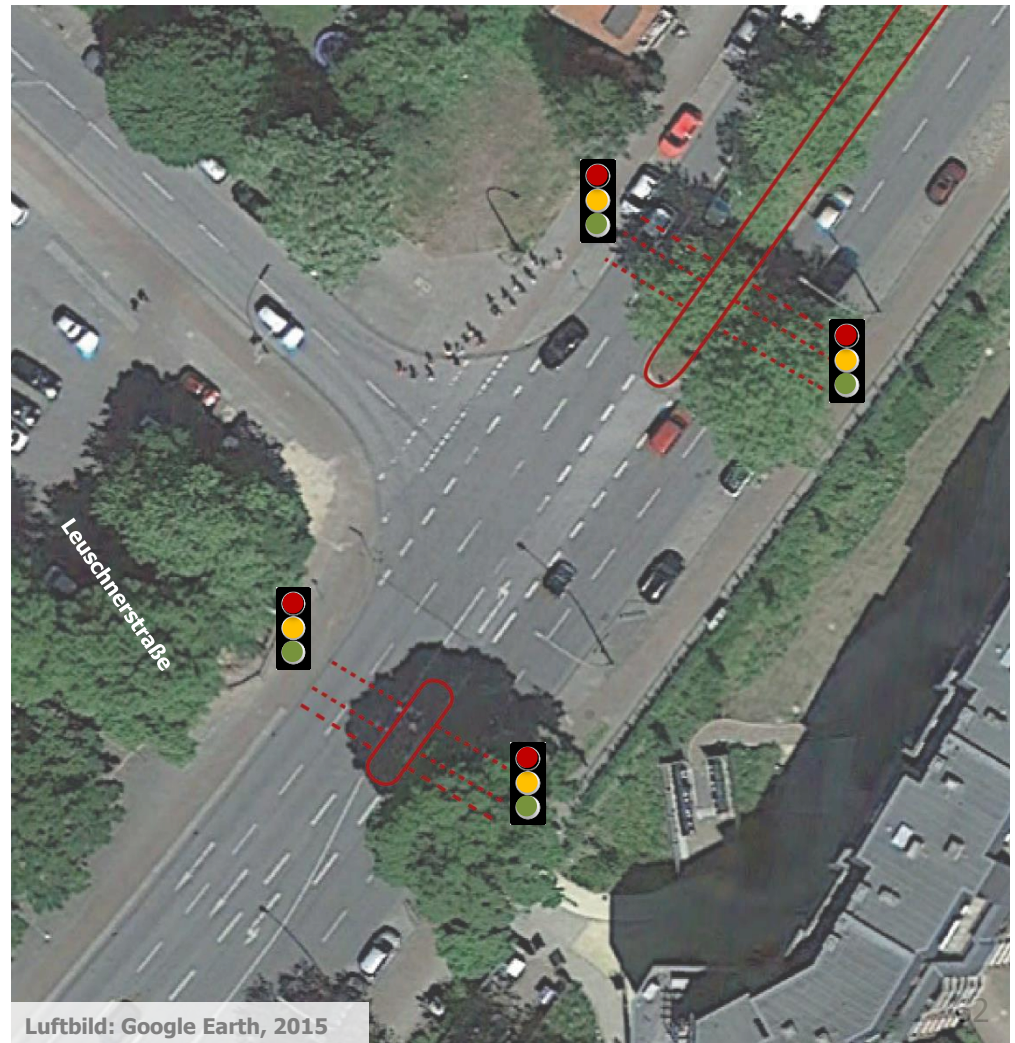
Leuschnerstraße | Maßnahmen

Schwierigkeit: Anknüpfen

Querungsmöglichkeit Leuschnerstraße/
Am Beckenkamp



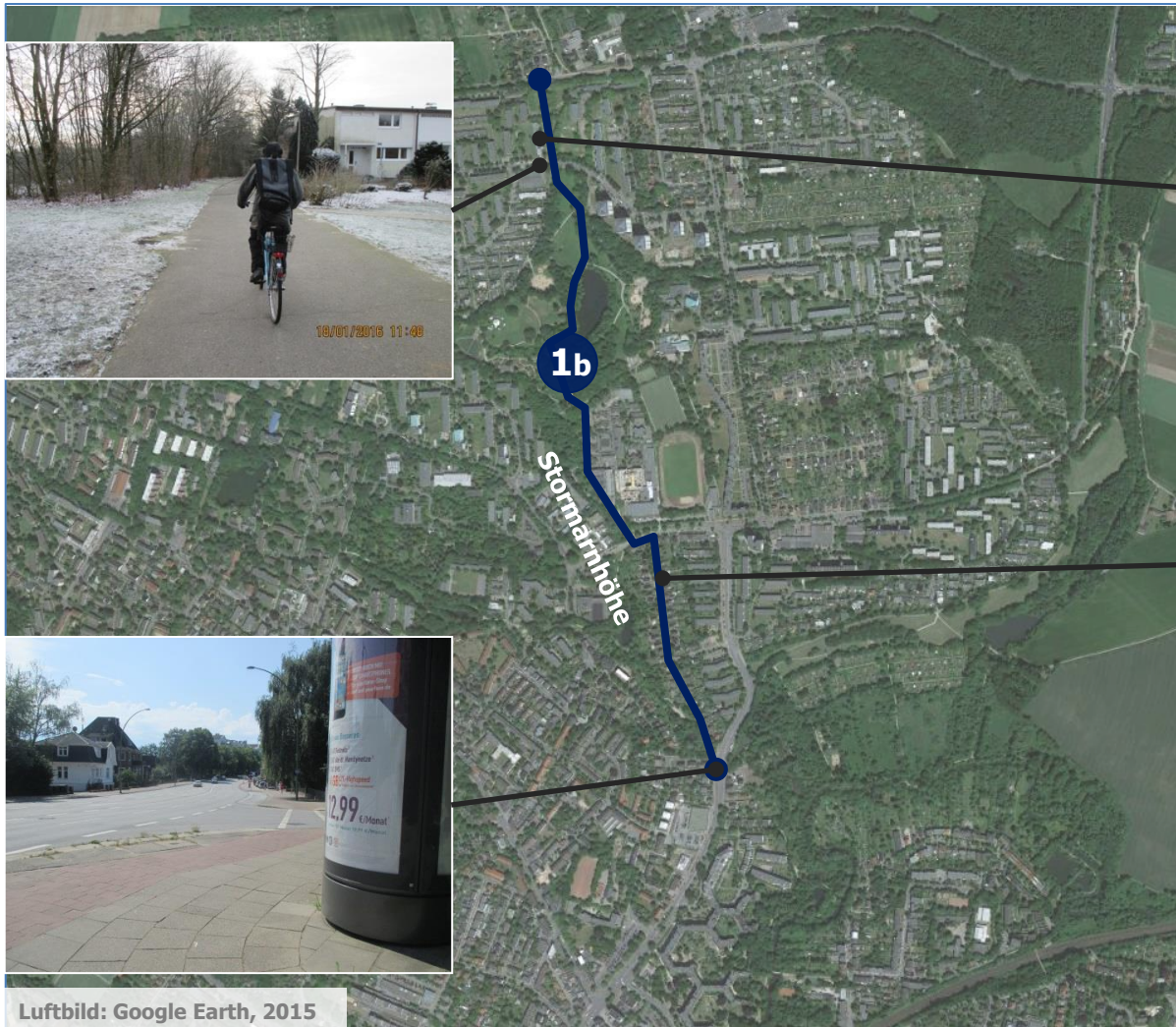
Luftbild: Google Earth, 2015



Luftbild: Google Earth, 2015

NORD-SÜD-ACHSE

Stormarnhöhe



NORD-SÜD-ACHSE

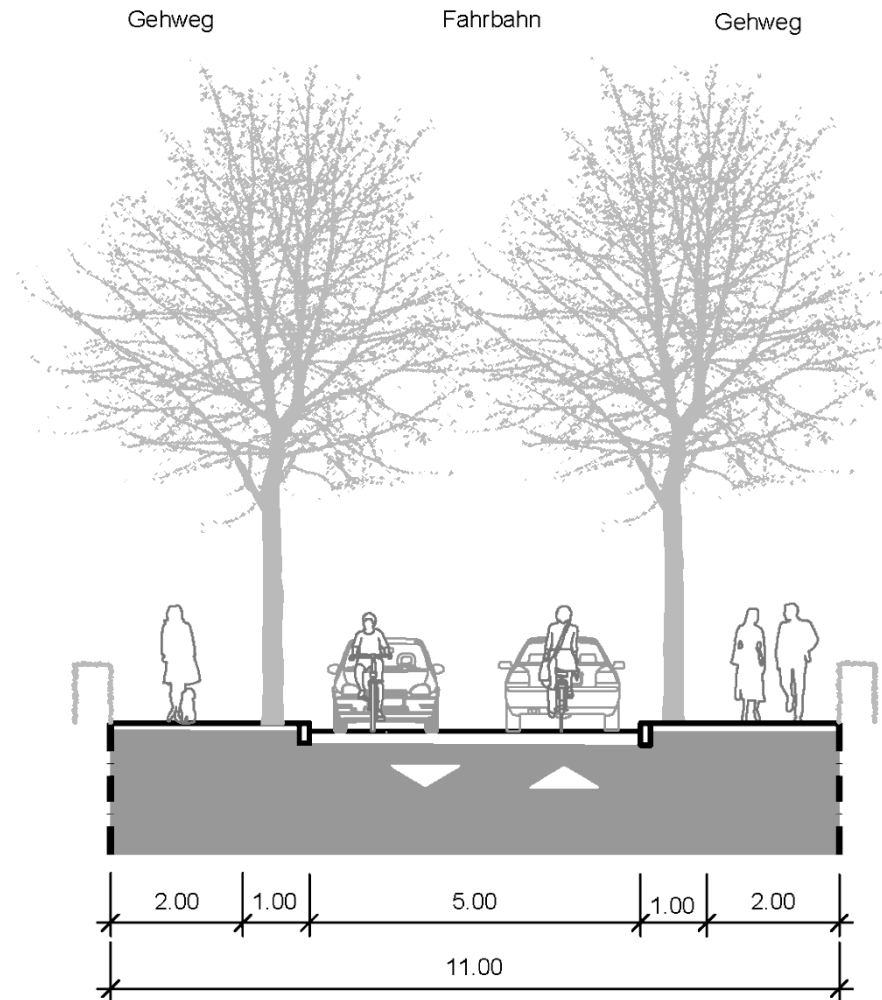
Stormarnhöhe | Führung im Mischverkehr

Querschnitt Stormarnhöhe Bestand

- Geringe Verkehrsmengen
- Ruhige Wohnstraße
- Führung im Mischverkehr möglich



Luftbild:
