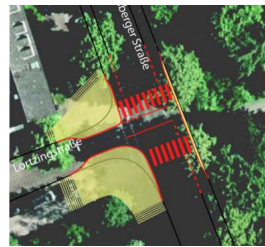


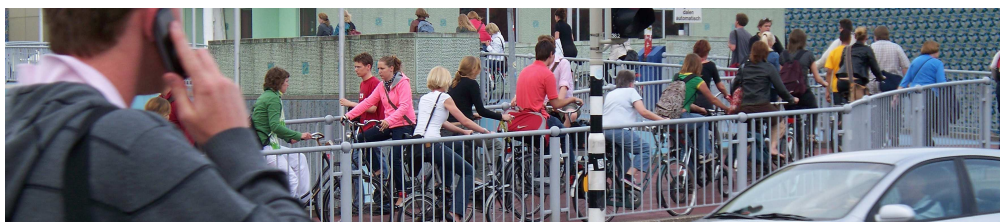
Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs in Barmbek-Süd



Hamburg,
im Juli 2009



Fuß- und Radverkehr Barmbek-Süd



Auftraggeber: Bezirksamt Hamburg-Nord
Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
Aktive Stadtteilentwicklung
Kümmellstraße 6
20249 Hamburg
Tel: 040 428 04 6042

Auftragnehmer: **ARGUS**
Stadt- und Verkehrsplanung
Schaartor 1
20459 Hamburg
fon: 040 / 309 709-0
fax: 040 / 309 709-14
info@argus-hh.de

Bearbeiter: Dipl.-Ing. Konrad Rothfuchs Ltg.
Dipl.-Ing. Markus Franke
Cand.-Ing. Sebastian Menzel

Stand: 11.04.2012



INHALTSVERZEICHNIS

1	Veranlassungen und Zielsetzungen.....	14
2	Vorgehensweise	16
3	Übergreifende Analysen	17
3.1	Straßen- und Wegenetz	17
3.1.1	Netz aus Sicht des Fuß- und Radverkehrs.....	17
3.1.2	Funktionale Gliederung des Straßennetzes im MIV	19
3.1.3	Verkehrsmengen im Motorisierten Individualverkehr (MIV).....	19
3.1.4	Busverkehr.....	22
3.2	Quell-Ziel-Strukturen und Wegebeziehungen.....	22
3.3	Unfallgeschehen mit Beteiligung des Fuß- und Radverkehrs	26
3.4	Übergreifende Probleme im Straßenraum.....	29
3.4.1	Barrieren durch Parken	29
3.4.2	Fehlende gestalterische Umsetzung der Tempo-30-Regelung	31
3.4.3	Überbreite Fahrbahnen und zu schmale Gehwege	31
3.4.4	Kopfsteinpflaster	32
3.5	Grundlegende Ansprüche des Fuß- und Radverkehrs an die Straßenraumgestaltung.....	34
4	Straßenraumanalyse aus Sicht des Fußverkehrs	36
4.1	Dehnhaide	36
4.1.1	Fußwegbreite in der Dehnhaide	36
4.1.2	Trennwirkung der Dehnhaide	37



4.2	Vogelweide	37
4.2.1	Unzureichende Erreichbarkeit der Platzsituation zwischen Wohldorfer Straße und Volksdorfer Straße	38
4.2.2	Aufwertungspotenzial der Platzsituation zwischen Wohldorfer Straße und Volksdorfer Straße	41
4.3	Gehweg zwischen Hamburger Straße und Vogelweide	42
4.3.1	Konfliktträchtiger Platzmangel auf dem Gehweg zwischen Hamburger Straße und Vogelweide	42
4.4	Wohldorfer Straße	44
4.4.1	Gestaltung der Wohldorfer Straße ohne Entsprechung der Bedeutung für das Quartier.....	44
4.5	Stuvkamp.....	47
4.6	Von-Essen-Straße	47
4.6.1	Überdimensionierte Fahrbahn in der Von-Essen-Straße.....	48
4.6.2	Gefährlicher und unkomfortabler Kreuzungsbereich Von-Essen-Straße / Hansdorfer Straße.....	49
4.6.3	Gefährlicher und unkomfortabler Kreuzungsbereich Von-Essen-Straße / Holsteinischer Kamp	51
4.6.4	Sichthindernis im Knoten Von-Essen-Straße / Zeisigstraße.....	52
4.7	Volksdorfer Straße	54
4.7.1	Zu schmale Gehwege bei überbreiter Fahrbahn in der Volksdorfer Straße.....	54
4.7.2	Keine bauliche Entsprechung der Tempo-30-Regelung	57
4.8	Zeisigstraße	57
4.9	Amselstraße	58



4.9.1	Keine bauliche Entsprechung des Wohnstraßencharakters	58
4.10	Hansdorfer Straße	58
4.10.1	Radfahrer auf den Gehwegen.....	59
4.11	Friedrichsberger Straße	59
4.11.1	Kritische Trennwirkung	59
4.11.2	Abschnittsweise fehlende Oberflächenbefestigung der Gehwege.....	62
4.12	Holsteinischer Kamp	62
4.12.1	Mangel an Übersichtlichkeit und wenig fußgänger-freundliche Straßenraumaufteilung.....	62
4.13	Marschnerstraße, Marschnerstieg, Holsteinischer Weg	64
5	Straßenraumanalyse aus Sicht des Radverkehrs.....	65
5.1	Dehnhaide	65
5.1.1	Radwegqualität in der Dehnhaide	65
5.1.2	Mangelnder Sichtkontakt Dehnhaide / Vogelweide	67
5.1.3	Mangelnder Sichtkontakt Dehnhaide / Stuvkamp	68
5.2	Vogelweide	69
5.3	Gehweg zwischen Hamburger Straße und Vogelweide	69
5.3.1	Fehlende Breite und Freigabe für den Radverkehr	69
5.3.2	Konfliktpunkt im Einmündungsbereich des Gehweges in die Hamburger Straße.....	70
5.4	Wohldorfer Straße	72
5.5	Stuvkamp.....	73



- 5.5.1 Unnötige Verdrängung des Radverkehrs gegen
die Einbahnstraßenrichtung.....73
- 5.6 Von-Essen-Straße73
 - 5.6.1 Unklare, teilweise gefährliche Radverkehrsführung.....74
 - 5.6.2 Sichtbeschränkung im Einmündungsbereich
Von-Essen-Straße / Dehnhaide.....74
 - 5.6.3 Gefährliche Aufleitung nördlich des Holsteinischen Kamps75
- 5.7 Volksdorfer Straße75
- 5.8 Zeisigstraße76
 - 5.8.1 Unnötig unkomfortable Radverkehrsführung gegen
die Einbahnstraßenrichtung auf dem Gehweg76
- 5.9 Amselstraße78
- 5.10 Hansdorfer Straße78
 - 5.10.1 Schlecht befahrbare Fahrbahnoberfläche für Radfahrer.....78
- 5.11 Friedrichsberger Straße79
 - 5.11.1 Kritische Trennwirkung79
 - 5.11.2 Ungünstige Radverkehrsführung am Knoten Dehnhaide.....79
- 5.12 Holsteinischer Kamp81
 - 5.12.1 Schlecht befahrbarer Kopfsteinpflasterbelag für Radfahrer.....81
- 5.13 Marschnerstraße, Marschnerstieg, Holsteinischer Weg81
- 6 Bewertung der Dringlichkeit von Maßnahmen82
 - 6.1 Bewertung der Dringlichkeit von Maßnahmen aus Sicht des
Fußverkehrs83



6.2	Bewertung der Dringlichkeit von Maßnahmen aus Sicht des Radverkehrs	84
6.3	Gesamtbewertung	85
7	Maßnahmenentwicklung	87
7.1	Sicherung ununterbrochener Sichtbeziehungen zwischen Radverkehr und Kfz-Verkehr im Einmündungsbereich Dehnhaide / Vogelweide	88
7.2	Aufgeweiteter Radfahrstreifen in der Von-Essen-Straße / Dehnhaide	93
7.3	Verbreiterung des Gehweges zwischen Hamburger Straße und Vogelweide sowie Freigabe für den Radverkehr	97
7.4	Einrichtung einer Querungshilfe über die Friedrichsberger Straße im Zuge von Wandseradwanderweg und Lortzingstraße	99
7.5	Radwegverschwenkung im Einmündungsbereich des Gehweges zwischen Hamburger Straße und Vogelweide in die Hamburger Straße	107
7.6	Rückbau des Kreuzungsbereiches Von-Essen-Straße / Holsteinischer Kamp	111
7.7	Rückbau des Einmündungsbereiches Von-Essen-Straße / Hansdorfer Straße	116
7.8	Klärung der Radverkehrsführung in der Von-Essen-Straße	121
7.9	Aufgeweiteter Radfahrstreifen in der Friedrichsberger Straße in der südlichen Zufahrt zum Knoten Dehnhaide	124
7.10	Behebung des Sichthindernisses im Knoten Von-Essen-Straße / Zeisigstraße	128
7.11	Umgestaltung der Wohldorfer Straße von Vogelweide bis Stuvkamp	129
7.12	Asphaltierung der Hansdorfer Straße	134
7.13	Asphaltierung des Holsteinischen Kamps	135



8 Kostenschätzung136



ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1:	Luftbild Untersuchungsgebiet [2].....	14
Abbildung 2:	Platzsituation Vogelweide	18
Abbildung 3:	Straßenfunktionen	22
Abbildung 4:	Wichtige Ziele	25
Abbildung 5:	Einzugsbereiche U- und S- Bahn	25
Abbildung 6:	Unfalltyp Einbiegen.....	28
Abbildung 7:	Unfallorte.....	29
Abbildung 8: Barriere-bildendes Schräg-Parken in der Vogelweide	30
Abbildung 9: Barriere-bildendes Schräg-Parken in der Wohldorfer Straße	30
Abbildung 10:	Vogelweide, südlich Volksdorfer Straße, mit – relativ ebenem – Kopfsteinpflaster	33
Abbildung 11:	Mängelübersicht	33
Abbildung 12:	Flächenbedarfe nicht-motorisierter Verkehr.....	34
Abbildung 13:	Dehnhaide, Südseite zwischen U-Bhf und Vogelweide	36
Abbildung 14:	Vogelweide, südlich des Weges zum U-Bhf Dehnhaide	37
Abbildung 15:	Fußgängerüberweg Wohldorfer Straße.....	38
Abbildung 16:	Fußgängerüberweg Wohldorfer Straße / Hansdorfer Straße	39
Abbildung 17:	Nördlicher Zugang zur Platzsituation Vogelweide.....	39
Abbildung 18:	Südlicher Zugang zur Platzsituation Vogelweide	40



