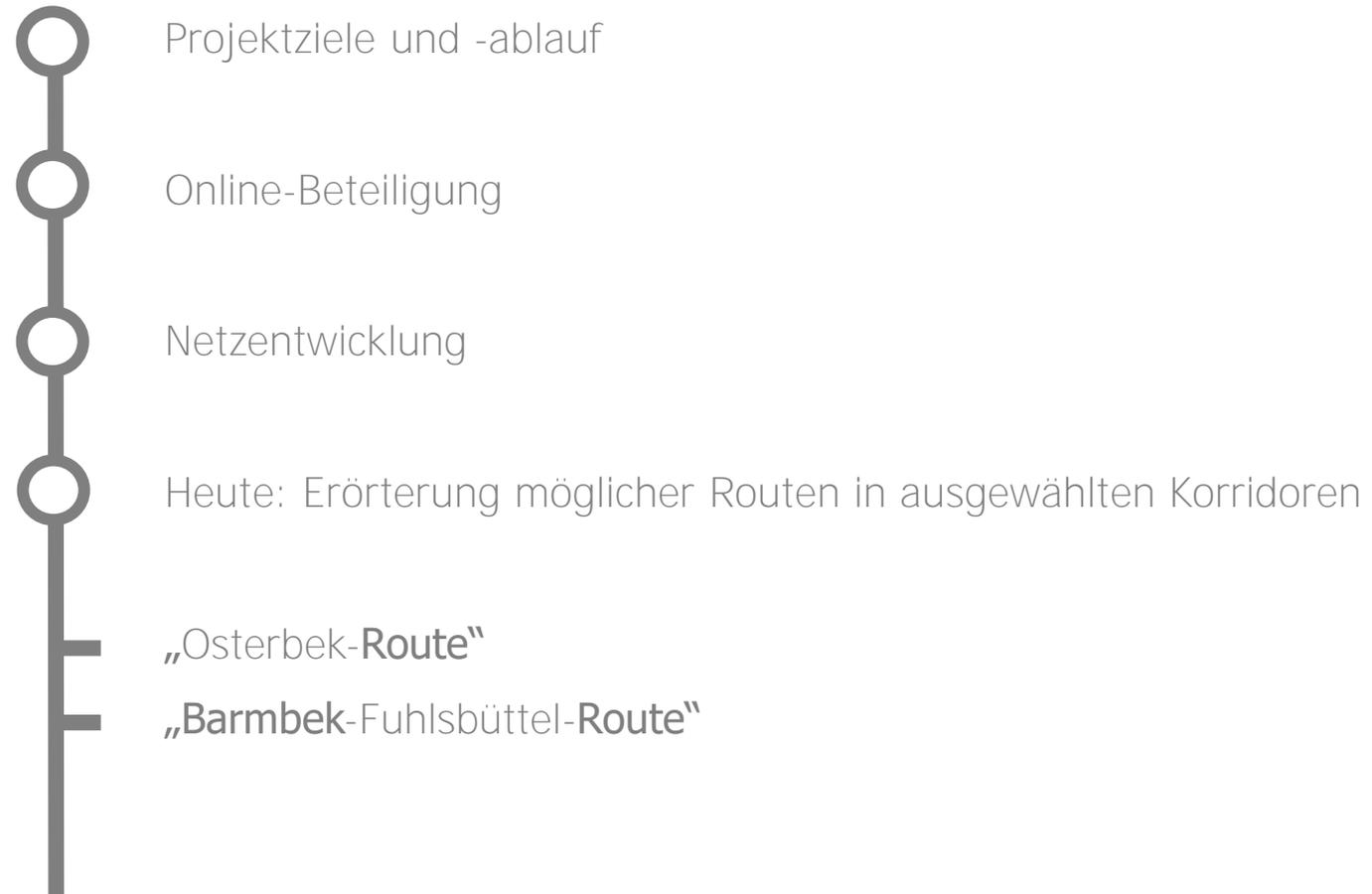
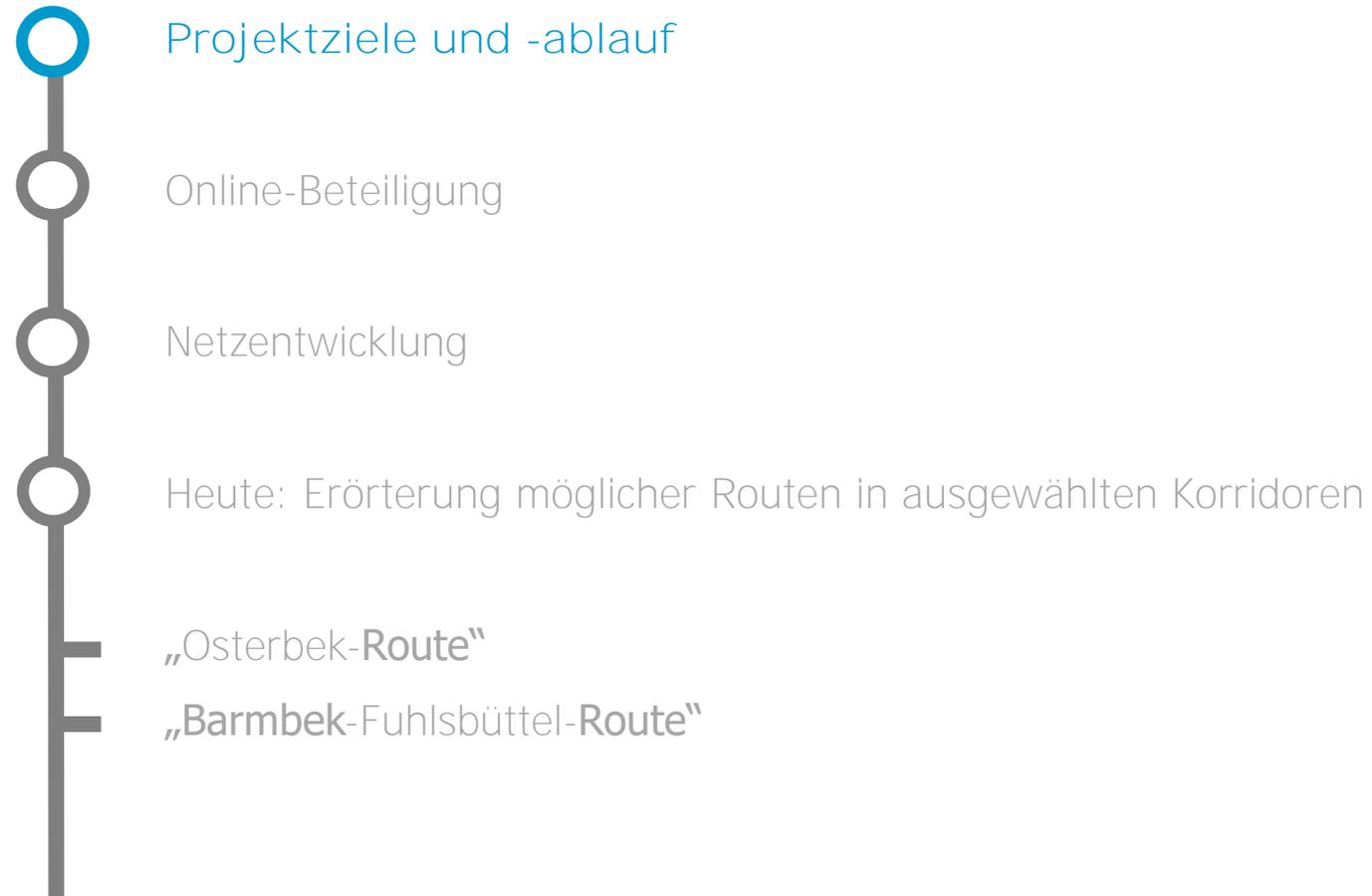




## Radverkehrskonzept Bezirk Hamburg-Nord Bürger:innenbeteiligung Regionalbereich Barmbek-Uhlenhorst-Hohenfelde-Dulsberg

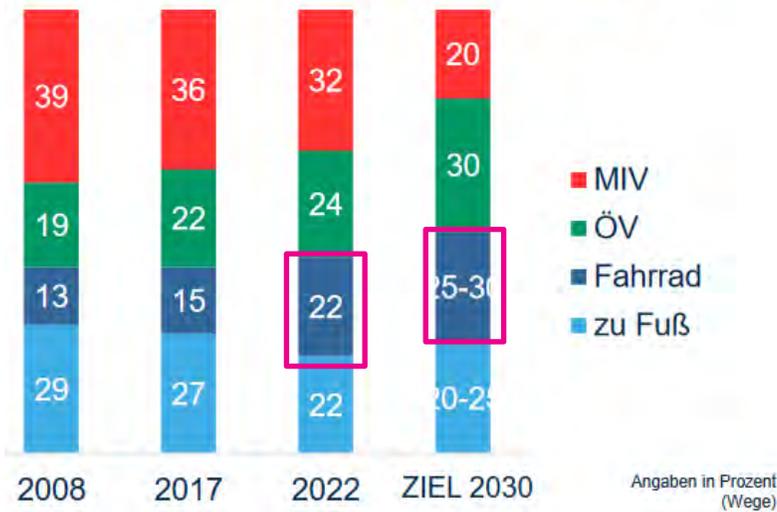
24.05.2023, Hamburg  
Dipl.-Ing. Markus Franke  
Marius Kemper B.Sc.





- Radverkehrsnetz aus guten Routen **verdichten** und Erreichbarkeit guter Routen erhöhen
- Wichtige **Verkehrsbeziehungen** aufgreifen
- Komfort – Sicherheit – gutes Gefühl – **Zufriedenheit**

Entwicklung des Modal Split in Hamburg



Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg, Mobilität in Hamburg 2022, 2023

ADFC-Klimatest: Entwicklung der Zufriedenheitsnoten für Hamburg



Quelle: ADFC Fahrradklima-Test 2022, 2023

## Projektziele und -ablauf

### Angestrebte Qualitätsstandards der Bezirksrouten

- **schnelle** Befahrbarkeit – durchgehende Überholmöglichkeit, keine Konflikte mit Fußverkehr, weitgehend unterbrechungsfrei, ebene Oberfläche ...
- **verkehrssichere** Ausgestaltung - Sichtfelder, Minimierung von Nutzungskonflikten, u.a. Geschwindigkeitsunterschieden ...
- (inter-) **subjektiv** sicher für alle – **Abstände, Trennung** wenn nötig ...
- sozial sicher – **soziale Kontrolle, Beleuchtung, ggf. Ausweichmöglichkeit** nachts ...
- **direkt** / geradlinig
- **intuitiv** begreifbar
- **attraktives** Umfeld - **möglichst abseits von Lärm und Abgasen** ...

Diskussionsthema Nr.1 in  
den Kleingruppen heute:  
Was ist besonders wichtig?

## Projektziele und -ablauf

### Angestrebte Qualitätsstandards der Bezirksrouten (2)

- hohe **Erschließungswirkung** – nah an wichtigen Orten ...
- sinnvolle **Netzergänzung** – ausreichend Abstand zu parallelen Routen, gute

#### Verknüpfung ...

- Flächeninanspruchnahme **möglichst verträglich** für andere – Naturschutz,

#### Naherholung, Aufenthalt ...

- **leicht realisierbar** – weniger komplizierte Planungsverfahren, wenig Widerstände ...
- **kostensparsam**

Diskussionsthema Nr.1 in  
den Kleingruppen heute:

Was ist besonders wichtig?

# Projektziele und -ablauf

## Allgemeine Ziele (2)



Schependomlaan, Nijmegen



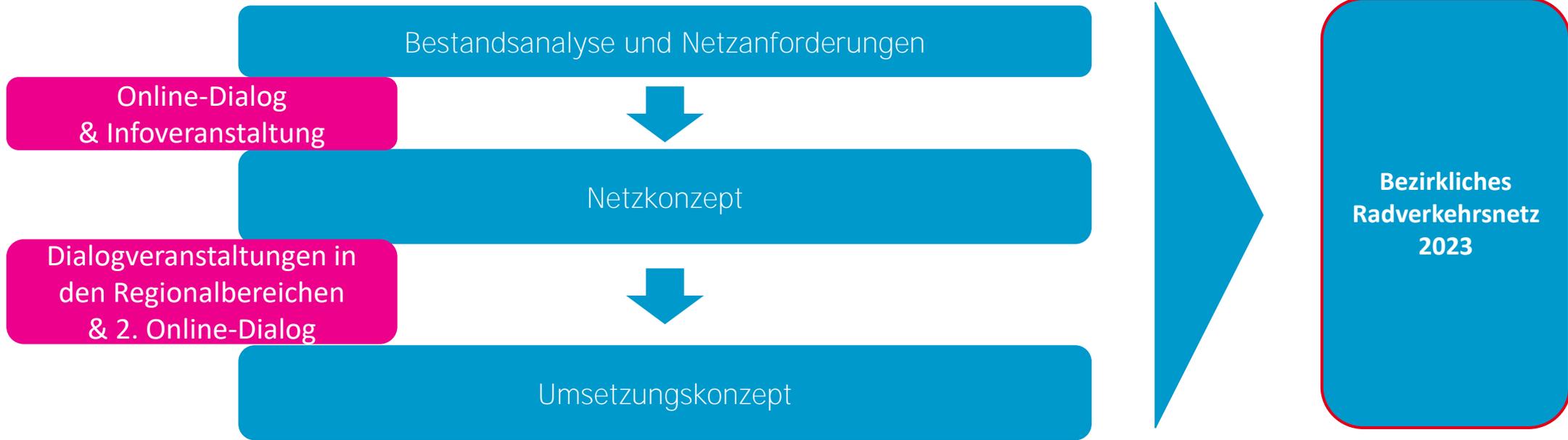
Dammtordamm, Hamburg



An der Alster

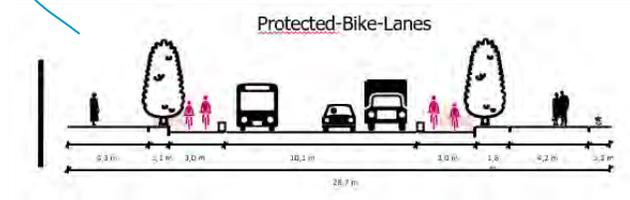
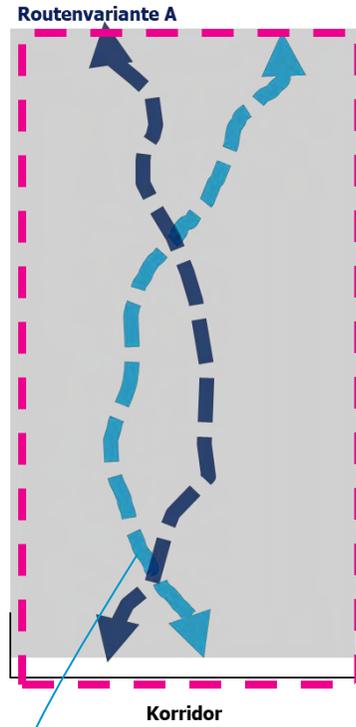
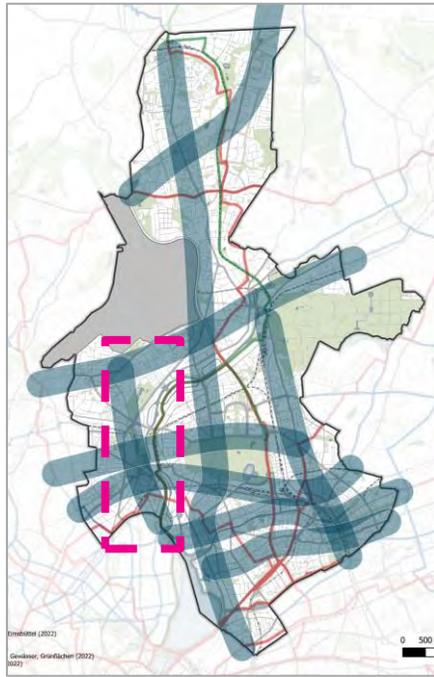
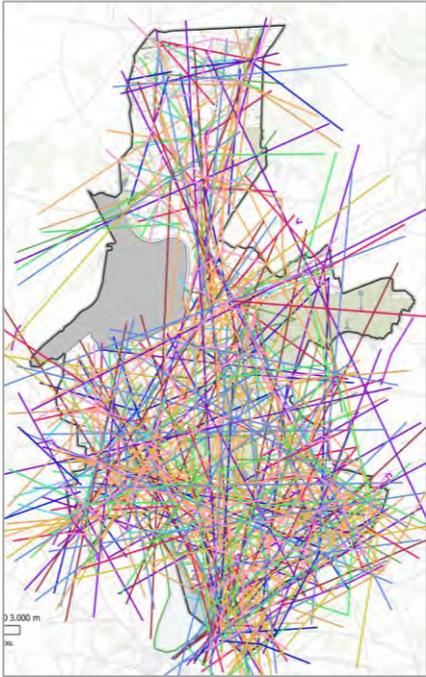
# Projektziele und -ablauf

## Inhalt und Struktur - Beteiligungsformate



# Projektziele und -ablauf

## Inhalt und Struktur - Bearbeitungsschritte



	Variante A	Variante B
Schnelle Befahrbarkeit	+	●
Unterbrechungsfreiheit	●	+
Verkehrssicherheit	+	+
(inter-)subjektive Sicherheit	●	+
Soziale Sicherheit	●	-
Direktheit	●	+
Intuitive Begreifbarkeit des Verlaufs	●	●
Attraktivität des Umfelds	●	+
Erschließungsfunktion	●	●
Nutzen für das Gesamtnetz	+	+
Verträglichkeit für Natur und Naherholung	●	-
Realisierbarkeit	●	-
Kosten	-	●
Verträglichkeit für den Kfz-Verkehr	+	+



# Online-Beteiligung Übergreifende Auswertung

Von den Bürger\*innen wurden abgegeben:

974 Beiträge

1131 Kommentierungen der Beiträge

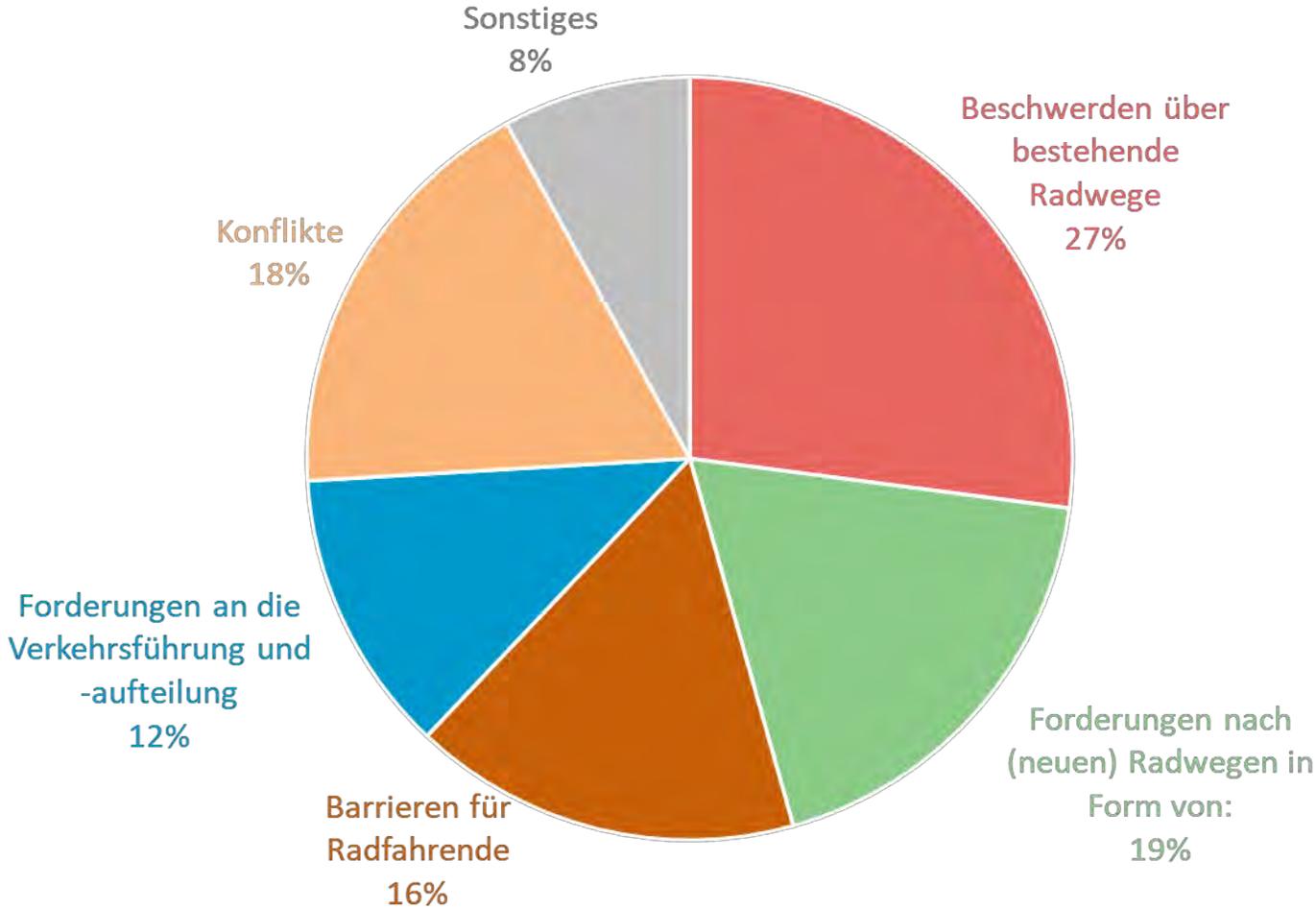
3677 positive Bewertungen der Beiträge

194 negative Bewertungen der Beiträge

**Viel Interaktion**

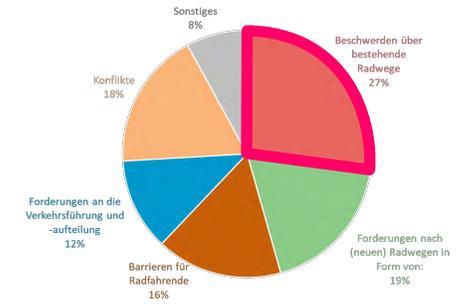
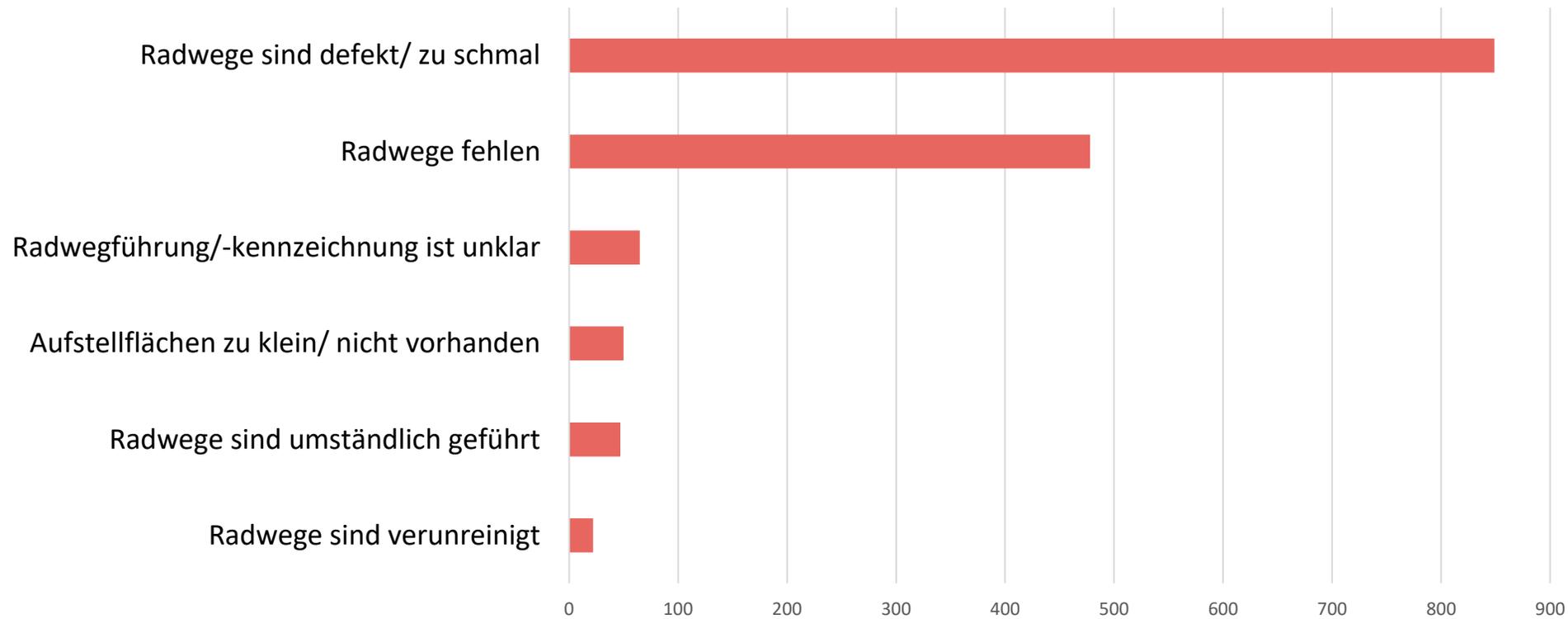
Bei der Auswertung werden Beiträge und Kommentierungen gleichermaßen verschlagwortet und im Folgenden zusammen dargestellt. Die positiven und negativen Bewertung werden mit jeweils +1 oder -1 berücksichtigt. Negative Bewertungen werden demnach abgezogen.

# Online-Beteiligung Beiträge nach Themen



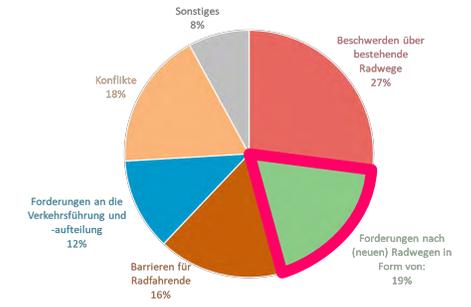
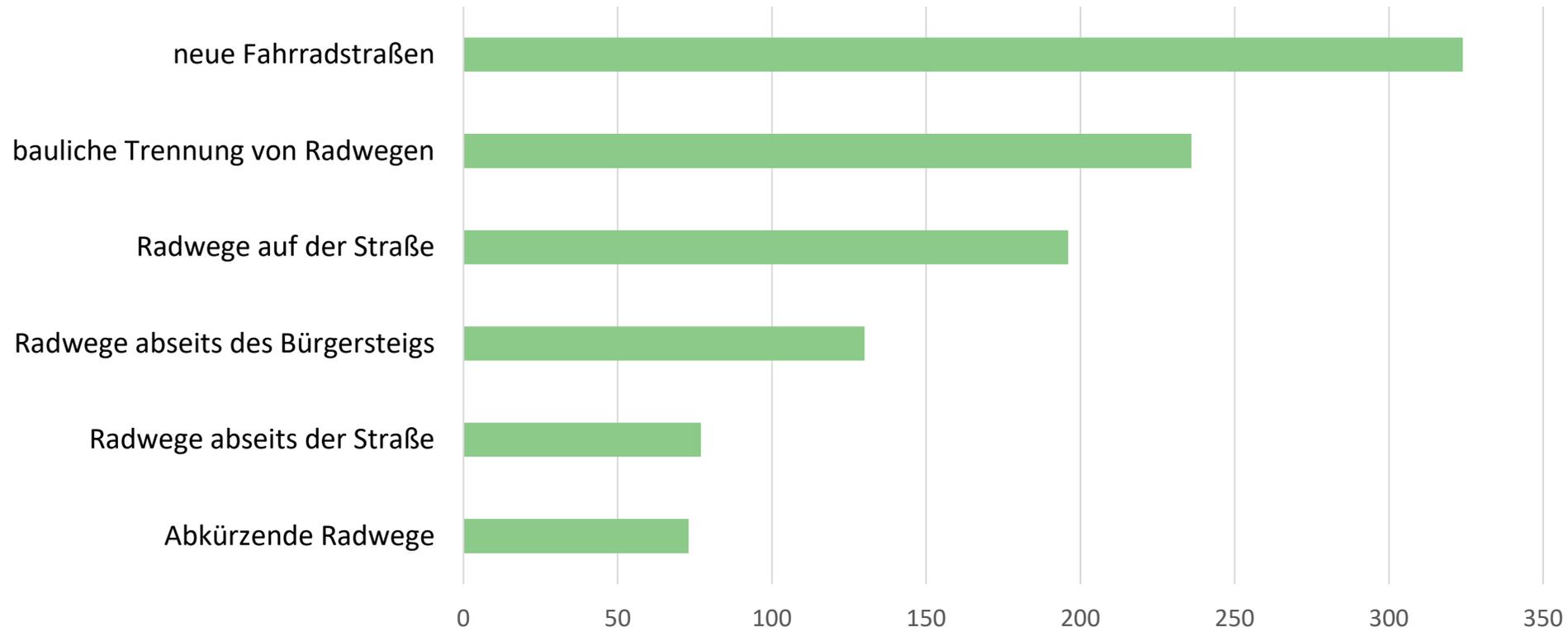
# Online-Beteiligung

## Beiträge nach Themen | Beschwerden über bestehende Radwege

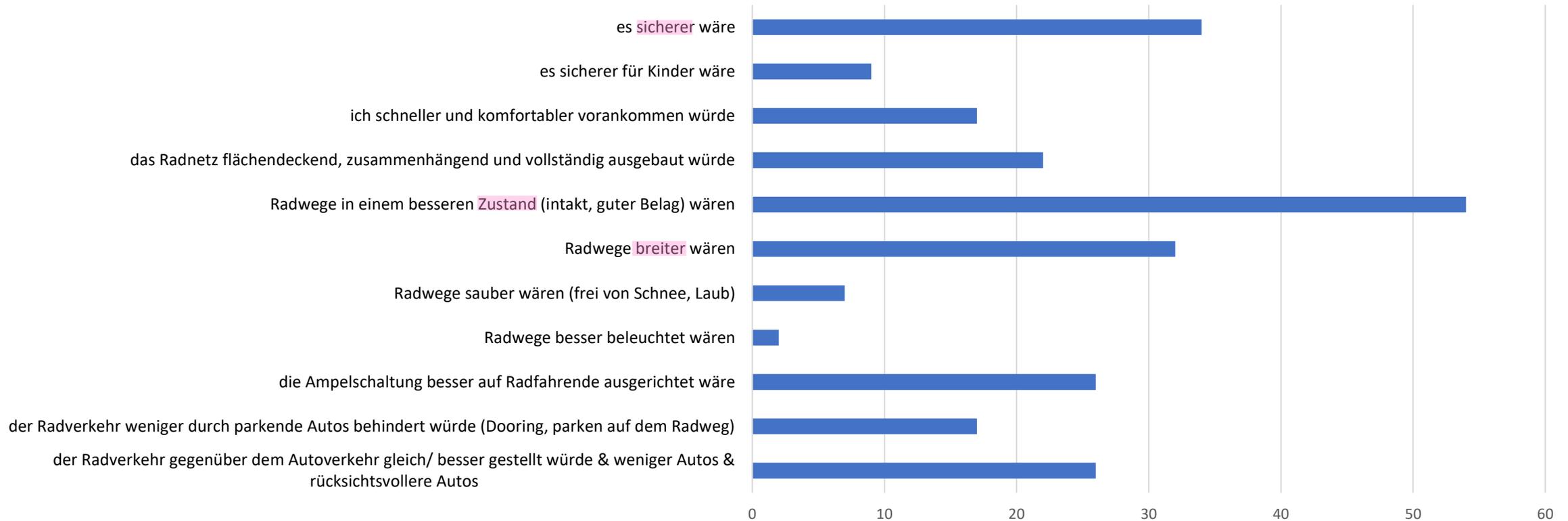


# Online-Beteiligung

## Beiträge nach Themen | Forderungen nach neuer Radinfrastruktur



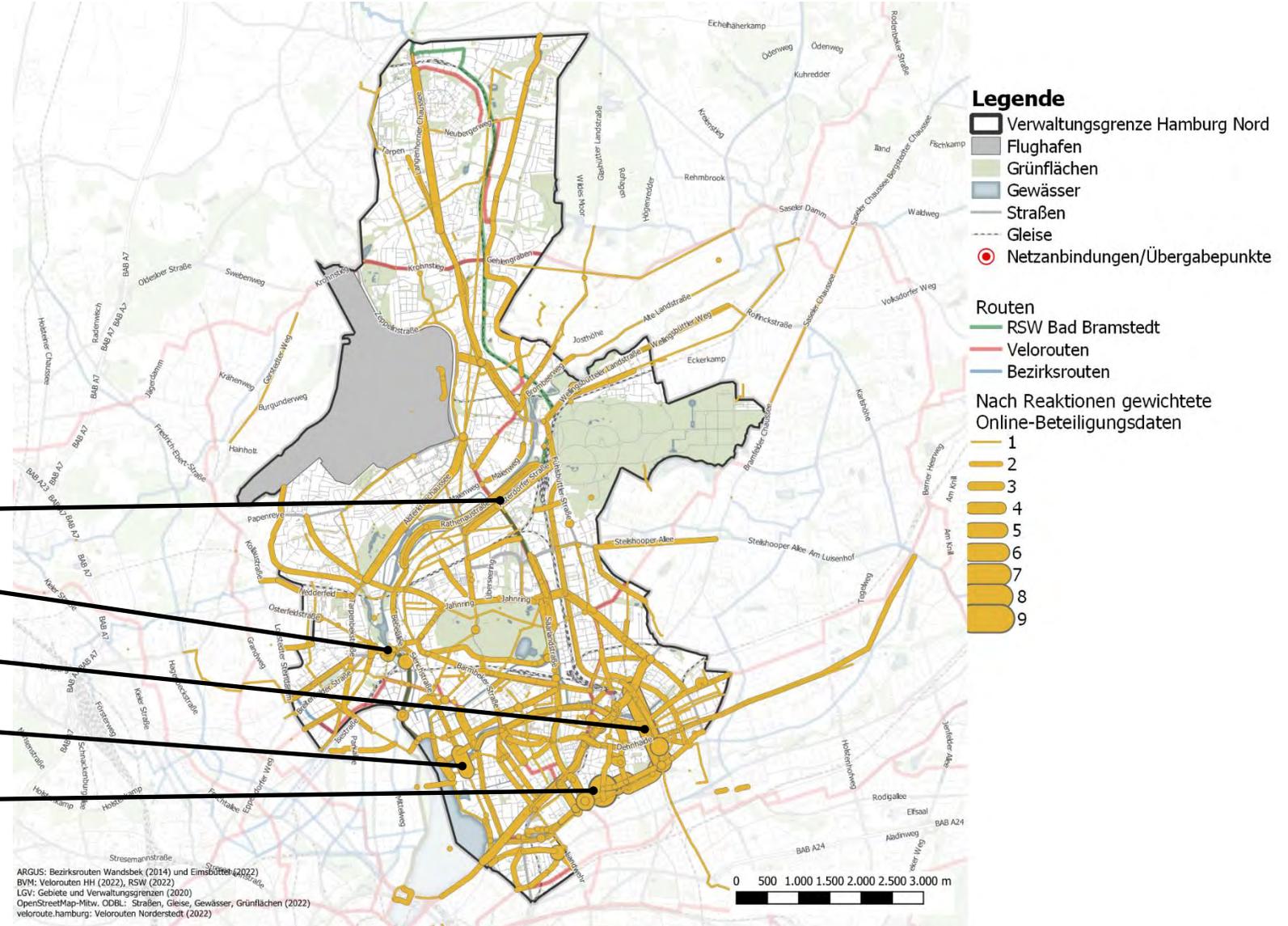
## Ich würde mehr Rad fahren, wenn...