Google Earth, 2015



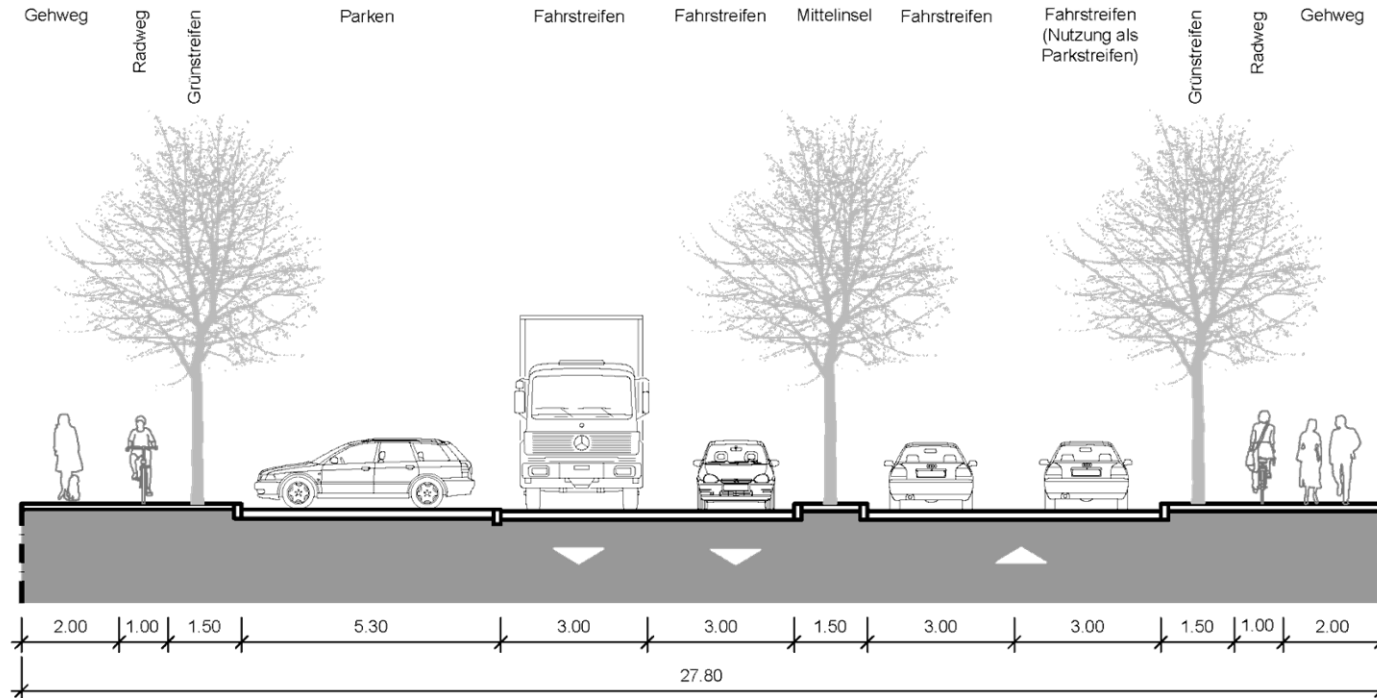
NORD-SÜD-ACHSE

Röpraredder/ Habermannstraße/ Am Beckerkamp



NORD-SÜD-ACHSE Röpraredder

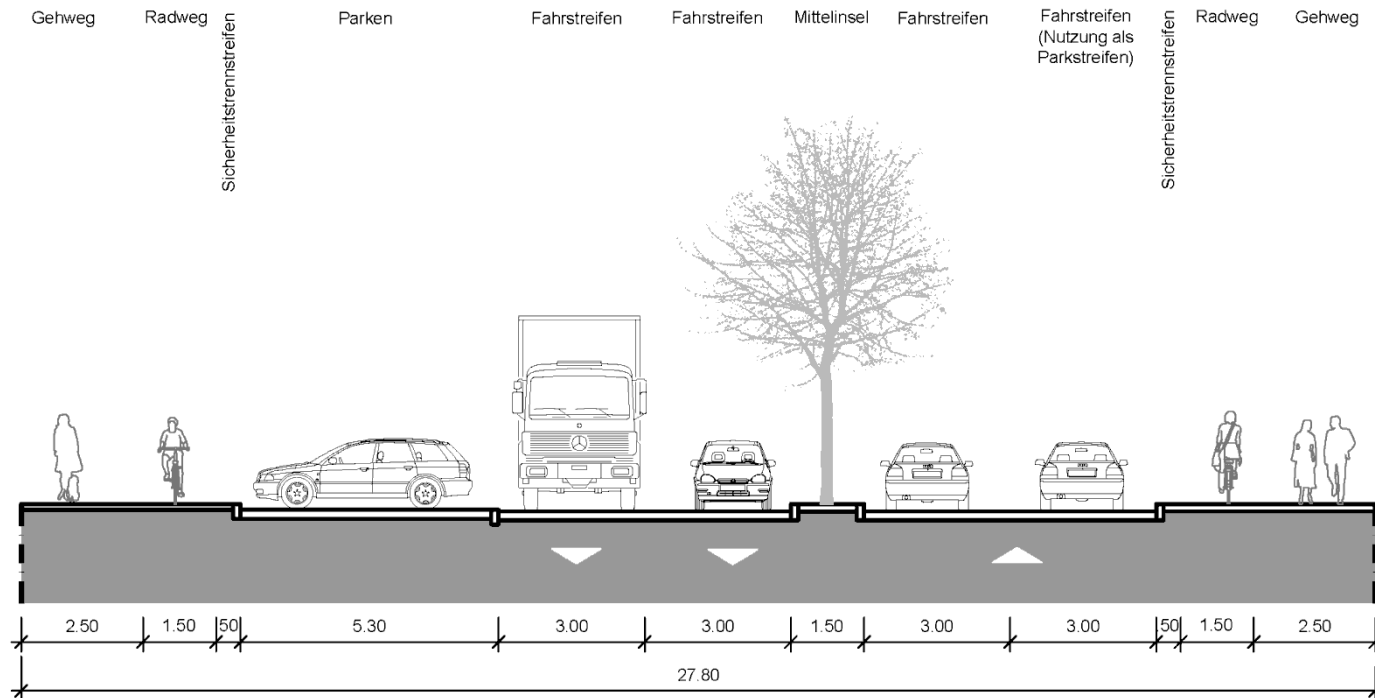
Querschnitt Bestand



Luftbild:
Google Earth, 2015

NORD-SÜD-ACHSE Röpraredder

Regellösung 1: Radwege auf Nebenfläche



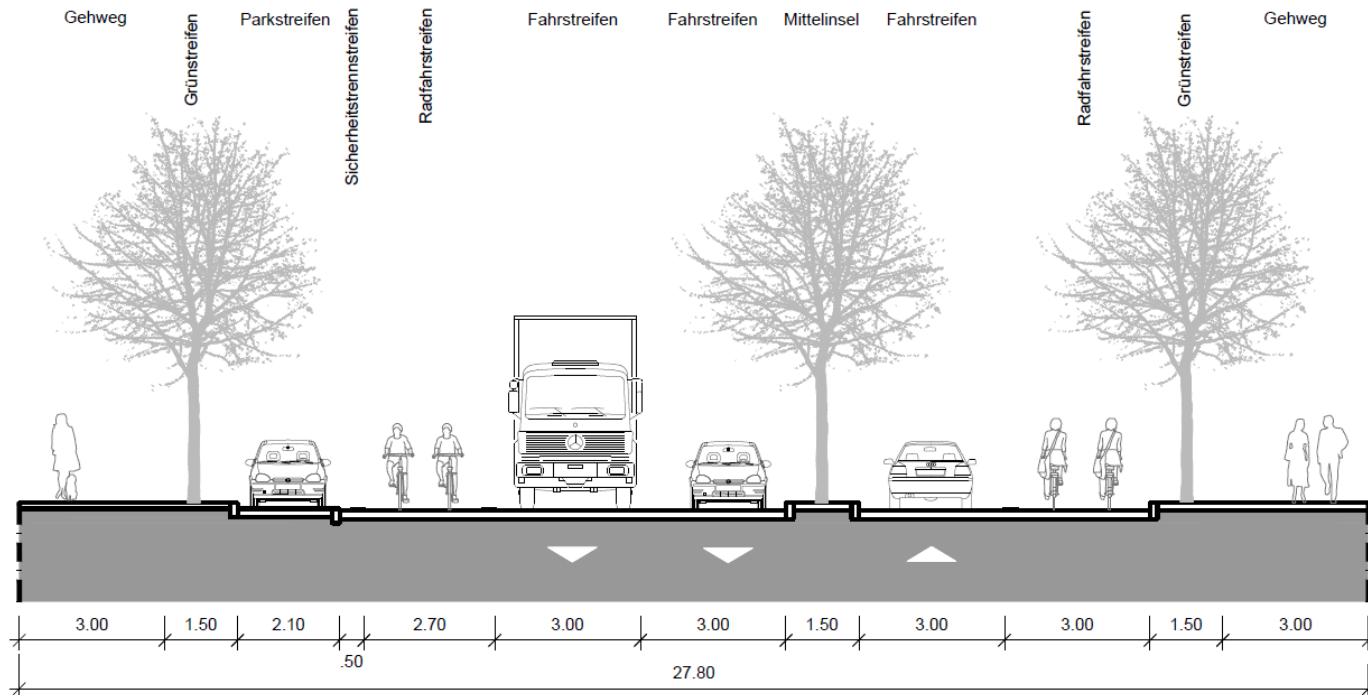
- Entfall aller Bäume auf den Nebenflächen
- Weiterhin Konfliktpotential zwischen Fuß- und Radverkehr
- Vorteil: Erhalt aller Bordlinien