Abbildung 19: Hansdorfer Straße, Anbindung an Platzsituation Wohldorfer Straße / Vogelweide41

Abbildung 20: Weg zum U- Bahnhof Dehnhaide – Blick in Richtung Vogelweide42

Abbildung 21: Weg zum U-Bhf Dehnhaide – Mitnutzung durch Radfahrer43

Abbildung 22: Weg zum U-Bhf Dehnhaide – Absenkung über Vogelweide43

Abbildung 23: Wohldorfer Straße, zwischen Vogelweide und Stuvkamp.....44

Abbildung 24: Wohldorfer Straße, Einmündung Stuvkamp45

Abbildung 25: Wohldorfer Straße, Nordseite westlich Stuvkamp45

Abbildung 26: Wohldorfer Straße, westlich Vogelweide46

Abbildung 27: Wohldorfer Straße, Zufahrt von der Hamburger Straße47

Abbildung 28: Einfahrt in Tempo-30-Zone Von-Essen-Straße von Norden49

Abbildung 29: Beparken abschraffierter Flächen im Kreuzungsbereich Von-Essen-Straße / Hansdorfer Straße.....50

Abbildung 30: Trampelpfad im Einmündungsbereich Von-Essen-Straße / Hansdorfer Straße in Richtung Hansa-Kolleg50

Abbildung 31: Kreuzung Holsteinischen Kamp / Von-Essen-Straße51

Abbildung 32: Überfahren der schraffierten Flächen in der Kreuzung Holsteinischen Kamp / Von-Essen-Straße.....52

Abbildung 33: Kreuzungsbereich Von Essen Straße/ Wohldorfer Straße.....53

Abbildung 34: Kreuzungsbereich Von-Essen-Straße / Wohldorfer Straße / Zeisigstraße53

Abbildung 35: Querungshilfe über Von-Essen-Straße in Verlängerung der Wohldorfer Straße54

Abbildung 36: Gehweg in der Volksdorfer Straße, östlich Vogelweide.....55



Abbildung 37: Volksdorfer Straße, östlich Vogelweide	55
Abbildung 38: Volksdorfer Straße, westlich Vogelweide.....	56
Abbildung 39: Volksdorfer Straße, westlich Vogelweide.....	56
Abbildung 40: Volksdorfer Straße, Einfahrt von Hamburger Straße.....	57
Abbildung 41: Amselstraße (Blick aus Friedrichsberger Straße).....	58
Abbildung 42: Friedrichsberger Straße, nördlich Amselstraße.....	60
Abbildung 43: Friedrichsberger Straße, nördlich Zeisigstraße	60
Abbildung 44: Friedrichsberger Straße, Fußgänger-Signalanlage südlich Amselstraße	61
Abbildung 45: Einfahrtbereich Holsteinischer Kamp von der Friedrichsberger Straße.....	63
Abbildung 46: Schmalen Gehweg im Holsteinischen Kamp.....	63
Abbildung 47: Parken auf schmalen Gehweg im Holsteinischen Kamp.....	64
Abbildung 48: Dehnhaiide, Südseite zwischen U-Bhf und Vogelweide	65
Abbildung 49: Dehnhaiide, Südseite zwischen Vogelweide und Stuvkamp.....	66
Abbildung 50: Dehnhaiide, Einmündungsbereich Von-Essen-Straße	67
Abbildung 51: Dehnhaiide, Einmündung Vogelweide.....	68
Abbildung 52: Dehnhaiide, Einmündungsbereich Stuvkamp.....	69
Abbildung 53: Blick aus der Wegeinmündung auf die Hamburger Straße.....	71
Abbildung 54: Hamburger Straße, nördlich der Wegeinmündung vom U-Bhf Dehnhaiide	71
Abbildung 55: Gefährdungsfaktoren Hamburger Straße / Gehweg U-Bhf Dehnhaiide	72



Abbildung 56: Stuvkamp, nördlich Wohldorfer Straße	73
Abbildung 57: Aufleitung Radweg im Einmündungsbereich Von-Essen-Straße / Dehnhaide	74
Abbildung 58: Ungünstige Führung des Radverkehrs in der Von-Essen-Straße, nördlich des Holsteinischen Kamps.....	75
Abbildung 59: Zeisigstraße mit Kopfsteinpflaster	76
Abbildung 60: Zeisigstraße, westlich Friedrichsberger Straße.....	77
Abbildung 61: Zeisigstraße mit freigegebenem Gehweg für gegenläufigen..... Radverkehr	77
Abbildung 62: Hansdorfer Straße (Blick aus Von-Essen-Straße)	78
Abbildung 63: Querung der Friedrichsberger Straße- Wandseradweg/ Lortzingstraße	79
Abbildung 64: Ungünstige Aufleitung der Radverkehrsführung südlich des Knotens Dehnhaide	80
Abbildung 65: Radverkehrsführung südlich des Knotens Dehnhaide	80
Abbildung 66: Kopfsteinpflaster im Holsteinischen Kamp, östlich Bürgerstraße	81
Abbildung 67: Maßnahmenübersicht.....	88
Abbildung 68: Rückbau Einmündung Dehnhaide / Vogelweide (vorher).....	90
Abbildung 69: Rückbau Einmündung Dehnhaide / Vogelweide (nachher)	91
Abbildung 70: Beispiel fahrbahnahe Anlage von Radwegen [10].....	92
Abbildung 71: Fahrbahnführung des Radverkehrs im Knoten Dehnhaide / Von- Essen-Straße (vorher).....	94
Abbildung 72: Fahrbahnführung des Radverkehrs im Knoten Dehnhaide / Von- Essen-Straße (nachher)	95
Abbildung 73: Beispiel Aufgeweiteter Radfahrstreifen (Münster) [10]	96



Abbildung 74: Umgestaltung des Gehweges zwischen Vogelweide und Hamburger Straße (Ostabschnitt).....	97
Abbildung 75: Beispiel Gestaltung selbständiger Geh- und Radwege [11]	98
Abbildung 76: Knoten Friedrichsberger Straße / Lortzingstraße / Wandseradweg (vorher)	100
Abbildung 77: Knoten Friedrichsberger Straße / Lortzingstraße / Wandseradweg Variante 1 „Doppel-Zebra“ mit Verschwenk.....	102
Abbildung 78: Beispiel „Doppel-Zebra“ (Göttingen) [12]	103
Abbildung 79: Knoten Friedrichsberger Straße / Lortzingstraße / Wandseradweg Variante 2 „Doppel-Zebra“ mit direkter Führung.....	105
Abbildung 80: Einmündung Gehweg / Hamburger Straße (vorher)	107
Abbildung 81: Planungsstand Gehweg / Hamburger Straße [14].....	108
Abbildung 82: Einmündung Gehweg / Hamburger Straße (nachher).....	109
Abbildung 83: Beispiel aus Berlin	110
Abbildung 84: Kreuzung Von-Essen-Straße / Holsteinischer Kamp (vorher)	112
Abbildung 85: Kreuzung Von-Essen-Straße / Holsteinischer Kamp (nachher)	113
Abbildung 86: Kreuzung Von-Essen-Straße / Holsteinischer Kamp (nachher) mit stärkerem Linksversatz	114
Abbildung 87: Beispiel Seitenraumvorstreckungen am Knoten (Emilienstraße, Hamburg)	115
Abbildung 88: Kreuzung Von-Essen-Straße / Hansdorfer Straße (vorher).....	117
Abbildung 89: Kreuzung Von-Essen-Straße / Hansdorfer Straße (nachher)	118
Abbildung 90: Kreuzung Von-Essen-Straße / Hansdorfer Straße (nachher) mit stärkerem Linksversatz	119



Abbildung 91: Beispiel Seitenraumvorstreckungen am Knoten
(Lutherrothstraße, Hamburg) 120

Abbildung 92: Seitenraum Von-Essen-Straße, nördlich Holsteinischer Kamp
(vorher) 122

Abbildung 93: Seitenraum Von-Essen-Straße, nördlich Holsteinischer Kamp
(nachher)..... 123

Abbildung 94: Kreuzung Friedrichsberger Straße / Dehnhaide (vorher) 125

Abbildung 95: Kreuzung Friedrichsberger Straße / Dehnhaide (nachher) 126

Abbildung 96: Beispiel Aufgeweiteter Radfahrstreifen (Münster) [10] 127

Abbildung 97: Kreuzung Von-Essen-Straße / Zeisigstraße (vorher)..... 128

Abbildung 98: Kreuzung Von-Essen-Straße / Zeisigstraße (nachher) 129

Abbildung 99: Querschnitt Wohldorfer Straße (vorher) 130

Abbildung 100: Querschnitt Wohldorfer Straße Variante 1 131

Abbildung 101: Beispiel Umgestaltung eines vormals zugeparkten Seiterraumes
(Heußweg, Hamburg) 131

Abbildung 102: Querschnitt Wohldorfer Straße Variante 2 132

Abbildung 103: Wohldorfer Straße (Draufsicht)..... 134

Abbildung 104: Beispiel für Sichtkontaktaufnahme auf „Austrittsstreifen“
(Neuer Wall, Hamburg)..... 134



KARTENVERZEICHNIS

Karte 1	Wichtige Ziele
Karte 2	Einzugsbereiche U-/S-Bahn
Karte 3	Straßenfunktionen
Karte 4	Unfallorte
Karte 5	Mängel
Karte 6	Maßnahmenübersicht



1 VERANLASSUNGEN UND ZIELSETZUNGEN

Im Rahmen der Stadtteilentwicklung des Quartiers Barmbek-Süd ist aktuell von den an der Planung beteiligten Akteuren ein übergeordnetes Handlungsfeld festgestellt worden, das auf eine Verbesserung der Verhältnisse für den nicht- motorisierten Verkehr (Fußgänger und Radfahrer) abzielt. Darüber hinaus sind verschiedene dahingehende Maßnahmenansätze als Vorschläge formuliert worden [1].