# Online-Beteiligung

## Räumliche Verteilung von Hinweisen

- Die Ergebnisse der Online-Beteiligung (474 Punkte, 428 Linien) werden gesondert gewichtet. Dabei werden Down-votes, Up-votes, sowie die Anzahl der jeweiligen Kommentierungen berücksichtigt (Werte zwischen 1 und 9)



Alsterdorfer Straße/Rathenaustraße

Eppendorfer Marktplatz

Krausestraße

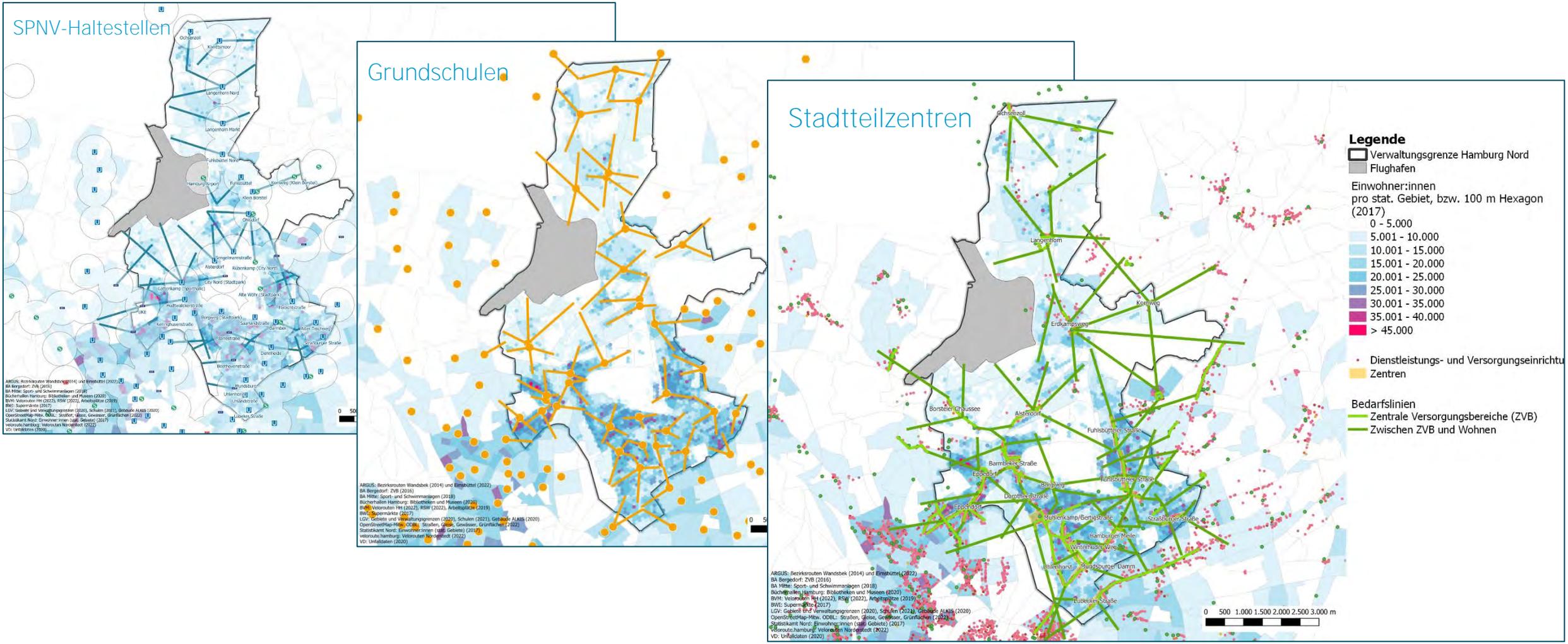
Sierichstraße

Uferstraße/Von-Essen-Straße/Lortzingstraße



# Netzentwicklung

## Fahrtzweck-spezifische Wunschlinien



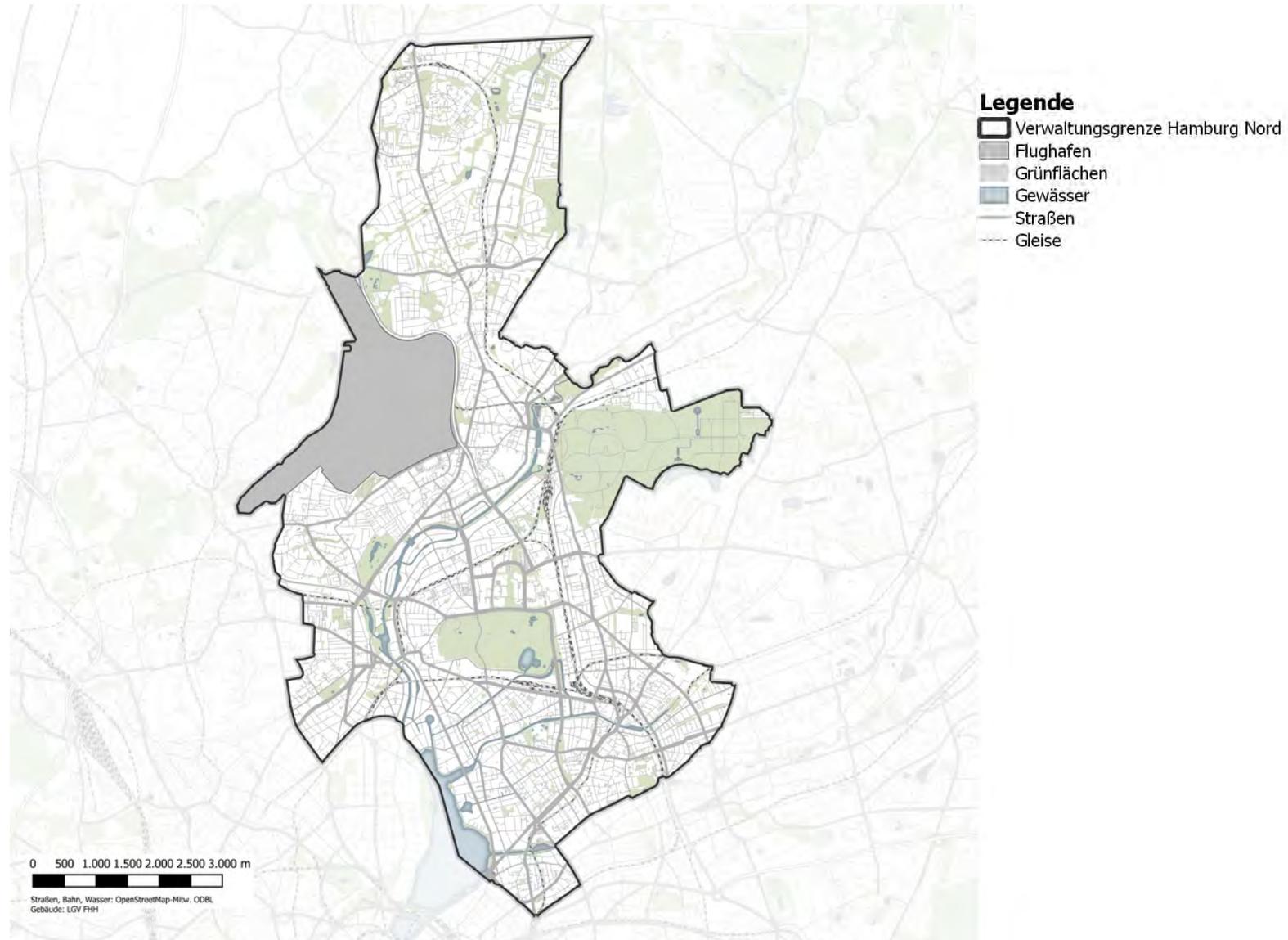
# Netzentwicklung

## Gesamtgewichtung der Kategorien (Fahrtzwecke)

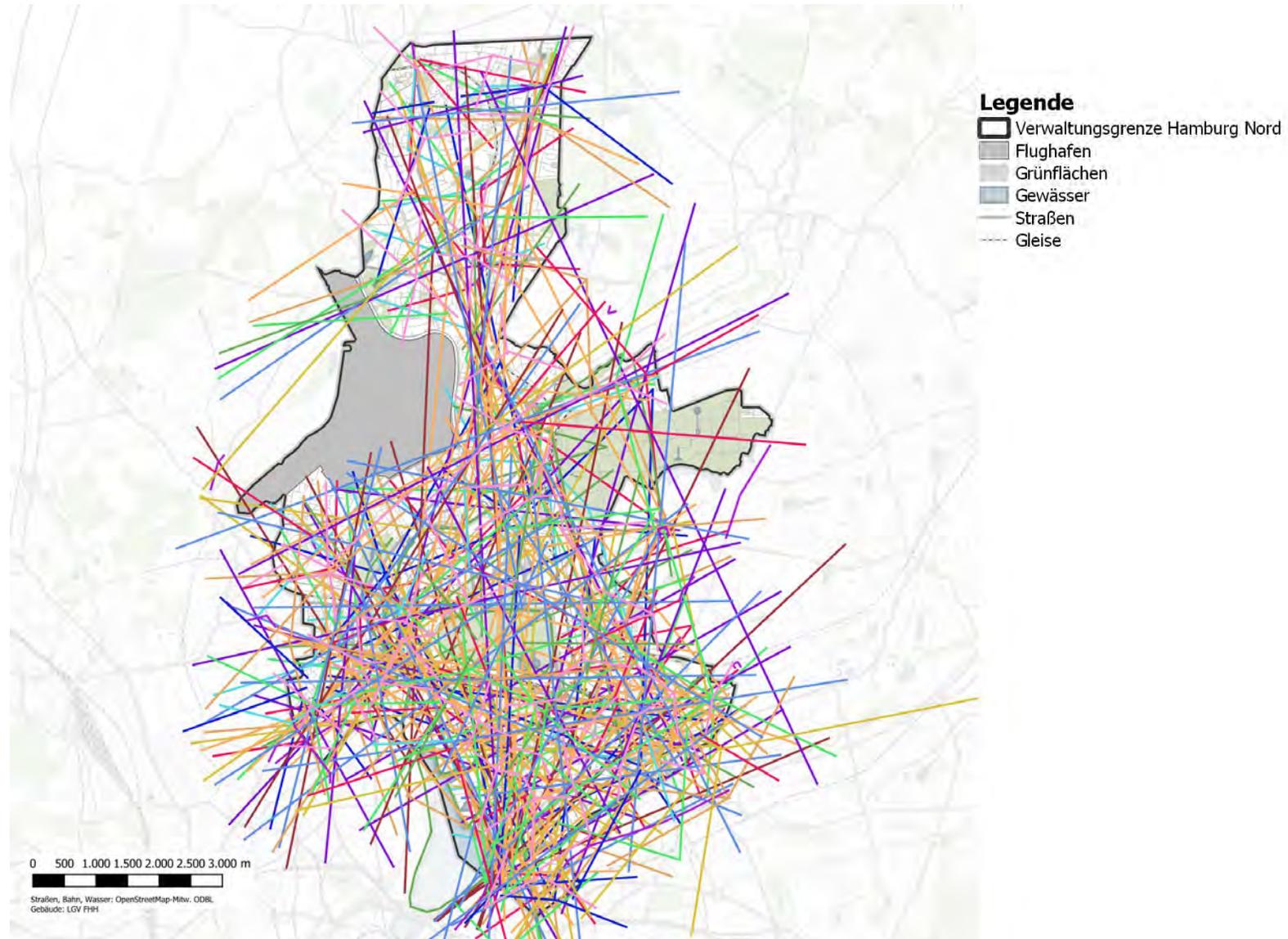
	Arbeit	Berufsschulen	Grundschulen	Besuch	Kliniken	SPNV-Haltestellen	Stadtteilzentren (Nahversorgung, Dienstleistungen, ZVB)	Parks und Grünanlagen	Sport- und Schwimm-anlagen	Zentrum und Hauptbahnhof	Weiter-führende Schulen
1											
2											
3											
4											
5											2x

- Schulwege zu Weiterführenden Schulen werden doppelt gewichtet, um die Bedeutung sicherer Radwege für Schüler:innen zu berücksichtigen
- Stadtteilzentren haben eine hohe Gewichtung aufgrund der Vielzahl zusammengefasster Wegezwecke (Einkauf, Dienstleistungen, Kultur, etc.)
- Ergebnisse der Online-Beteiligung fließen analog zur Häufigkeit der Benennung von Straßen und Wegen ein

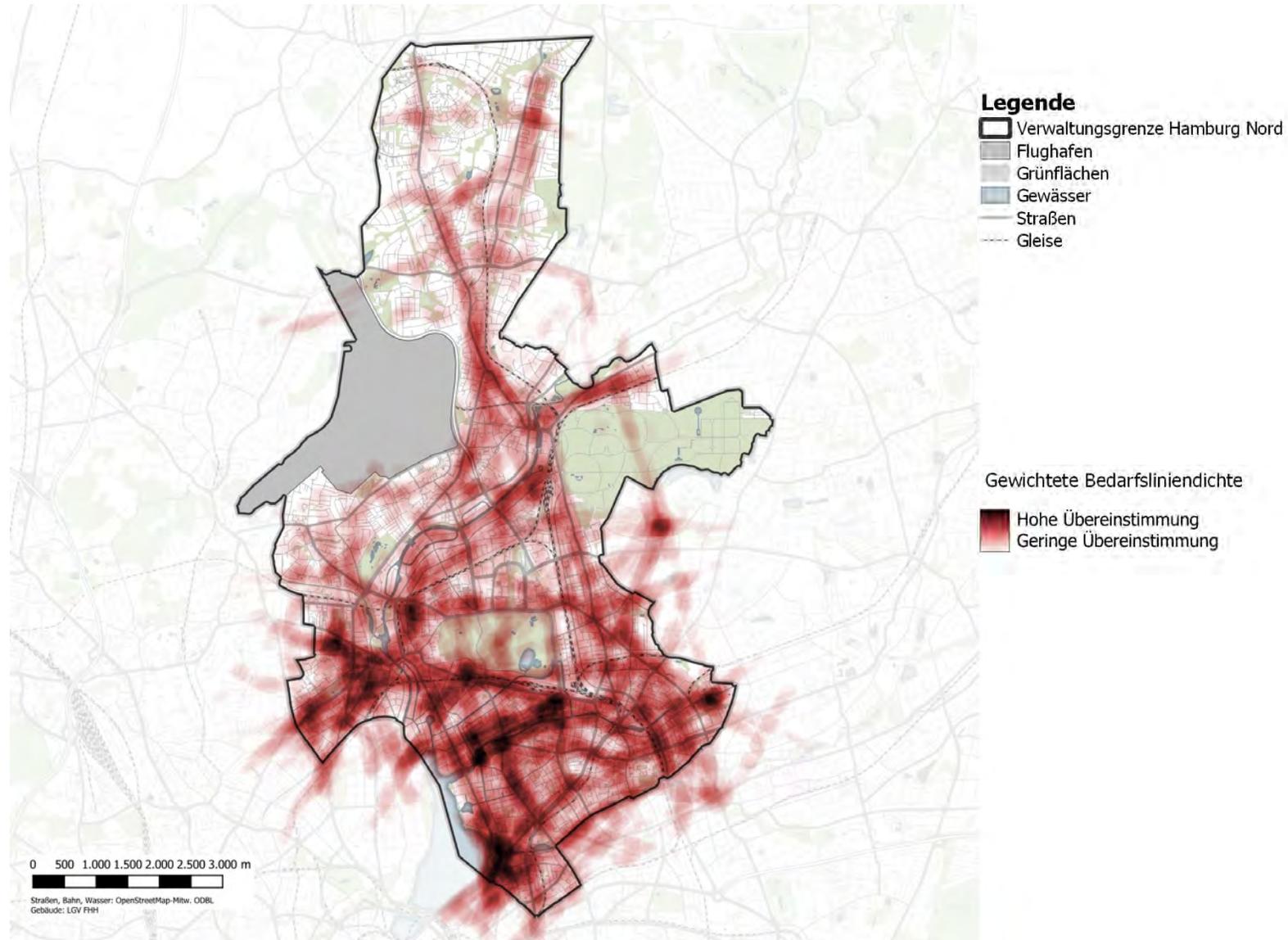
# Netzentwicklung „Aufgelöste“ und gewichtete Wunschlinien



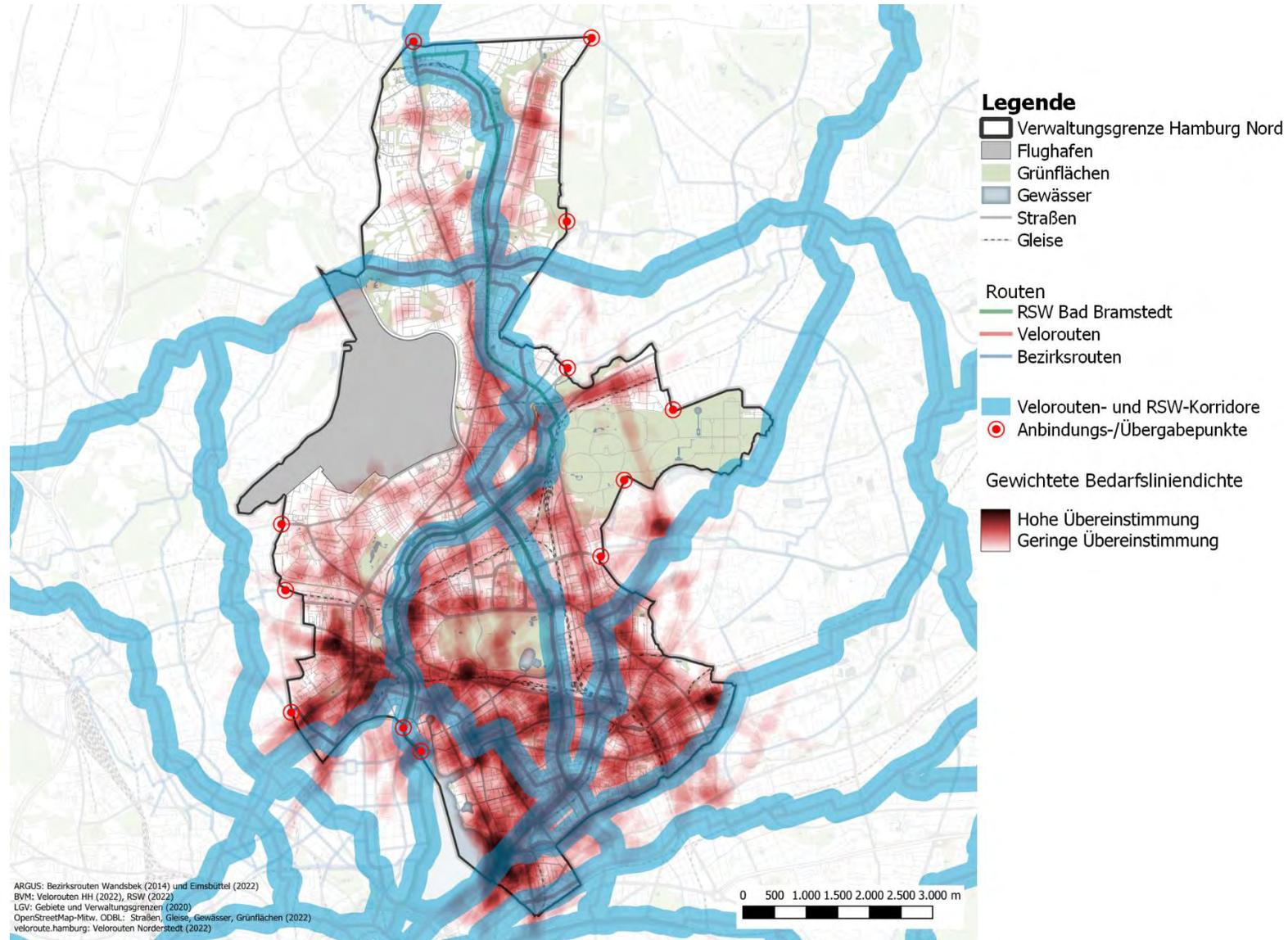
# Netzentwicklung „Aufgelöste“ und gewichtete Wunschlinien



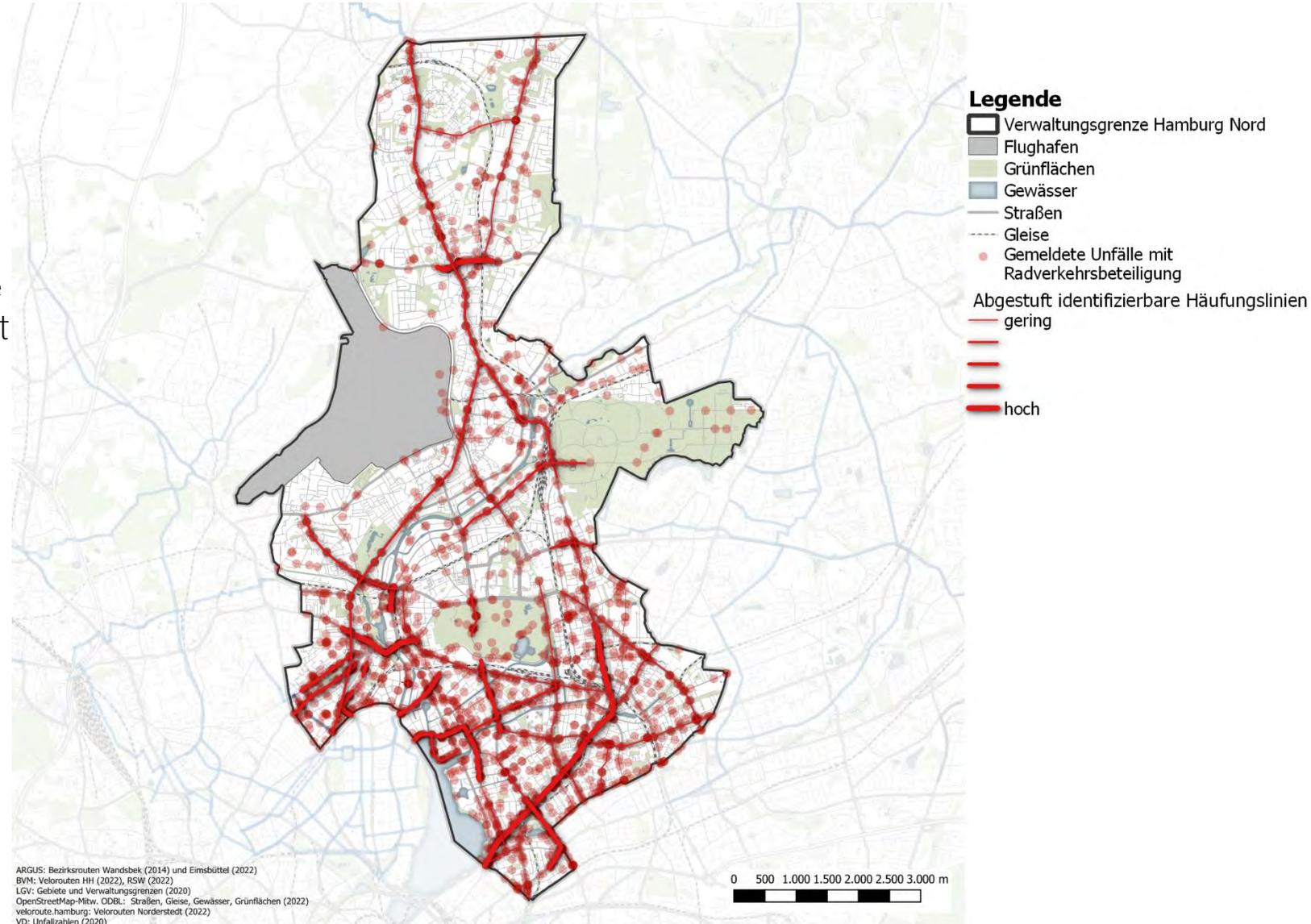
# Netzentwicklung „Aufgelöste“ und gewichtete Wunschlinien



# Netzentwicklung „Aufgelöste“ und gewichtete Wunschlinien

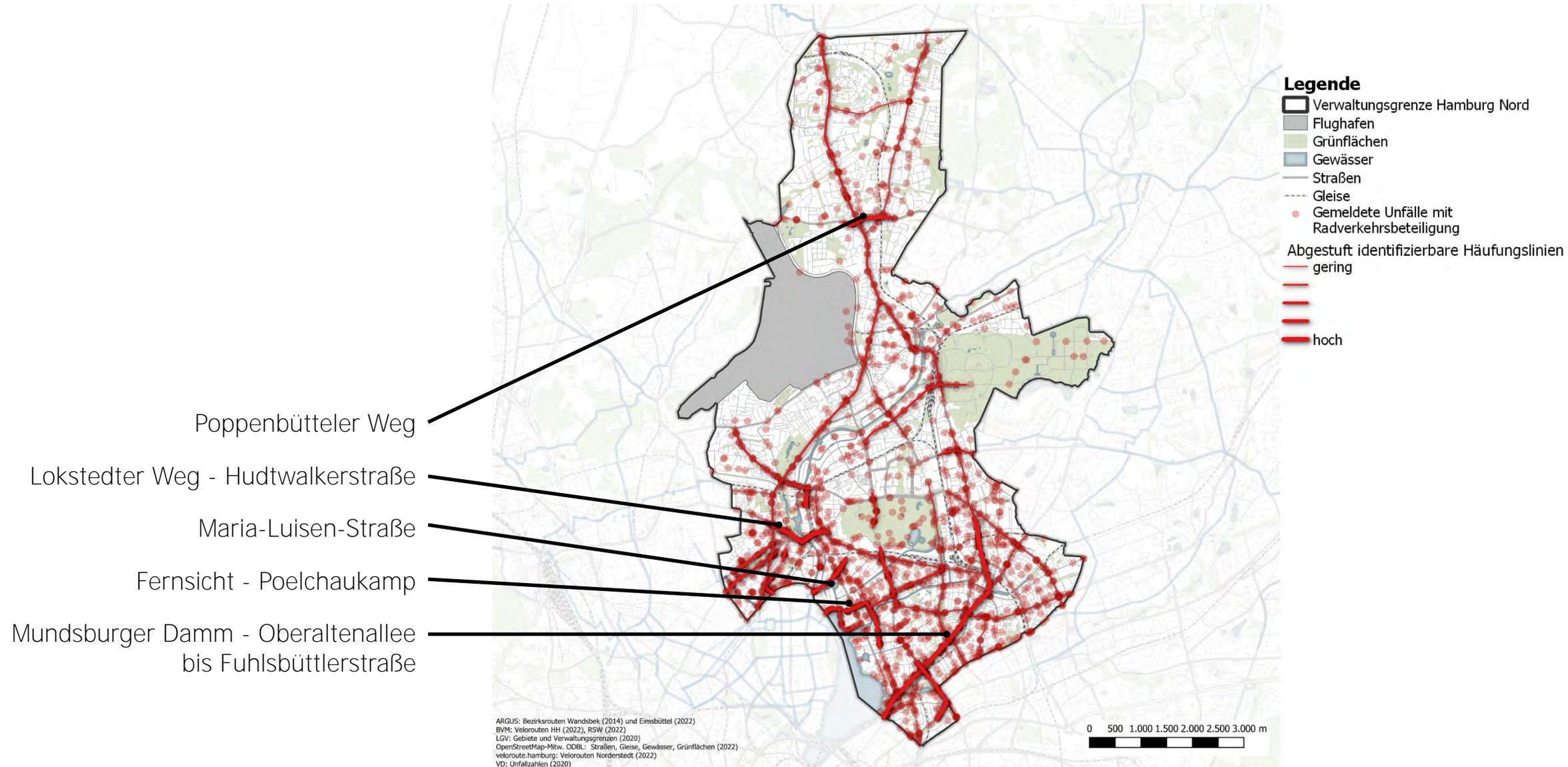


- Unfalldhäufungen und -häufungslinien mit Radverkehrsbeteiligung werden bei der Bewertung der einzelner Routenvarianten berücksichtigt
- Nach ortsabhängigen baulichen Möglichkeiten werden Unfallschwerpunkte bewusst eingebunden und entschärft
- Alternativ können attraktivere Umfahrungen geschaffen werden, welche den Radverkehr von Gefahrenstellen fernhalten