Luftbild:
Google Earth, 2015

NORD-SÜD-ACHSE Röpraredder

Regellösung 2: Radfahrstreifen auf Fahrbahn

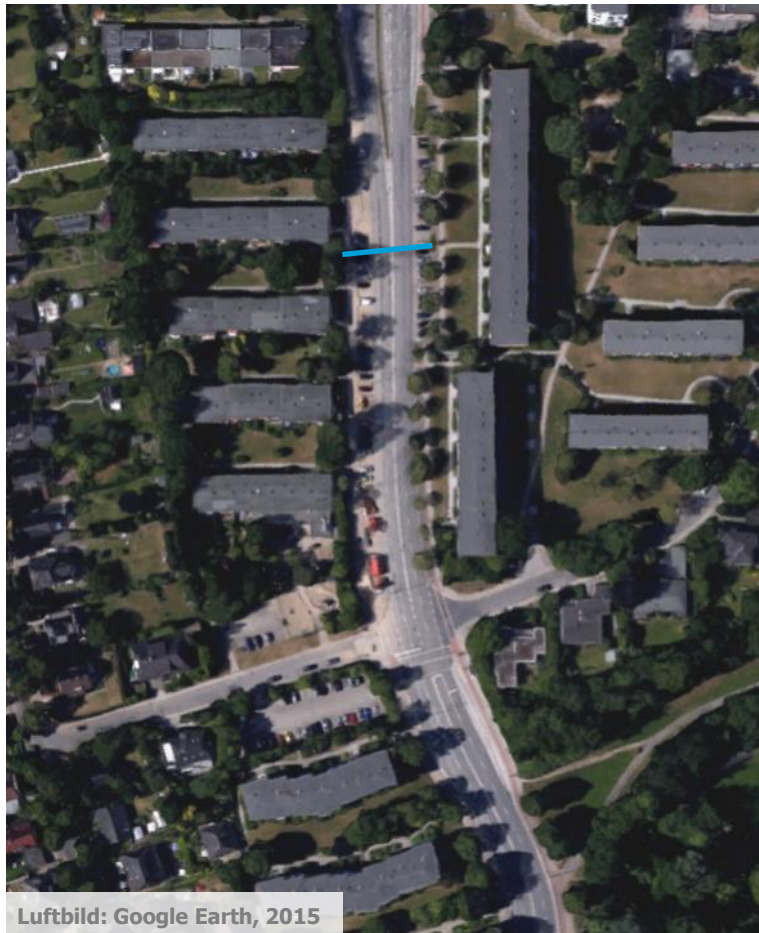


Luftbild:
Google Earth, 2015

- Erhalt aller Bäume
- Entfall von Parkplätzen/ Umordnung von Längs- in Senkrechtparken
- Anpassen der Bordlinien erforderlich

NORD-SÜD-ACHSE Habermannstraße

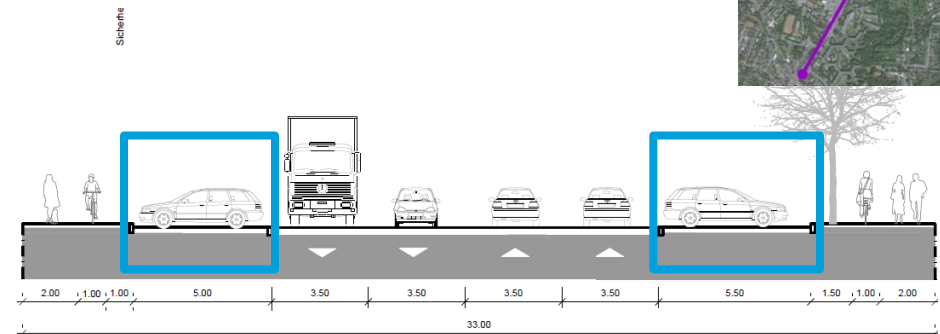
Regellösung Radwege auf Nebenfläche



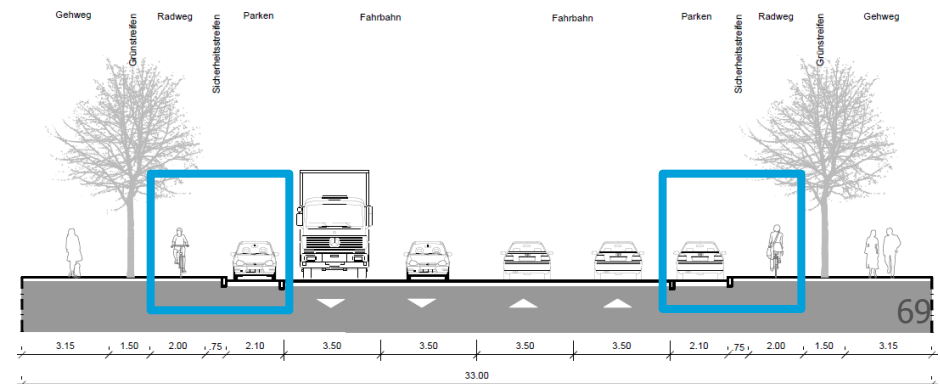
Luftbild: Google
Earth, 2015



Beispielhafter Querschnitt Bestand

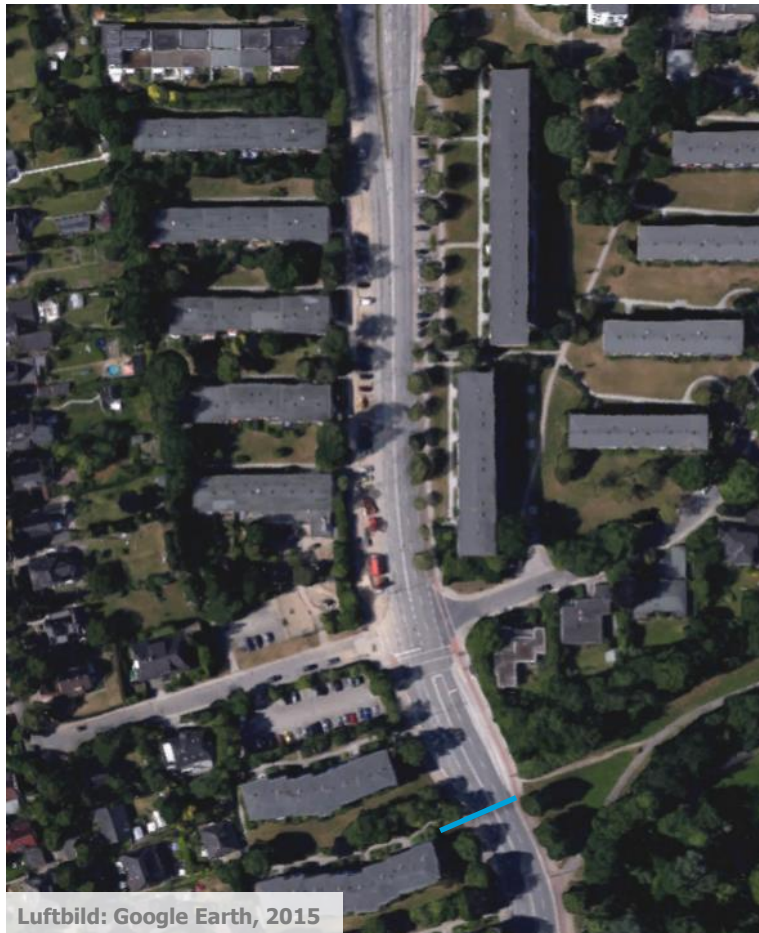


Beispielhafter Querschnitt Regellösung

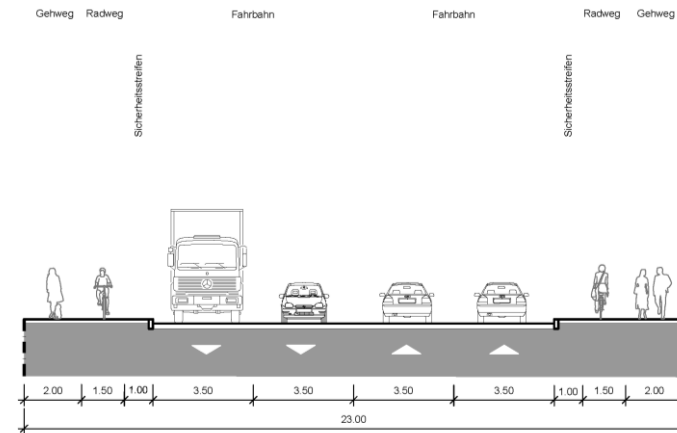


NORD-SÜD-ACHSE Habermannstraße

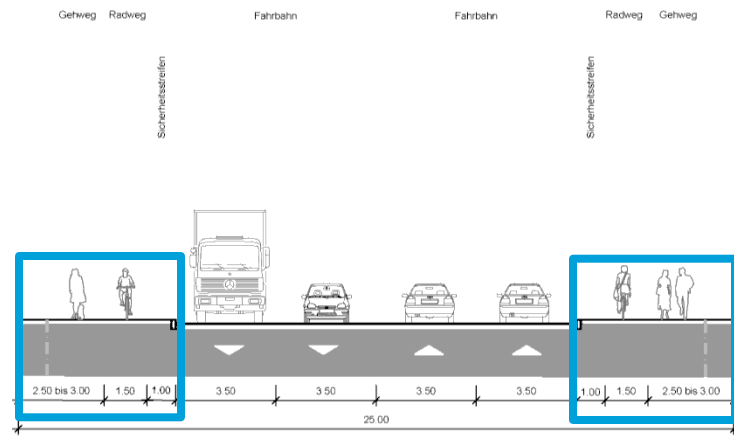
Regellösung Radwege auf Nebenfläche



Beispielhafter Querschnitt Bestand



Beispielhafter Querschnitt Regellösung (Flächenankauf)