Das Untersuchungsgebiet wird abgegrenzt von der Hamburger Straße im Westen, der Dehnhaiide im Norden, der Friedrichsberger Straße im Osten sowie dem Holsteinischen Kamp im Süden (vgl. Abbildung 1). Die genannten Straßen selbst werden dabei weitgehend mit eingeschlossen, wobei die Hamburger Straße sowie die Dehnhaiide aufgrund ihrer gesamtstädtischen Funktion als Hauptverkehrsstraße nicht in den Zuständigkeitsbereich des Bezirkes fällt und insofern aufgrund der geringen Umgestaltungschancen nur ansatzweise und im Rahmen des Machbaren überplant werden.

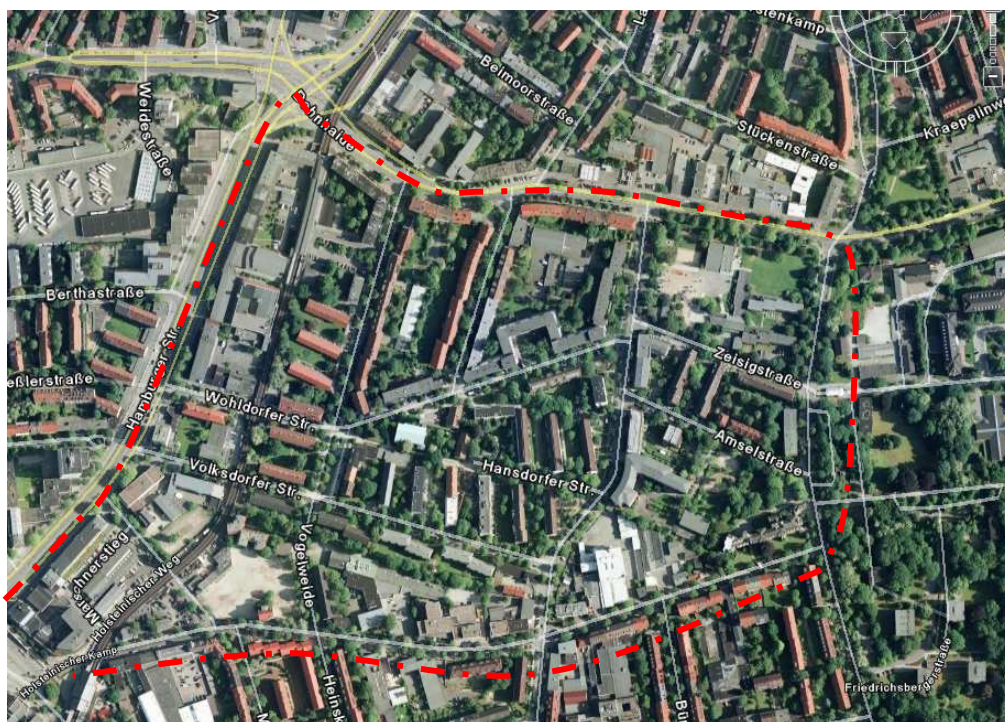


Abbildung 1: Luftbild Untersuchungsgebiet [2]



Es ist Aufgabenstellung, die Situation für Fußgänger und Radfahrer aus fachplanerischer Sicht sowie anhand der einschlägigen Richtlinien [3, 4, 5, 6] aufzunehmen und zu beurteilen sowie Maßnahmen skizzenhaft aufzuzeigen und deren Kosten und Nutzen grob darzustellen. Dabei sind die bereits im Vorfeld formulierten Vorschläge (s.o.) zu prüfen und miteinzubeziehen.

Abstimmungen mit den Beteiligten am Stadtentwicklungsprozess begleiten die Ausarbeitung von Empfehlungen.

Ziel hinsichtlich des Planungsprozesses ist eine qualifizierte Ausarbeitung von Empfehlungen, die sich vorwiegend auf den baulichen Zustand der Straßen und Wege im Quartier beziehen. Das Ergebnis dient als Grundlage für die Diskussion im Kreis der Beteiligten. Eine Umsetzung der empfohlenen Maßnahmen durch den Bezirk sowie durch die Freie und Hansestadt Hamburg ergibt sich dann, wenn die Vertretung des Quartiers die Empfehlungen – womöglich in modifizierter Form – unterstützt und wünscht. Ferner sind die Zustimmung verschiedener Fachbehörden einzuholen und die Finanzierung zu klären.



2 VORGEHENSWEISE

Die Konzepterstellung gliedert sich grob in folgende Teilschritte:

- Bestandsaufnahmen und Analysen
- Bestimmung des Handlungsbedarfes
- Prioritätensetzung
- Entwurf von Umgestaltungsmaßnahmen
- Kostenschätzung

Die Probleme werden zunächst getrennt nach Fuß- und Radverkehr dargestellt und im Zuge der Bewertung von Dringlichkeiten zusammengeführt.

Die Analysen zielen schwerpunktmäßig auf die Ermittlung von Verkehrssicherheitsproblemen (u.a. in Form einer Unfallauswertung), Defiziten im Fortbewegungskomfort sowie die Nachfragestrukturen im Fuß- und Radverkehr.

Einen wesentlichen Baustein im Zuge der Bestandserhebungen sowohl der baulichen Zustände als auch der Verkehrsabläufe stellen umfangreiche Ortsbesichtigungen und Befahrungen dar.

Die Auswertung weiterer Materialien, z.B. Vorläuferuntersuchungen, Planungen mit inhaltlichen Überschneidungen u.a., rundet die Analysen ab.

Aus den Analyseschritten werden Rückschlüsse auf den Handlungsbedarf gezogen.

Darauf aufbauend werden Ideen für Maßnahmen skizzenhaft entwickelt, bewertet und hinsichtlich entstehender Kosten und Nutzen abgeschätzt.



3 ÜBERGEREIFENDE ANALYSEN

3.1 Straßen- und Wegenetz

3.1.1 Netz aus Sicht des Fuß- und Radverkehrs

Das Straßennetz innerhalb der Hamburger Straße im Westen, der Dehnhaid im Norden sowie der Friedrichsberger Straße im Osten und des außerhalb des Untersuchungsgebietes gelegenen Straßenzuges Eilenau / Eilbektal ist flächendeckend als Tempo-30-Zone ausgewiesen, wenngleich sich diese Einstufung nicht im Straßenbild widerspiegelt.

Das Netz ist weitgehend rasterförmig aufgebaut und hat mit der Von-Essen-Straße eine durchgehende Nord-Süd-Verbindung in relativ zentraler Lage sowie mit der Friedrichsberger Straße in Randlage.

In West-Ost-Richtung stellt allein der Holsteinische Kamp eine durchgehende Verbindung zwischen angrenzenden übergeordneten Straßen her.

Die Wohldorfer Straße bildet eine wichtige zentrale Achse in West-Ost-Richtung.

Die Vogelweide umfasst den besonders fußgänger- und radfahrer-freundlichen Bereich zwischen der Wohldorfer Straße und der Volksdorfer Straße, der autofrei ist. Damit ist die Vogelweide als Nord-Süd-Achse des nicht- motorisierten Verkehrs prädestiniert.



Abbildung 2: Platzsituation Vogelweide

Hinzu kommt der Gehweg von der Vogelweide zur Hamburger Straße, der u.a. den U-Bahnhof Dehnhaide anbindet und von daher ebenfalls eine übergeordnete Funktion im Fußverkehrsnetz einnimmt. Er wird ebenso vom Radverkehr genutzt und stellt daher auch ein wichtiges Element im Radverkehrsnetz dar, zumal Fahrradbügel am U-Bhf die Verknüpfung Rad und U-Bahn und damit das Befahren des Weges mit Fahrrädern fördern.

Darüber hinaus bindet die Hansdorfer Straße an die Vogelweide autofrei an und bildet damit ein qualitativ wichtiges Element im Fußverkehrsnetz.

Die Fußgängersignalanlage über die Friedrichsberger Straße, unmittelbar südlich der Amselstraße hat darüber hinaus gehend eine kanalisierende Wirkung auf den NMV, der sich über die Friedrichsberger Straße hinweg bewegt.

Das Radverkehrsnetz ist prinzipiell identisch mit dem Fußverkehrsnetz, jedoch mit einigen Ergänzungen.



Der Radverkehr fließt grundsätzlich in den Straßen mit Tempo-30-Regelung auf den Strecken gut und sicher mit. In den Knoten hängt insbesondere die Sicherheit, aber auch der Fahrkomfort vom Einzelfall ab.

Darüber hinaus stellen die Radfahrstreifen auf der Friedrichsberger Straße im Längsverlauf ein grundsätzlich gutes Angebot dar.

Einschränkungen gibt es insbesondere an Straßen mit schlecht befahrbarem Kopfsteinpflasterbelag, wie z.B. die Hansdorfer Straße.

3.1.2 Funktionale Gliederung des Straßennetzes im MIV

Zum besseren Verständnis konkurrierender Nutzungsansprüche werden die Funktionen der Straßen im Netz des MIV dargestellt (vgl. Abbildung 3 sowie Karte 3).

Als radiale „Hauptschlagader“ des Hamburger Straßenverkehrs zieht die Hamburger Straße die weitaus größten Verkehrsmengen auf sich und ist gleichzeitig ein maßgeblicher Grund für die relativ geringen Belastungen im Untersuchungsgebiet. In abgeschwächter Form gilt dies ebenfalls für die Dehnhaide, die die übergeordneten Verkehre in West-Ost-Ausrichtung aufnimmt.