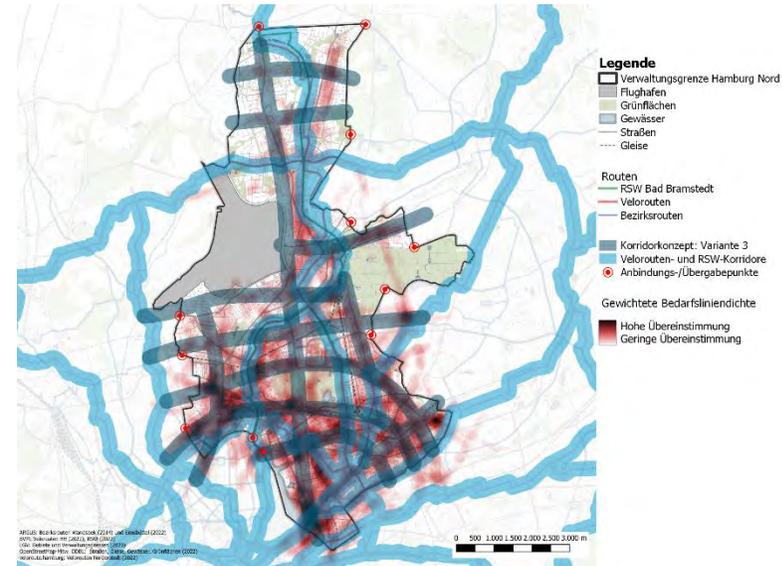
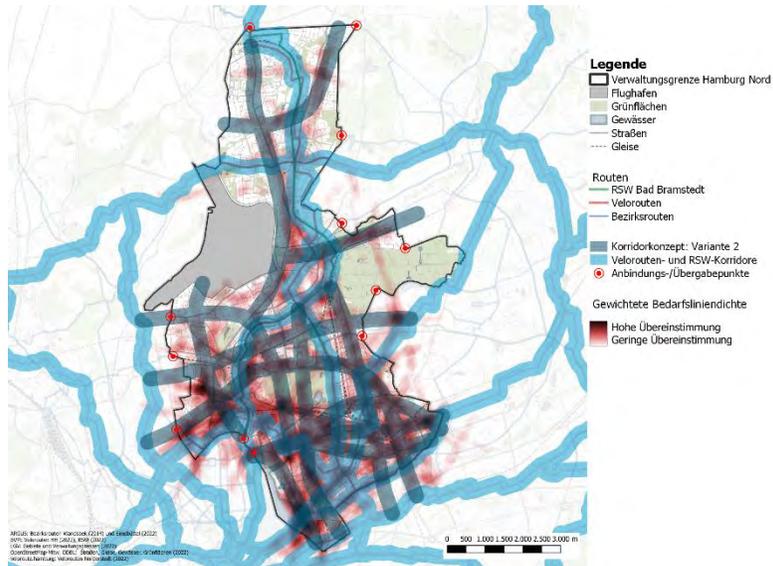
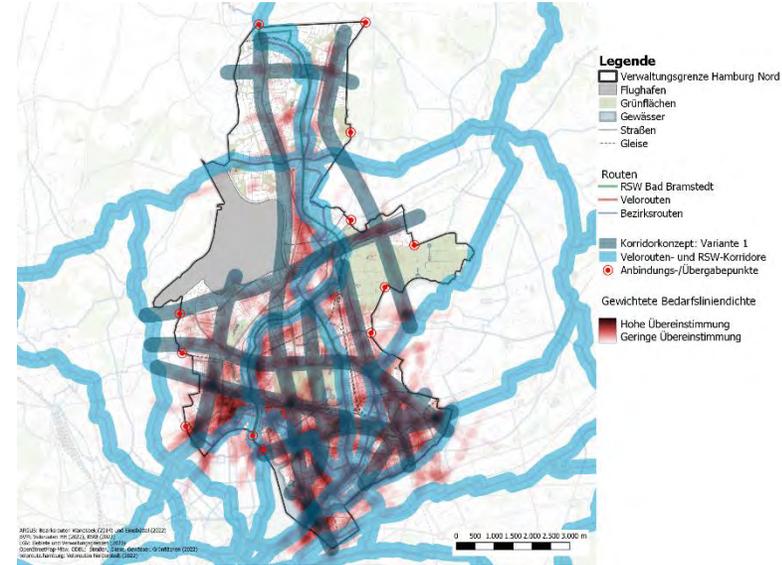
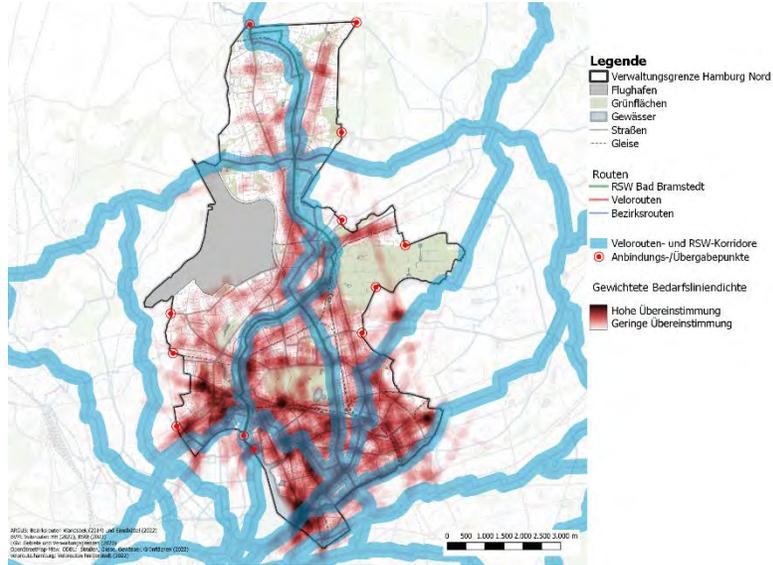


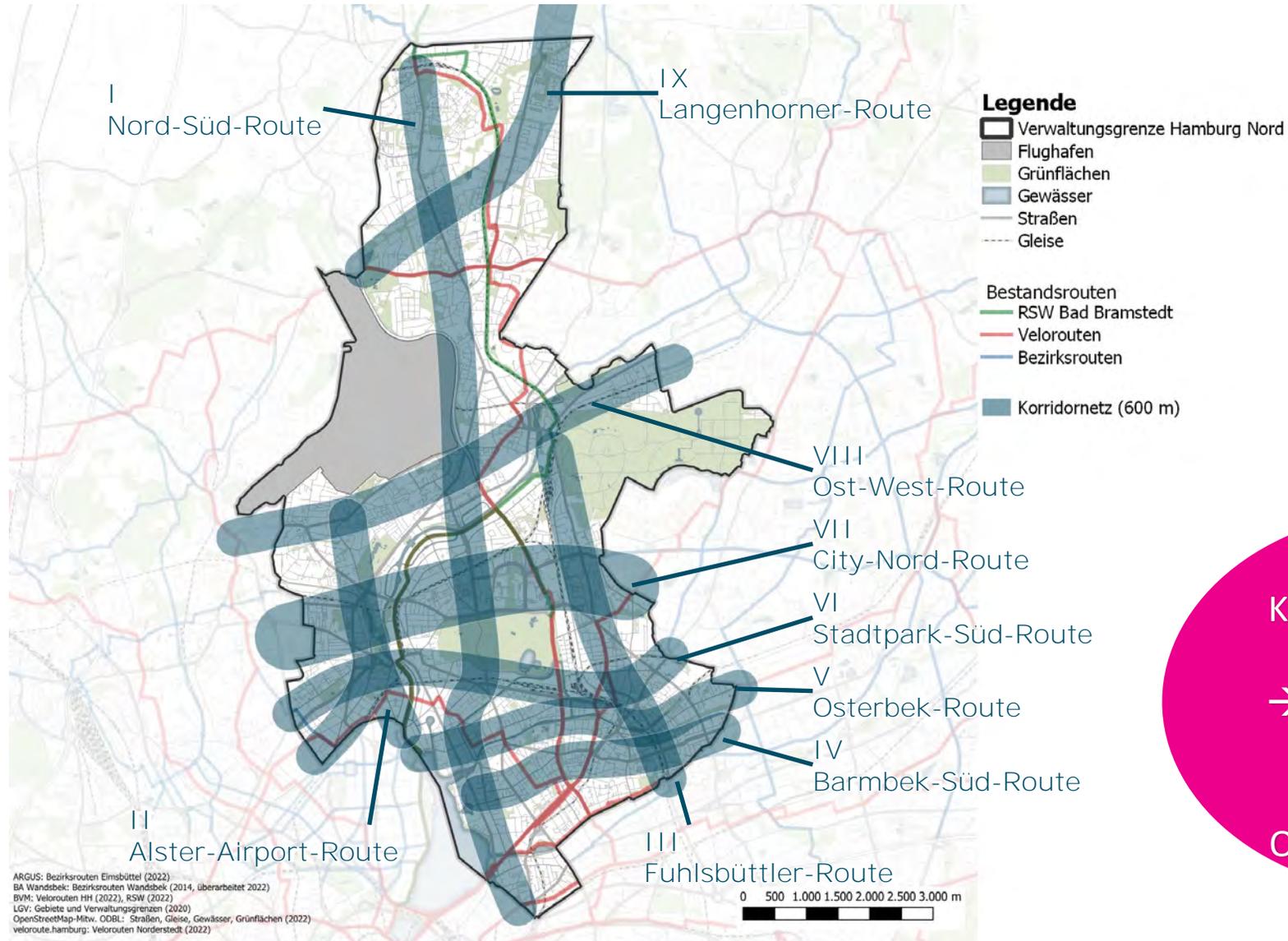
# Grundlagen und Netzanforderungen

## Berücksichtigung des Unfallgeschehens mit Radverkehrsbeteiligung (2019 – 2021)



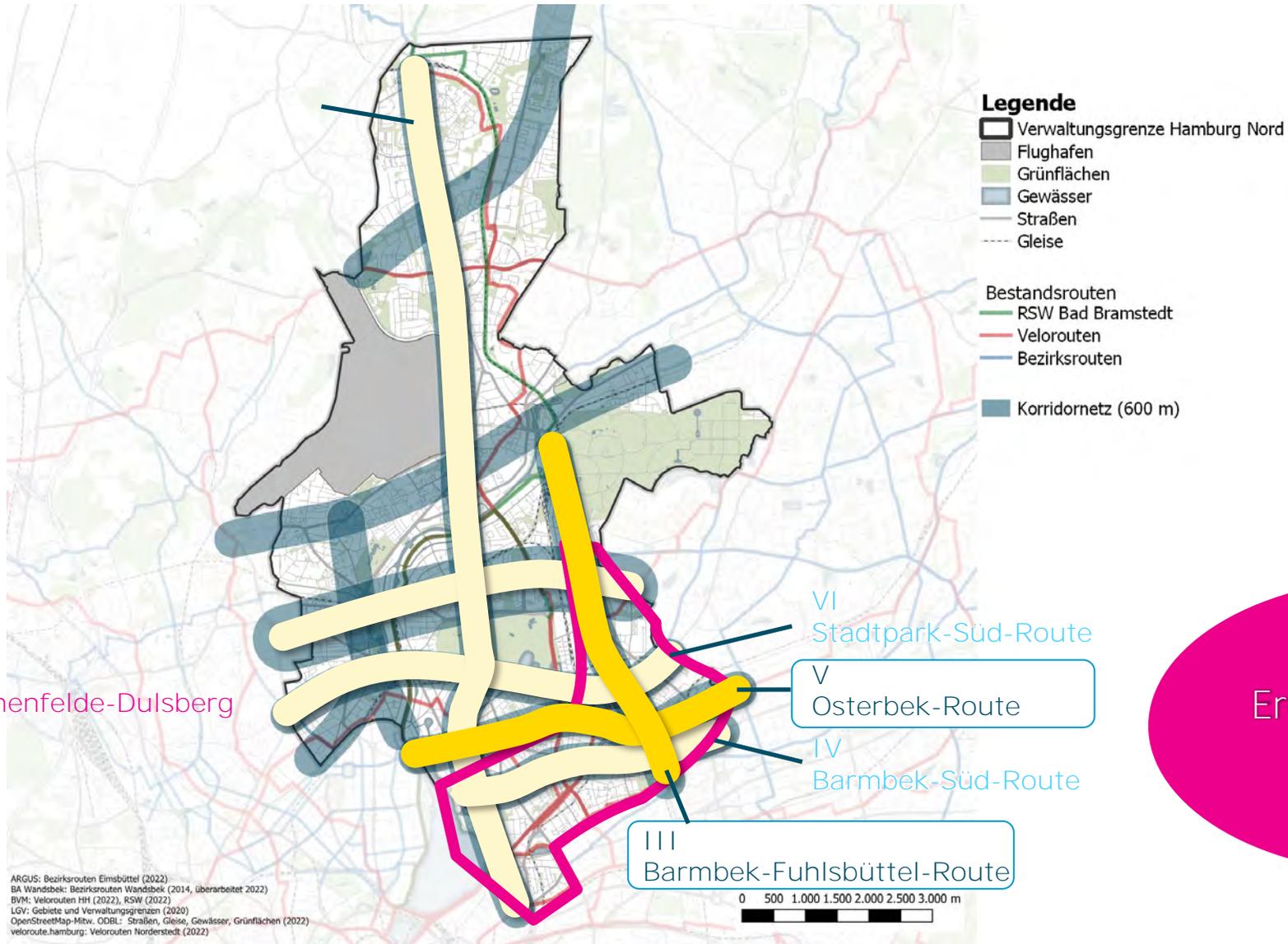
# Netzentwicklung Korridorvarianten





Karten aller  
Korridore im Foyer  
+  
→ Möglichkeit von  
Hinweisen im  
Rahmen der  
Online-Beteiligung

# Netzentwicklung Ergebniskorridornetz | Relevante Routen für Barmbek-Uhlenhorst-Hohenfelde-Dulsberg

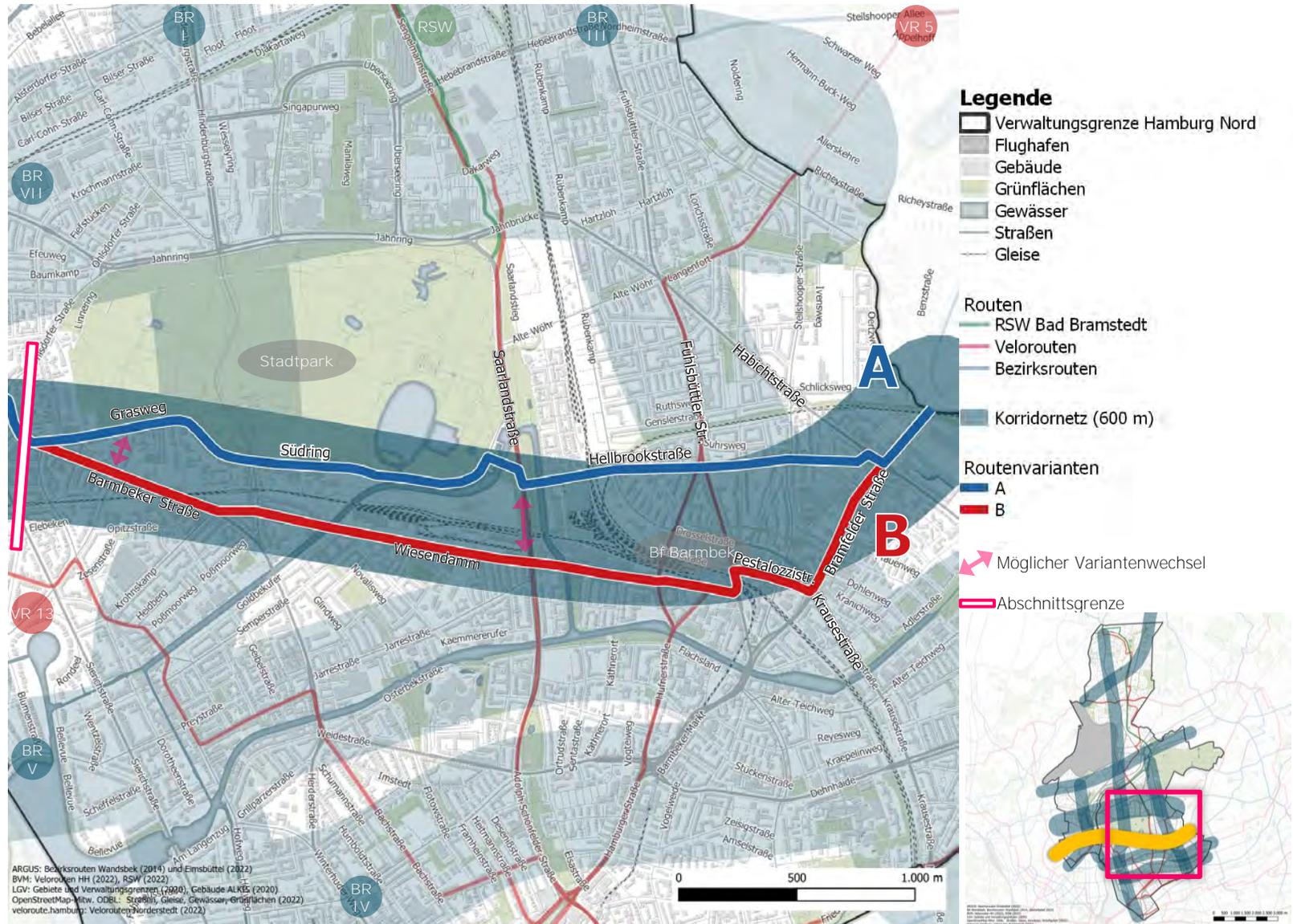


Regionalbereich:  
Barmbek-Uhlenhorst-Hohenfelde-Dulsberg

Vertiefende  
Erörterung in den  
Kleingruppen  
heute

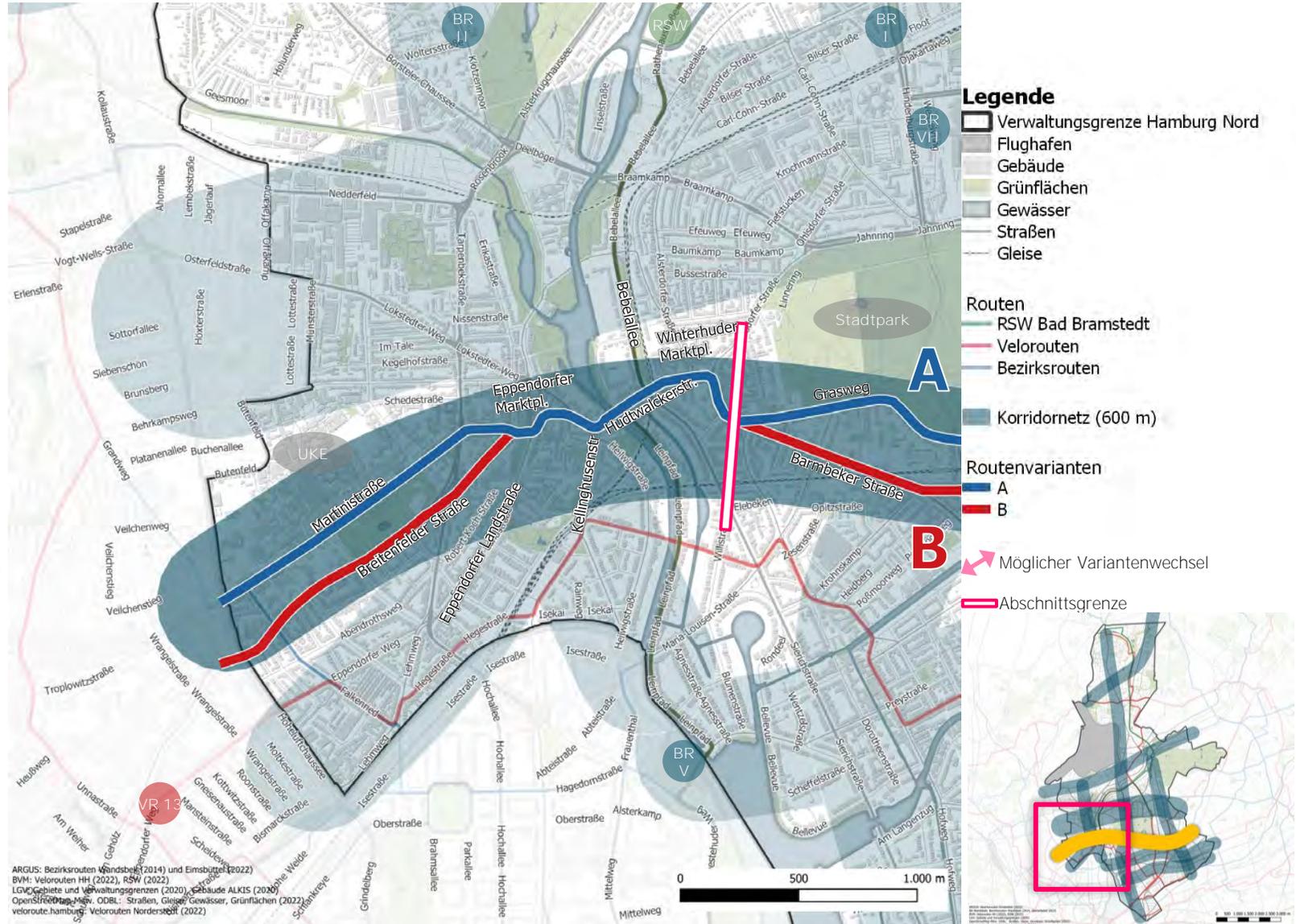
# Netzentwicklung Korridor VI – Stadtpark-Süd-Route: Abschnitt Ost

- Abschnitt Ost teilt sich auf in zwei Varianten
  - Nördlich über die Hellbrookstraße und entlang des Stadtparks (A)
  - Südlich über die Bramfelderstraße auf den Wiedendamm (B)
- Östlich schließt die BR VI das Bezirksroutennetz Wandsbek an
- Westliche Abschnittsgrenze ist der Knoten Barmbeker Str. - Grasweg
- VR 5 und BR I und III werden gequert, ggf. Überschneidung mit BR V



# Netzentwicklung Korridor VI – Stadtpark-Süd-Route: Abschnitt West

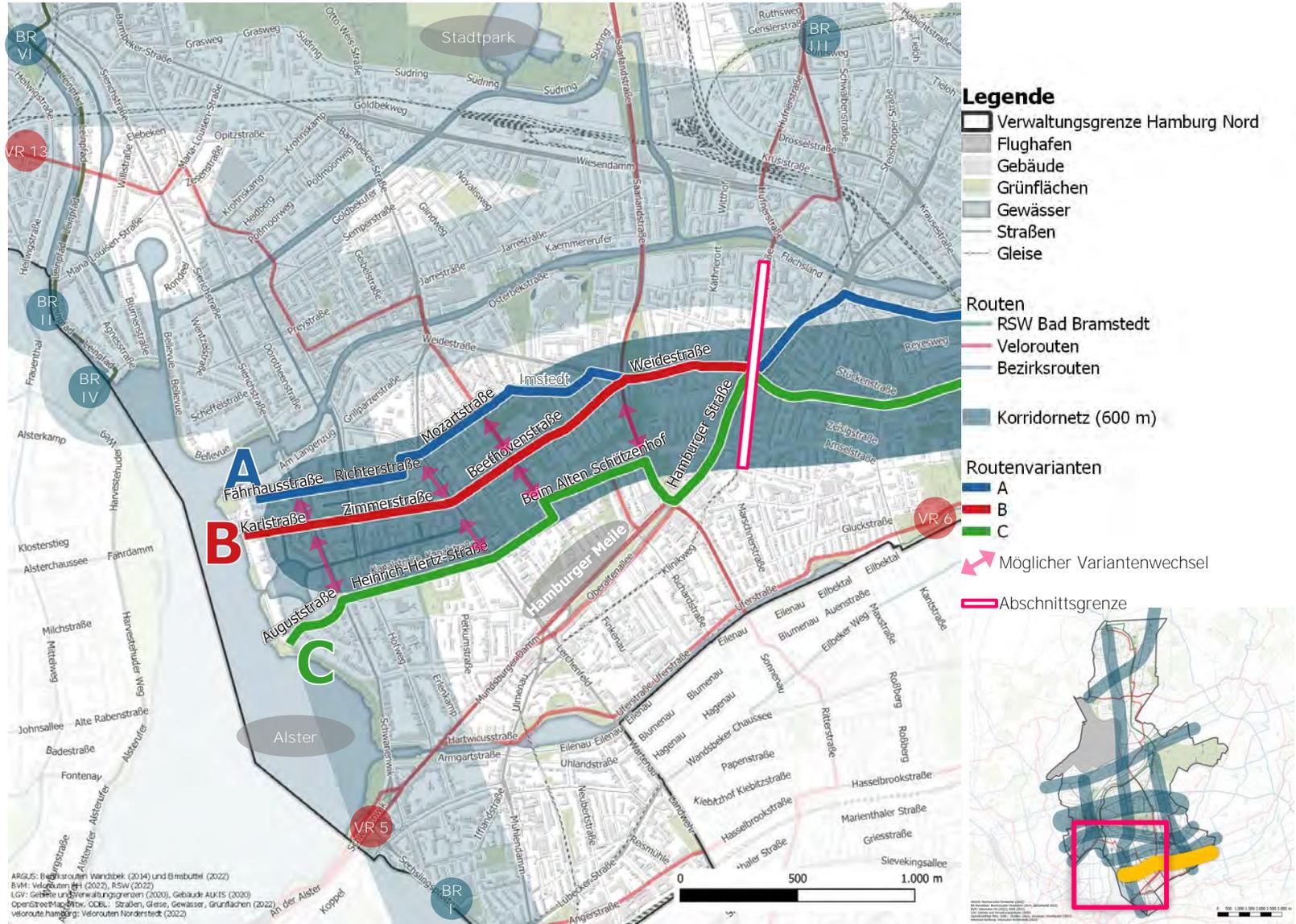
- Abschnitt West teilt sich ebenfalls auf zwei Varianten auf
  - Nördlich über die Martinistraße (A)
  - Oder südlich entlang der Breitenfelder Straße (B)
- Westlich schließt die BR VI das Bezirksroutennetz Eimsbüttel an
- Östlich des Abschnitts gibt es nur eine mögliche Route, die Hudtwalckerstraße stellt ein Zwangspunkt dar
- Der RSW und BR II werden gequert
- Paralleler Verlauf zur VR 13





# Netzentwicklung Korridor IV – Barmbek-Süd-Route: West

- Abschnitt 1 teilt sich auf in drei Varianten
  - Nördlich der Beethovenstraße (A)
  - Geradlinig über die Beethoven- und Zimmerstraße (B)
  - Südlich im Nebenstraßennetz (C)
- Die VR 5 und VR 13 werden gequert
- Südliche Abschnittsgrenze ist die Hamburger Straße
- Bezirksroute I wird angeschlossen





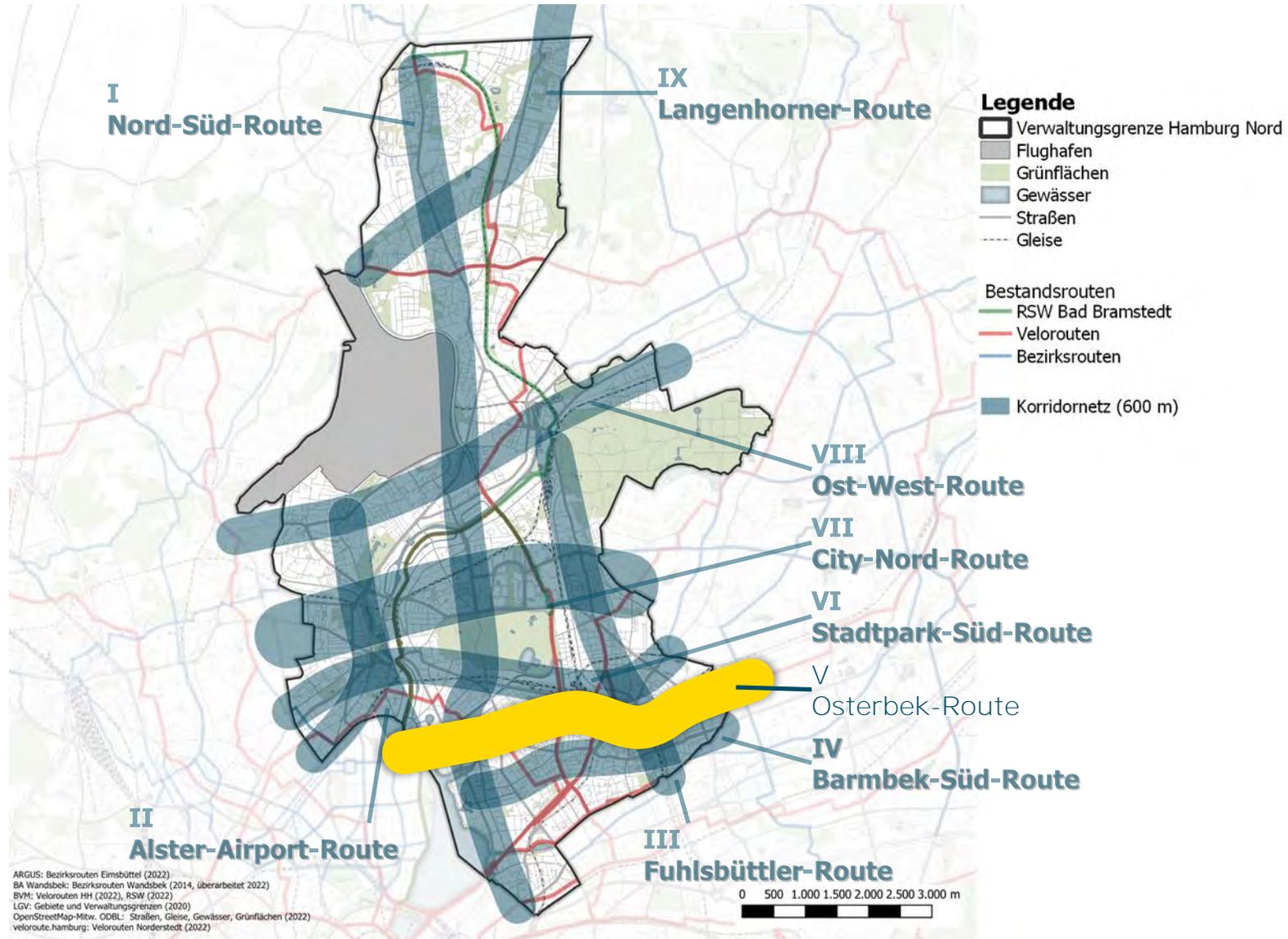
# Erörterung möglicher Routen in ausgewählten Korridoren

## Potentielle Führungsformen



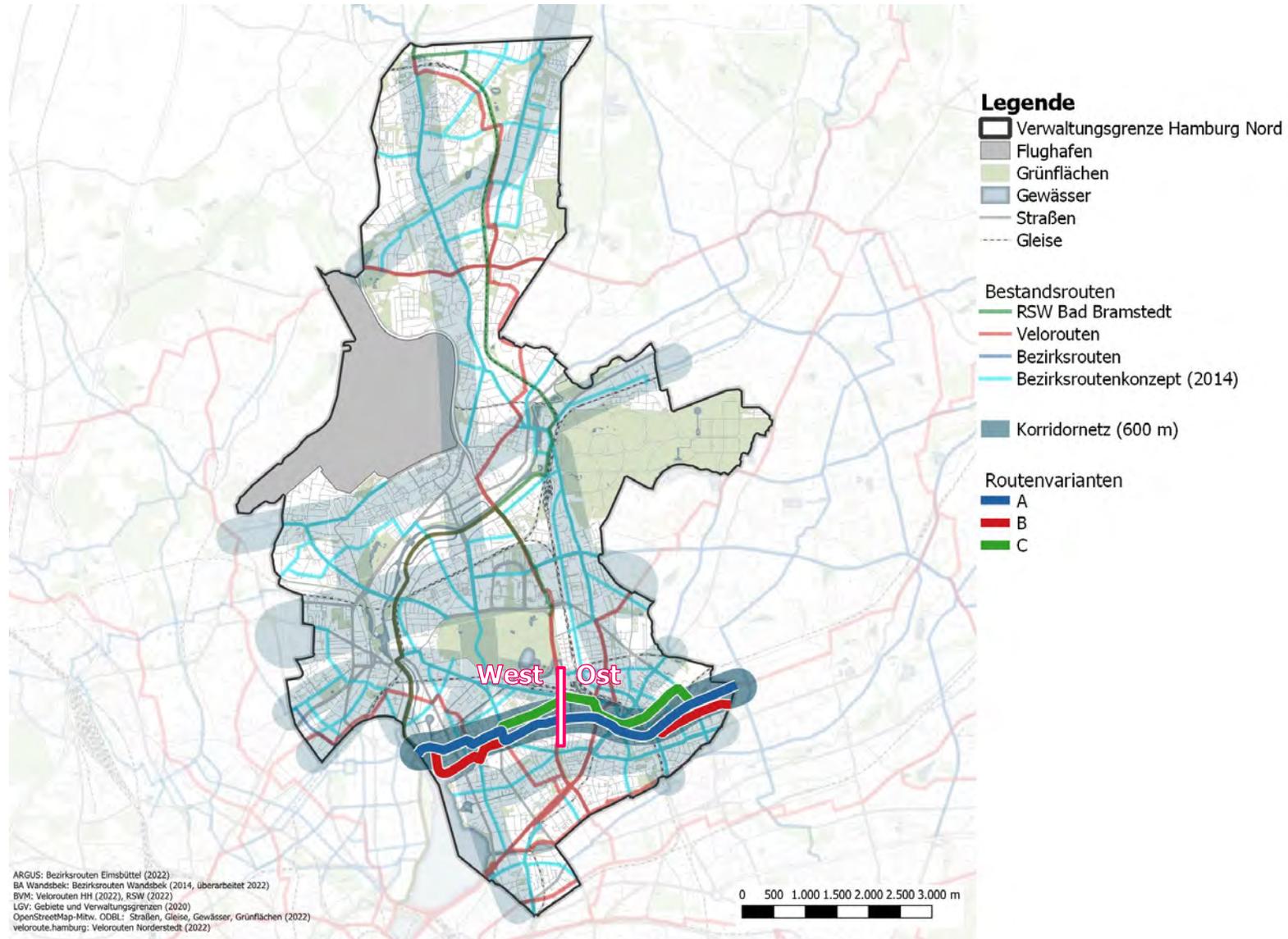
# Erörterung möglicher Routen in ausgewählten Korridoren