NORD-SÜD-ACHSE

Vergleich Leuschnerstr./ Stormarnhöhe/ Röpraredder

Charakter	Route 1a: Leuschnerstraße	Route 1b: Stormarnhöhe	Route 1c: Röpraredder/ Habermannstr.
Verkehrssicherheit	+	+	-
Direktheit	0	0	-
Schnelles Vorankommen	+	+	0
Anbindung an Quell-/ Zielorte	+	-	+ +
Topografie	0	0	-
Anbindung/ Querung	-	0	+
Konflikte mit ... Kfz ... anderem Radverkehr ... Fußverkehr	0 0 0	+ 0 0	- - -
Kein Entfall von Bäumen, Parkplätzen (bei Regellösung)	+	+	-
Kein Ankauf von Flächen erforderlich (bei Regellösung)	+	+	0

NORD-SÜD-ACHSE

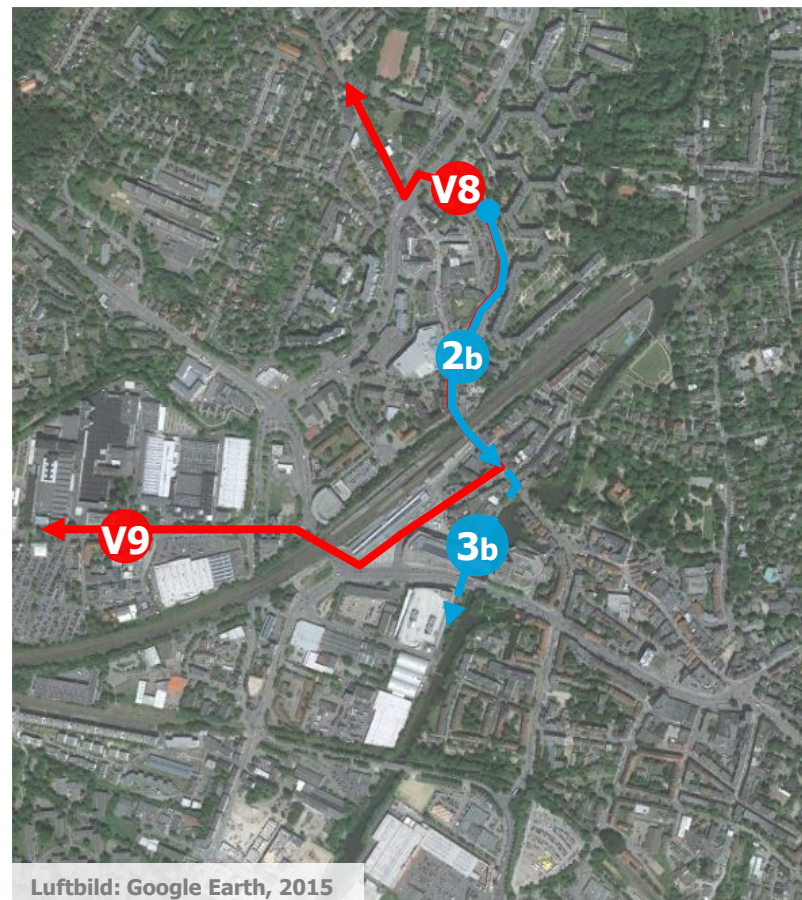
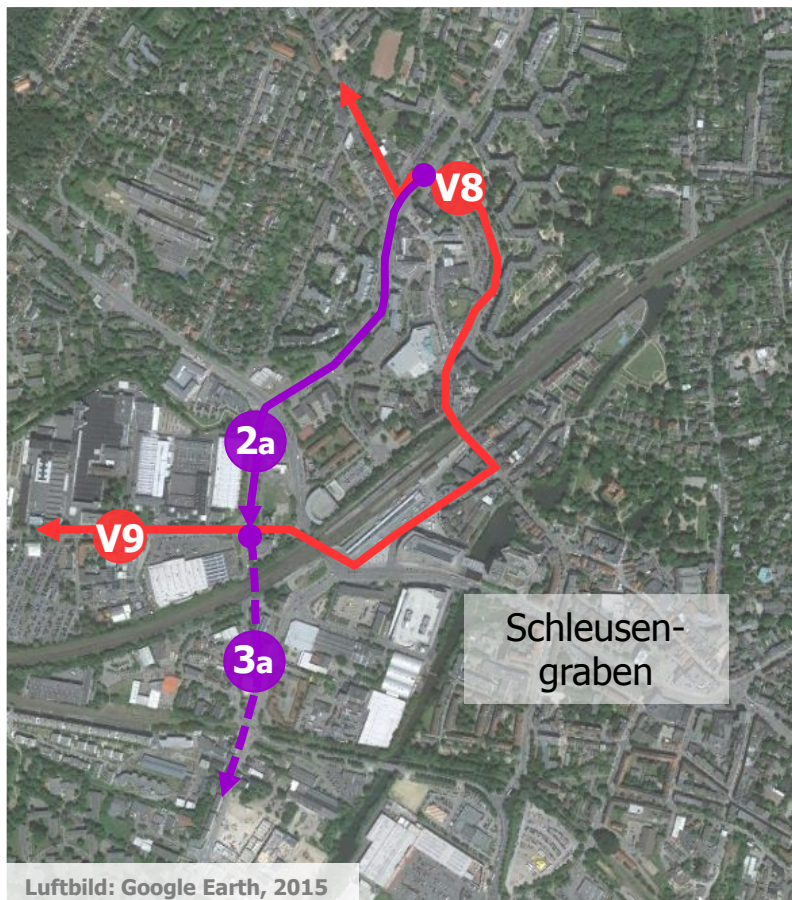
Vergleich Leuschnerstr./ Stormarnhöhe/ Röpraredder

Charakter	Route 1a: Leuschnerstraße	Route 1b: Stormarnhöhe	Route 1c: Röpraredder/ Habermannstr.
Verkehrssicherheit	+	+	-
Direktheit	0	0	-
Schnelles Vorankommen	+	+	0
Anbindung an Quell-/ Zielorte	+	-	+
Topografie	0	0	-
Anbindung/ Querung	-	0	+
Konflikte mit ... Kfz ... anderem Radverkehr ... Fußverkehr	0 0 0	+	-
Kein Entfall von Bäumen, Parkplätzen (bei Regellösung)	+	+	-
Kein Ankauf von Flächen erforderlich (bei Regellösung)	+	+	0
Empfehlung Hauptroute			Empfehlung Ergänzende Route

NORD-SÜD-ACHSE

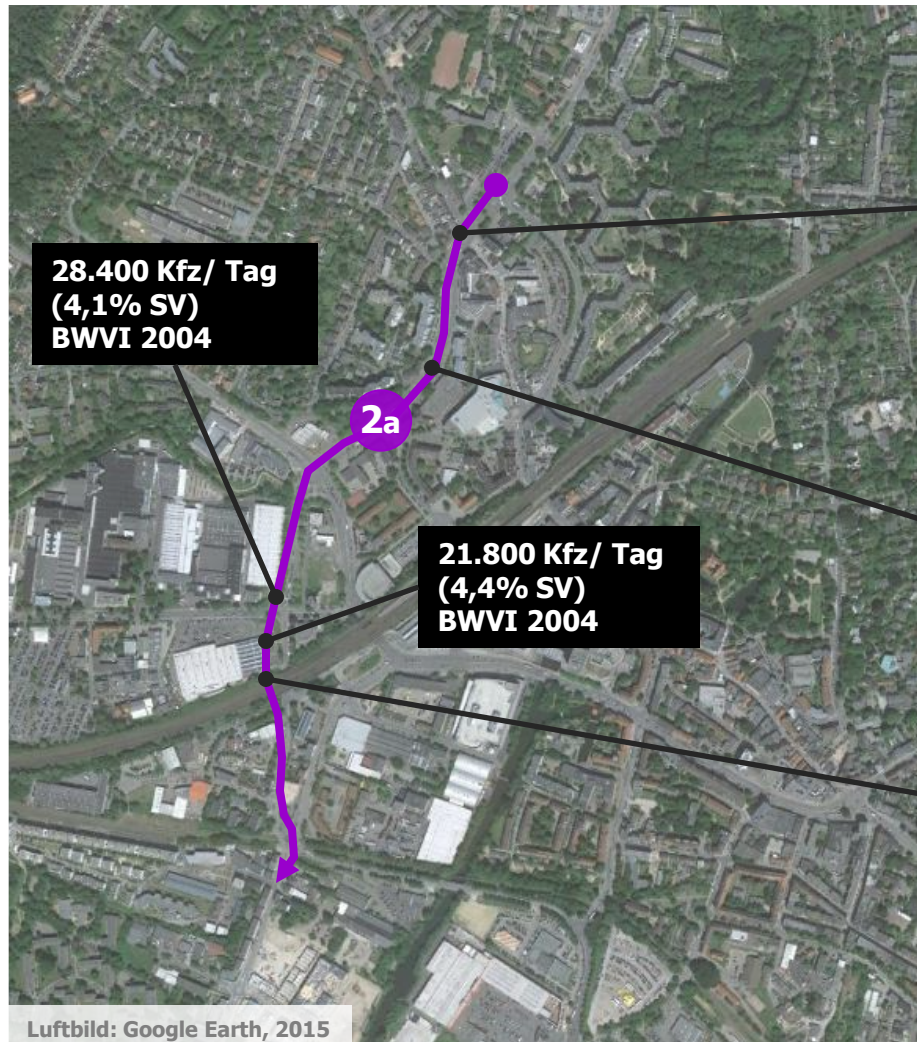
Vergleich Sander Damm/ Velorouten 8 und 9

Verlängerung über Route 2a oder Anknüpfen an Velorouten (V)?