Im nachgeordneten Netz hat die Friedrichsberger Straße die Funktion einer Hauptsammelstraße. Innerhalb der Tempo-30-Zone haben die Von-Essen-Straße sowie der Holsteinische Kamp die übergeordnete Funktion von Sammelstraßen.

Im gesamten Tempo-30-Gebiet gilt rechts-vor-links.

3.1.3 Verkehrsmengen im Motorisierten Individualverkehr (MIV)

Für die jährlich gezählten Pegel liegen aktuelle Zahlen der täglichen Kfz-Verkehrsmengen an Werktagen vor [7]:

- Friedrichsberger Straße nördlich Amselstraße: ca. 9.000 (2008) mit ca. 2% Schwerverkehrsanteil



- Hamburger Straße nordöstlich Wagnerstraße : ca. 50.000 (2008) mit ca. 3% Schwerverkehrsanteil.

Für die anderen Straßen im Untersuchungsgebiet liegen ältere Zählungen vor:

- Dehnhaide nordwestlich Von-Essen-Straße : ca. 26.000 (1990) mit ca. 3% Schwerverkehrsanteil.
- Dehnhaide südöstlich Von-Essen-Straße : ca. 28.000 (1990) mit ca. 3% Schwerverkehrsanteil.
- Vogelweide nördlich Wohldorfer Straße: ca. 2.000 (2002) mit ca. 1% Schwerverkehrsanteil.
- Vogelweide südlich Wohldorfer Straße: ca. 2.000 (2002) mit ca. 1% Schwerverkehrsanteil.
- Vogelweide südlich Volksdorfer Straße: ca. 2.000 (2002) mit ca. 1% Schwerverkehrsanteil.
- Von-Essen-Straße südlich Dehnhaide: ca. 5.000 (1990) mit ca. 2% Schwerverkehrsanteil.
- Von-Essen-Straße nördlich Zeisigstraße: ca. 1.000 (1993) mit ca. 6% Schwerverkehrsanteil.
- Von-Essen-Straße südlich Zeisigstraße: ca. 1.000 (1993) mit ca. 5% Schwerverkehrsanteil.
- Zeisigstraße östlich Von-Essen-Straße : ca. 150 (1993) mit ca. 3% Schwerverkehrsanteil.
- Wohldorfer Straße westlich Vogelweide: ca. 2.000 (2002) mit ca. 1% Schwerverkehrsanteil.
- Wohldorfer Straße östlich Vogelweide: ca. 1.000 (2002) mit ca. 1% Schwerverkehrsanteil.



- Wohldorfer Straße südwestlich Von-Essen-Straße: ca. 500 (1993) mit ca. 5% Schwerverkehrsanteil.
- Volksdorfer Straße westlich Vogelweide: ca. 1.000 (2002) mit ca. 1% Schwerverkehrsanteil.
- Volksdorfer Straße östlich Vogelweide: ca. 1.000 (2002) mit ca. 1% Schwerverkehrsanteil.

Alle Zahlen bis auf die Pegelzählungen sind Tageswerte am Querschnitt und können aufgrund tagesspezifischer Ereignisse vom durchschnittlichen Verkehr abweichen.

Auch zehn bis fünfzehn Jahre alte Zählungen sind erfahrungsgemäß dann noch als Anhaltswerte brauchbar, wenn sich zwischenzeitlich keine gravierenden Umnutzungen der betreffenden Flächen ereignet haben.

Die Zählwerte der Von-Essen-Straße weisen eine große Differenz auf, ohne dass eine plausible Begründung dafür vorliegt. Die Nutzbarkeit der Daten wird damit in Frage gestellt. Gleichwohl ergibt sich aus den anderen Mengenangaben, dass eine Bandbreite von 2.000 – 5.000 Kfz / Tag wahrscheinlich ist.

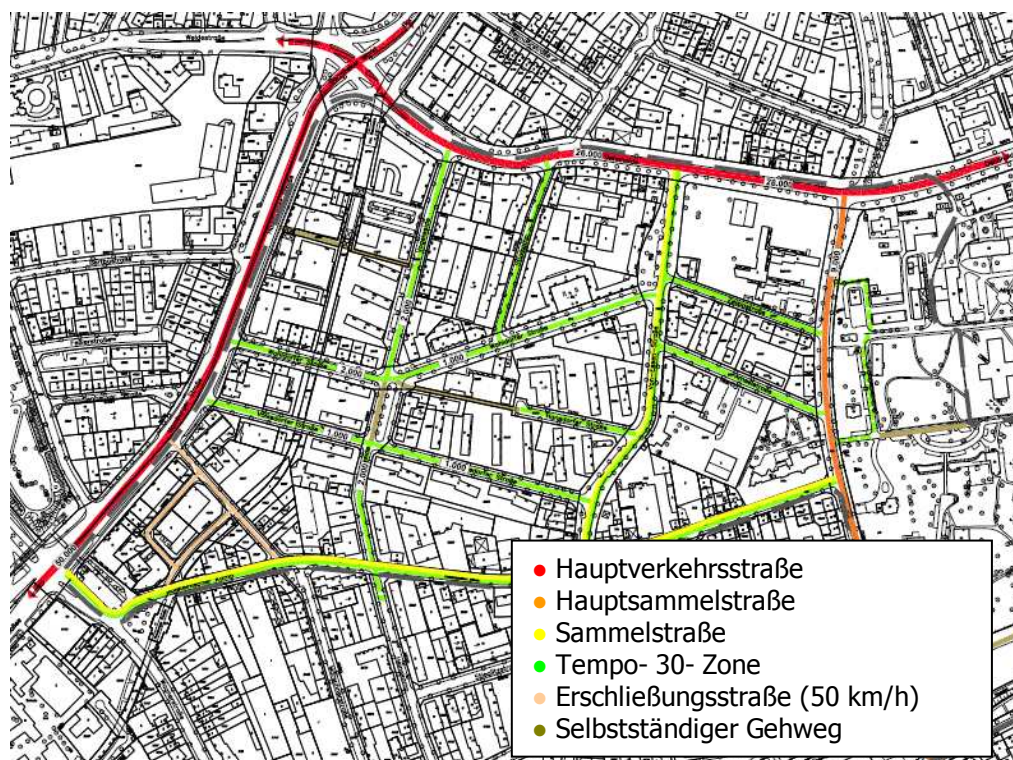


Abbildung 3: Straßenfunktionen

3.1.4 Busverkehr

Linienbusverkehr findet im Untersuchungsgebiet nicht statt. Lediglich Ein- und Aussetzfahrten von und zum Betriebshof der Hochbahn an der Weidestraße, meist über die Friedrichsberger Straße, sind zu beobachten.

3.2 Quell-Ziel-Strukturen und Wegebeziehungen

Die Struktur des Untersuchungsgebietes wird einerseits charakterisiert von der baulichen Dichte, die für die relative Nähe zur Innenstadt typisch ist, und andererseits von den beiden Hauptverkehrsstraßen Hamburger Straße im Westen und Dehnheide im Norden, die gleichzeitig eine erhebliche Trennwirkung ausstrahlen.



Das Gebiet ist relativ gleichmäßig hoch verdichtet und schwerpunktmäßig durch Wohnen genutzt. Einrichtungen des Einzelhandels liegen am Rand des hier untersuchten Gebietes.

Gewerbliche Nutzungen liegen am westlichen sowie südlichen Rand im Umfeld der Wohldorfer und Volksdorfer Straße (Westabschnitte) und des Holsteinischen Kamps.

Für den Fuß- und Radverkehr besonders bedeutend sind folgende Merkmale:

- Das sich entwickelnde Stadtteilzentrum an der Wohldorfer Straße („Barmbek Basch“), im erweiterten Kreuzungsbereich mit der Vogelweide, sollte auch in den Netzen des nicht-motorisierten Verkehrs seine Entsprechung haben.
- Die U-Bahnhöfe „Dehnhaide“ und „Hamburger Straße“ sind insbesondere für den Fußverkehr starke Anziehungspunkte, wobei der U-Bhf „Dehnhaide“ das größere Gewicht hat.
- Die Adolf-Schönfelder-Schule (Zeisigstraße) ist Zielschwerpunkt der besonders schutzbedürftigen Verkehrsteilnehmer, der Kinder.
- Der Park des Klinikums Eilbek sowie der Grünzug Wandsetal – Eilbekkanal einschließlich des Radwanderweges stellen besondere Anziehungspunkte im Freizeitverkehr dar.
- Das Hansa-Kolleg an der Von-Essen-Straße stellt einen nachgeordneten Aufkommensschwerpunkt dar.
- Diverse Einzelhandelseinrichtungen
- Sportspaß am Holsteinischen Kamp
- Alstergymnasium am Holsteinischen Kamp
- Darüber hinaus liegen diverse kleinteilige Nutzungen mit Publikumsverkehr (z.B. Sehbehindertenzentrum am Holsteinischen Kamp) im Siedlungsgebiet verstreut.
- Hoch verdichteter Wohnungsbau östlich der Friedrichsberger Straße verstärkt die Ost-West-Ausrichtung der Ströme zukünftig, weil er



größtenteils in den Einzugsbereichen der U-Bahnhöfe Dehnheide und Hamburger Straße liegt

Vgl. Abbildungen 4 und 5 sowie Karten 1 und 2

Diese Faktoren können insbesondere bei der Zuordnung von Prioritäten bedeutend werden.

Am stärksten werden die Ströme des nicht-motorisierten Verkehrs auf dem selbständigen Gehweg zwischen Hamburger Straße und Vogelweide (Zugang zum U-Bhf Dehnhaide) gebündelt.

Auch die Vogelweide und die Wohldorfer Straße sind aufgrund ihrer Nähe zum U-Bhf sowie ihrer relativ zentralen Lage im Quartier hervorzuheben.

Darüber hinaus sind dem Holsteinischen Kamp, insbesondere mit zunehmender Nähe zum U-Bhf Hamburger Straße, der Zeisigstraße aufgrund der anliegenden Schule sowie dem Wandseradwanderweg übergeordnete Funktionen in den Netzen des Fuß- und Radverkehrs zuzuschreiben.