## Korridor V – Osterbek-Route



# Erörterung möglicher Routen in ausgewählten Korridoren

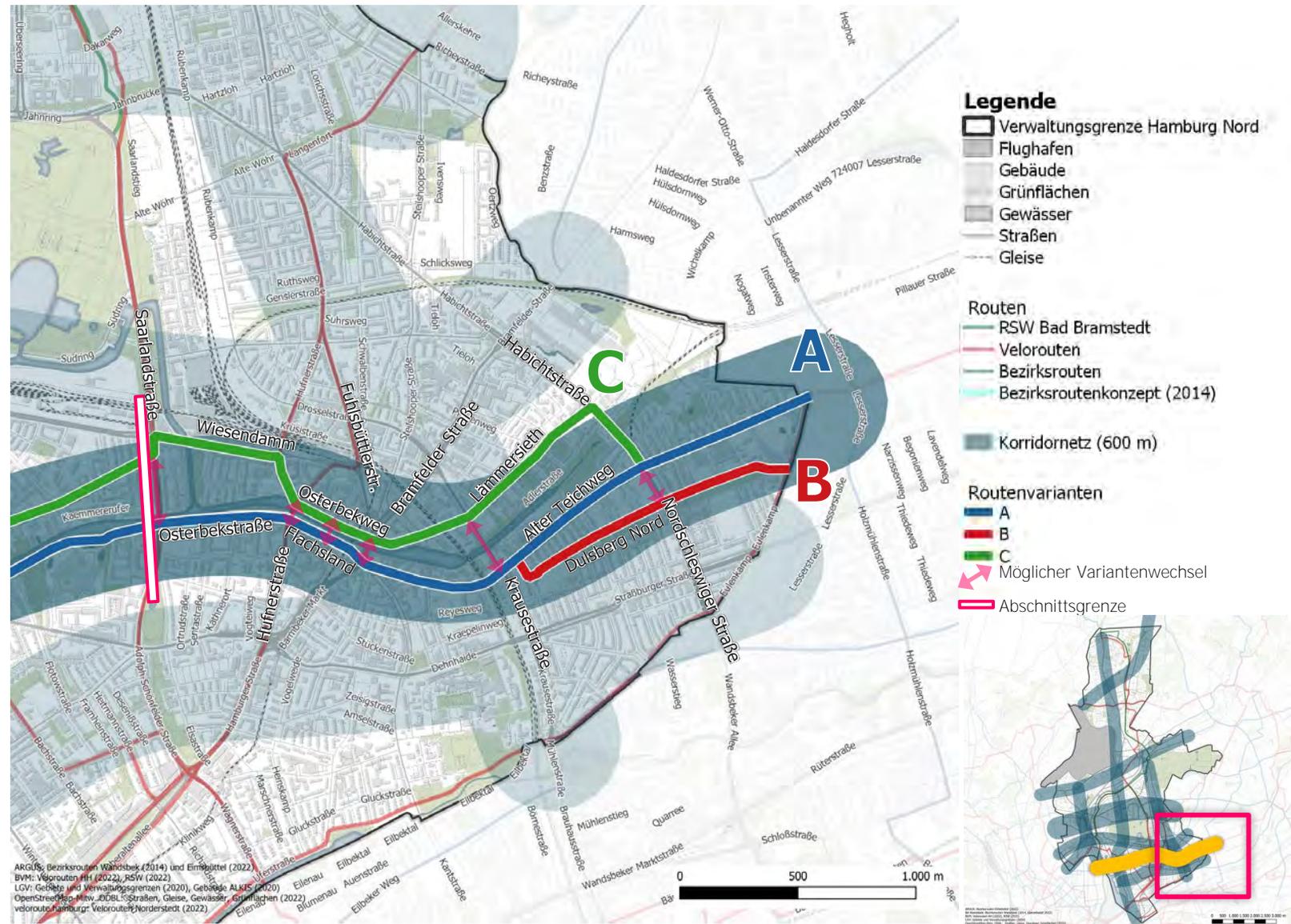
## Korridor V – Osterbek-Route



# Erörterung möglicher Routen in ausgewählten Korridoren

## Korridor V – Osterbek-Route: Abschnitt Ost

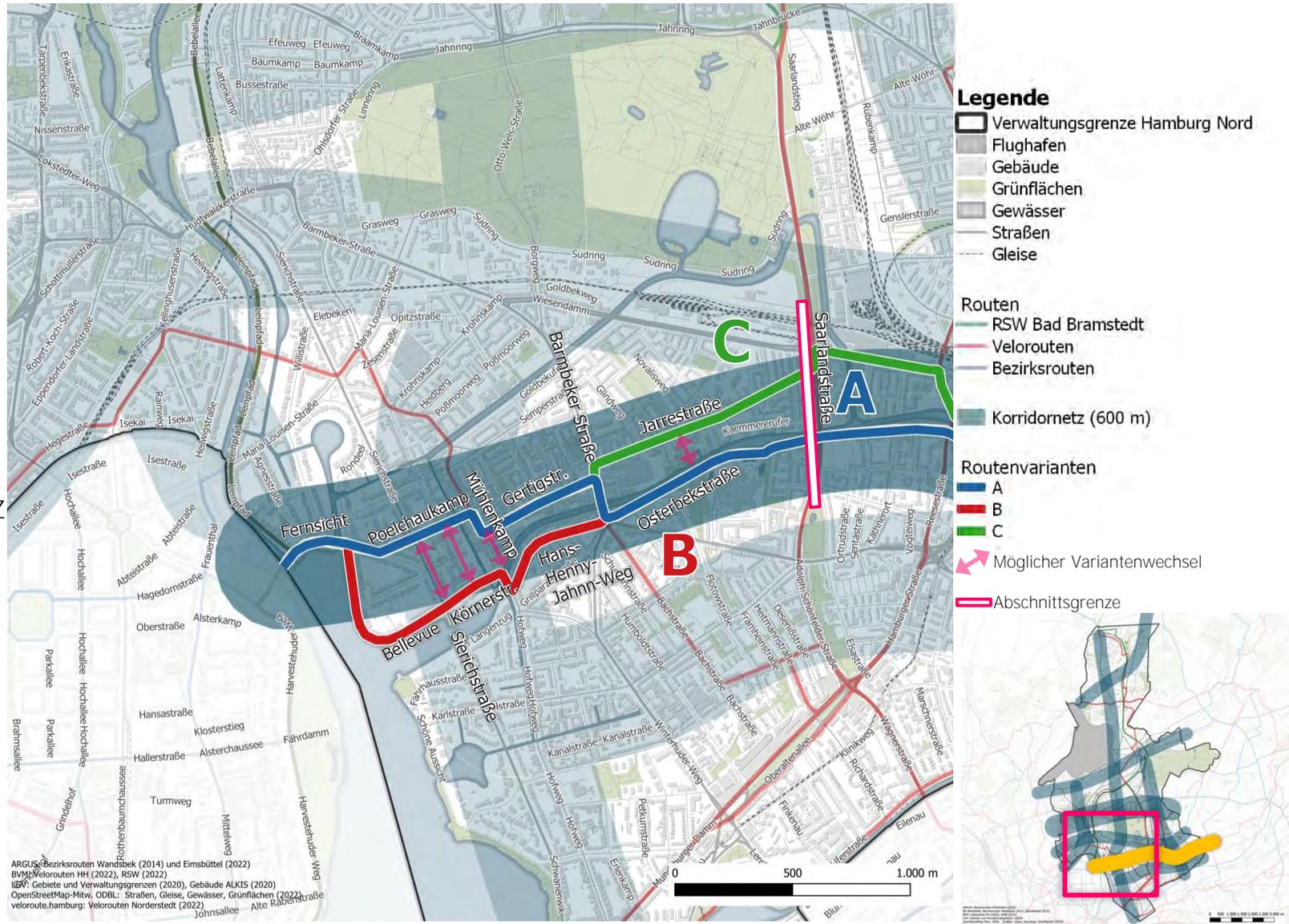
- Abschnitt Ost teilt sich auf in drei Varianten nördlich (C) und südlich (A, B) des Osterbek-Kanals
- Abschnittsgrenze ist die Saarlandstraße (VR 5)
- Das östliche Ende der Osterbekroute mündet in die Veloroute 6
- Bezirksrouten III, IV und VI werden angeschlossen



# Erörterung möglicher Routen in ausgewählten Korridoren

## Korridor V – Osterbek-Route: Abschnitt West

- Abschnitt West teilt sich in zwei Varianten nördlich (C) und südlich (B) des Osterbek-Kanals, sowie eine verknüpfende (A) auf
- Abschnittsgrenze ist die Saarlandstraße (VR 5)
- Das westliche Ende der Osterbekroute mündet im Eimsbüttler Bezirksroutennetz
- Des Weiteren wird die VR13, sowie Bezirksrouten I angeschlossen

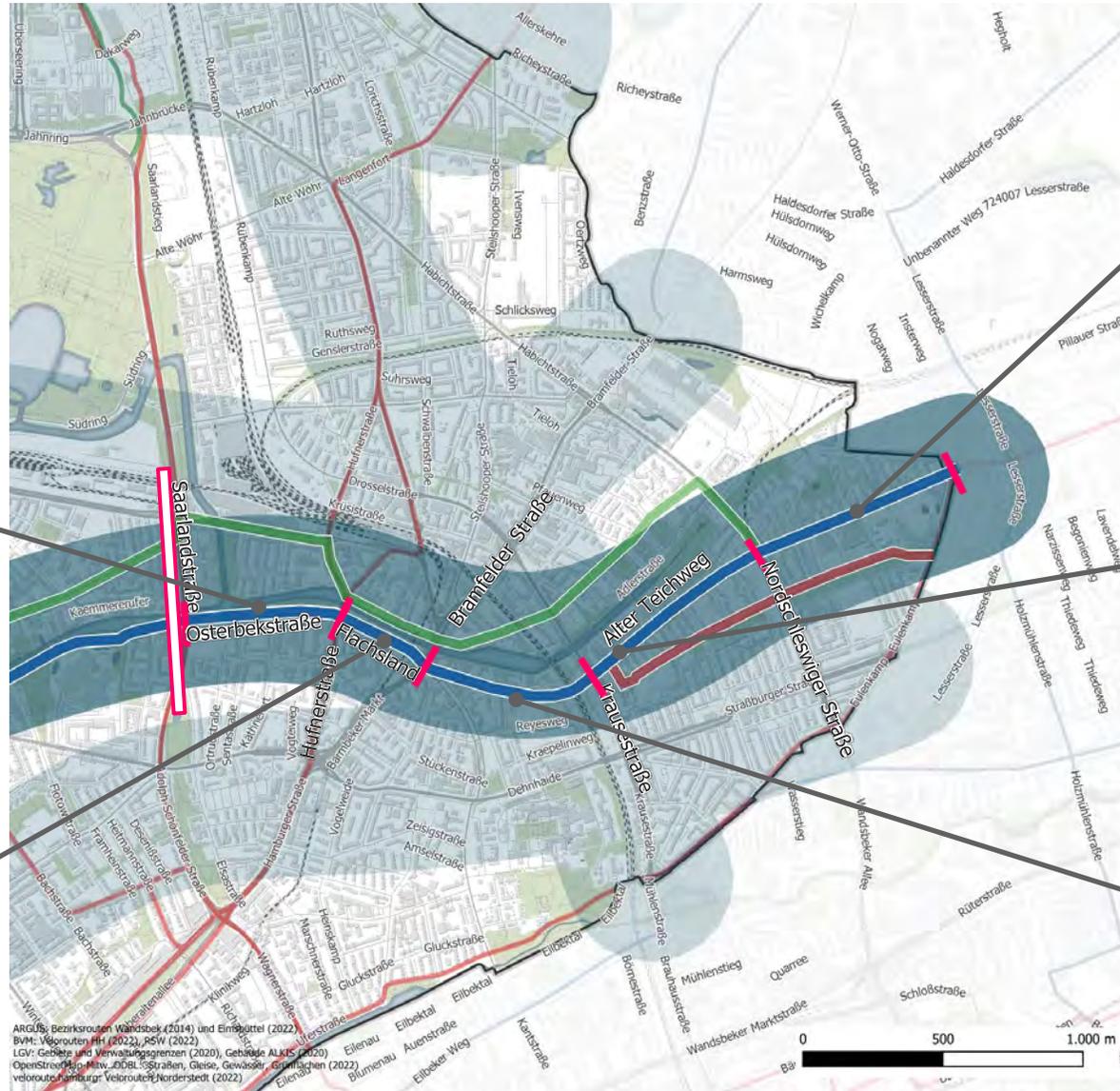


# Erörterung möglicher Routen in ausgewählten Korridoren

## Korridor V – Osterbek-Route: Variante A - Abschnitt Ost



- Variante A verläuft über Straßen mit untergeordneter bis Stadtteil-Verbindungsfunktion



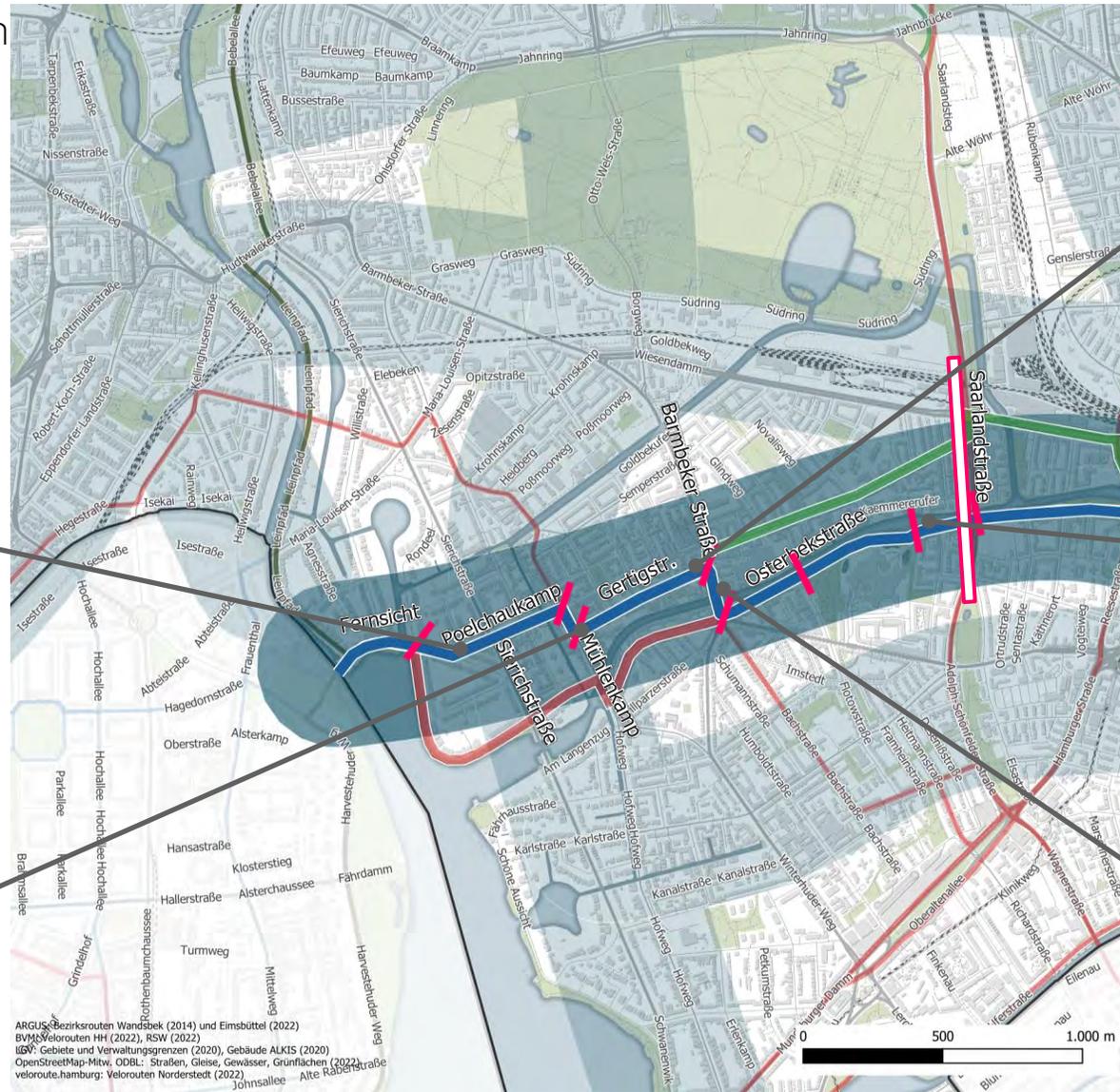
Stand: Januar 2022



# Erörterung möglicher Routen in ausgewählten Korridoren Korridor V – Osterbek-Route: Variante A – Abschnitt West



- Variante A verläuft im Westen ebenfalls hauptsächlich über Straßen mit untergeordneter Verbindungsfunktion
- Mühlenkamp ist vorauss. schwierigster Abschnitt



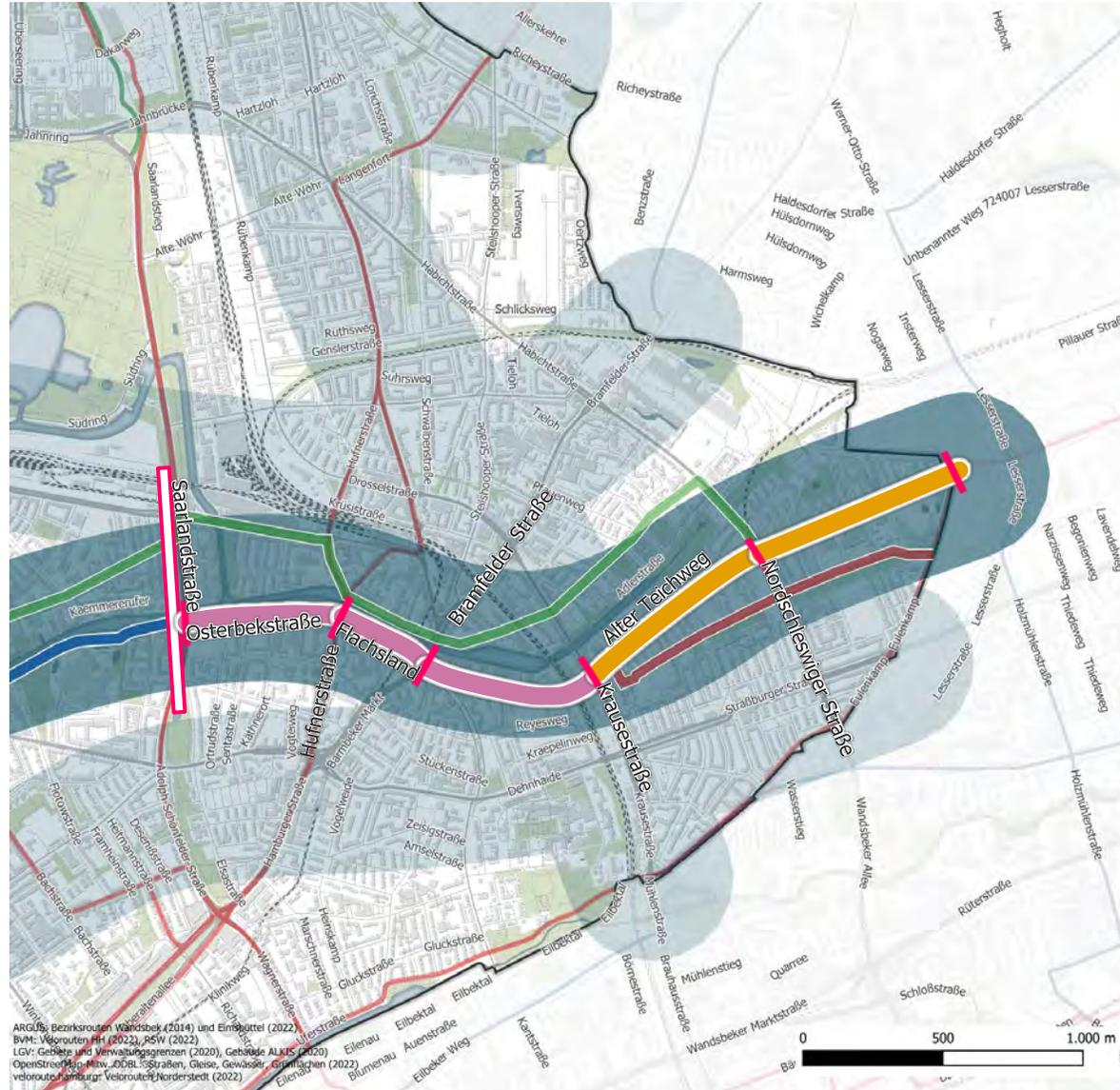
Stand: Januar 2022



# Erörterung möglicher Routen in ausgewählten Korridoren

## Korridor V – Osterbek-Route | Ausbaupotenzial: Variante A – Abschnitt Ost

A



Stand: Januar 2022

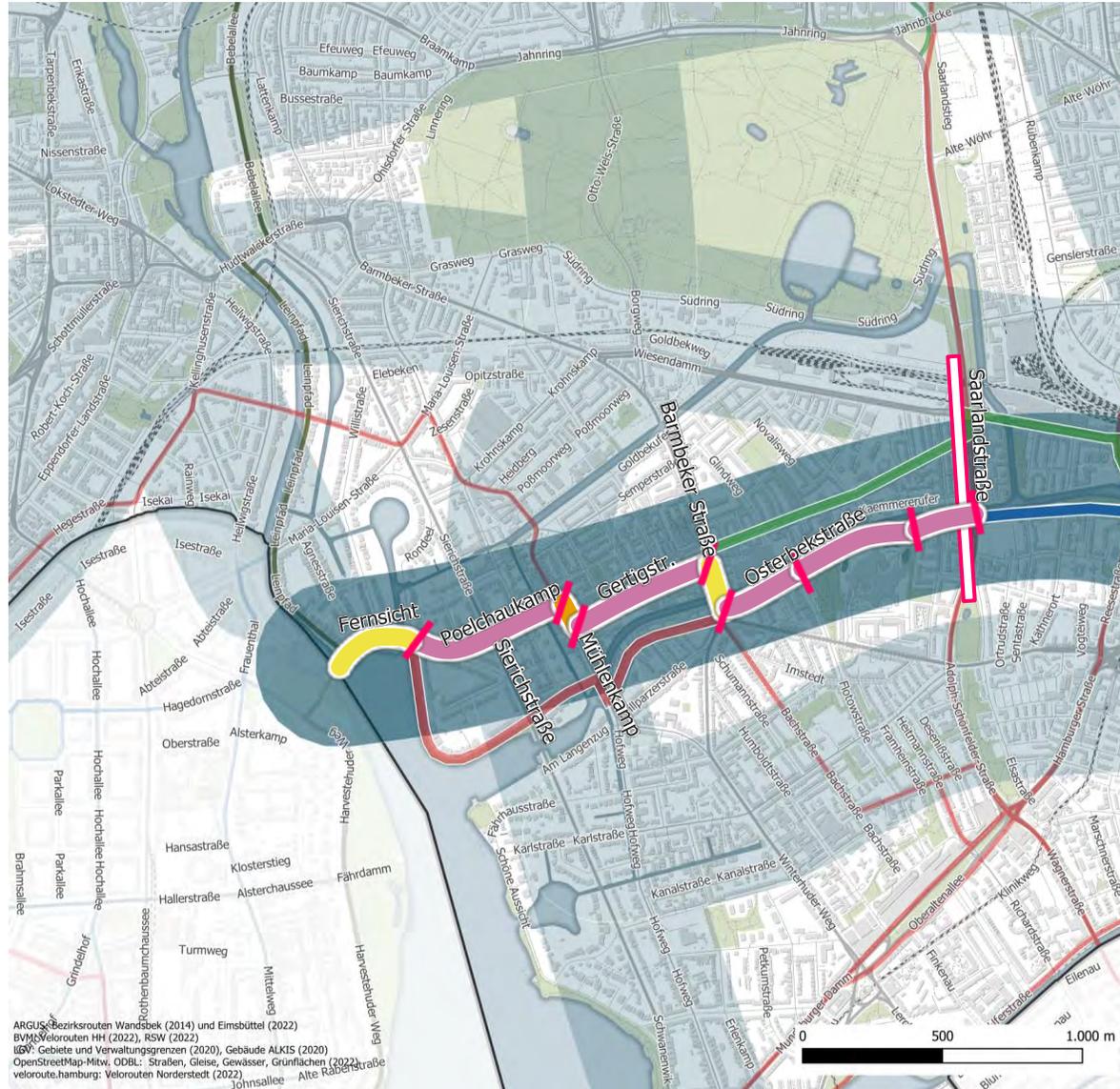
Potentielle Führungsform:

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

# Erörterung möglicher Routen in ausgewählten Korridoren

## Korridor V – Osterbek-Route | Ausbaupotenzial: Variante A - Abschnitt West

A



Stand: Januar 2022

Potentielle Führungsform:

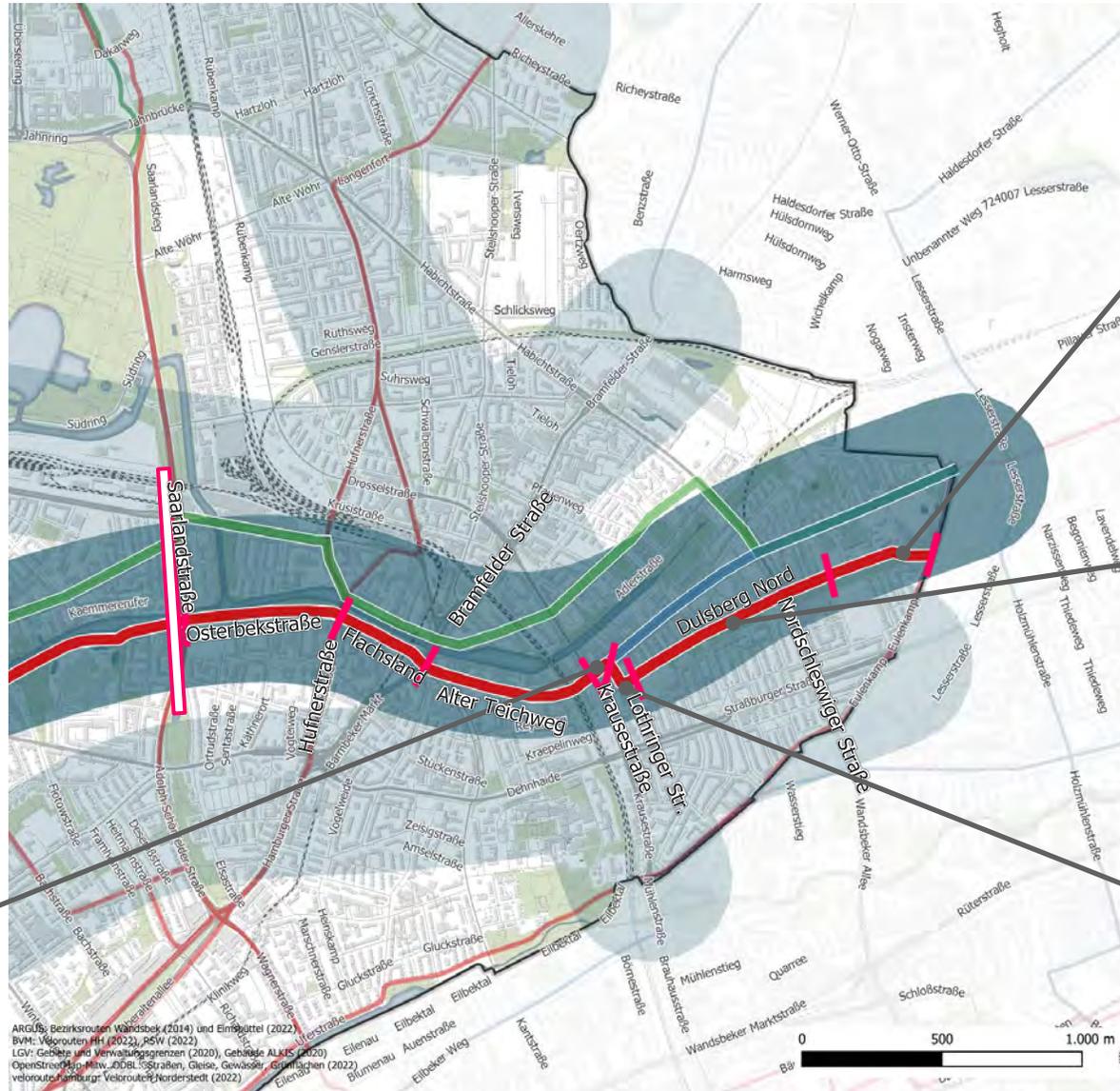
- Fahrradstraße
- Eigenständig
- Mischverkehr  
Verkehrsberuhigt,  
Tempo 30
- Fahrbahn  
Radfahrstreifen,  
Schutzstreifen
- Fahrbahnbegleitend  
Radwege:  
Hochbord, Zweirichtung,  
Kopenhagen, Protected

# Erörterung möglicher Routen in ausgewählten Korridoren

## Korridor V – Osterbek-Route: Variante B – Abschnitt Ost



- Variante B zwischen Krausestraße und Saarlandstr. Mit Variante A identisch
- Abweichung von Variante A östlich der Krausestraße im Erschließungsstraßennetz und selbständig geführt



Stand: Januar 2022

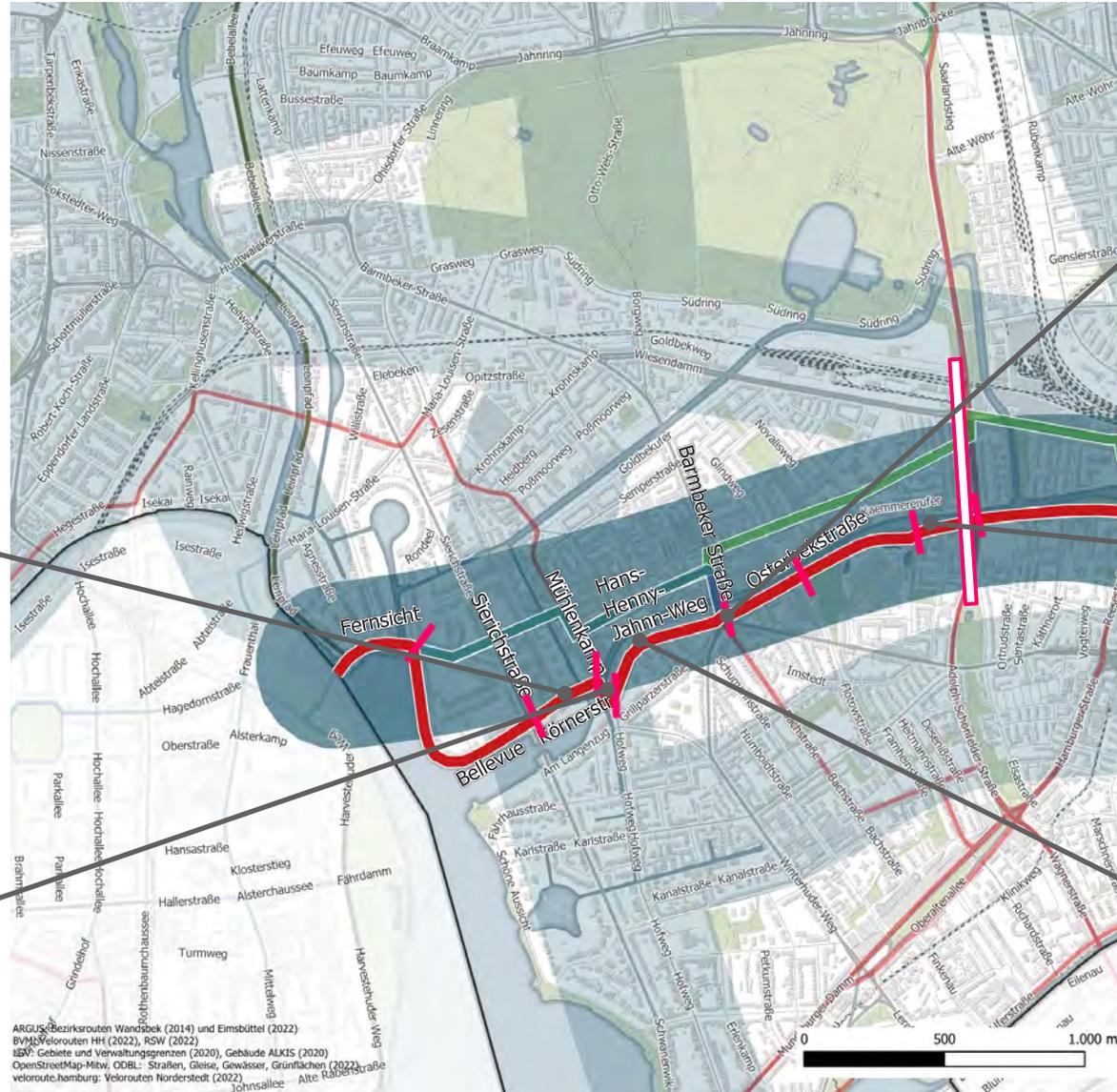


# Erörterung möglicher Routen in ausgewählten Korridoren

## Korridor V – Osterbek-Route: Variante B – Abschnitt West



- Variante B verläuft wie A über Osterbekstraße, weiter westlich im untergeordneten Netz (Ausnahme Fernsicht)
- Mühlenkamp schwierig