NORD-SÜD-ACHSE

Sander Damm



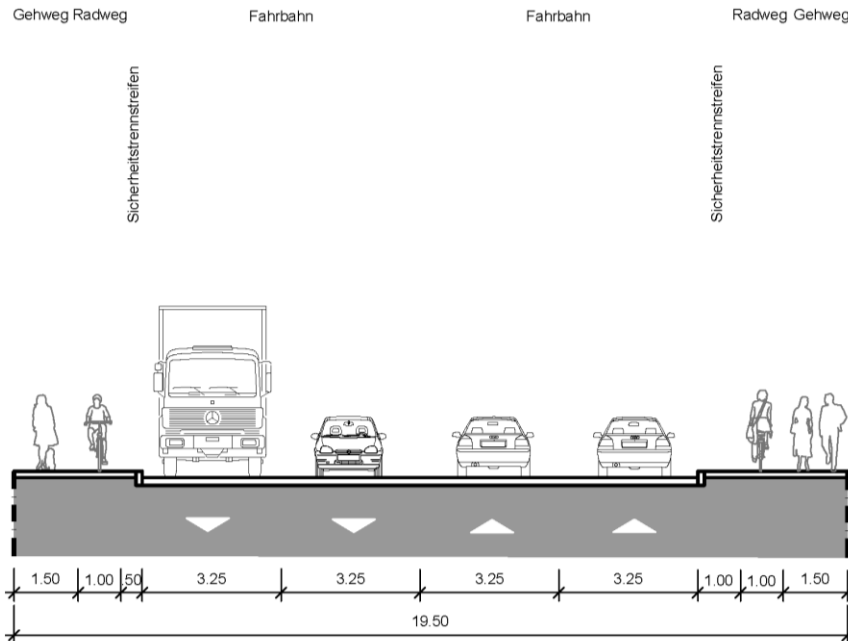
NORD-SÜD-ACHSE

Sander Damm | Führung auf Nebenfläche

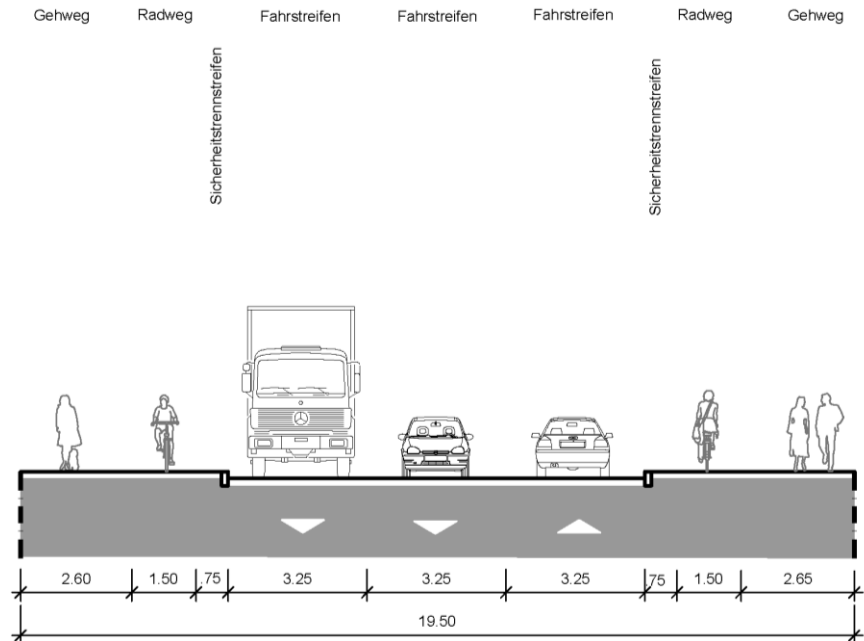
Luftbild: Google
Earth, 2015



Querschnitt Bestand



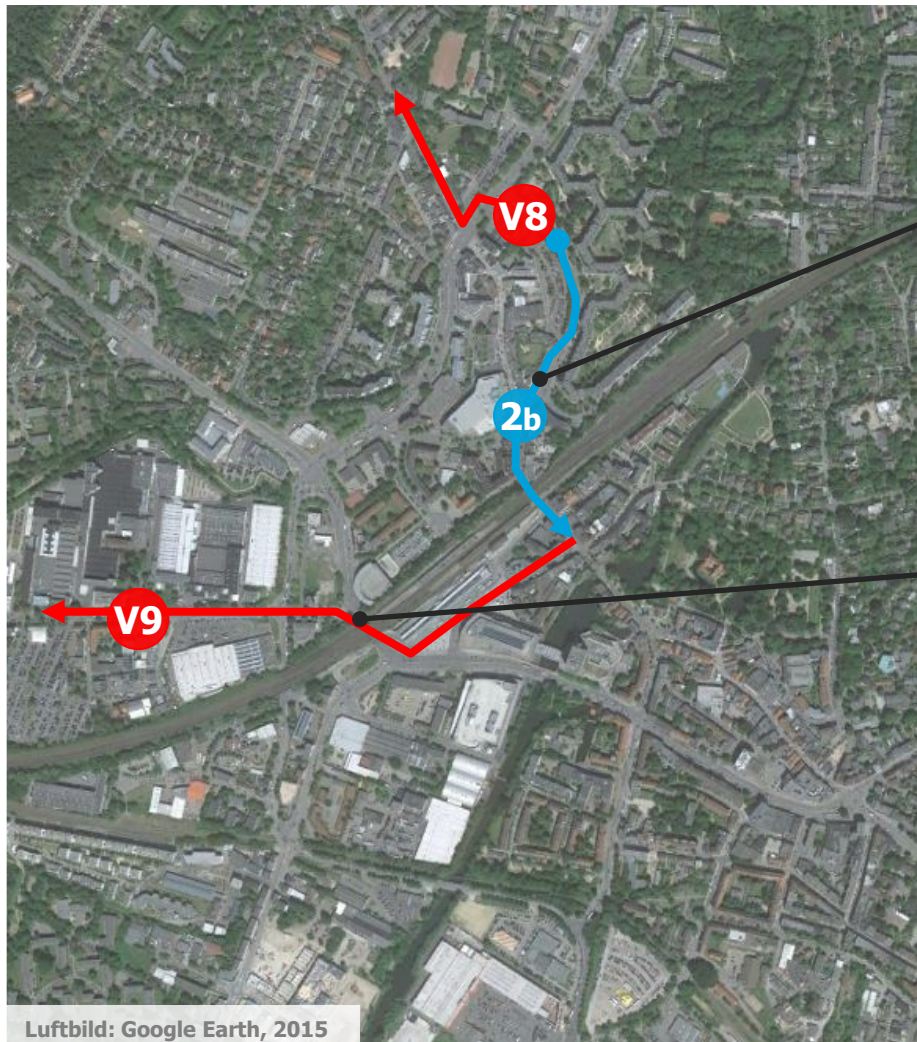
Querschnitt Regellösung



- Entfall eines Fahrstreifens erforderlich, **Einbußen in der Leistungsfähigkeit!**
- Anpassung beider Bordlinien erforderlich

NORD-SÜD-ACHSE

Velorouten 8 und 9



NORD-SÜD-ACHSE

Vergleich Sander Damm/ Velorouten 8 und 9

Charakter	Route 2a: Sander Damm	Route 2b: Velorouten 8 und 9
Verkehrssicherheit	–	0
Direktheit	+	+
Schnelles Vorankommen	0	+
Anbindung an Quell-/ Zielorte	+	+
Topografie	0	0
Anbindung/ Querung	0	–
Konflikte mit ... Kfz ... anderem Radverkehr ... Fußverkehr	– – –	0 – –
Kein Entfall von Bäumen, Parkplätzen (Regellösung)	+	+
Kein Ankauf von Flächen erforderlich (Regellösung)	+	+
Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs	–	+

NORD-SÜD-ACHSE

Vergleich Sander Damm/ Velorouten 8 und 9

Charakter	Route 2a: Sander Damm	Route 2b: Velorouten 8 und 9
Verkehrssicherheit	–	0
Direktheit	+	+
Schnelles Vorankommen	0	+
Anbindung an Quell-/ Zielorte	+	+
Topografie	0	0
Anbindung/ Querung	0	–
Konflikte mit ... Kfz ... anderem Radverkehr ... Fußverkehr	– – –	0 – –
Kein Entfall von Bäumen, Parkplätzen (Regellösung)	+	+
Kein Ankauf von Flächen erforderlich (Regellösung)	+	+
Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs	–	+

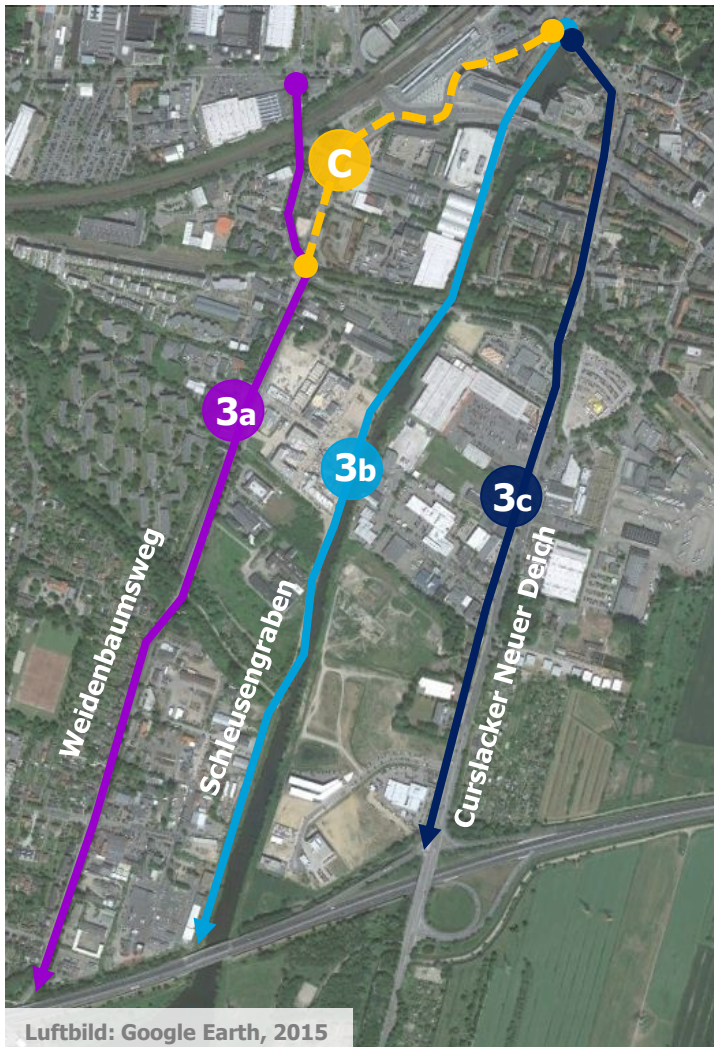
Empfehlung:
Anknüpfen an Veloroute

GLIEDERUNG

1. Herleitung und Zielsetzung
2. Ergebnisse aus dem Fahrradworkshop
3. Bewertung der Routenabschnitte | Allgemeine Vorgehensweise
4. Bewertung der Routenabschnitte im Ost-West-Korridor
 - Abschnitt 1: Wentorfer Straße bis Innenstadt
 - Abschnitt 2: Innenstadt bis Neuallermöhe
5. Bewertung der Routenabschnitte im Nord-Süd-Korridor
 - Abschnitt 1: Lohbrügge bis Innenstadt
 - Abschnitt 2: Von der Innenstadt in den Süden