Gestützt werden diese Analysen der Siedlungsstrukturen sowie die Beobachtungen vor Ort von diversen stichprobenhaften (und daher nicht repräsentativen) Zählungen des NMV über jeweils eine Stunde in der Mittagszeit eines Werktages (30.04.09):

Vogelweide (nördlich Wohldorfer Straße):	227
Holsteinischer Kamp (westlich Von-Essen-Straße):	147
Wohldorfer Straße (östlich Vogelweide):	113
Von-Essen-Straße (nördlich Holsteinischer Kamp):	111

Die Wohldorfer Straße ist in dieser „Momentaufnahme“ etwas unterrepräsentiert, dürfte aber spätestens mit der Einrichtung des neuen Barmbek Busch einen spürbaren Bedeutungszuwachs erfahren.



Auffällig ist auch, dass Stundenwerte zu verzeichnen sind, deren überschlägige Hochrechnung auf Tageswerte teilweise zu größeren Mengen als die des Kfz-Verkehrs führen.

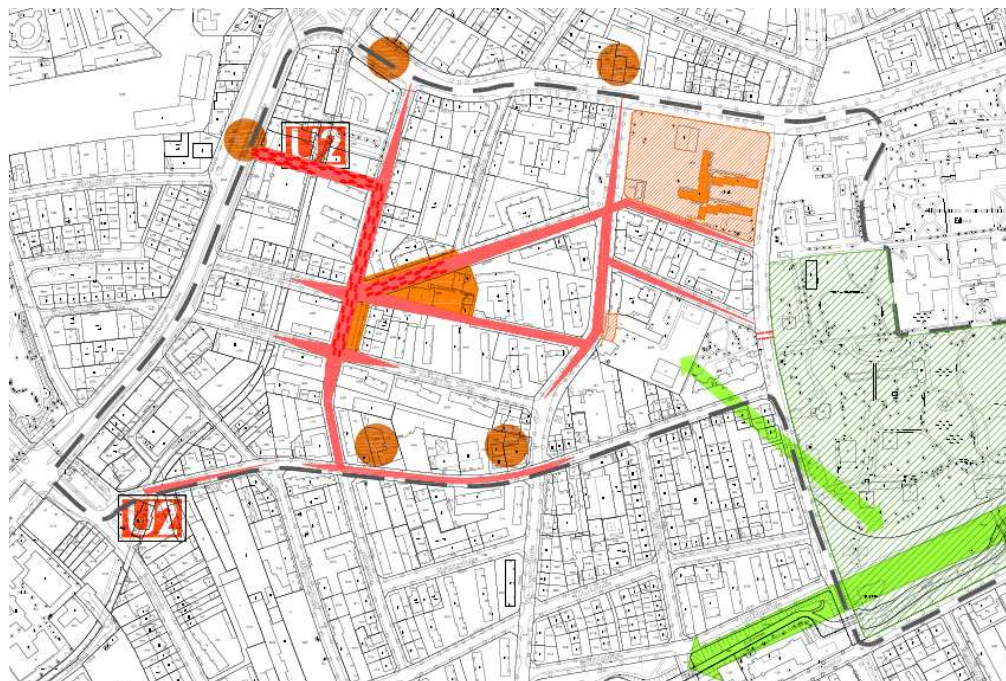


Abbildung 4: Wichtige Ziele

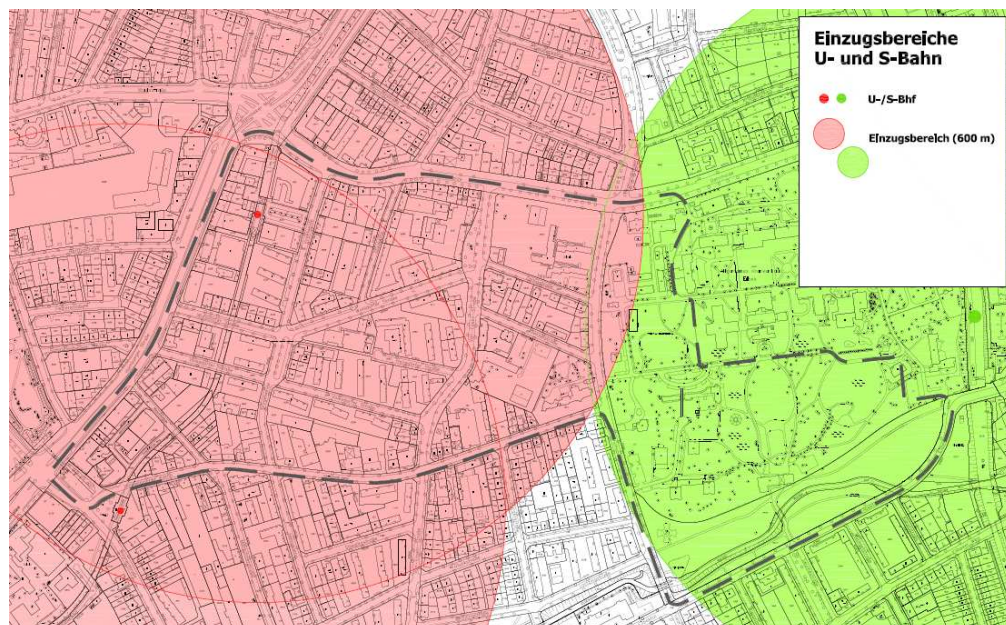


Abbildung 5: Einzugsbereiche U- und S- Bahn



3.3 Unfallgeschehen mit Beteiligung des Fuß- und Radverkehrs

Das Unfallgeschehen mit Beteiligung des Fuß- und Radverkehrs in Barmbek-Süd wird anhand der polizeilichen Unfalldaten dargestellt. Diese umfassen ausschließlich die polizeilich *aufgenommenen* Unfälle. Betrachtet wurde ein Zeitraum vom 01.01.2005 bis 31.12.2008 [8].

Insgesamt fanden in dieser Phase 76 polizeilich aufgenommene Unfälle statt, an denen Fußgänger und Radfahrer beteiligt waren. Davon werden 54 den Radverkehrsunfällen und 22 den Fußgängerunfällen zugeordnet. In Einzelfällen gab es Unfälle, an denen Radfahrer und Fußgänger beteiligt waren. Diese wurden in der Regel dem Fußverkehr zugeordnet.

Gleichwohl wird eine insgesamt klar höhere Gefährdung von Radfahrern deutlich, wenn berücksichtigt wird, dass der Anteil des Radverkehrs an allen Wegen eindeutig kleiner ist als der des Fußverkehrs. In Hamburg liegen die Anteile des Fußverkehrs als Hauptverkehrsmittel an allen Wegen bei ca. 25 % und des Radverkehrs bei ca. 9 % [9]. Darüber hinaus ergänzt der Fußverkehr Wege des Kfz-Verkehrs oder die Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV).

Lineare Unfallhäufungen sind auf folgenden Straßen erkennbar (vgl. Abbildung 7 sowie Karte 4):

- Dehnhaide
- Hamburger Straße
- Friedrichsberger Straße

Kleinräumige Häufungen sind in folgenden Bereichen zu erkennen:

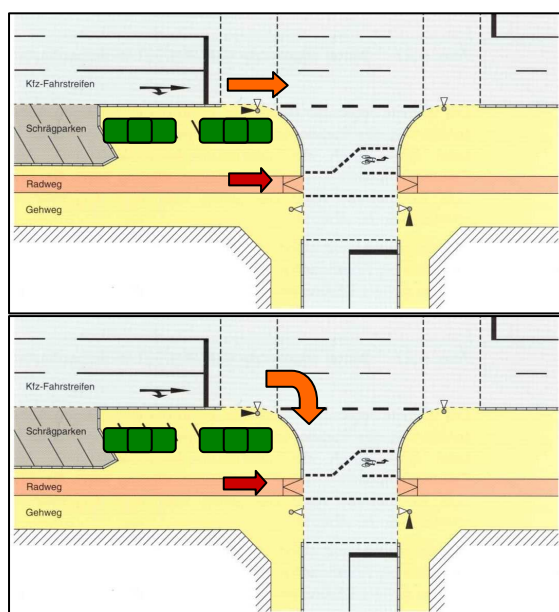
- Einmündungsbereich Dehnhaide / Vogelweide
- Einmündungsbereich Dehnhaide / Von-Essen-Straße
- Einmündungsbereich des selbständigen Gehweges zwischen Vogelweide und Hamburger Straße in die Hamburger Straße sowie
- Einmündungsbereich Hamburger Straße / Wohldorfer Straße



Die sichtbaren Verhältnisse in den genannten Bereichen sowie die polizeilichen Zuordnungen zu Unfallursachen lassen begründete Schlussfolgerungen darüber zu, welche Faktoren hier jeweils zu einer Erhöhung der Unfallgefahren beitragen.

Da es sich bei der Dehnhaide um eine schnell befahrene Hauptverkehrsstraße handelt, ist zunächst ebenfalls von relativ hohen Abbiege-Geschwindigkeiten auszugehen, zumal die Kurvenradien dies zulassen. In beiden Bereichen kommt hinzu, dass die Sichtbeziehungen auf verschiedene Weise unterbrochen werden:

- Im Einmündungsbereich Dehnhaide / Vogelweide ist die Sicht der Kfz-Fahrer, die aus der Dehnhaide kommend in die Vogelweide rechts abbiegen, stark eingeschränkt. Diese Umstände erhöhen das Risiko der Verkehrsteilnehmer in diesem Bereich. Insbesondere der Unfalltyp, bei dem rechtsabbiegende Kfz mit geradeaus fahrenden Radfahrern kollidieren, wird davon begünstigt.