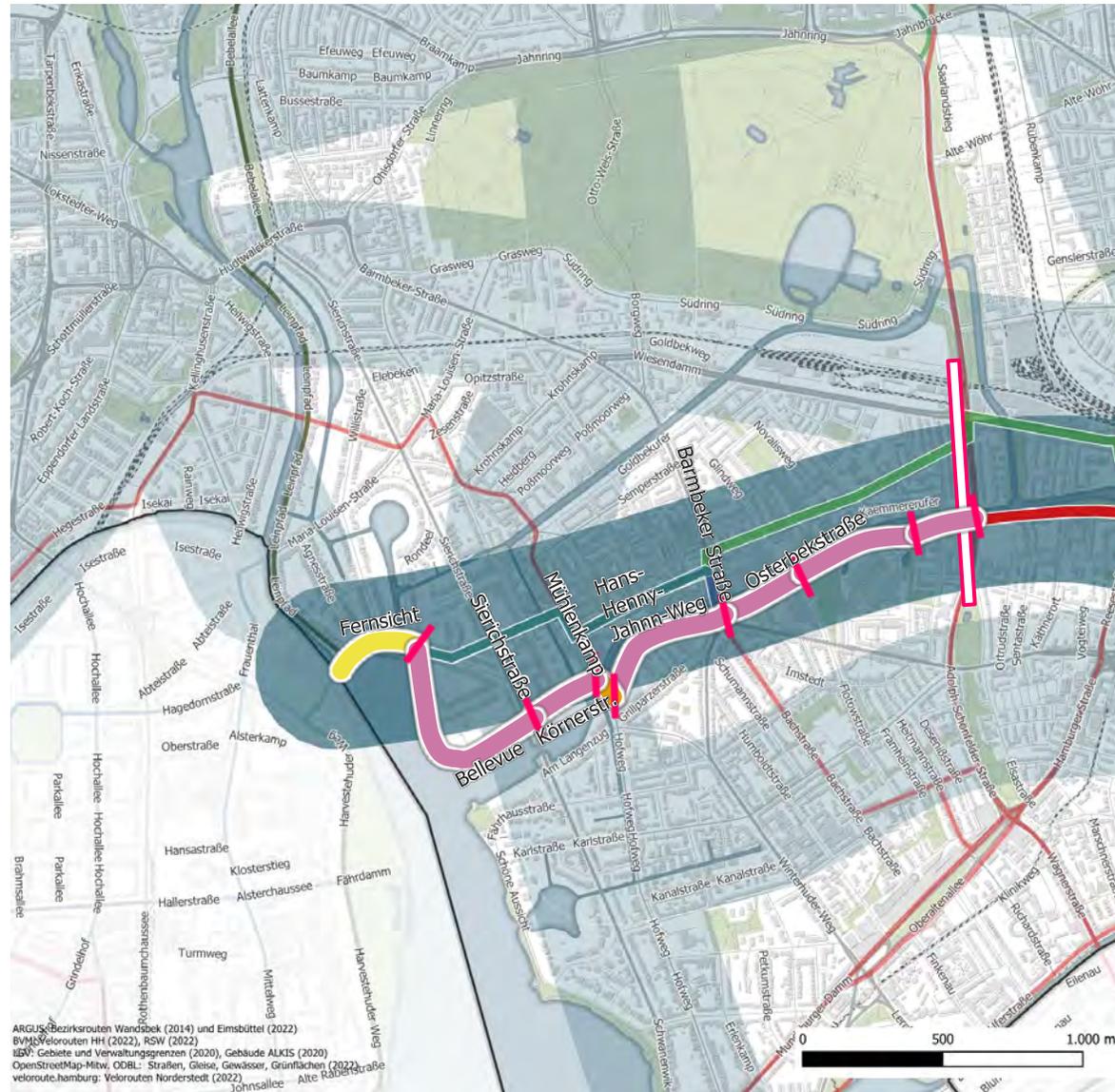
Stand: Januar 2022



# Erörterung möglicher Routen in ausgewählten Korridoren

## Korridor V – Osterbek-Route | Ausbaupotenzial: Variante B – Abschnitt West

B



Stand: Januar 2022

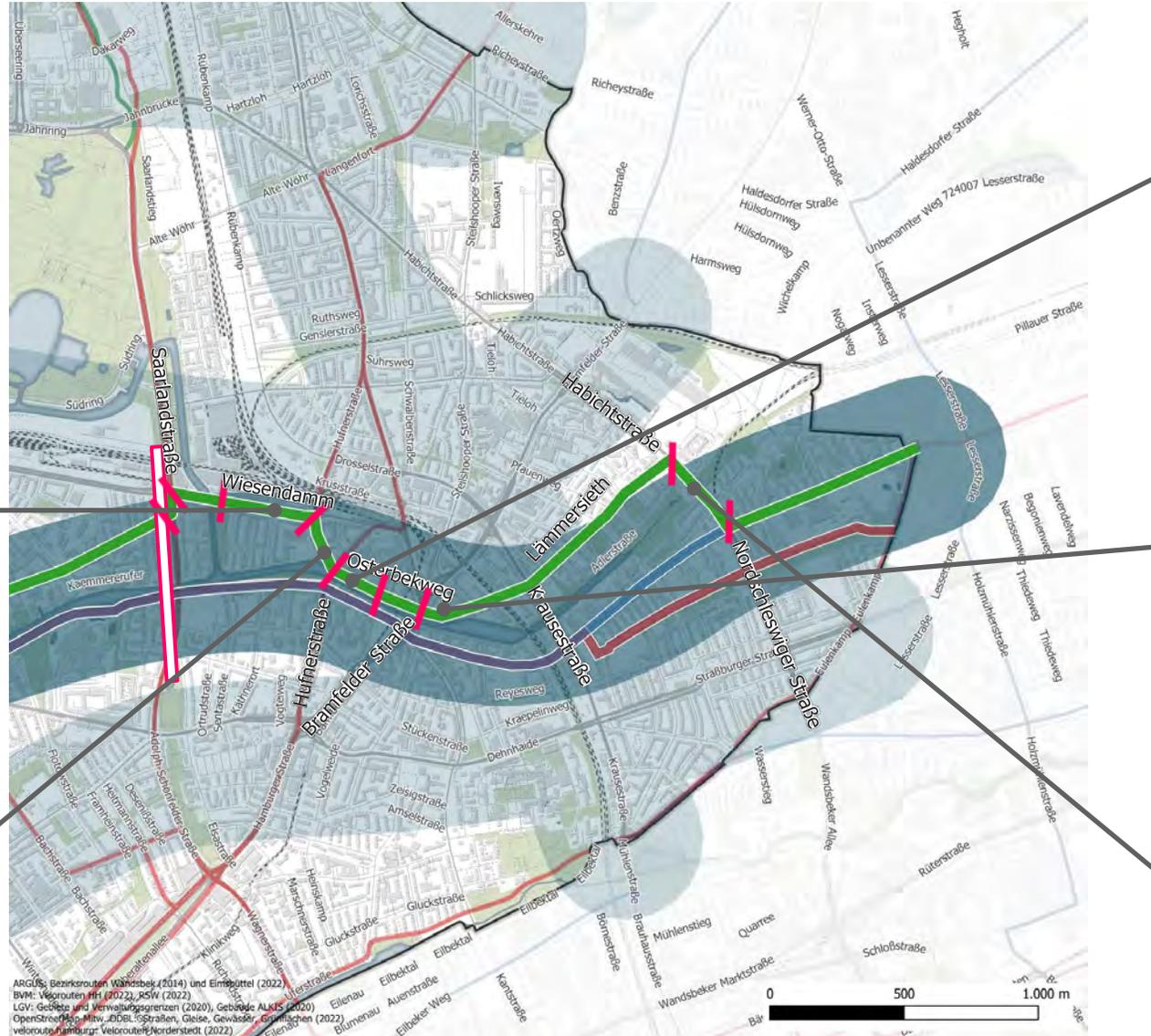
Potentielle Führungsform:

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

# Erörterung möglicher Routen in ausgewählten Korridoren Korridor V – Osterbek-Route: Variante C - Abschnitt Ost



- Variante C ist bereits aktuell streckenweise gut als Route nutzbar
- „Knackpunkt“ Querung Bramfelder Straße



Stand: Januar 2022

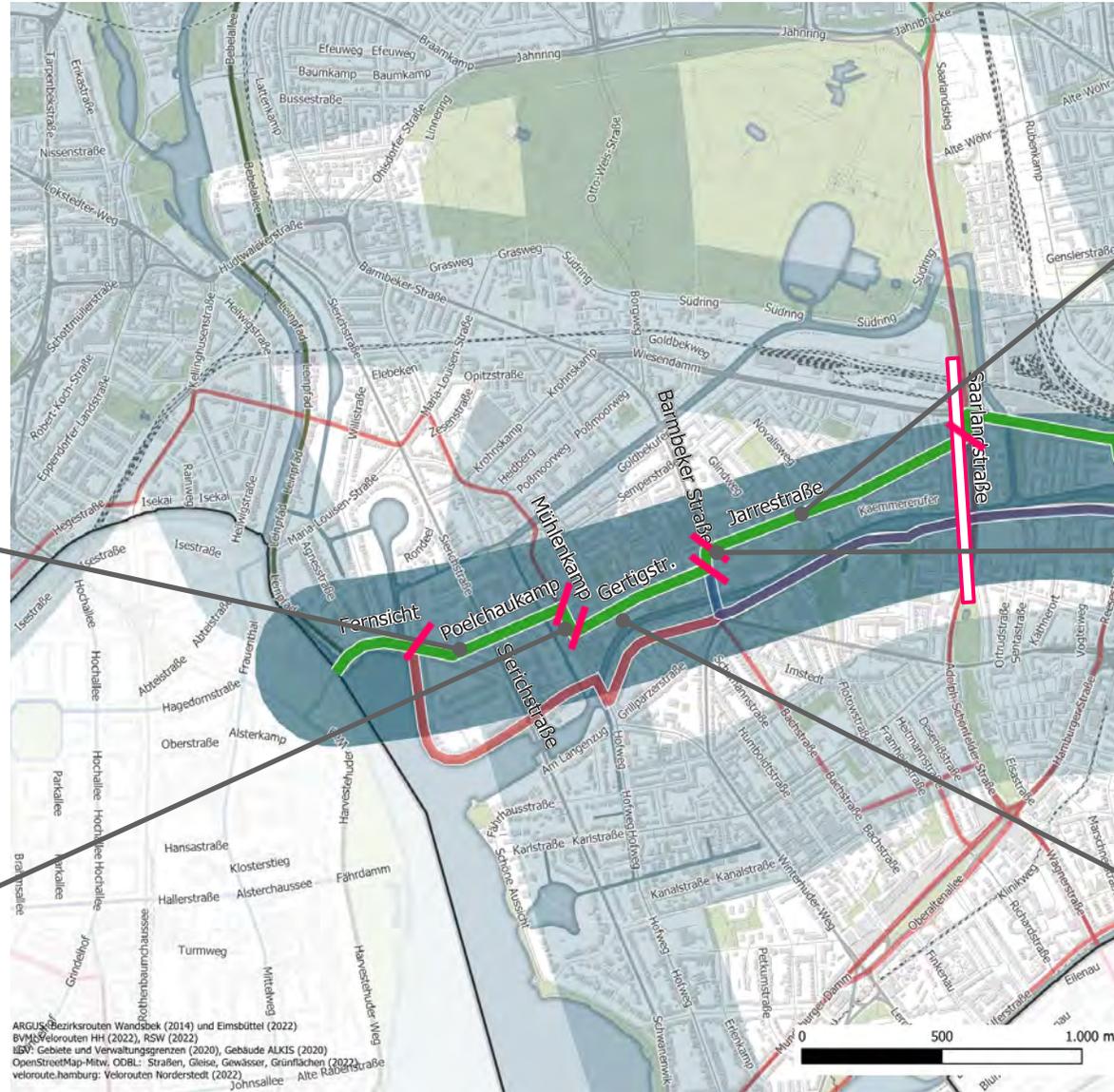


# Erörterung möglicher Routen in ausgewählten Korridoren

## Korridor V – Osterbek-Route: Variante C – Abschnitt West



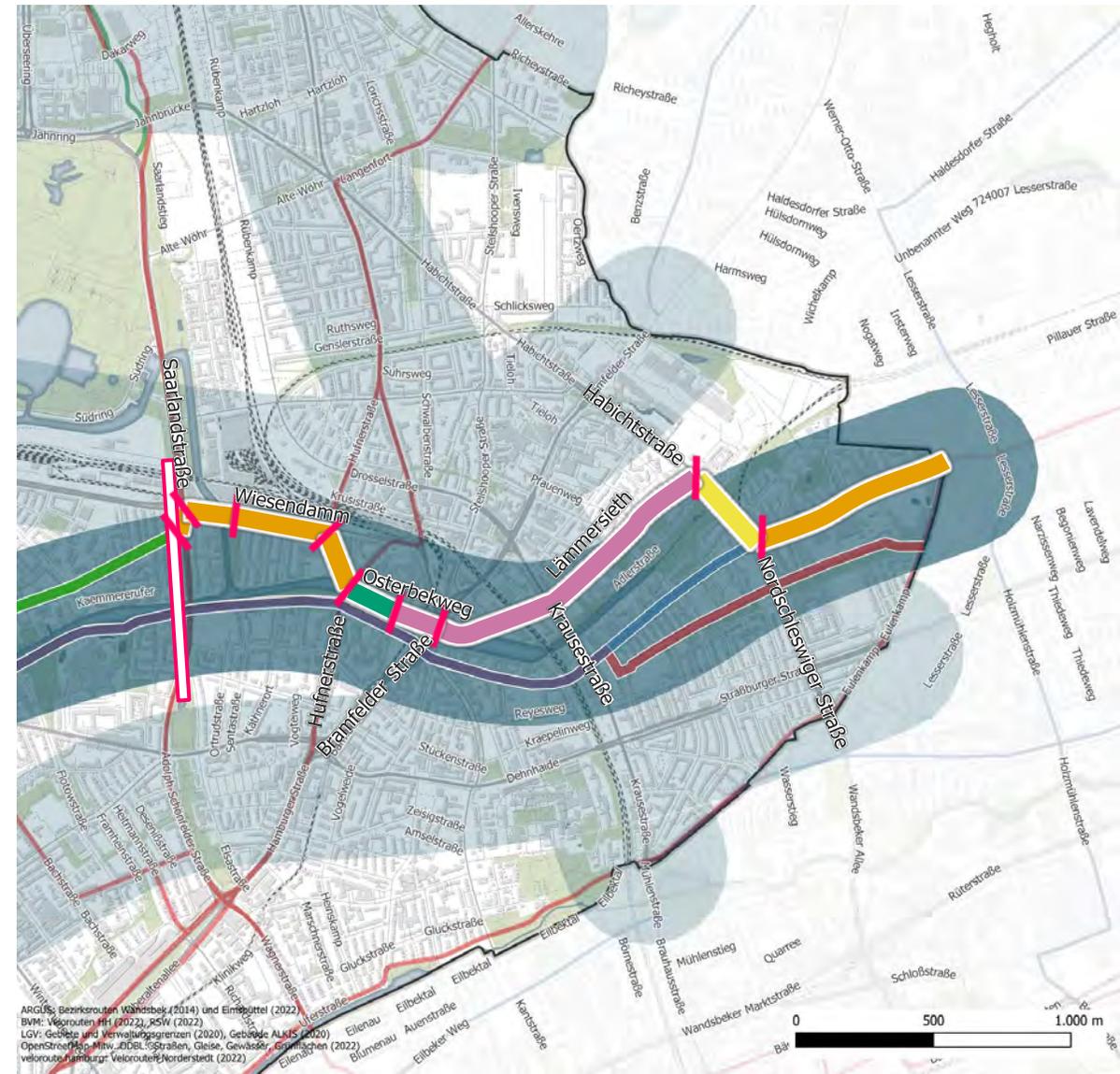
- Variante C im Westen wie A, östlich davon Jarrestraße



Stand: Januar 2022

# Erörterung möglicher Routen in ausgewählten Korridoren

## Korridor V – Osterbek-Route | Ausbaupotenzial: Variante C – Abschnitt Ost



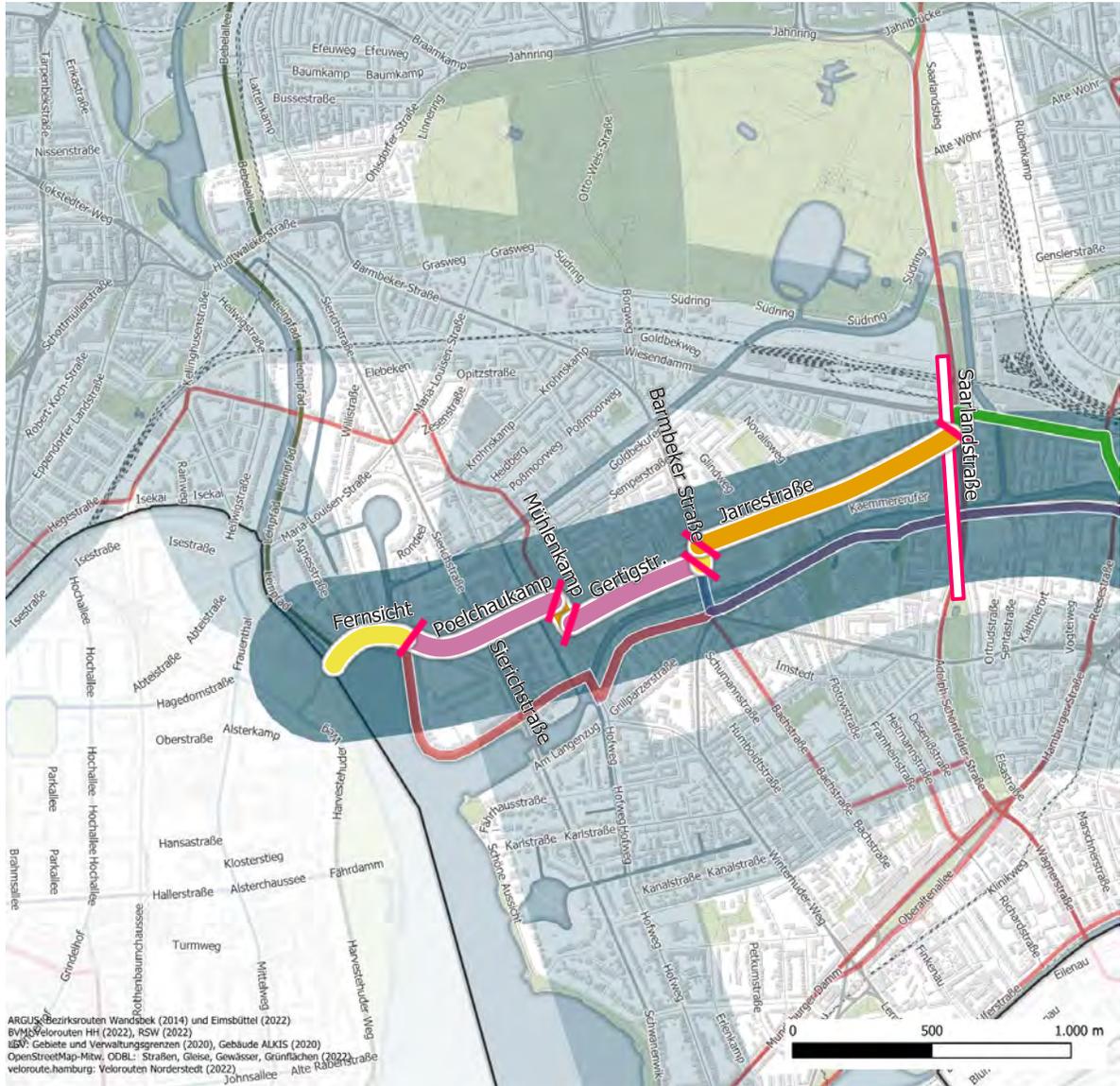
Stand: Januar 2022

Potentielle Führungsform:

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

# Erörterung möglicher Routen in ausgewählten Korridoren

## Korridor V – Osterbek-Route | Ausbaupotenzial: Variante C – Abschnitt West



Stand: Januar 2022

Potentielle Führungsform:

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

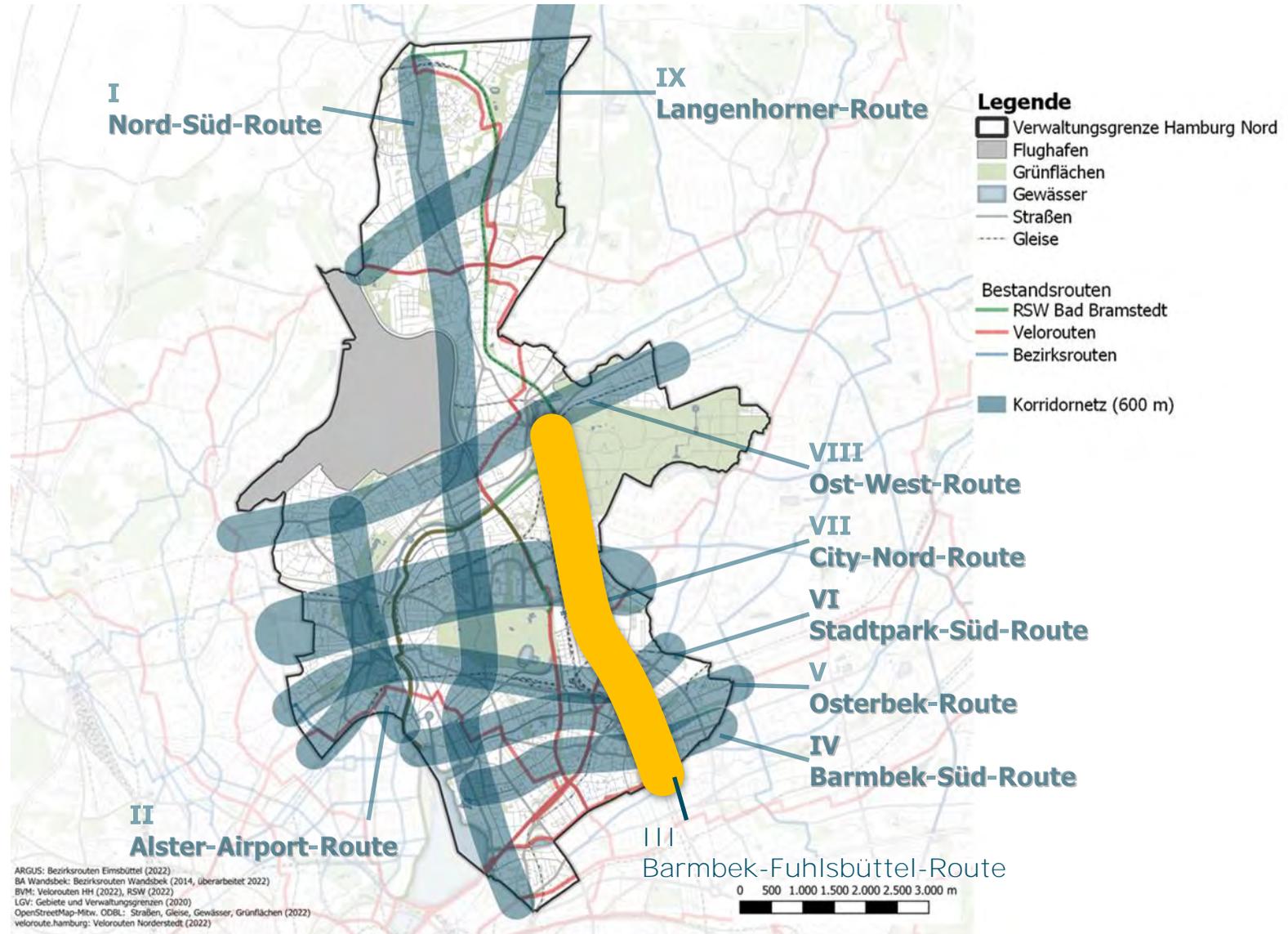
## Erörterung möglicher Routen in ausgewählten Korridoren Korridor V – Osterbek-Route: Übergreifender Variantenvergleich

- Variante **A** weist gute Erschließungswirkung (zentraler Verlauf), relative Geradlinigkeit und gutes Ausbaupotenzial (Ausnahme Mühlenkamp-Abschnitt) auf
- Bei starkem Fokus auf Bedürfnisse des Schulverkehrs (Schule Alter Teichweg) und ((inter-)subjektive) Sicherheitsaspekte bietet Variante **B** eine interessante Qualität, potenziell große Kontinuität auf Fahrradstraßen, jedoch weniger intuitive Alternative
- **C** erschließt ebenfalls übergeordnete Ziele, kann potenziell eine hohe Radverkehrsqualität schaffen, sie ist jedoch weniger gradlinig und es ist die Querung der Bramfelder Straße zu lösen



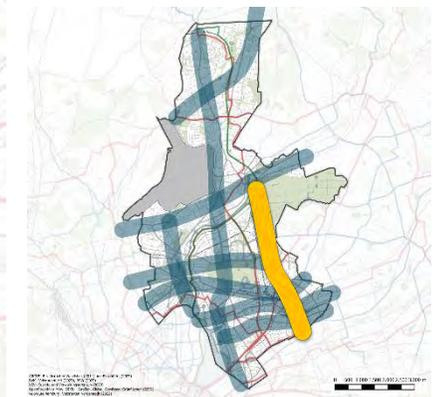
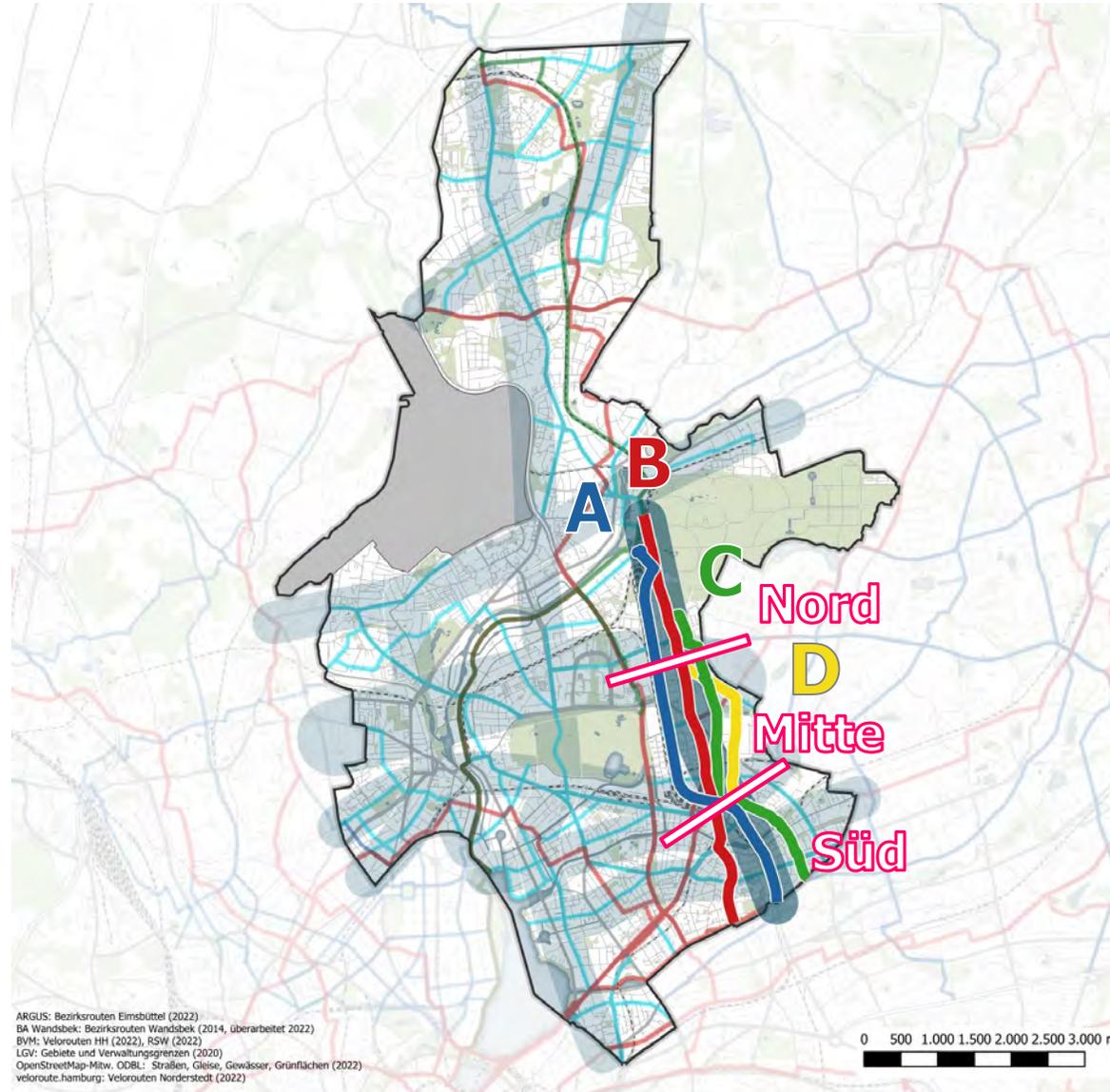
# Erörterung möglicher Routen in ausgewählten Korridoren