NORD-SÜD-ACHSE

Von der Innenstadt in den Süden



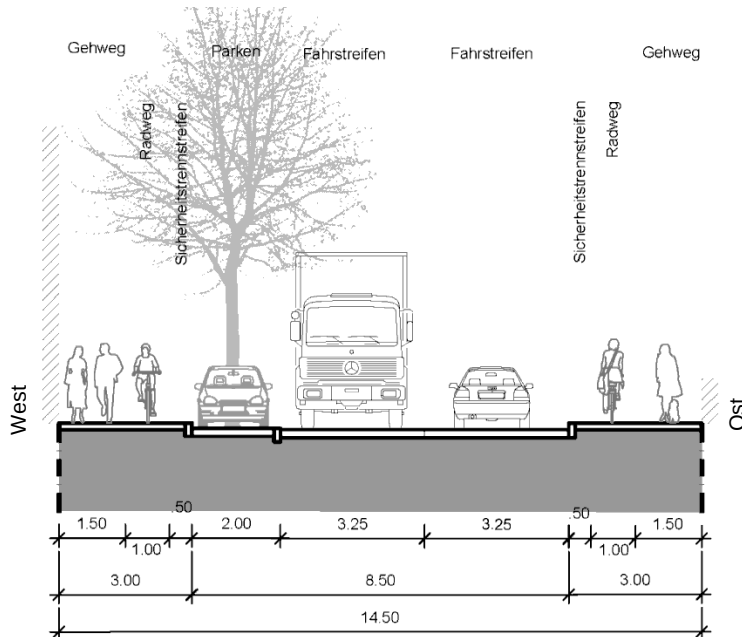
Vergleich von

- Weidenbaumsweg
- Schleusengraben (wird noch hergestellt)
- Curslacker Neuer Deich

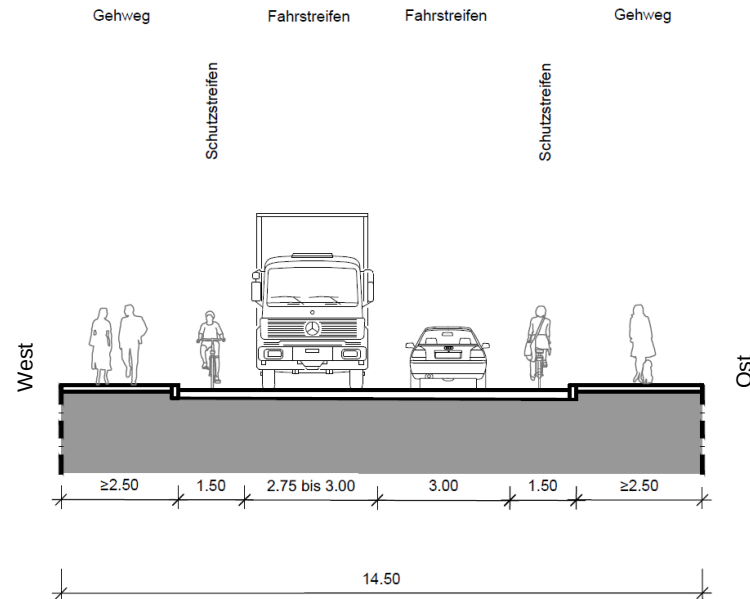
NORD-SÜD-ACHSE

Weidenbaumsweg | Querschnitt

Querschnitt Bestand



Querschnitt Regellösung: Schutzstreifen oder Radfahrstreifen



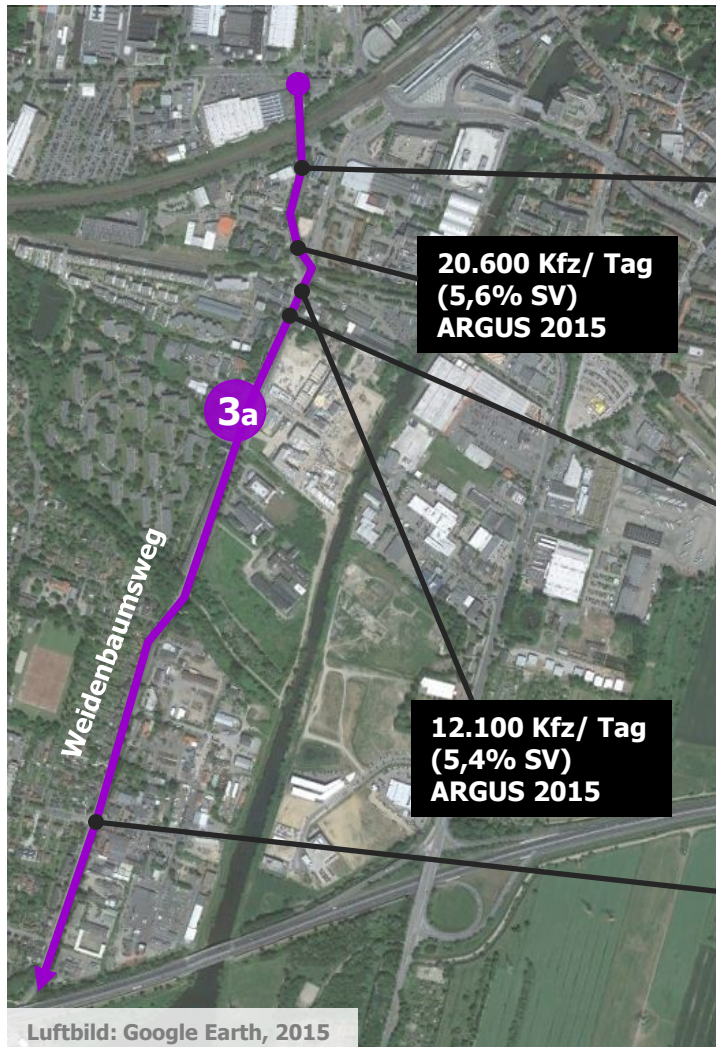
Entfall von Parkplätzen und Bäumen erforderlich



Luftbild:
Google Earth, 2015

NORD-SÜD-ACHSE

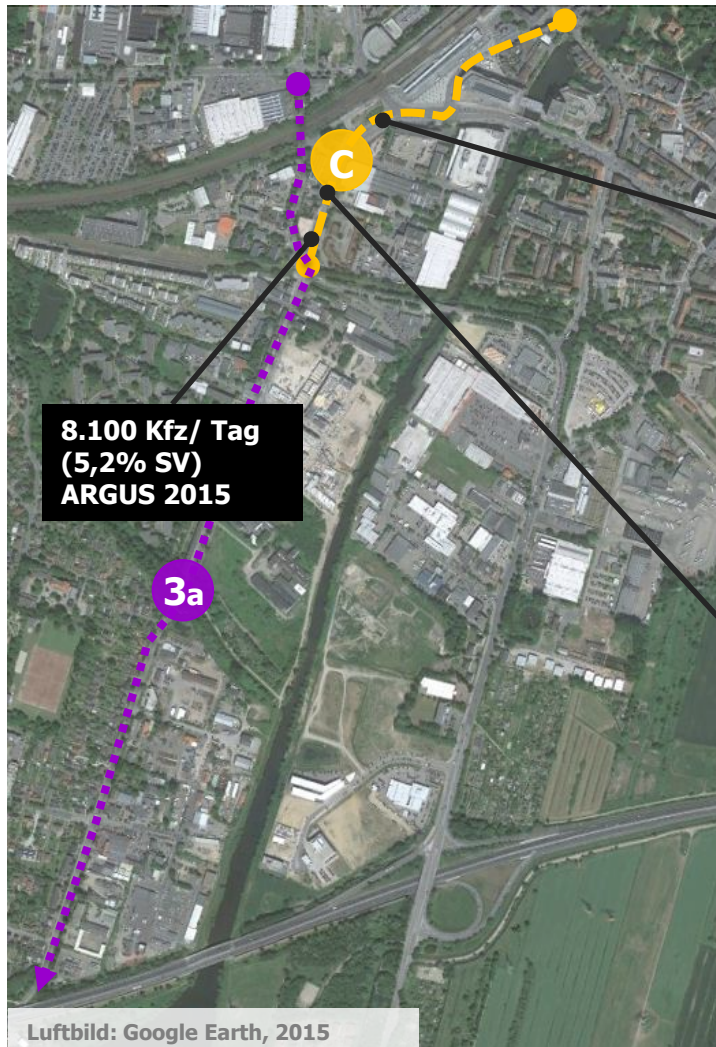
Sander Damm und Weidenbaumschweg



Regellösung:
Verlagerung des
Radverkehrs auf die
Fahrbahn (Radfahrstreifen/
Schutzstreifen)