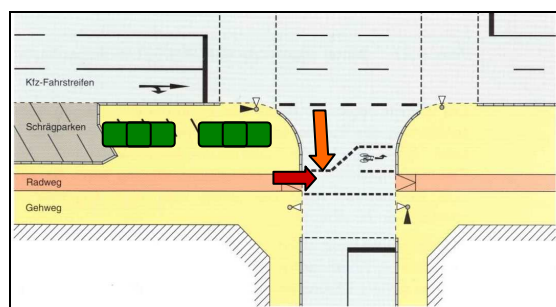


Abbildung 6: Unfalltyp Einbiegen

- Im Einmündungsbereich Dehnhaide / Von-Essen-Straße fallen Unterbrechungen des Sichtkontaktes zwischen Radfahrern und Kfz-Fahrern in Richtung Norden auf, d.h. aus der Von-Essen-Straße kommend. Bei der Nutzung der Radfahrerfurt werden Radfahrer aus dem Blickfeld des abbiegenden Kfz-Verkehrs heraus geführt. Die häufigste Unfallursache sind „Fehler beim Abbiegen“.
- Der Einmündungsbereich des selbständigen Gehweges zwischen Vogelweide und Hamburger Straße in die Hamburger Straße ist ebenfalls davon gekennzeichnet, dass insbesondere Radfahrer aus den beiden betreffenden Richtungen einander vor dem Zusammentreffen in einem gemeinsam genutzten Raum sehr spät sehen können bzw. auch der Sichtkontakt zwischen Radfahrern und Fußgängern ebenfalls erst spät zustande kommt.

Die übermittelten Unfallursachen für die Friedrichsberger Straße ergeben keine eindeutigen Schlussfolgerungen auf bauliche Mängel. Gleichwohl lassen sich diese auch unabhängig vom Unfallgeschehen erkennen (vgl. Kap. 4.11 und 5.11).

Generell zeigen die Unfallhäufungen eine ganz klare Abhängigkeit von der zulässigen bzw. möglichen Geschwindigkeit in den Straßen auf, so auch auf der Friedrichsberger Straße. Hinzukommen spezifische Probleme, die vor allem mit Sichtbeziehungen und Querungsbedarfen zusammenhängen.

Es ist ausdrücklich darauf hinzuweisen, dass auch unterhalb der Schwelle statistisch erfasster Häufungen Gefährdungen durch die baulichen Gegebenheiten vorliegen können.



Abbildung 7: Unfallorte

3.4 Übergreifende Probleme im Straßenraum

3.4.1 Barrieren durch Parken

Das Parken ist an zahlreichen Straßen im Untersuchungsgebiet barriere-bildend, da es häufig auf langen Strecken ununterbrochen angeordnet ist und häufig zudem in Schräg-Aufstellung stattfindet. Dies ist gegenüber von Einmündungen oder auch an Hauseingängen besonders hinderlich und führt zu Umwegen gegenüber wünschenswerten direkten Gehlinien. Auch das Hervortreten zwischen parkenden Kfz wird davon forciert und trägt nicht zur Verkehrssicherheit bei. Es stellt eine wenig komfortable Randbedingung der Fortbewegung zu Fuß dar. Aufgeweitete Seitenräume, die die Querungsdistanzen abkürzen und den Sichtkontakt und die Einsehbarkeit des Straßenraumes verbessern, könnten vielfach große Vorteile bieten – insbesondere dort, wo starke Ströme sind (vgl. Abbildung 11 sowie Karte 5).



Abbildung 8: Barriere-bildendes Schräg-Parken in der Vogelweide



Abbildung 9: Barriere-bildendes Schräg-Parken in der Wohldorfer Straße



3.4.2 Fehlende gestalterische Umsetzung der Tempo-30-Regelung

Generell findet die durch die Tempo-30-Regelung zum Ausdruck gebrachte erwünschte Beruhigung des Kfz-Verkehrs und Vereinfachung des nicht-motorisierten Verkehrs keine Entsprechung im Straßenbild. Diese Aussage ist nahezu flächendeckend gültig.

Als ein maßgeblicher Schritt könnten die Einfahrtsituationen in den Tempo-30-Bereich als solche herausgebildet werden und zusätzlich z.B. durch Gehwegüberfahrten gesichert werden. Gleichzeitig würde ein Signal an den Autoverkehr gesendet werden, das eine Rücknahme der Dominanz durch Kfz anzeigt:

- Volksdorfer Straße
- Wohldorfer Straße
- Vogelweide
- Von-Essen-Straße
- Amselstraße
- Holsteinischer Kamp

Die Einfahrt in den Holsteinischen Kamp von Westen aus, unmittelbar am U-Bahnhof Hamburger Straße ist mit einem Fußgängerüberweg versehen, der die Aufmerksamkeit auf den querenden Fußverkehr lenkt und insofern vergleichsweise deutlich den sich ändernden Straßencharakter abbildet. Gleichwohl ist der nachfolgende Abschnitt des Holsteinischen Kamps stark gewerblich geprägt und hat wenige Gemeinsamkeiten mit einer Wohnstraße.

3.4.3 Überbreite Fahrbahnen und zu schmale Gehwege

Vielfach ist eine Straßenraumaufteilung vorzufinden, die ein für Fußgänger sehr ungünstiges Abwägungsergebnis dokumentiert. Sehr schmale Gehwege – häufig 1,50 m und weniger – verlaufen neben Fahrbahnen mit einer Breite von beispielsweise 12,00 m.



Eine Neuaufteilung des Querschnitts erscheint dann zwar meist als Mittel der Wahl, dürfte hier aus Aufwandsgründen aber nicht in Betracht kommen. Weniger aufwändig könnte eine - ggf. nur einseitige – Umorganisation des Parkens sein. In jedem Fall sollten Unterbrechungen der Parkreihen eingeplant werden.

Gleichwohl handelt es dabei um vorwiegend komfort-bezogene Mängel. Daher werden sie nachfolgend nur untergeordnet thematisiert.

3.4.4 Kopfsteinpflaster

Einige Straßen mit Kopfsteinpflasterbelag lassen Radverkehr auf der Fahrbahn aufgrund des zu beobachtenden Geschwindigkeitsverhaltens der Kfz ohne weiteres zu, sind jedoch teilweise extrem schlecht befahrbar, was wiederum teilweise zur Nutzung der schmalen Gehwege durch Radfahrer führt.

Auf folgende Straßen ist dieses grundlegende Hindernis vorzufinden:

- Vogelweide, südlich Volksdorfer Straße
- Hansdorfer Straße
- Zeisigstraße
- Holsteinischer Kamp, zwischen Bürgerstraße und Vogelweide

Allerdings weisen die Unebenheiten deutliche Unterschiede auf. Die Befahrbarkeit der Zeisigstraße ist positiv zu beurteilen. Die Hansdorfer Straße ist auch für leidensfähige Radfahrer kaum befahrbar.



Abbildung 10: Vogelweide, südlich Volksdorfer Straße, mit – relativ ebenem – Kopfsteinpflaster

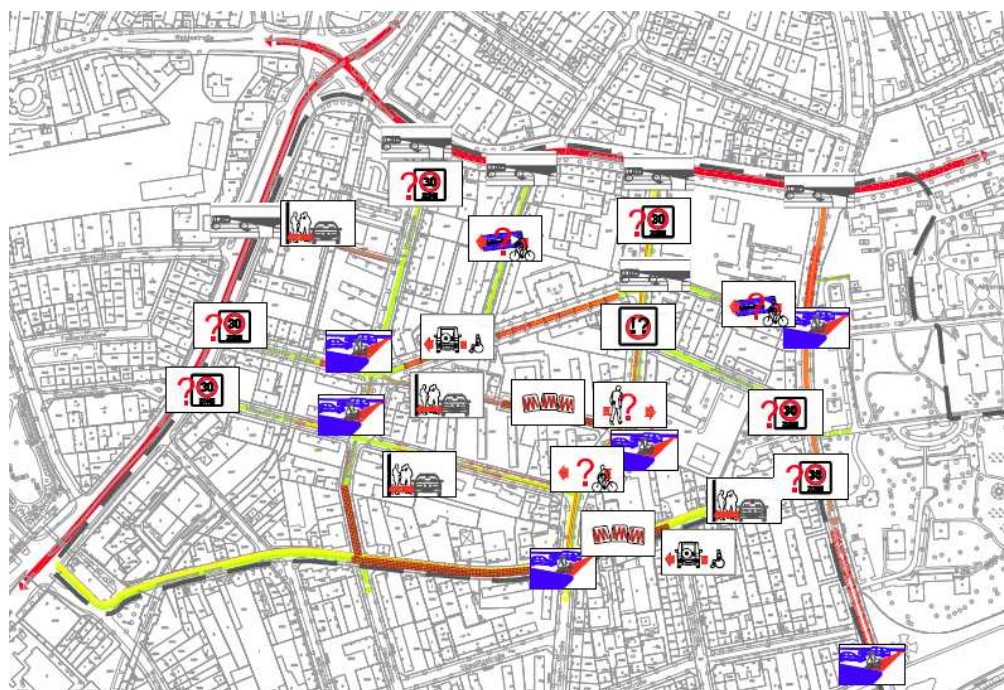


Abbildung 11: Mängelübersicht



3.5 Grundlegende Ansprüche des Fuß- und Radverkehrs an die Straßenraumgestaltung

Im Vordergrund der vorliegenden Untersuchung steht die Sicherheit, es gibt jedoch auch eine Vielzahl grundlegender Ansprüche bzgl. des Flächenbedarfs und der Bewegungsfreiheit für Fußgänger und Radfahrer. Hier seien in der angemessenen Kürze nur die wichtigsten erörtert.

Grundsätzlich wird mit einem Mindestbewegungsraum von 1,00 m Breite im Lichtraumprofil sowohl für Fußgänger als auch für Radfahrer gerechnet. Hinzu kommen Seitenabstände von 0,25 m für Überhol- oder Begegnungsvorgänge.

Kommen auf gemeinsamen (selbständigen) Geh- und Radwegen beispielsweise regelmäßig Begegnungen von Radfahrern bei gleichzeitig vereinzelt Fußverkehr vor, lässt sich grob ein Flächenbedarf von 4,00 m ableiten.