## Korridor III – Barmbek-Fuhlsbüttel-Route



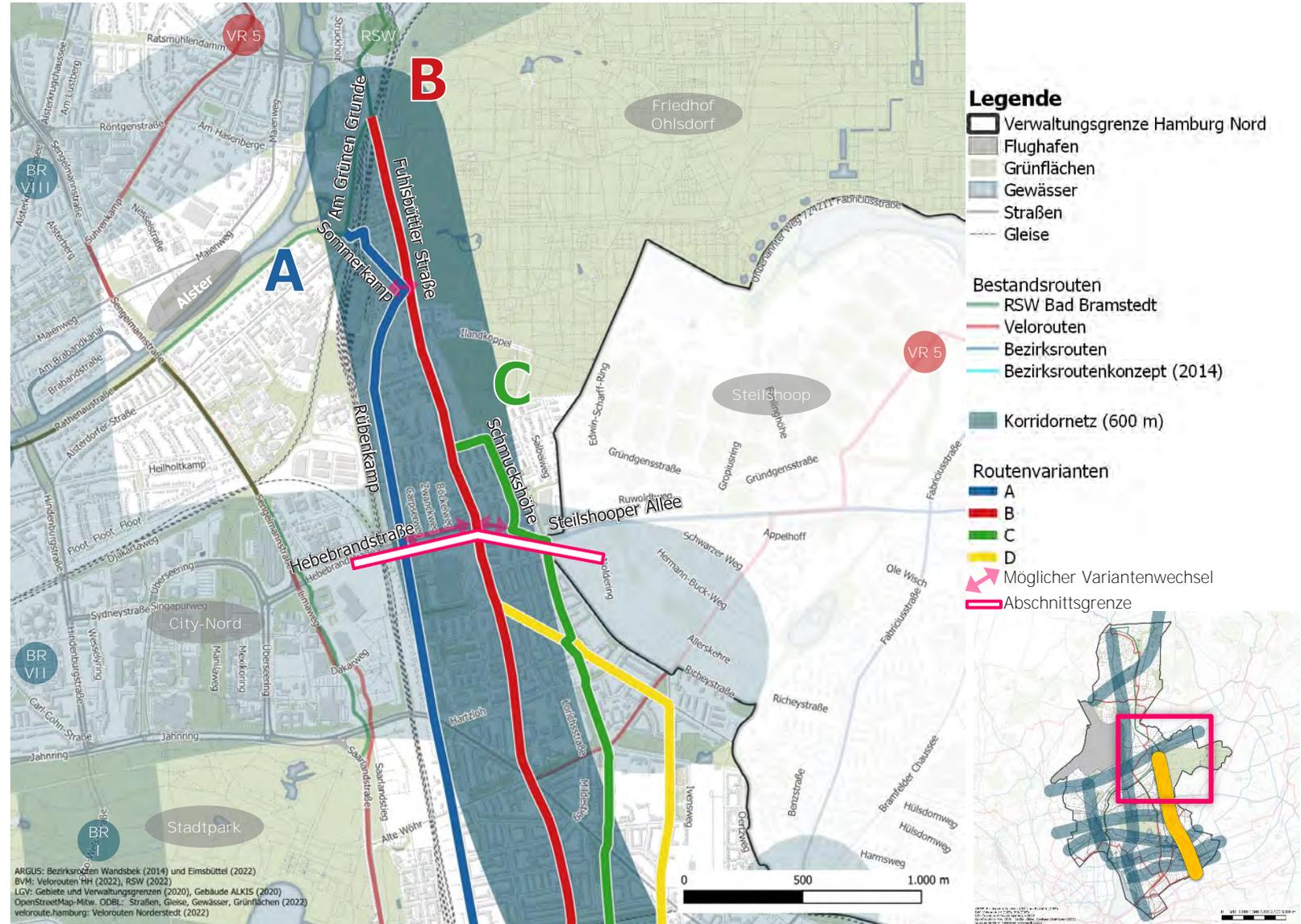
# Erörterung möglicher Routen in ausgewählten Korridoren

## Korridor III – Barmbek-Fuhlsbüttel-Route: Variantenübersicht



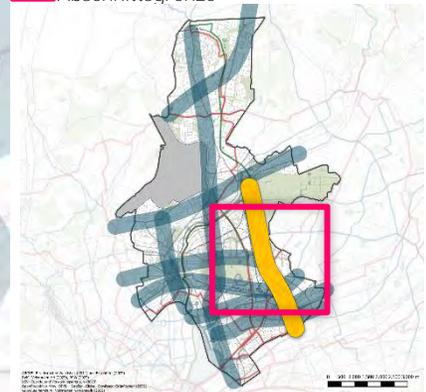
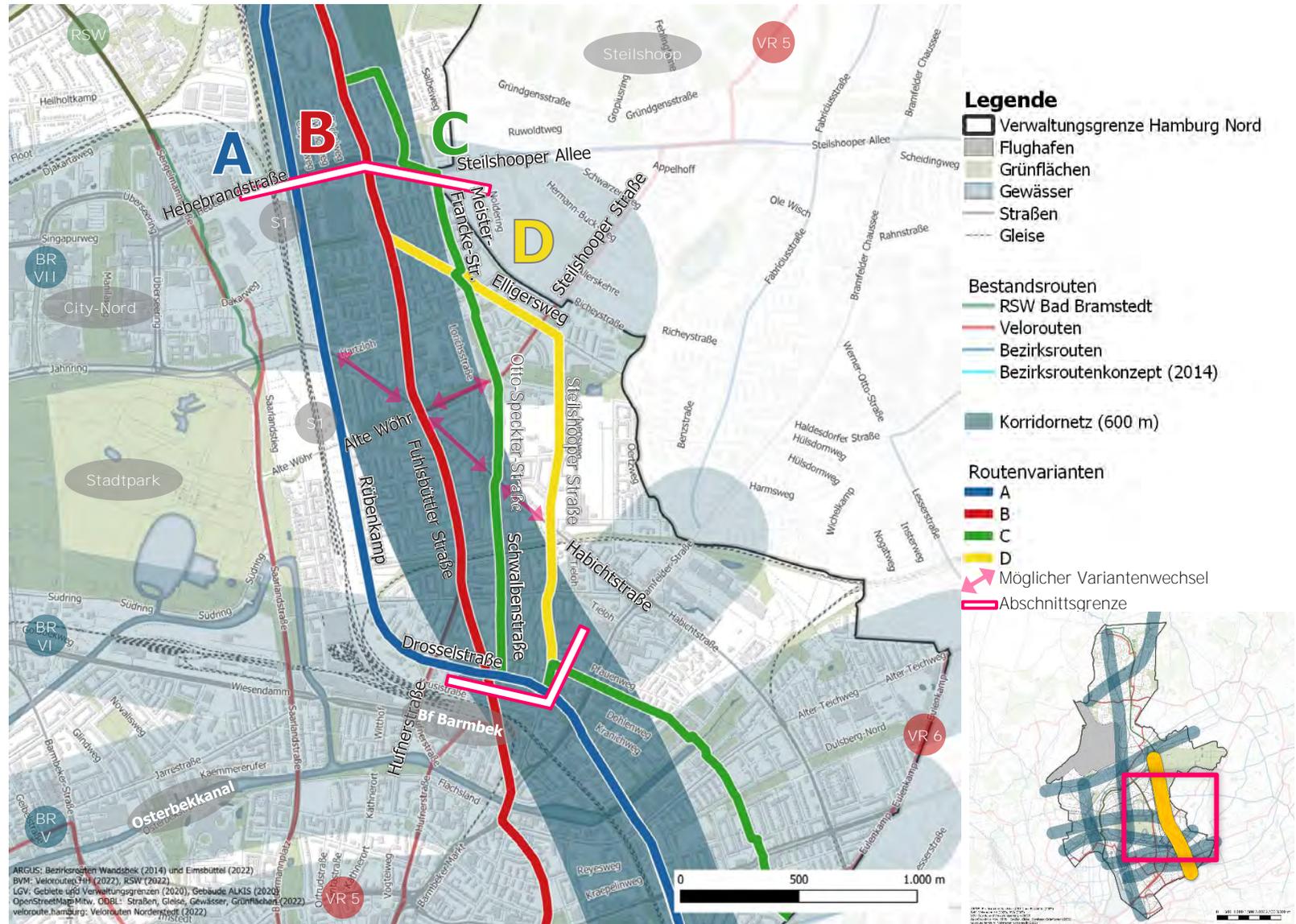
# Detaillierte Trassenfindung Korridor III – Fuhlsbüttler-Route: Nord

- Abschnitt 1 teilt sich auf in drei Varianten
  - Westlich A
  - Mittig B
  - Östlich C
- Nördlich schließt die Bezirksroute III an den RSW Bad Bramstedt an
- Südliche Abschnittsgrenze ist die Hebebrandtstraße/ Steilshooper Allee



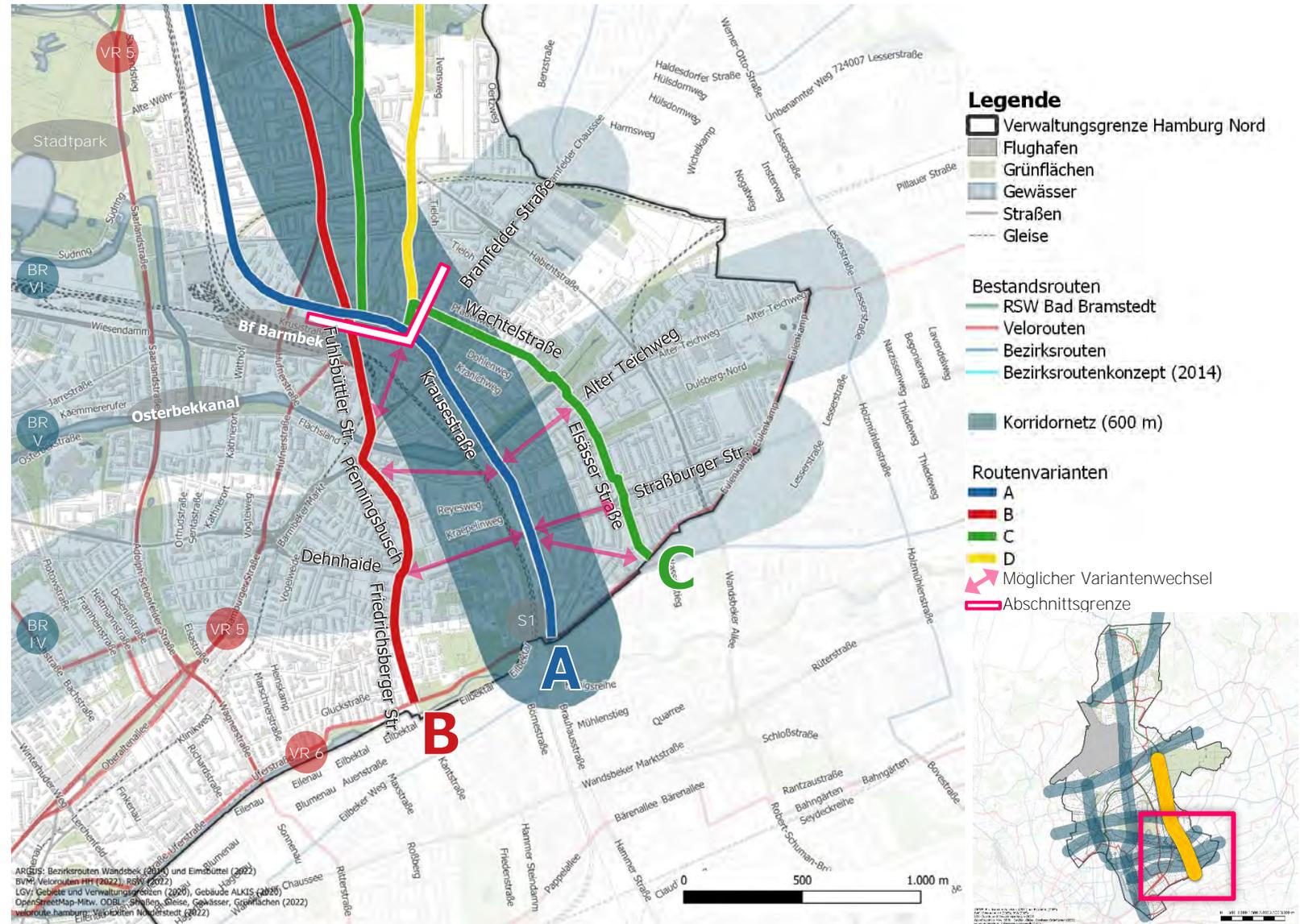
# Detaillierte Trassenfindung Korridor III – Fuhlsbüttler-Route: Mitte

- Abschnitt 2 teilt sich auf in vier Varianten
  - Westlich A
  - Mittig B
  - Östlich im Nebenstraßennetz C
  - Östlich über Steilshooper Straße D
  
- Südliche Abschnittsgrenze ist nördlich des Bahnhofs Barmbek



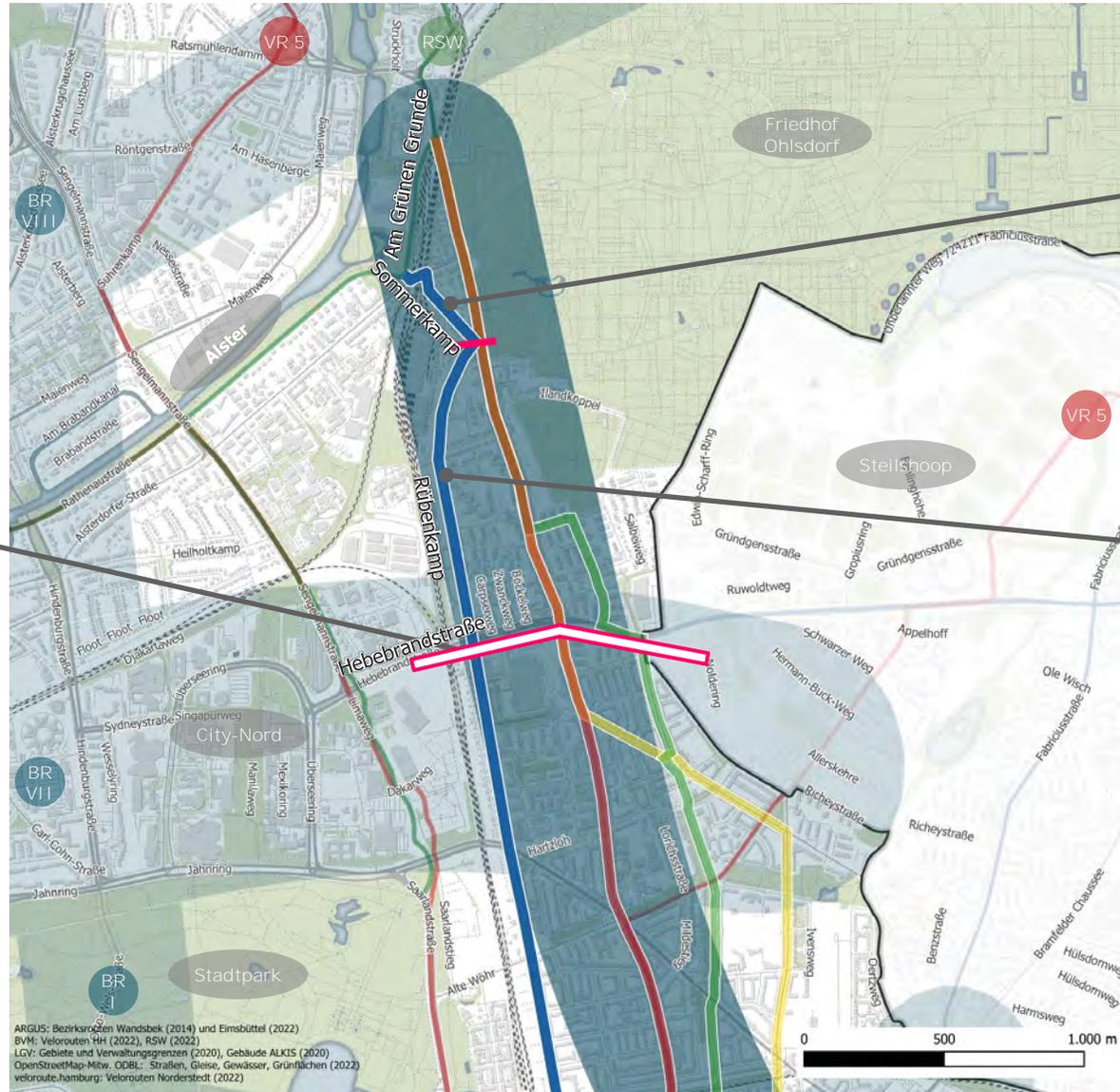
# Detaillierte Trassenfindung Korridor III – Fuhlsbüttler-Route: Süd

- Abschnitt 3 teilt sich auf in vier Varianten
  - Westlich **B**
  - Mittig **A**
  - Östlich **C**
- Südlich mündet die BR III auf der VR 6
- Nördliche Abschnittsgrenze ist nördlich des Bahnhofs Barmbek

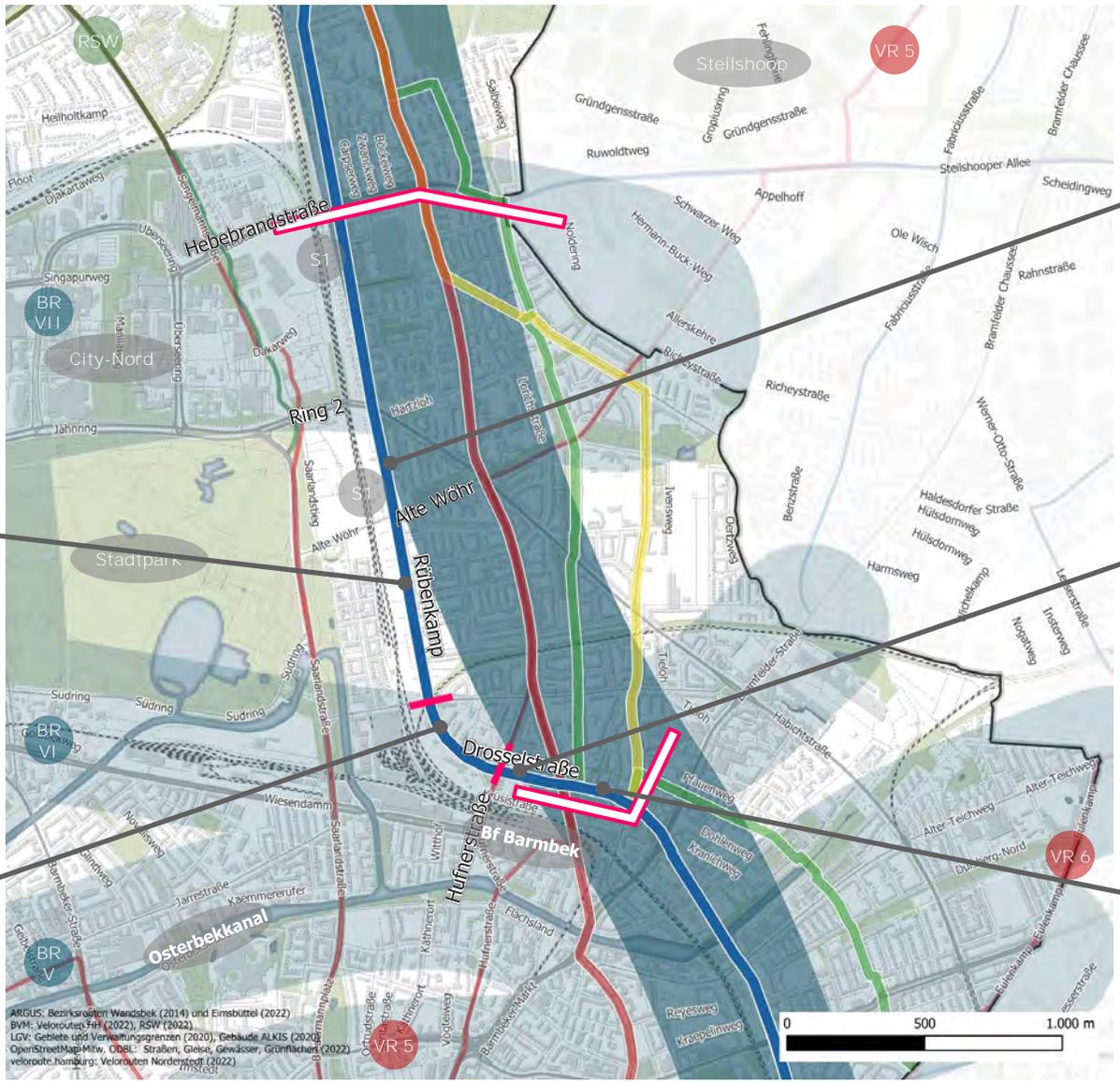


# Erörterung möglicher Routen in ausgewählten Korridoren Korridor III – Barmbek-Fuhlsbüttel-Route: Variante A - Nord

A



# Erörterung möglicher Routen in ausgewählten Korridoren Korridor III – Barmbek-Fuhlsbüttel-Route: Variante A - Mitte



Abschnittsweise T30 (Schule)



Schutzstreifen



Schmale Hochbordradwege;  
Bushaltestellen



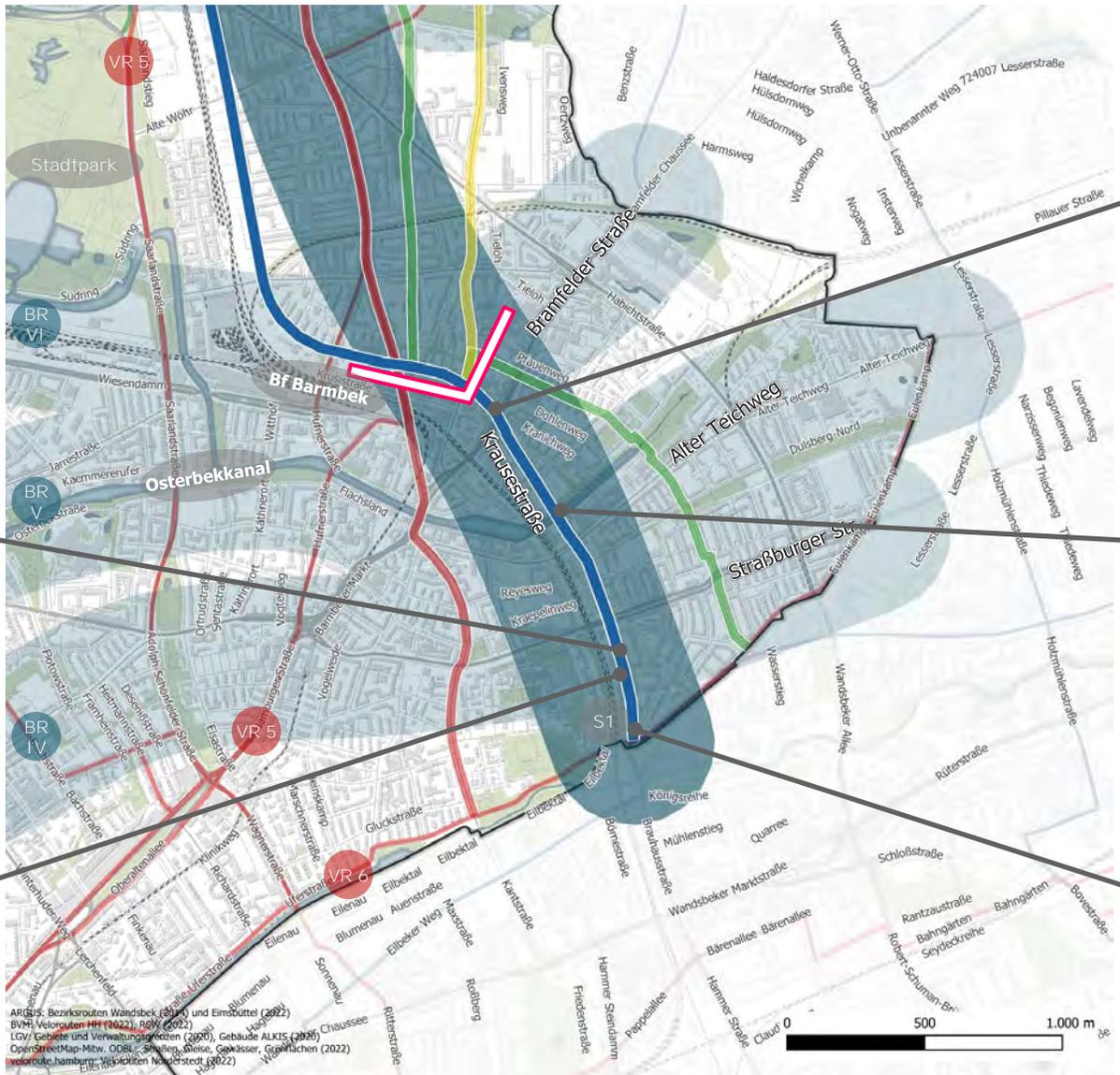
Schmale Hochbordradwege  
und Radfahrstreifen



Teils schmale Hochbordradwege

# Erörterung möglicher Routen in ausgewählten Korridoren

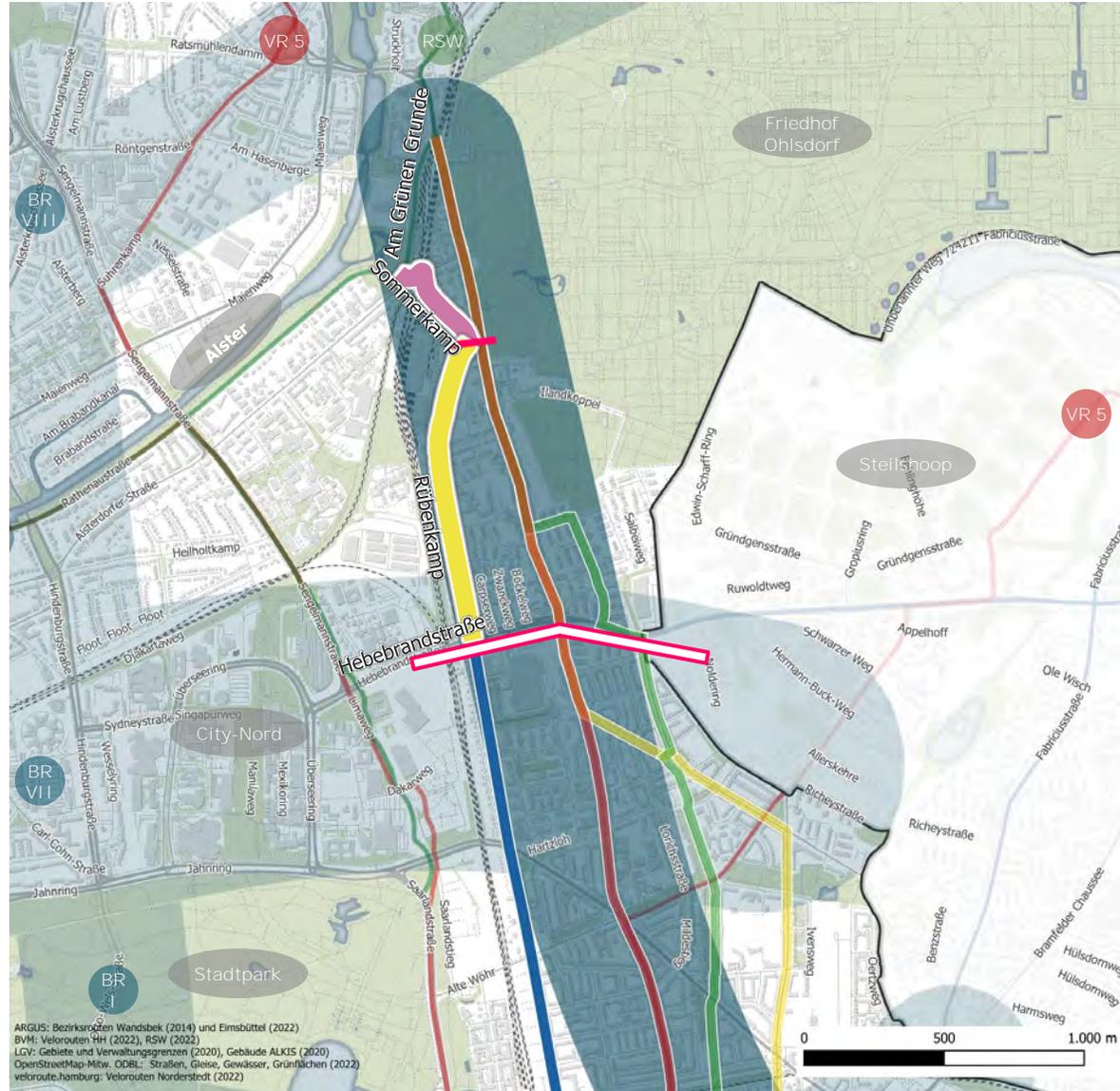
## Korridor III – Barmbek-Fuhlsbüttel-Route: Variante A - Süd



# Erörterung möglicher Routen in ausgewählten Korridoren

## Korridor III – Barmbek-Fuhlsbüttel-Route | Ausbaupotenzial: Variante A - Nord

A



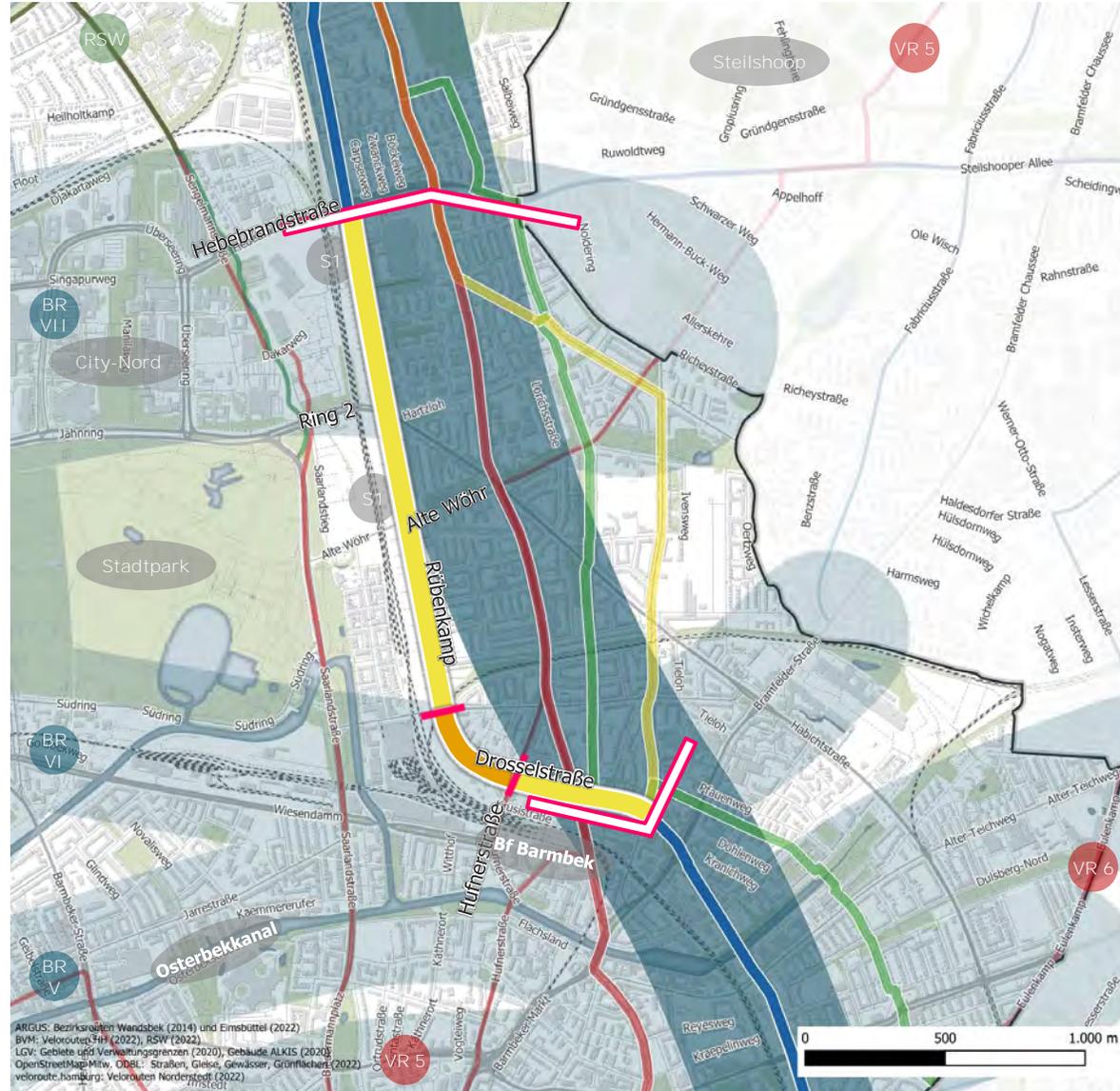
Potentielle Führungsform:

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

# Erörterung möglicher Routen in ausgewählten Korridoren

## Korridor III – Barmbek-Fuhlsbüttel-Route | Ausbaupotenzial: Variante A - Mitte

A



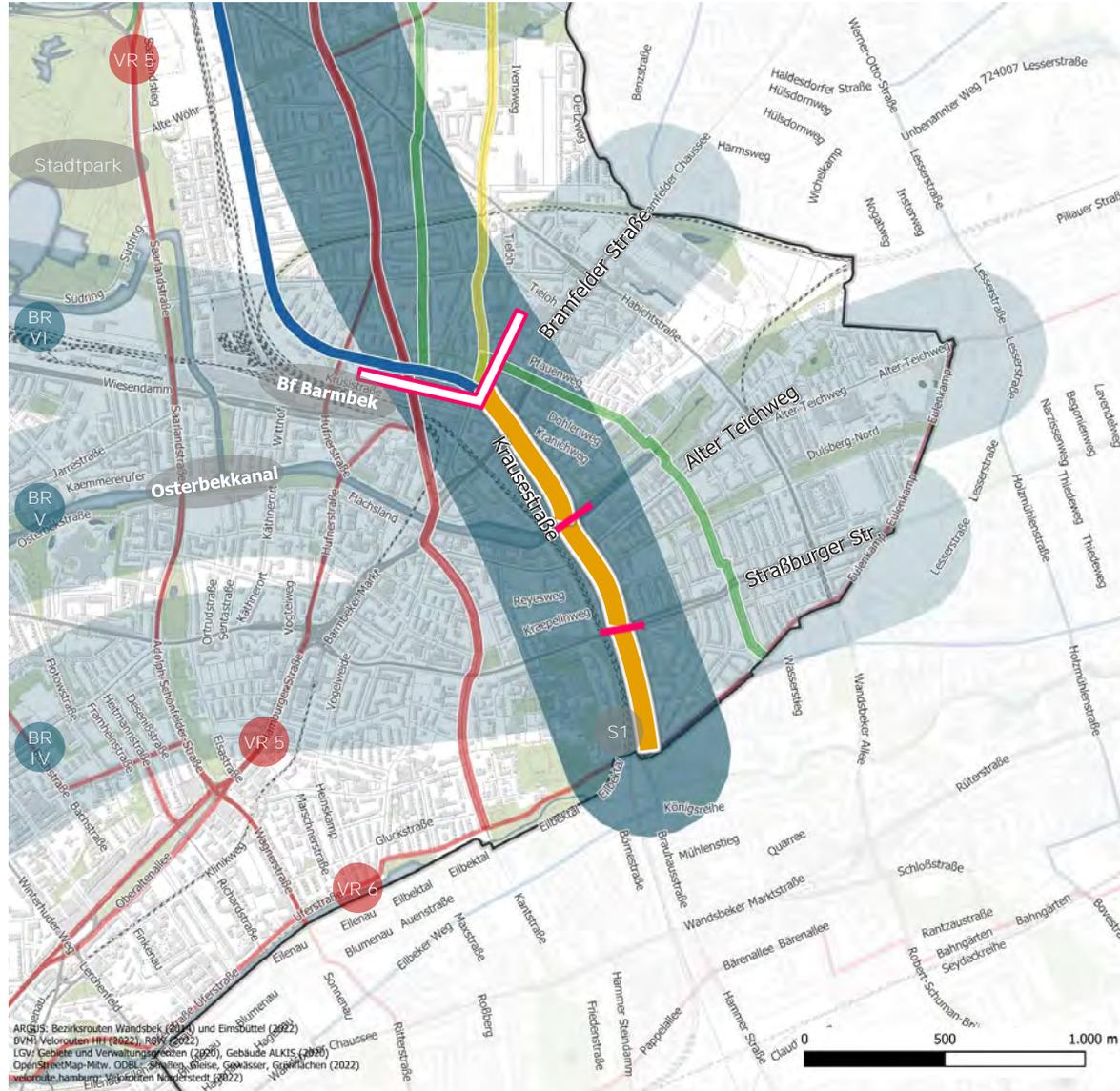
Potentielle Führungsform:

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

# Erörterung möglicher Routen in ausgewählten Korridoren

## Korridor III – Barmbek-Fuhlsbüttel-Route | Ausbaupotenzial: Variante A - Süd

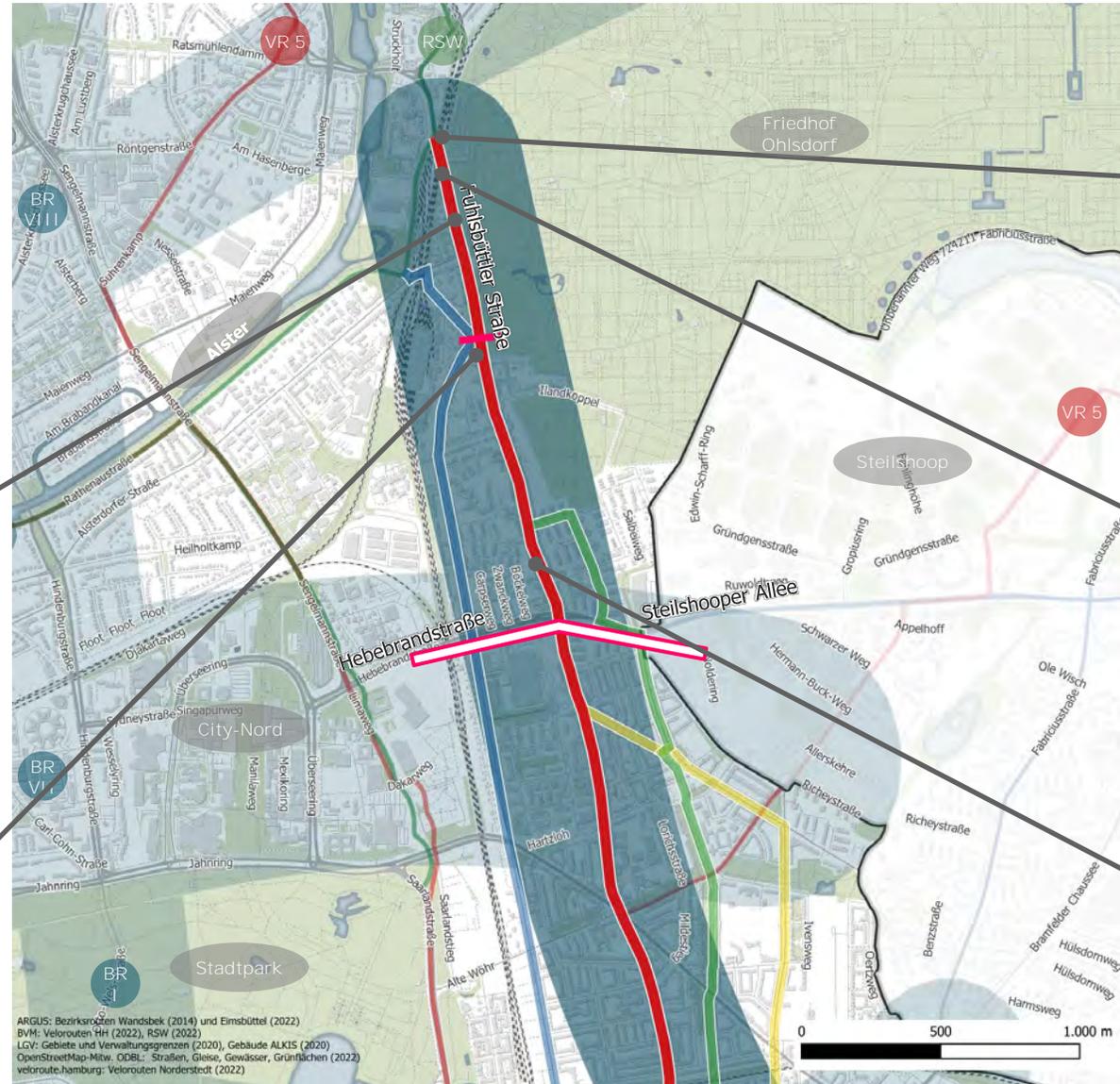
A



Potentielle Führungsform:

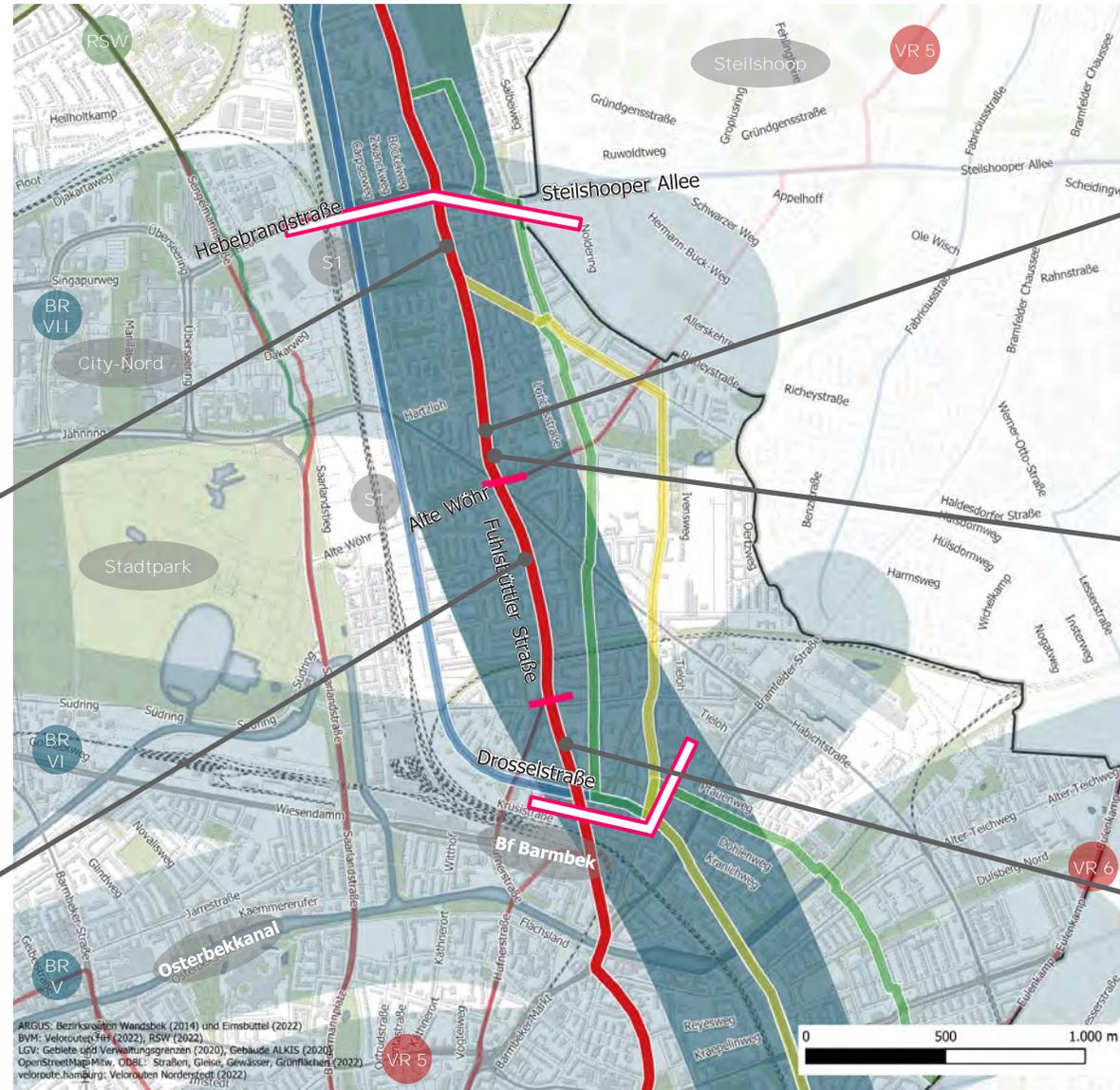
-  Fahrradstraße
-  Eigenständig
-  Mischverkehr  
Verkehrsberuhigt,  
Tempo 30
-  Fahrbahnnahe  
Radfahrstreifen,  
Schutzstreifen
-  Fahrbahnbegleitend  
Radwege:  
Hochbord, Zweirichtung,  
Kopenhagen, Protected

# Erörterung möglicher Routen in ausgewählten Korridoren Korridor III – Barmbek-Fuhlsbüttel-Route: Variante B - Nord



# Erörterung möglicher Routen in ausgewählten Korridoren

## Korridor III – Barmbek-Fuhlsbüttel-Route: Variante B - Mitte



Abschnittsweise Hochbordradwege



Teils sehr schmale Radfahrstreifen



Teils schmale Schutzstreifen

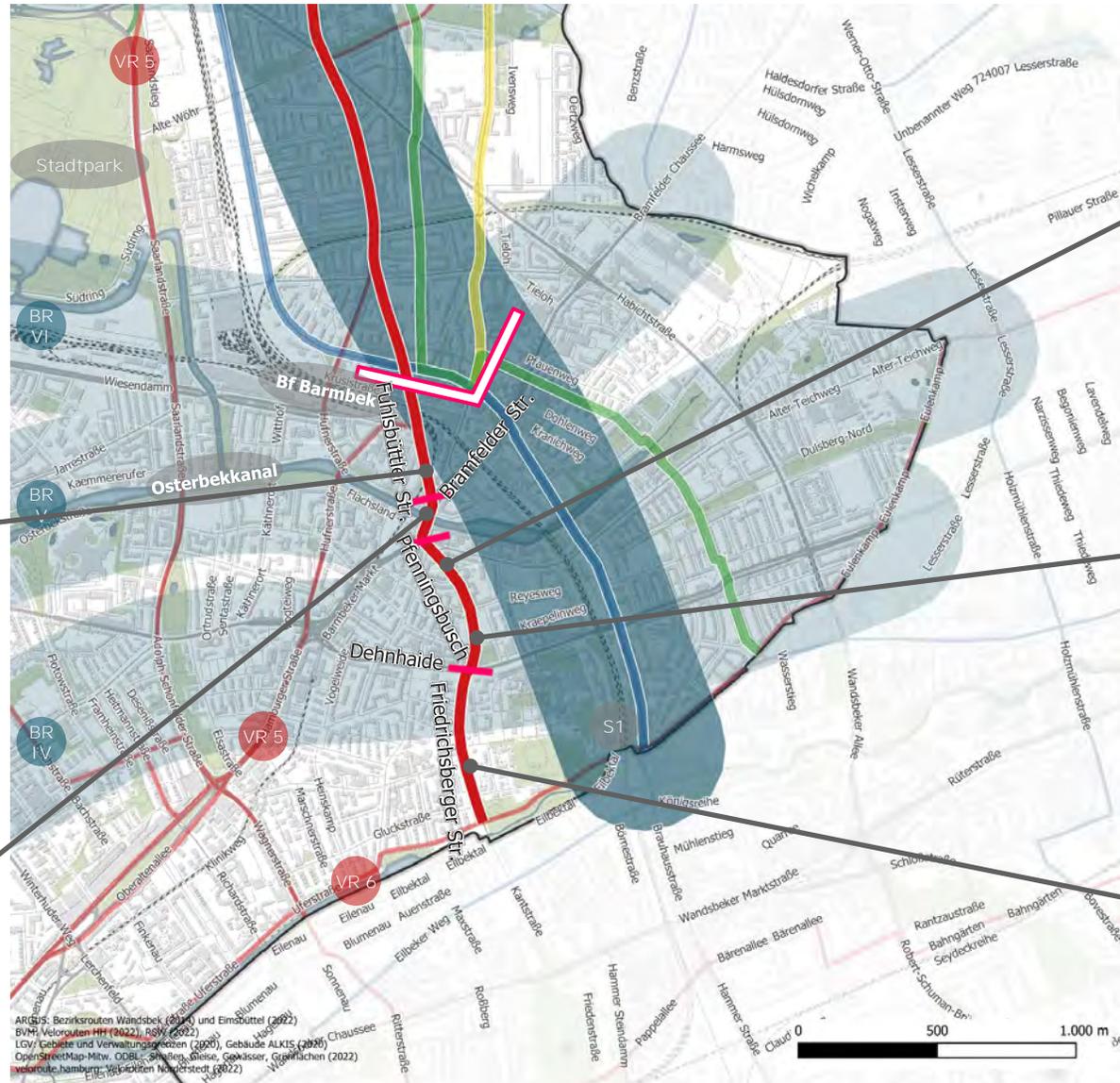


Wechselnde Radfahrstreifen und Busfahrstreifen (Haltestellen)



Einseitiger Hochbordradweg

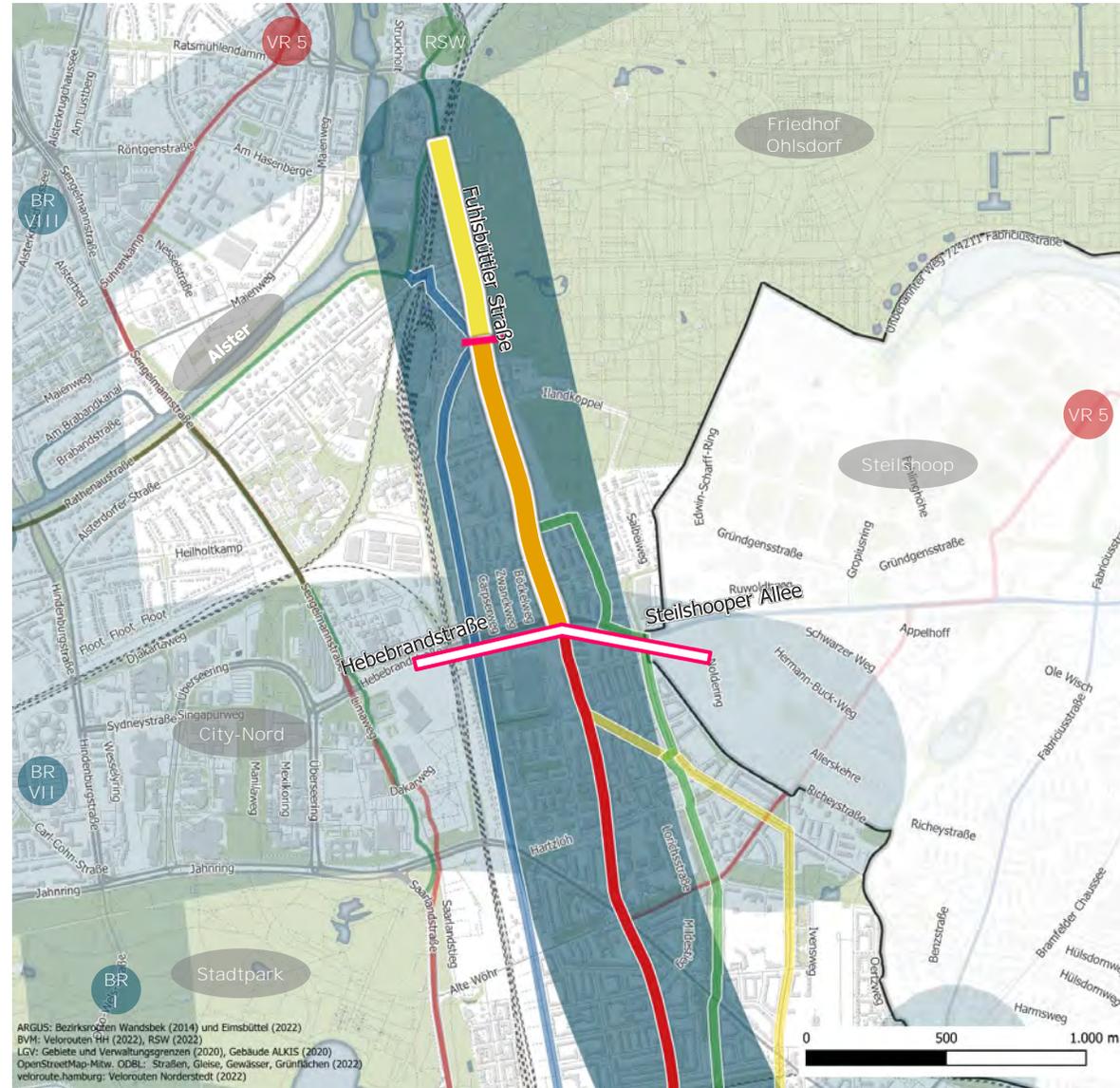
# Erörterung möglicher Routen in ausgewählten Korridoren Korridor III – Barmbek-Fuhlsbüttel-Route: Variante B - Süd



# Erörterung möglicher Routen in ausgewählten Korridoren

## Korridor III – Barmbek-Fuhlsbüttel-Route | Ausbaupotenzial: Variante B - Nord

B

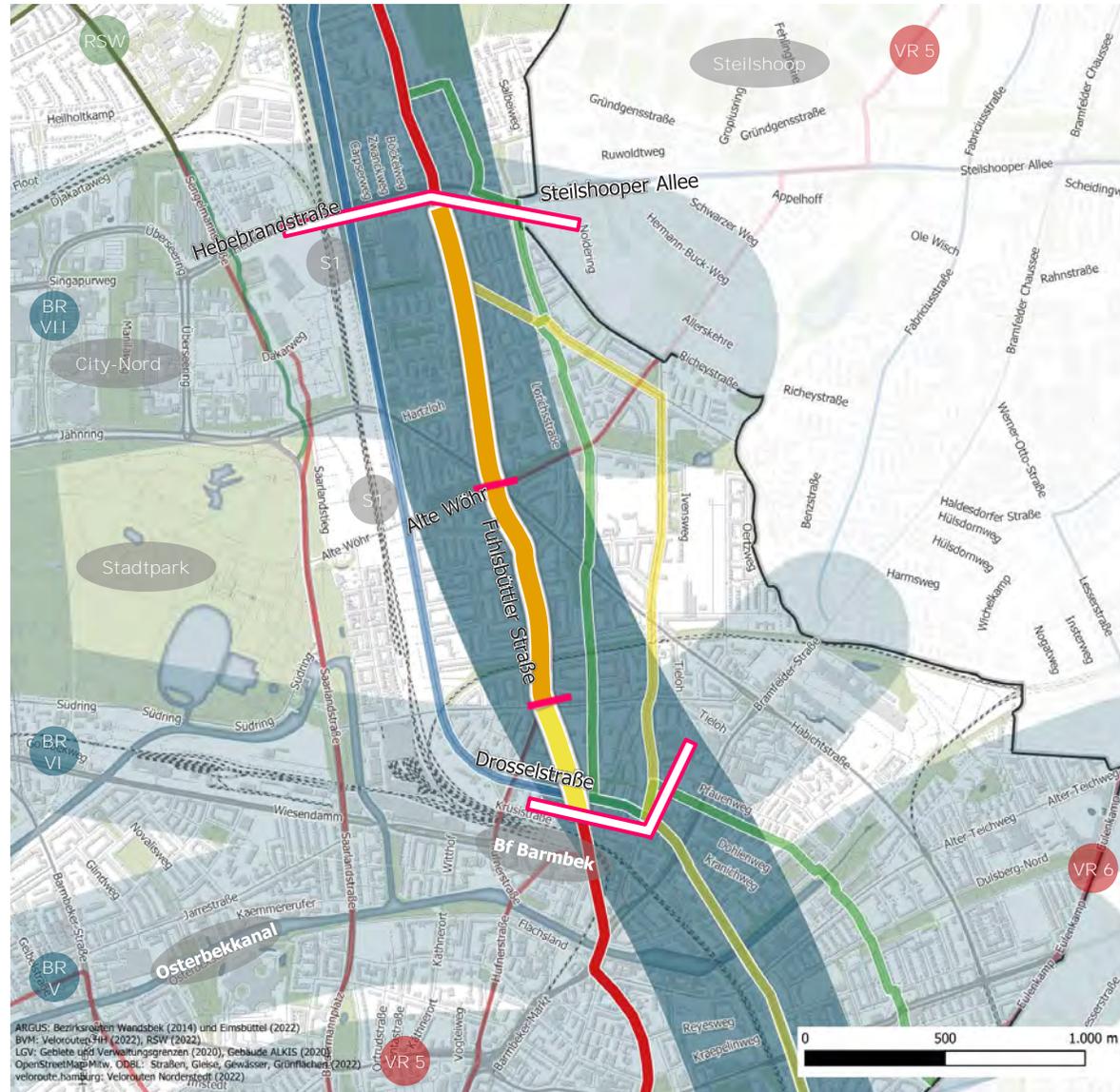


Potentielle Führungsform:

- ~ Fahrradstraße
- ~ Eigenständig
- ~ Mischverkehr  
Verkehrsberuhigt, Tempo 30
- ~ Fahrbahn  
Radfahrstreifen, Schutzstreifen
- ~ Fahrbahnbegleitend  
Radwege: Hochbord, Zweirichtung, Kopenhagen, Protected

# Erörterung möglicher Routen in ausgewählten Korridoren

## Korridor III – Barmbek-Fuhlsbüttel-Route | Ausbaupotenzial: Variante B - Mitte



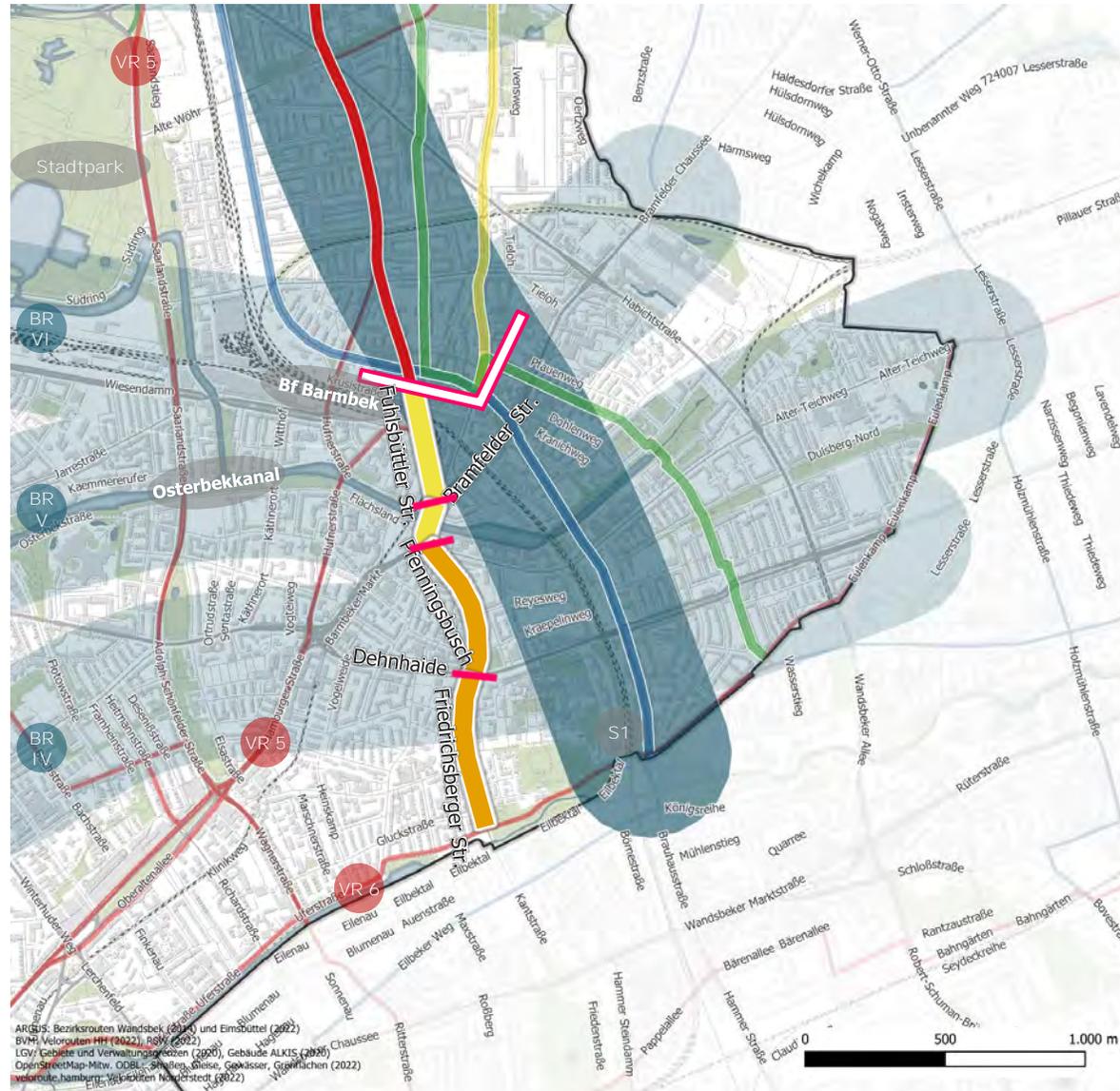
Potentielle Führungsform:

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

# Erörterung möglicher Routen in ausgewählten Korridoren

## Korridor III – Barmbek-Fuhlsbüttel-Route | Ausbaupotenzial: Variante B - Süd

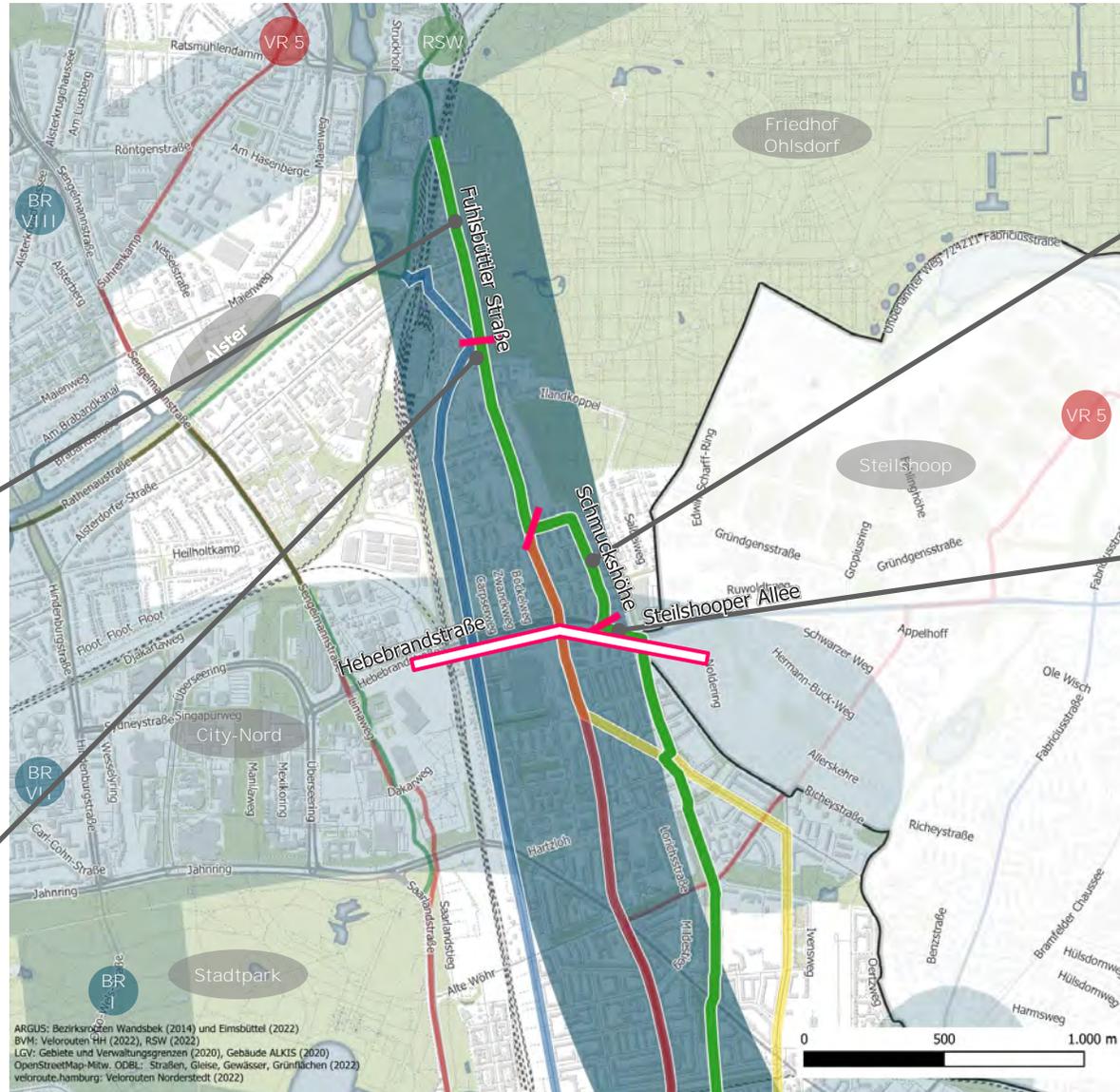
B



Potentielle Führungsform:

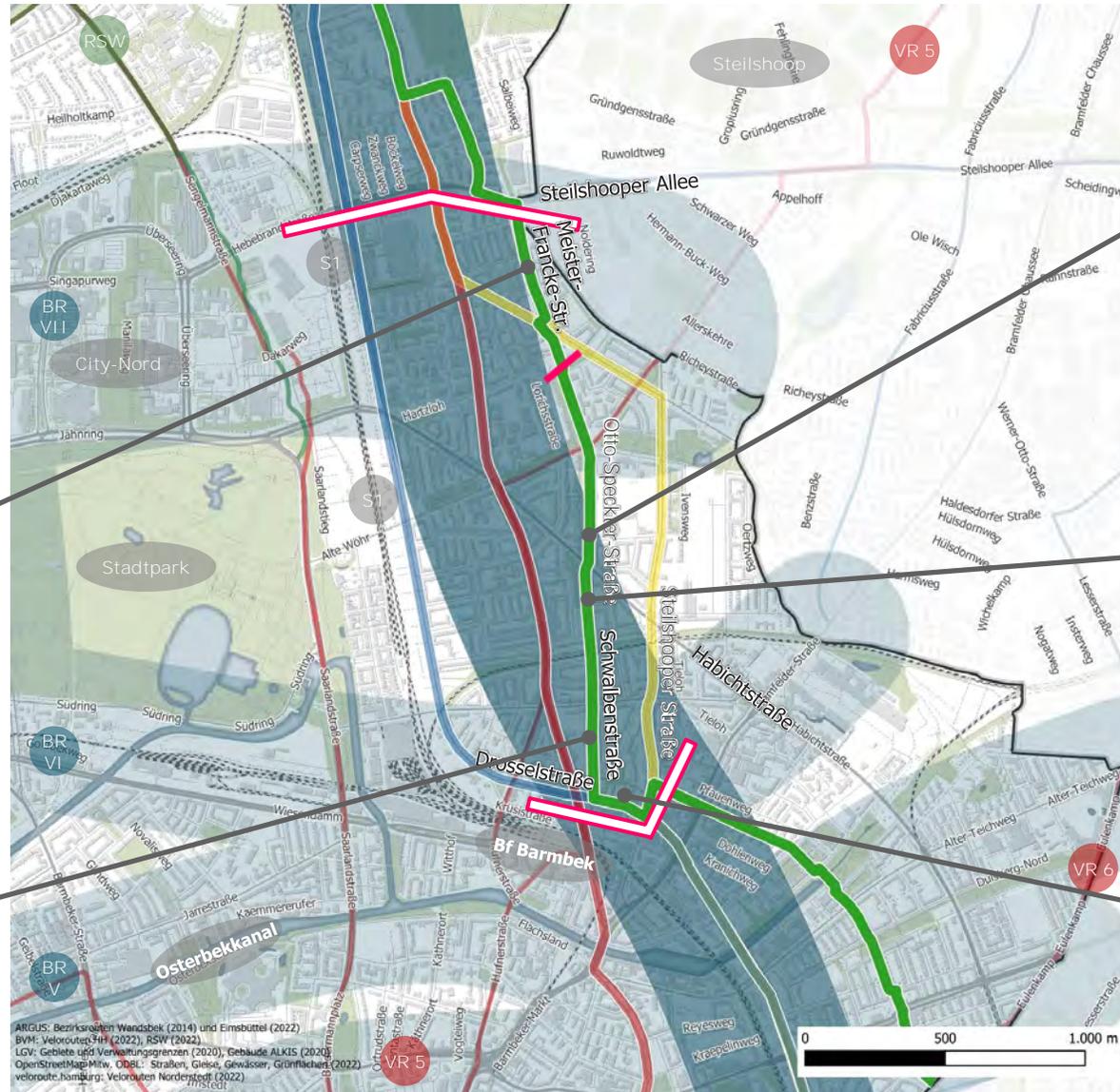
-  Fahrradstraße
-  Eigenständig
-  Mischverkehr  
Verkehrsberuhigt, Tempo 30
-  Fahrbahn  
Radfahrstreifen, Schutzstreifen
-  Fahrbahnbegleitend  
Radwege:  
Hochbord, Zweirichtung, Kopenhagen, Protected

# Erörterung möglicher Routen in ausgewählten Korridoren Korridor III – Barmbek-Fuhlsbüttel-Route: Variante C - Nord

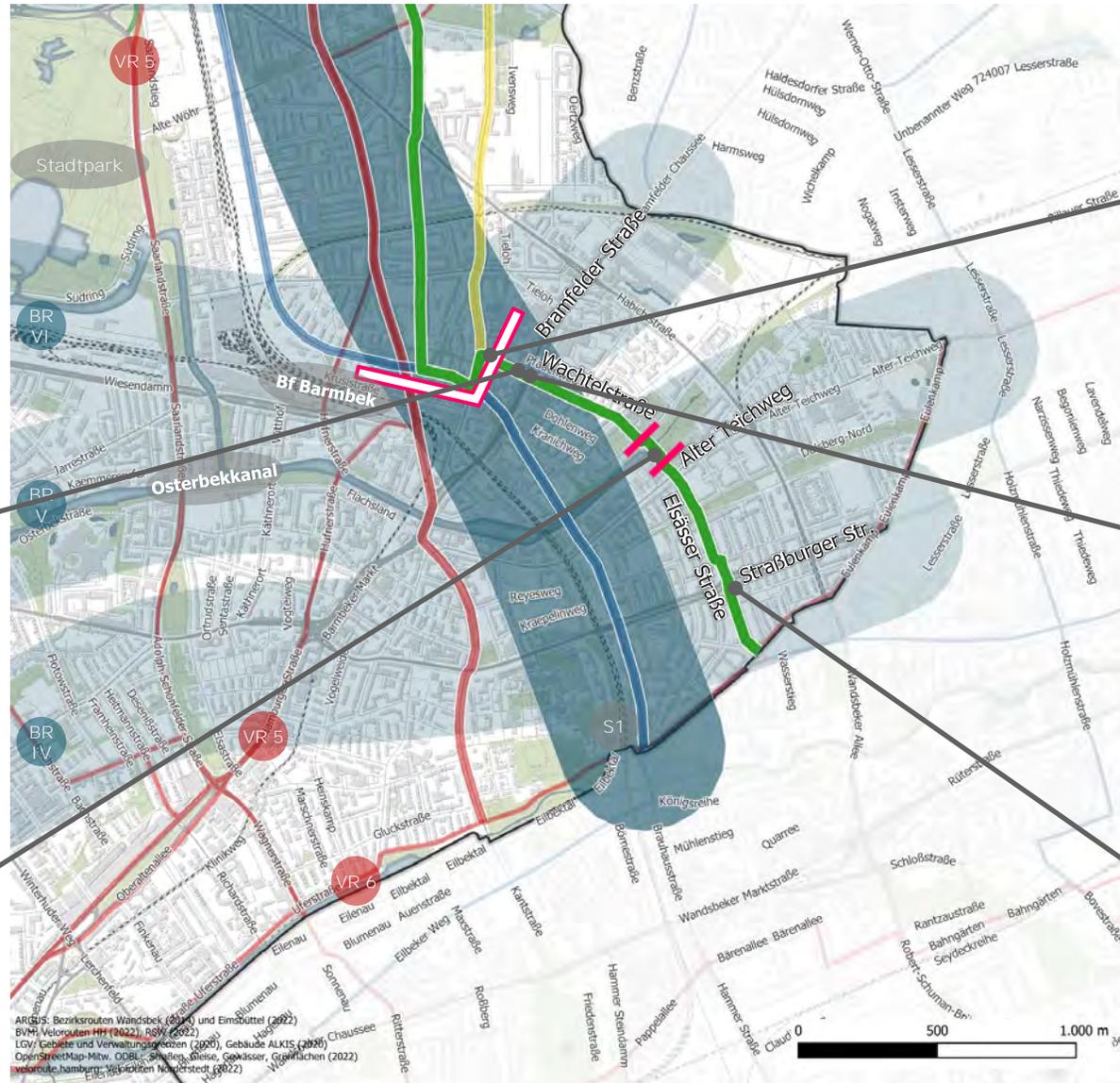


# Erörterung möglicher Routen in ausgewählten Korridoren

## Korridor III – Barmbek-Fuhlsbüttel-Route: Variante C - Mitte

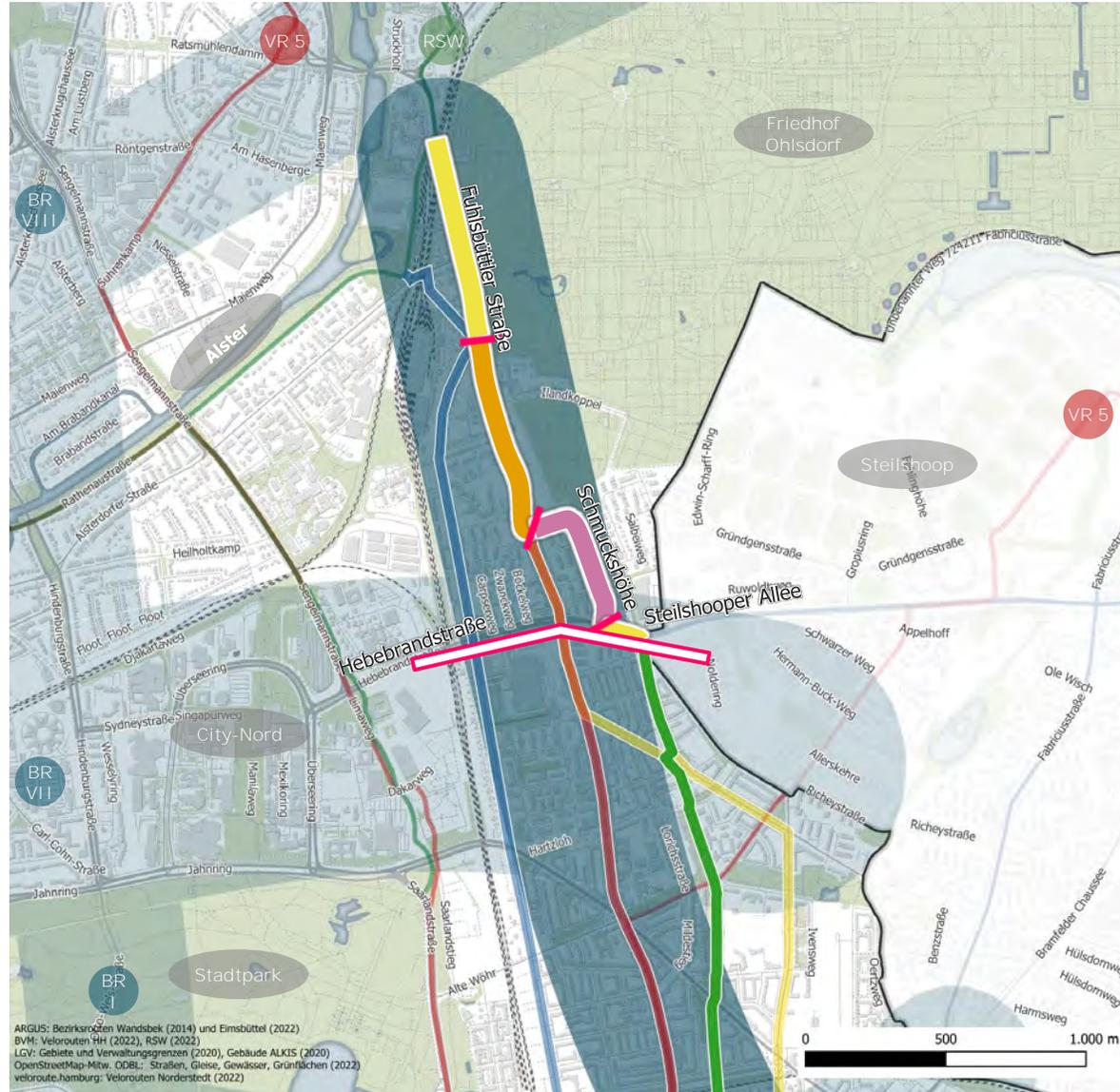


# Erörterung möglicher Routen in ausgewählten Korridoren Korridor III – Barmbek-Fuhlsbüttel-Route: Variante C - Süd



# Erörterung möglicher Routen in ausgewählten Korridoren

## Korridor III – Barmbek-Fuhlsbüttel-Route | Ausbaupotenzial: Variante C - Nord

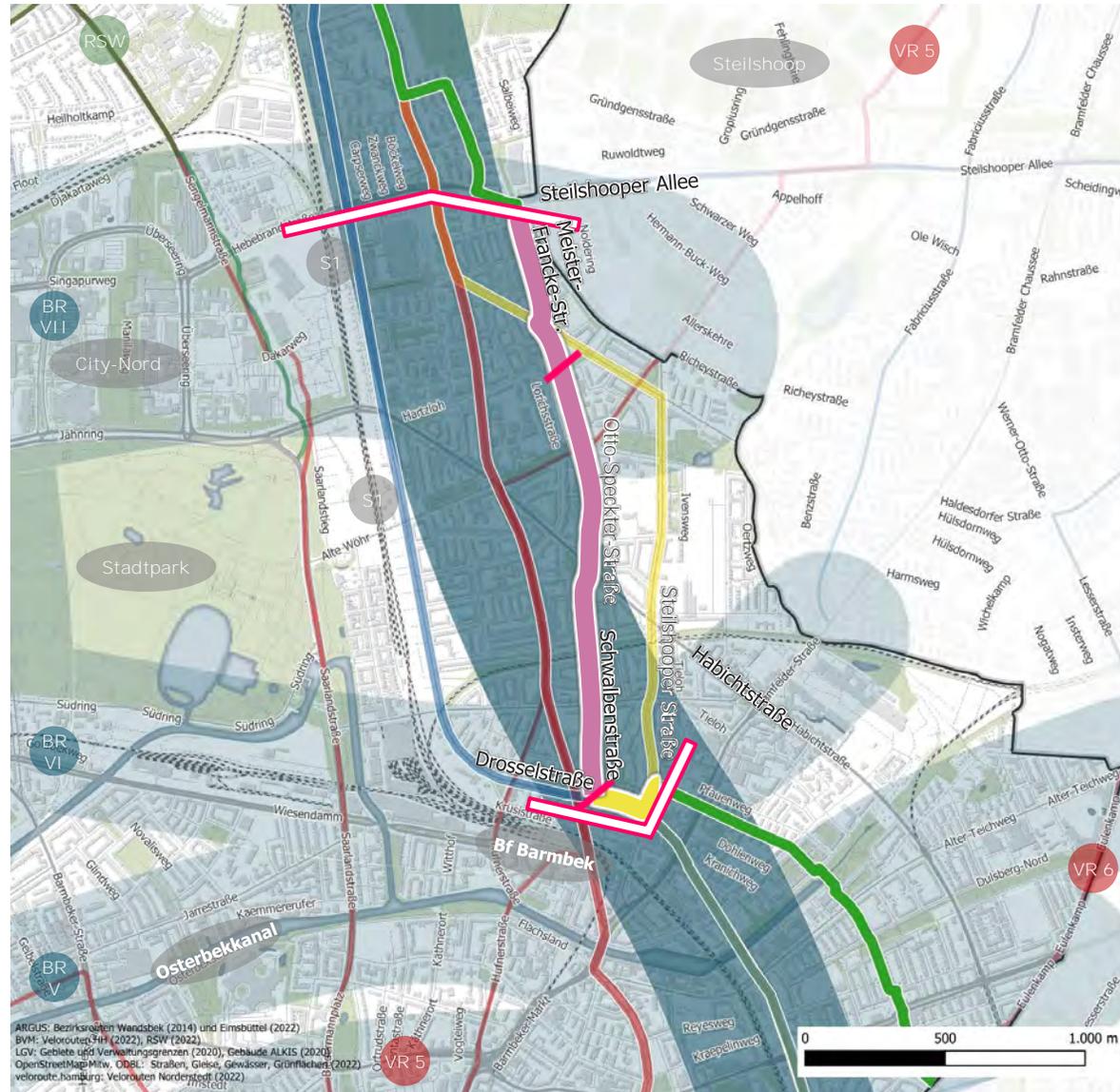


Potentielle Führungsform:

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

# Erörterung möglicher Routen in ausgewählten Korridoren

## Korridor III – Barmbek-Fuhlsbüttel-Route | Ausbaupotenzial: Variante C - Mitte

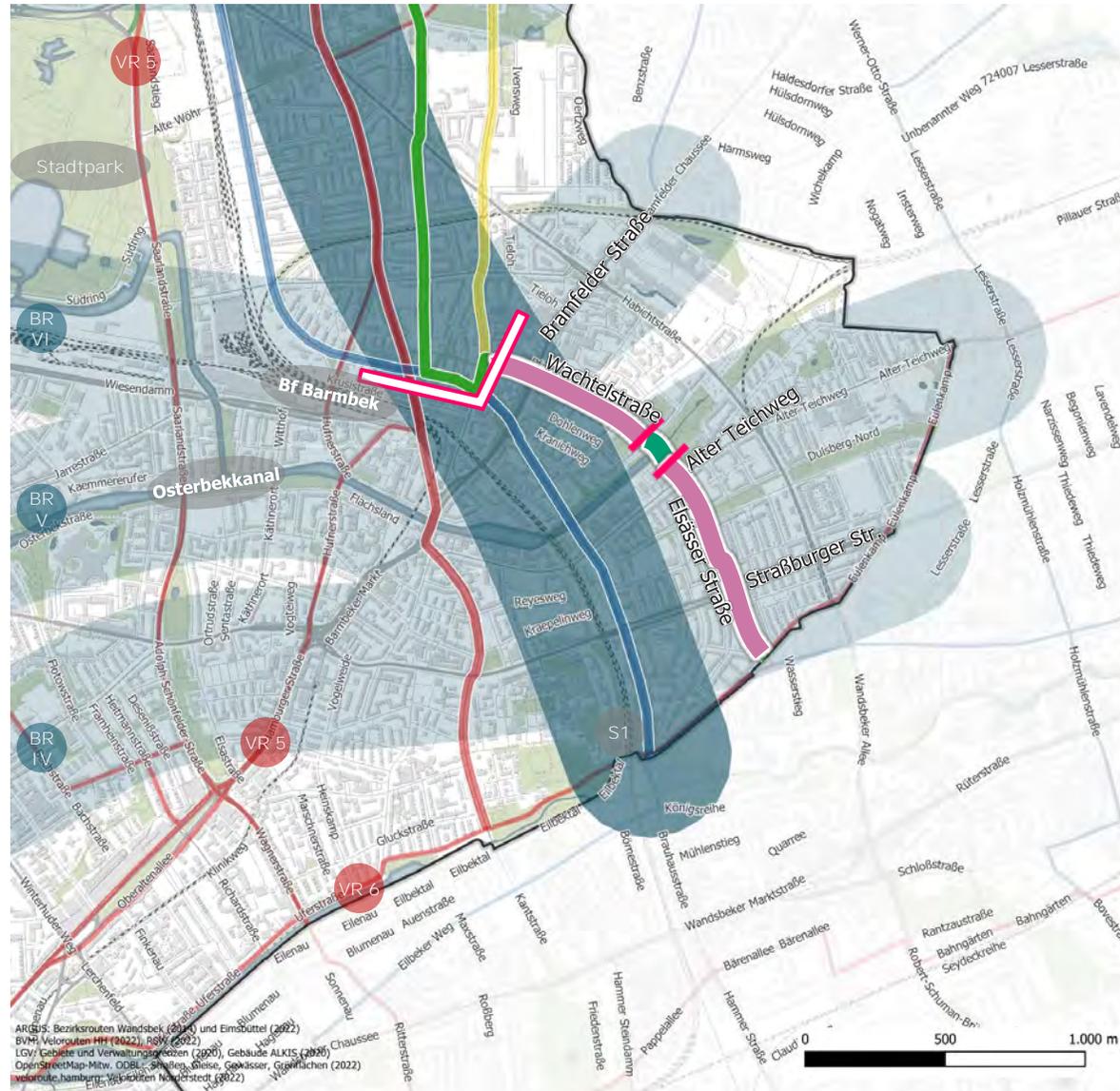


Potentielle Führungsform:

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

# Erörterung möglicher Routen in ausgewählten Korridoren

## Korridor III – Barmbek-Fuhlsbüttel-Route | Ausbaupotenzial: Variante C - Süd

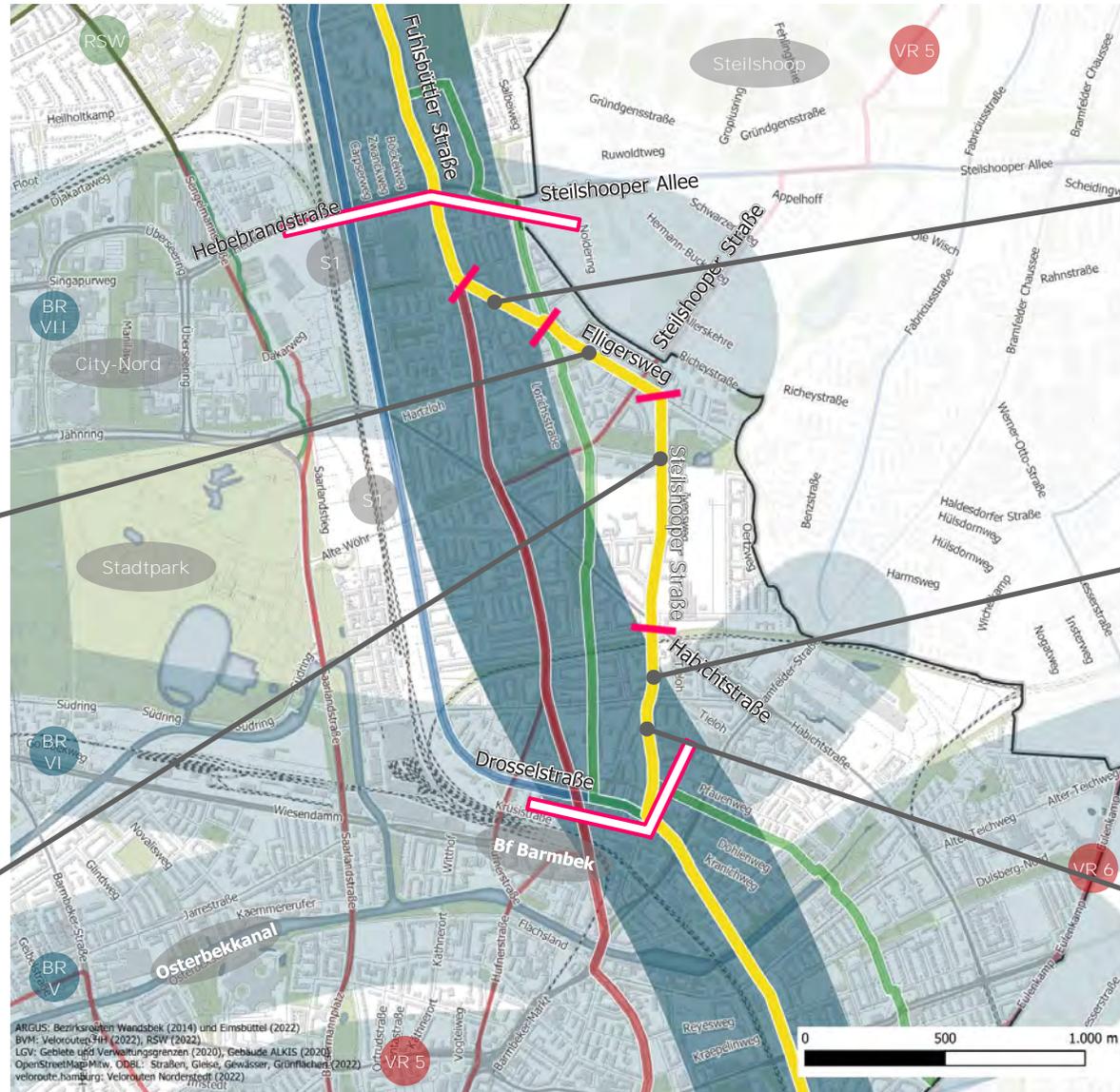


Potentielle Führungsform:

- ~ Fahrradstraße
- ~ Eigenständig
- ~ Mischverkehr  
Verkehrsberuhigt, Tempo 30
- ~ Fahrbahnnahe  
Radfahrstreifen, Schutzstreifen
- ~ Fahrbahnbegleitend  
Radwege:  
Hochbord, Zweirichtung, Kopenhagen, Protected

# Erörterung möglicher Routen in ausgewählten Korridoren

## Korridor III – Barmbek-Fuhlsbüttel-Route: Variante D - Mitte



Schmale Hochbordradwege;  
Dooringgefahr



Wechselnd:  
schmale Hochbordradwege;  
Schutzstreifen;



Mischverkehr, hoher Parkdruck



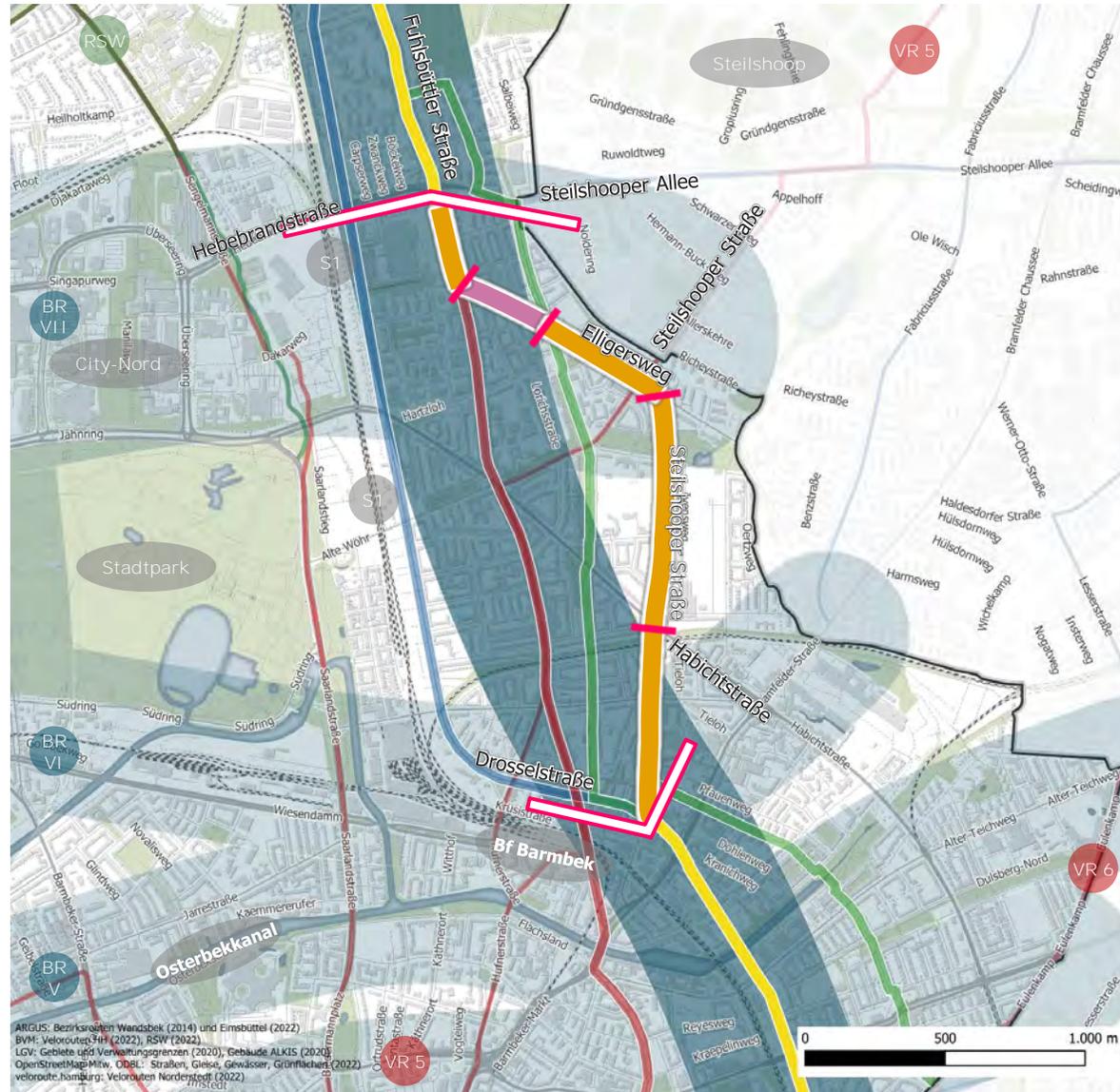
Abschnittsweise keine  
getrennte Führung



Schmale Radfahrstreifen; Dooring

# Erörterung möglicher Routen in ausgewählten Korridoren

## Korridor III – Barmbek-Fuhlsbüttel-Route | Ausbaupotenzial: Variante D - Mitte



Potentielle Führungsform:

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

# Erörterung möglicher Routen in ausgewählten Korridoren

## Korridor III – Barmbek-Fuhlsbüttel-Route: Nord – Variantenauswertung

### Variante A

- Deutliche Qualitätssteigerung (Attraktive und geradlinige Führung)
- Schaffung neuer Wegebeziehung nach Norden
- Hohe Erschließung (Wohnen, S1, Schulen, Wandsbek Markt)
- Verhältnismäßig hoher Umbau- und Kostenaufwand
- Deutliche Reduktion von Parkplätzen
- Hohes Verkehrsaufkommen, eingeschränkte subjektive Sicherheit

### Variante B

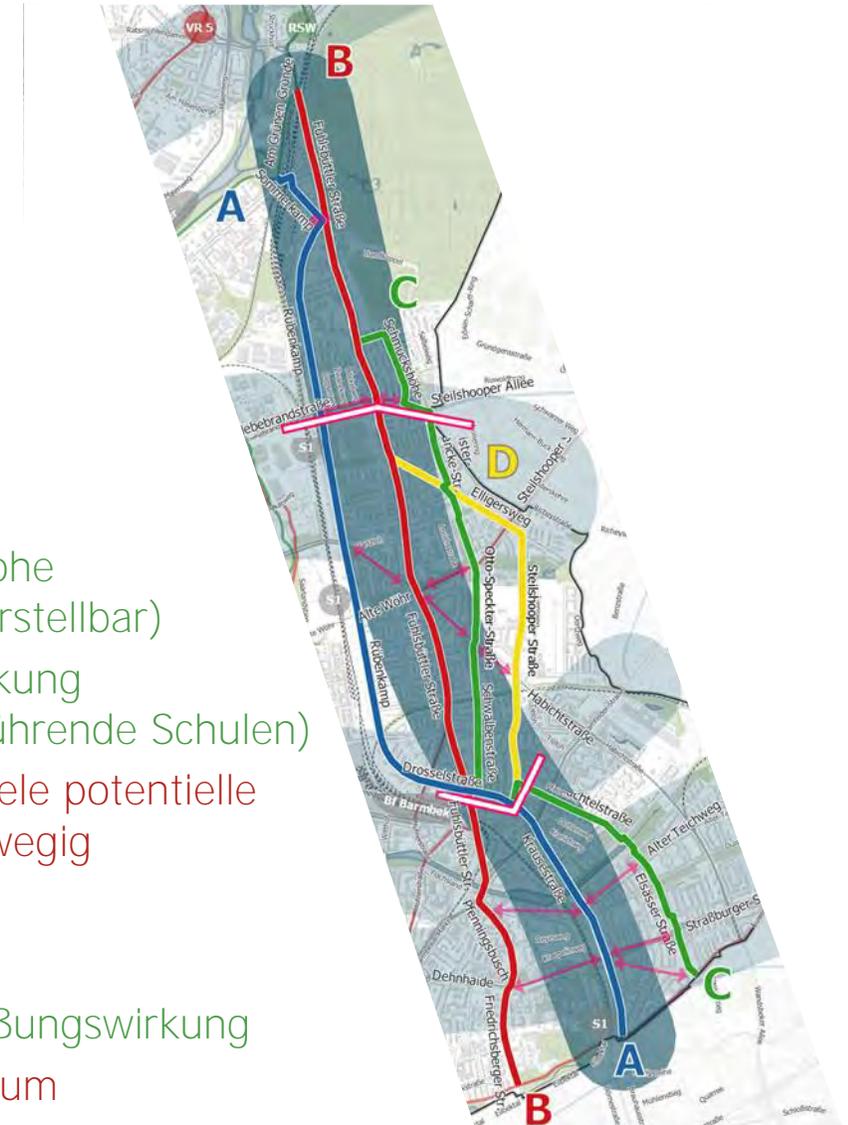
- Direkteste Verbindung nach Süden
- Geringer Umbaubedarf (schnell und kostengünstig)
- Hohe (Nahversorgungs-) Erschließung
- Keine nennenswerte Verbesserung für Radverkehrsqualität und Netzwirkung
- Teils nur kleine Eingriffe möglich
- Heute bereits durchgängig befahrbar
- Subjektiv unsicher für den Radverkehr

### Variante C

- Ruhiges Nebennetz (Hohe Radverkehrsqualität herstellbar)
- Hohe Erschließungswirkung (Wohngebiete, weiterführende Schulen)
- Nicht intuitiv und für viele potentielle Wegebeziehungen umwegig

### Variante D

- Hohe (Wohn-) Erschließungswirkung
- Geringer Ausbauspielraum
- Geringe subjektive Sicherheit





Vielen Dank  
für Ihre Aufmerksamkeit!

# Projektziele

## Potentielle Führungsformen



# Disclaimer



Bei der Erstellung dieser Präsentation ist größte Sorgfalt verwendet worden, dennoch bleiben Änderungen, Irrtümer und Auslassungen vorbehalten.

Die Überlassung der Präsentation erfolgt nur für den internen Gebrauch des Empfängers. Eine Veröffentlichung gilt es mit dem Verfasser abzustimmen.

Die verwendeten Bilder unterliegen den jeweiligen angegebenen Lizenzbestimmungen. Die vollständigen Lizenzbedingungen können hier eingesehen werden:  
<https://creativecommons.org/licenses/>