NORD-SÜD-ACHSE

Weidenbaumsweg Nord

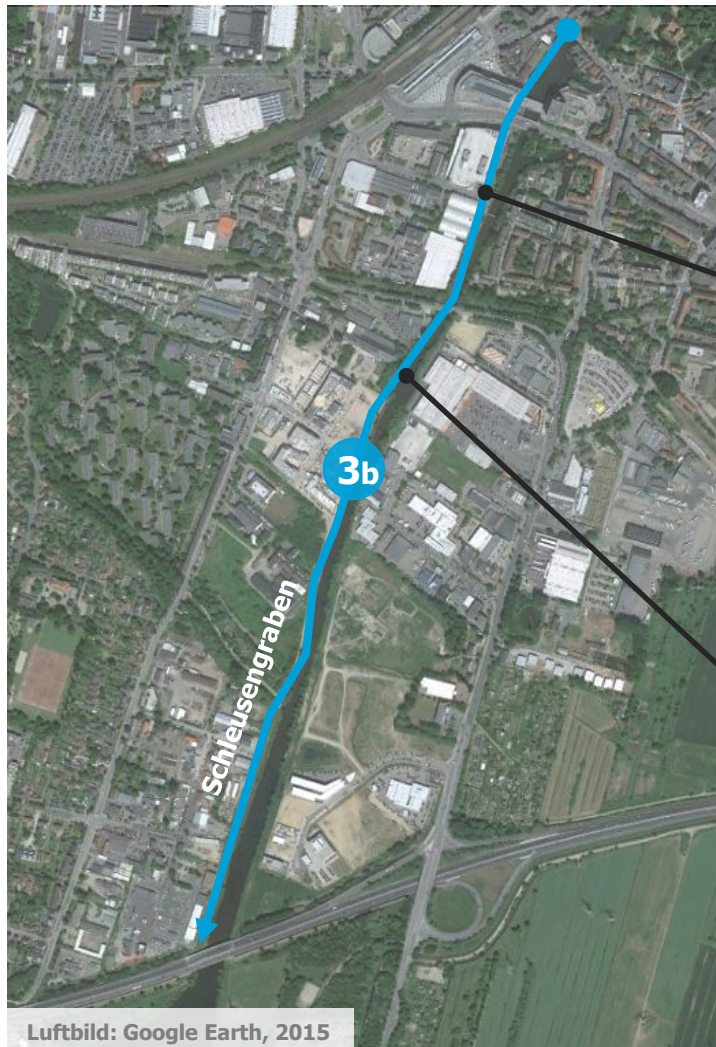


Regellösung wie Bestand:
Radverkehr auf
Nebenflächen führen



NORD-SÜD-ACHSE

Schleusengraben



Regellösung:
Schaffen einer
unabhängigen
Radwegeverbindung/ eines
Radschnellwegs

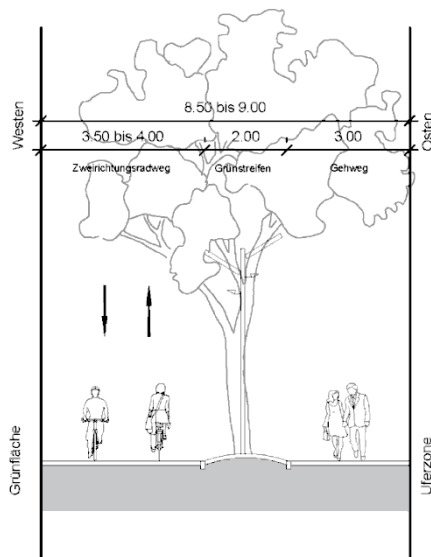
NORD-SÜD-ACHSE

Schleusengraben | Maßnahmen

Regellösung: Eigenständiger Geh- und Radweg (zwischen 6,65 m bis 9,00 m)

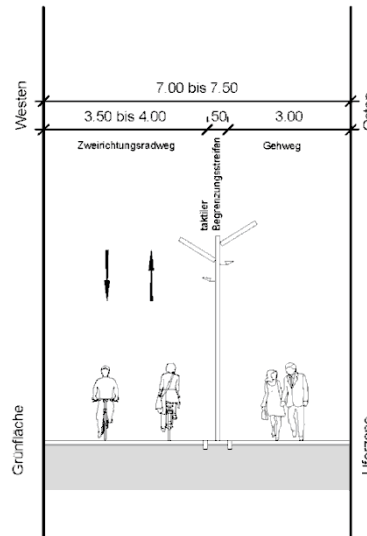
Schleusengraben - Var A

Regelquerschnitt -
Grünstreifen



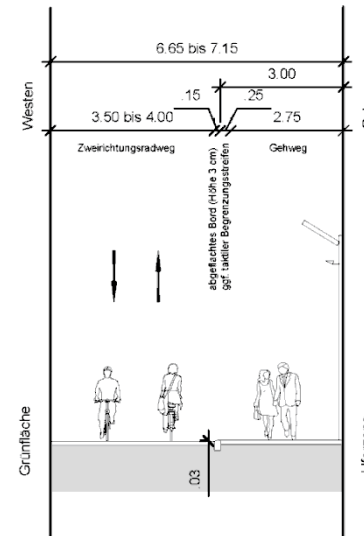
Schleusengraben - Var B

Regelquerschnitt -
Taktile Begrenzungsstreifen



Schleusengraben - Var C

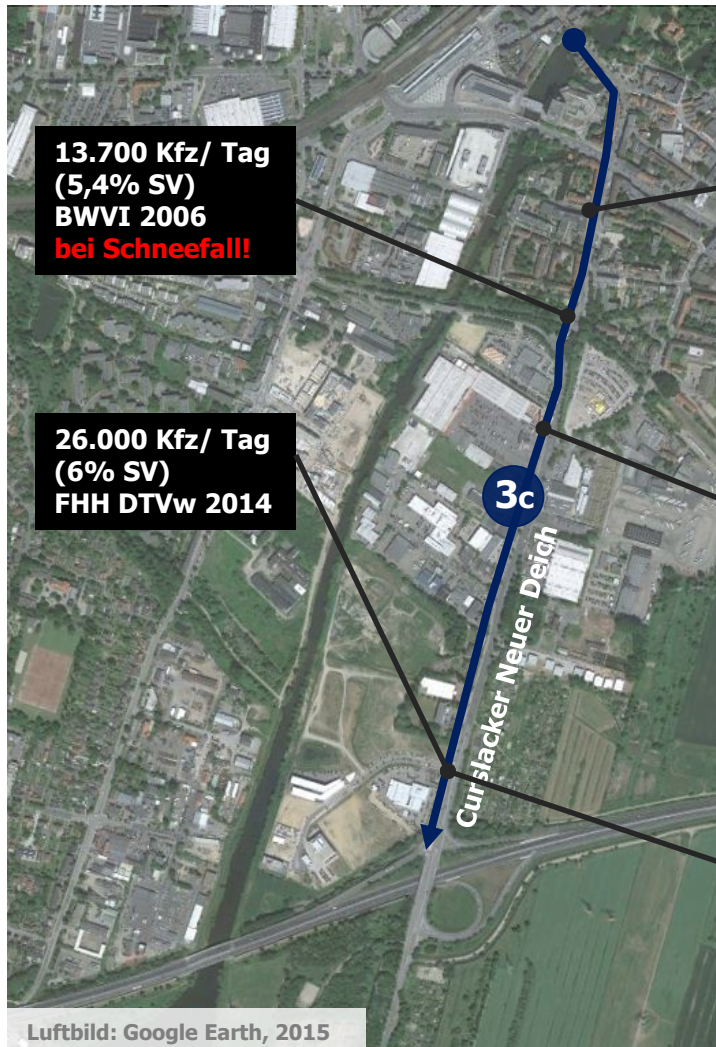
Regelquerschnitt -
Abgeflachtes Bord



Luftbild:
Google Earth, 2015

NORD-SÜD-ACHSE

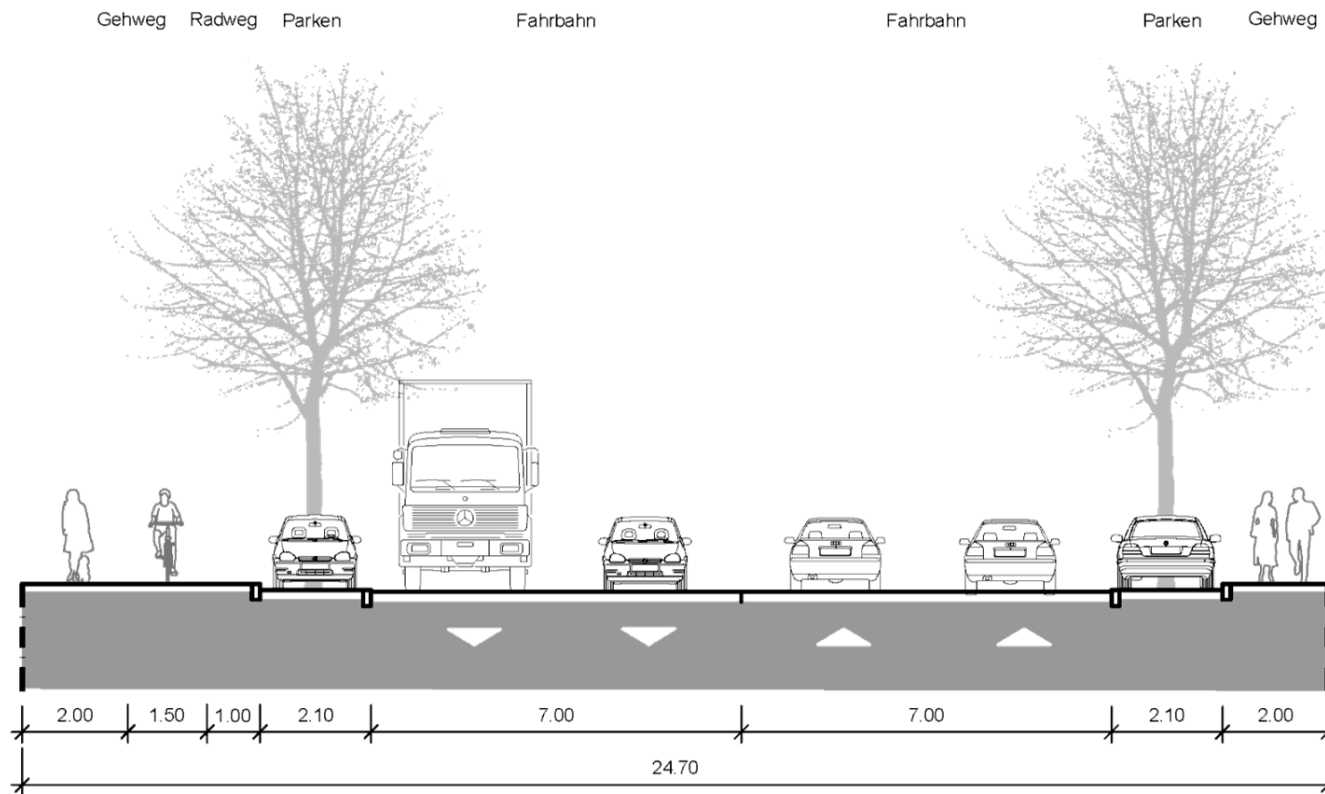
Vierlandenstraße und Curslackter Neuer Deich