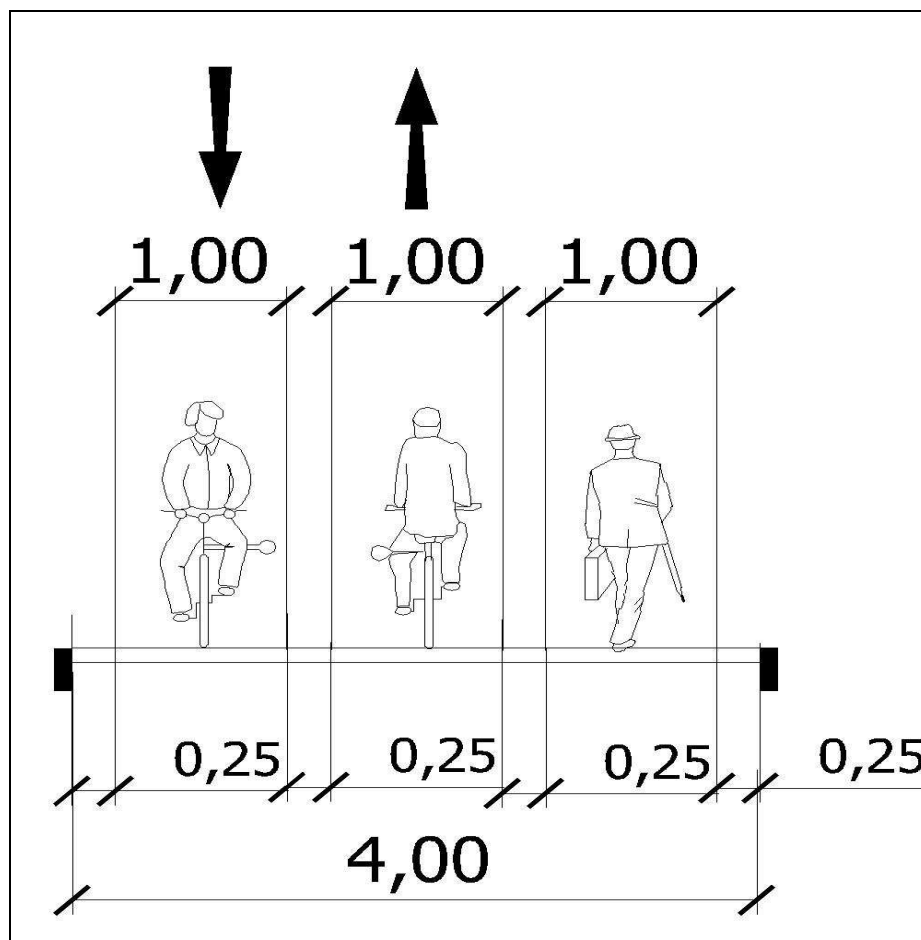


Abbildung 12: Flächenbedarfe nicht-motorisierter Verkehr



Treten regelmäßig größere Passantenströme auf, wobei sich regelmäßig Begegnungen von Zweiergruppen oder pulkartig größere Gruppen (wie z.B. im Umfeld von Haltepunkten des Bus- und Bahnverkehrs) beobachten lassen, kann daraus – grob – ebenfalls ein Flächenbedarf von 5,00 – 6,00 m gefolgert werden.

Eine Mindestbreite von 2,50 m sollte in Wohngebieten durchgängig angestrebt werden, auf Hauptachsen mehr.

Darüber hinaus sind weitere schwerpunktmäßig komfort- bzw. akzeptanz-bezogene Anforderungen zu berücksichtigen:

- maximale Umweglänge
- maximale Wartezeiten bei der Querung von Straßen, z.B. an Lichtsignalanlagen
- Vortrittsrechte können wünschenswert und angemessen sein
- der Bewegungsraum von Rollstuhlfahrern und Sehbehinderten („Barrierefreiheit“)

Sichtbeziehungen, Querungsdistanzen, Erfassbarkeit und Verständlichkeit der straßenräumlichen Situation, Effekte der Straßenraumgestaltung auf das Geschwindigkeitsverhalten usw. haben zwar in der Regel auch einen Komfortaspekt, werden jedoch in den nachfolgenden Kapiteln unter Sicherheits Gesichtspunkten diskutiert.



4 STRAßENRAUMANALYSE AUS SICHT DES FUßVERKEHRS

4.1 Dehngaide

4.1.1 Fußwegbreite in der Dehngaide

Die Fußwegbreite in der Dehngaide ist im Verhältnis zum Fußgängeraufkommen zu gering. Der verfügbare Raum wird zusätzlich durch Auslagen auf ca. 1,50 m eingeschränkt, so dass häufiges Ausweichen der Fußgänger auf den benachbarten Radweg zu beobachten ist, was letztendlich als Problem für beide Verkehrsteilnehmergruppen zu werten ist.



Abbildung 13: Dehngaide, Südseite zwischen U-Bhf und Vogelweide



4.1.2 Trennwirkung der Dehngaide

Bei der Betrachtung ist darüber hinaus die generelle Trennwirkung der Dehngaide für den Fußverkehr zu erwähnen, der Quelle und Ziel auf beiden Seiten der Straße hat.

4.2 Vogelweide

Die Vogelweide bindet sowohl einen selbständigen Gehweg zum U-Bahnhof als auch einen zentralen Platzbereich an und stellt somit eine wesentliche Achse im Netz des NMV dar (s.o.).



Abbildung 14: Vogelweide, südlich des Weges zum U-Bhf Dehngaide (Blickrichtung Norden)



4.2.1 Unzureichende Erreichbarkeit der Platzsituation zwischen Wohldorfer Straße und Volksdorfer Straße

Die Erreichbarkeit der Platzsituation zwischen Wohldorfer Straße und Volksdorfer Straße ist zwar durch einen Fußgängerüberweg über die Wohldorfer Straße gesteigert worden, ist im Sinne einer Attraktivitätssteigerung des Quartiersplatzes jedoch weiterhin verbesserungsbedürftig. Zumal damit auch die Erreichbarkeit des Barmbek Basch gleichzeitig mit erhöht wird.

Der Fußgängerüberweg liegt östlich der Vogelweide, auf der Seite der Hansdorfer Straße. Ein Absperrgitter verhindert direkte Wege.



Abbildung 15: Fußgängerüberweg Wohldorfer Straße



Abbildung 16: Fußgängerüberweg Wohldorfer Straße / Hansdorfer Straße



Abbildung 17: Nördlicher Zugang zur Platzsituation Vogelweide



Abbildung 18: Südlicher Zugang zur Platzsituation Vogelweide

Die Hansdorfer Straße mündet ebenfalls ein. Der Zugang zum zentralen Quartiersbereich ist jedoch schmal und wenig attraktiv.



Abbildung 19: Hansdorfer Straße, Anbindung an Platzsituation Wohldorfer Straße / Vogelweide

4.2.2 Aufwertungspotenzial der Platzsituation zwischen Wohldorfer Straße und Volksdorfer Straße

Die Platzsituation könnte an sich bereits deutlich aufgewertet werden und zu einem kommunikativen Quartierstreffpunkt für alle ansässigen Altersgruppen entwickelt werden. Dies stellt jedoch vorwiegend eine freiraumplanerische Aufgabe dar.



4.3 Gehweg zwischen Hamburger Straße und Vogelweide

4.3.1 Konfliktträchtiger Platzmangel auf dem Gehweg zwischen Hamburger Straße und Vogelweide

Eine zentrale Achse mit einem hohen Bündelungseffekt ist der Gehweg zwischen Vogelweide und Hamburger Straße, der auch gleichzeitig Zugang zum U-Bahnhof Dehnhaide ist. Dieser Weg wird – unerlaubter Weise – vielfach vom Radverkehr genutzt, auch um zur Hamburger Straße zu gelangen. Er ist für diese Funktionen und die zeitweise zu beobachtenden Mengen im Ostabschnitt erheblich zu schmal.



Abbildung 20: Weg zum U- Bahnhof Dehnhaide – Blick in Richtung Vogelweide



Abbildung 21: Weg zum U-Bhf Dehnhaide – Mitnutzung durch Radfahrer



Abbildung 22: Weg zum U-Bhf Dehnhaide – Absenkung über Vogelweide



4.4 Wohldorfer Straße

4.4.1 Gestaltung der Wohldorfer Straße ohne Entsprechung der Bedeutung für das Quartier

Die Wohldorfer Straße hat nicht zuletzt aufgrund ihrer Lage im Quartier sowie ihrer potentiellen Funktion als Quartierszentrum in Folge des Ausbaus des Barmbek Basch das Potenzial zu einer Straße mit sichtbarer Aufenthaltsfunktion. Dies entspricht nicht der heutigen Straßenraumaufteilung.

Die Querbarkeit der Straße ist verbesserungsbedürftig und die Gehwege sind zu schmal. Die Barriere-Wirkung der parkenden Fahrzeuge tritt hier auf und ist lagebedingt besonders störend. Die Fahrbahn ist überbreit. An einigen wenigen Stellen gibt es bereits entsprechende Abweichungen vom Regelquerschnitt.



Abbildung 23: Wohldorfer Straße, zwischen Vogelweide und Stuvkamp



Abbildung 24: Wohldorfer Straße, Einmündung Stuvkamp



Abbildung 25: Wohldorfer Straße, Nordseite westlich Stuvkamp



Abbildung 26: Wohldorfer Straße, westlich Vogelweide

Es zeichnet sich eine funktionale Dreiteilung der Wohldorfer Straße ab:

- Hamburger Straße bis westlich Vogelweide
- Vogelweide bis Stuvkamp
- Östlich Stuvkamp bis Von-Essen-Straße

Für den zentralen Abschnitt von der Vogelweide bis zum Stuvkamp gelten die festgestellten Mängel in besonderem Maße, während sie für die beiden anderen Abschnitte als eher tolerierbar erscheinen.

Darüber hinaus ist die Zufahrtsituation in die Tempo-30-Zone nicht in der Gestaltung ablesbar.