Regellösung:
Radverkehr auf
Nebenflächen führen

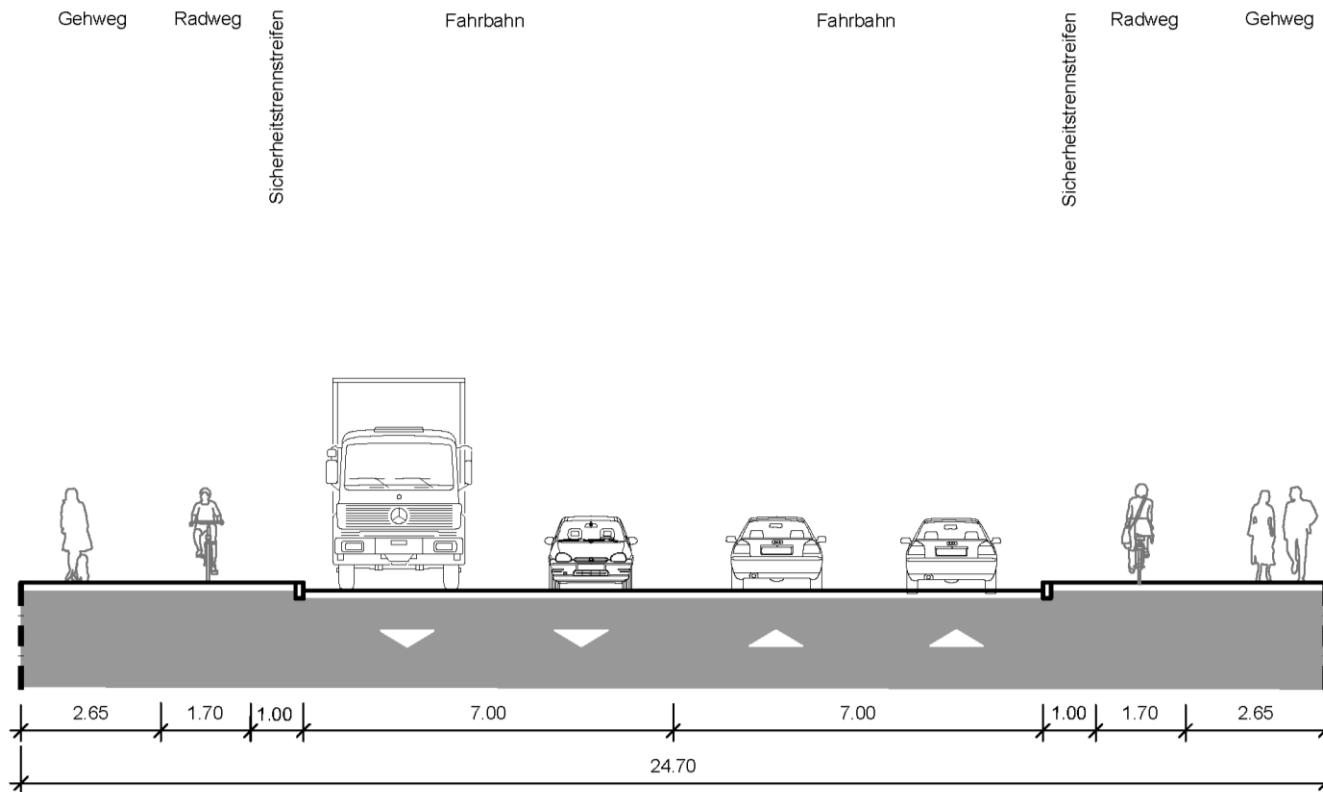
NORD-SÜD-ACHSE Curslacker Neuer Deich

Querschnitt Bestand



NORD-SÜD-ACHSE Curslacker Neuer Deich

Regellösung: Radwege auf Nebenflächen (hohe Verkehrsmengen und SV-Anteil)



Entfall der Bäume und Parkplätze erforderlich



Luftbild: Google Earth, 2015

NORD-SÜD-ACHSE

Vergleich Curslackner Neuer Deich/ Schleusengraben/ Weidenbaumsweg

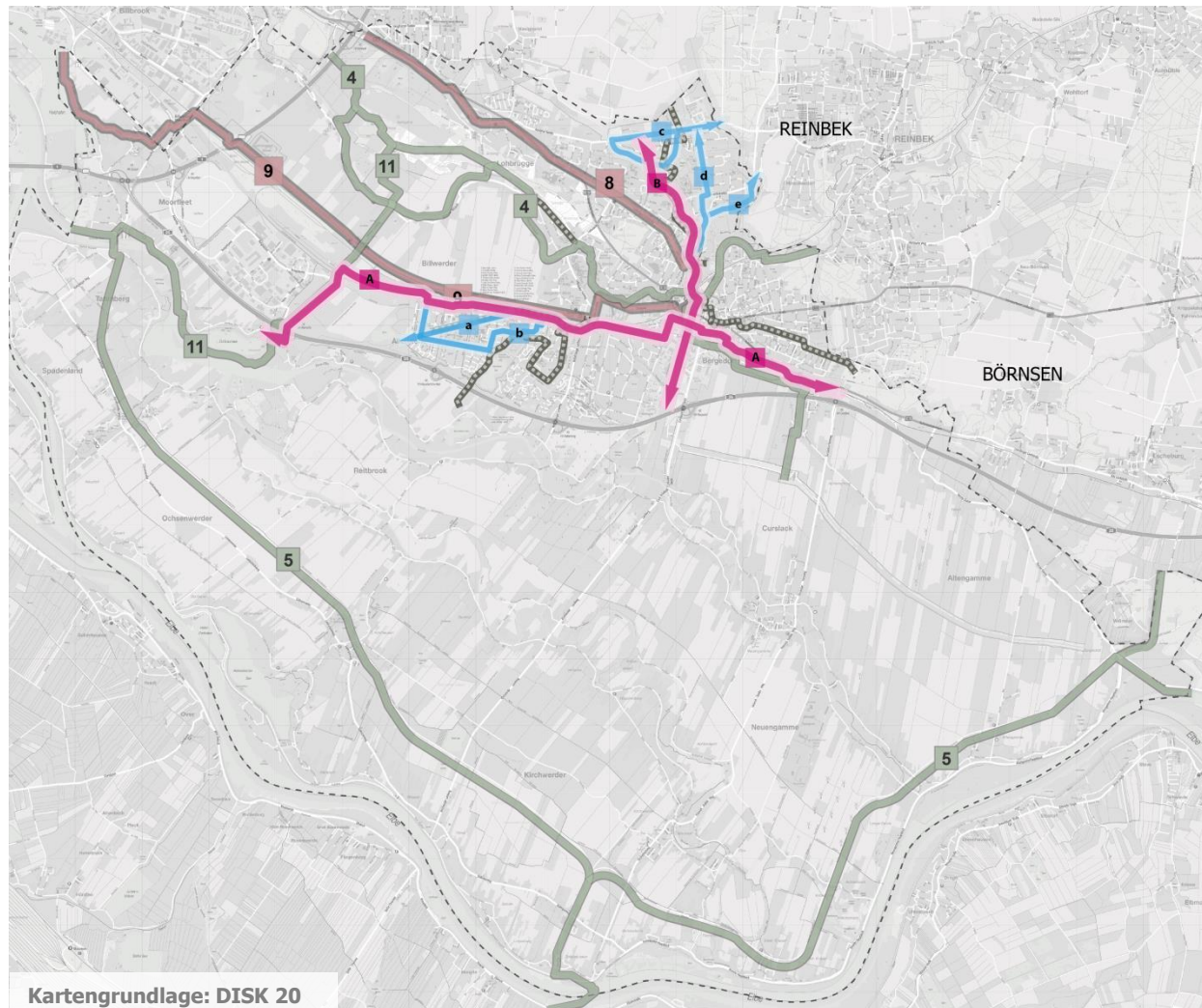
Charakter	Route 3a: Weidenbaumsweg	Route 3b: Schleusen- graben (nach Ausbau)	Route 3c: Curslackner Neuer Deich
Verkehrssicherheit	0	+	-
Direktheit	+	+	+
Schnelles Vorankommen	0	+	+
Anbindung an Quell-/ Zielorte	+	+	+
Topografie	+	+	+
Anbindung/ Querung	0	0	0
Konflikte mit ... Kfz ... anderem Radverkehr ... Fußverkehr	- - -	+ 0 0	- - -
Kein Entfall von Bäumen, Parkplätzen (bei Regellösung)	-	+	-
Kein Ankauf von Flächen erforderlich (bei Regellösung)	+	+	+

NORD-SÜD-ACHSE

Vergleich Curslacker Neuer Deich/ Schleusengraben/ Weidenbaumsweg

Charakter	Route 3a: Weidenbaumsweg	Route 3b: Schleusen- graben (nach Ausbau)	Route 3c: Curslacker Neuer Deich
Verkehrssicherheit	0	+	-
Direktheit	+	+	+
Schnelles Vorankommen	0	+	+
Anbindung an Quell-/ Zielorte	+	+	+
Topografie	+	+	+
Anbindung/ Querung	0	0	0
Konflikte mit ... Kfz ... anderem Radverkehr ... Fußverkehr	- - -	+ 0 0	- - -
Kein Entfall von Bäumen, Parkplätzen (bei Regellösung)	-	Empfehlung Ausbildung als Hauptroute bei fahrradgerechtem Ausbau	-
Kein Ankauf von Flächen erforderlich (bei Regellösung)	+	+	+

ZUSAMMENFASSENDES RADVERKEHRSNETZ



Legende

- Veloroute
- Freizeitroute
- bedeutende Freizeitroute
- Bezirksroute
- Stadtteilroute

ZUSAMMENFASSENDES RADVERKEHRSNETZ