Abbildung 27: Wohldorfer Straße, Zufahrt von der Hamburger Straße

4.5 Stuvkamp

Die Verhältnisse für den Fußverkehr sind im Stuvkamp weitestgehend in Ordnung. Lediglich das Fehlen von Querungsstellen zwischen den beiden Parkreihen kann als Mangel beschrieben werden, dürfte jedoch aufgrund der relativ geringen Länge des Stuvkamps sowie der ansonsten einfachen Querbarkeit der Straße relativ unbedeutend sein.

4.6 Von-Essen-Straße

Die Von-Essen-Straße ist auf ganzer Länge verbesserungsbedürftig. Neben streckenbezogenen Schwachpunkten gibt es verschiedene Probleme an den Knoten. Die Querungsdistanzen an Knoten sind unnötig groß, was durch Schraffierungen versucht wurde zu beheben (aber nicht gelungen ist). Vielfach wird in den



Sichtfeldern (auf den schraffierten Flächen) geparkt oder sie werden beim Abbiegen überfahren.

Angesichts der Tatsache, dass ein – grundsätzlich sinnvoller – Umbau der gesamten Von-Essen-Straße ökonomisch nicht realisierbar erscheint, wird die Problematik der Straße auf einzelne Punkte bezogen und hinsichtlich der Dringlichkeit bewertet. Hervorzuheben sind:

- Kreuzung Von-Essen-Straße / Hansdorfer Straße
- Kreuzung Von-Essen-Straße / Holsteinischer Kamp
- Sichtfeld im Kreuzungsbereich Von-Essen-Straße / Zeisigstraße / Wohldorfer Straße
- Einmündungsbereich Dehnhaide / Von-Essen-Straße

4.6.1 Überdimensionierte Fahrbahn in der Von-Essen-Straße

Die Von-Essen-Straße ist stark verbaut und daher vielfach nicht funktionsgerecht. Die Fahrbahn ist überdimensioniert, was zu schnellerem Fahren als 30 km/h verleitet. Aufgrund der relativ hohen Kfz-Geschwindigkeit ist der Mischverkehr hier auch nur bedingt verträglich. Tempo-30 sollte sich auch hier in der Straßenraumgestaltung niederschlagen. Bereits die Einfahrtsituation von der Dehnhaide aus lässt eine gestalterische Verdeutlichung des erwünschten Straßennutzungscharakters vermissen.



Abbildung 28: Einfahrt in Tempo-30-Zone Von-Essen-Straße von Norden

4.6.2 Gefährlicher und unkomfortabler Kreuzungsbereich Von-Essen-Straße / Hansdorfer Straße

Der Kreuzungsbereich Von-Essen-Straße / Hansdorfer Straße ist ein Beispiel für einen überdimensionierten Knoten mit seinen Folgeproblemen

- Lange Querungsdistanzen
- Zuparken von Geh- und Sichtbereichen
- Mit Umwegen verbundene, schlecht akzeptierte Fußverkehrsführung



Abbildung 29: Beparken abschraffierter Flächen im Kreuzungsbereich Von-Essen-Straße / Hansdorfer Straße



Abbildung 30: Trampelpfad im Einmündungsbereich Von-Essen-Straße / Hansdorfer Straße in Richtung Hansa-Kolleg



4.6.3 Gefährlicher und unkomfortabler Kreuzungsbereich Von-Essen-Straße / Holsteinischer Kamp

Die Kreuzung der Von-Essen-Straße mit dem Holsteinischen Kamp ist ebenfalls stark überdimensioniert und durch schraffierte Flächen „ausgebessert“ worden, die jedoch im Hinblick auf Querungsdistanzen, Abbiegegeschwindigkeiten und Sichtbeziehungen nicht fußgängerfreundlich sind.



Abbildung 31: Kreuzung Holsteinischen Kamp / Von-Essen-Straße



Abbildung 32: Überfahren der schraffierten Flächen in der Kreuzung Holsteinischen Kamp / Von-Essen-Straße

4.6.4 Sichthindernis im Knoten Von-Essen-Straße / Zeisigstraße

Am Knoten Zeisigstraße ist die Sicht von der Von-Essen-Straße in die Zeisigstraße stark eingeschränkt, was beim Abbiegen aus der Von-Essen-Straße in die Zeisigstraße zu Gefährdungen der Fußgänger führen kann.



Abbildung 33: Kreuzungsbereich Von Essen Straße/ Wohldorfer Straße



Abbildung 34: Kreuzungsbereich Von-Essen-Straße / Wohldorfer Straße / Zeisigstraße



Hilfreich ist demgegenüber die Mittelinsel auf der Von-Essen-Straße in Verlängerung der Wohldorfer Straße.



Abbildung 35: Querungshilfe über Von-Essen-Straße in Verlängerung der Wohldorfer Straße

4.7 Volksdorfer Straße

4.7.1 Zu schmale Gehwege bei überbreiter Fahrbahn in der Volksdorfer Straße

Die Volksdorfer Straße ist ein Beispiel für eine fragwürdige Straßenraumaufteilung, sehr schmale – bis zu 1,00 m breite - Gehwege und überbreite Fahrbahn. Die Gehwege werden zusätzlich noch teilweise beparkt.



Abbildung 36: Gehweg in der Volksdorfer Straße, östlich Vogelweide



Abbildung 37: Volksdorfer Straße, östlich Vogelweide



Abbildung 38: Volksdorfer Straße, westlich Vogelweide



Abbildung 39: Volksdorfer Straße, westlich Vogelweide



4.7.2 Keine bauliche Entsprechung der Tempo-30-Regelung

Darüber hinaus ist auch im Zufahrtsbereich aus der Hamburger Straße darauf hinzuweisen, dass es keine bauliche Entsprechung des Tempo-30-Zonen-Charakters gibt.



Abbildung 40: Volksdorfer Straße, Einfahrt von Hamburger Straße

4.8 Zeisigstraße

Der Zeisigstraße kommt auch wegen der anliegenden Schule eine besondere Bedeutung zu. Die Fortbewegungsqualität für Fußgänger ist bis auf den o.g. Mangel der Sichtverhältnisse im Kreuzungsbereich mit der Von-Essen-Straße ohne gravierende Defizite.



4.9 Amselstraße

4.9.1 Keine bauliche Entsprechung des Wohnstraßencharakters (Tempo 30)

Auch in der Amselstraße ist zu bemängeln, dass eine bauliche Entsprechung des Wohnstraßencharakters fehlt. Dies ist jedoch im Vergleich zu den schwerwiegenderen festgestellten Problemen im Untersuchungsgebiet nicht besonders erheblich.



Abbildung 41: Amselstraße (Blick aus Friedrichsberger Straße)

4.10 Hansdorfer Straße

Die Mängel der Fußverkehrsführung in den beiden Anschlussknoten der Hansdorfer Straße wurden bereits in den vorangegangenen Kapiteln beschrieben (vgl. Kap. 4.2. und Kap. 4.6).



4.10.1 Radfahrer auf den Gehwegen

Der ausgesprochen unebene Kopfsteinpflasterbelag ist primär ein Problem für Radfahrer und wird entsprechend in Kap. 5.10. thematisiert. Dies führt jedoch zum Ausweichen der Radfahrer auf die Gehwege und beeinträchtigt so indirekt die Sicherheit und Leichtigkeit des Fußverkehrs.

4.11 Friedrichsberger Straße

Die Friedrichsberger Straße ist mit Radfahrstreifen versehen, die gut angenommen werden. Dies wirkt günstig auf den Fußverkehr zurück, da es wenig Nutzungskonkurrenz im gleichen Verkehrsraum gibt, wie es z.B. bei zu schmalen Gehwegen oder zu schmalen Radwegen häufig der Fall ist.

4.11.1 Kritische Trennwirkung

Die relativ hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sowie die Breite der Fahrbahn und die Tatsache, dass nur eine Querungshilfe in Form einer Fußgänger-Signalanlage (Höhe Amselstraße) auf ganzer Länge vorhanden ist, tritt eine kritische Trennwirkung für Passanten ein, die die Friedrichsberger Straße queren wollen. Gleichzeitig gibt es einen sehr hohen Querungsbedarf – sowohl für Fußgänger als auch für Radfahrer (vgl. Kap. 5.11), weil auf der einen Straßenseite das Wohnen und auf der anderen Straßenseite das Erholen und Spielen stattfindet.



Abbildung 42: Friedrichsberger Straße, nördlich Amselstraße



Abbildung 43: Friedrichsberger Straße, nördlich Zeisigstraße



Die Fußgänger-Signalanlage verbindet die Amselstraße und den Erika-Mann-Bogen und kanalisiert den Fuß- und Radverkehr von und zum Neubaugebiet in Richtung Westen.



Abbildung 44: Friedrichsberger Straße, Fußgänger-Signalanlage südlich Amselstraße

Querungsbedarf tritt bereits heute deutlich in Verlängerung der Lortzingstraße auf. Künftig dürfte die nördliche Einmündung des Erika-Mann-Bogens ebenfalls eine starke Querbeziehung werden, in deren grober Verlängerung die Zeisigstraße liegt.



4.11.2 Abschnittsweise fehlende Oberflächenbefestigung der Gehwege

Im südlichen Abschnitt der Friedrichsberger Straße fehlen durchgängige Gehwegbefestigungen, teilweise liegt eine wassergebundene Decke vor, die in der regenreicheren Jahreszeit zu Pfützenbildung und Verschmutzung tendiert.

4.12 Holsteinischer Kamp

4.12.1 Mangel an Übersichtlichkeit und wenig fußgänger-freundliche Straßenraumaufteilung

Der Holsteinische Kamp ist ein weiteres Beispiel für unübersichtliches, Barrierebildendes Parken, eine überdimensionierte Fahrbahn und zu schmale – bis zu ca. 1,00 m breite - Gehwege. Zudem liegt ein Taxi-Unternehmen an, dessen Fahrzeuge den Straßenraum großflächig in Anspruch nehmen. Die Parkstandsordnung variiert abschnittsweise, wodurch ein gewisser verkehrsberuhigender Effekt entsteht, aber auch Unübersichtlichkeit. Besondere Sensibilitäten sind im Umfeld des Alster-Gymnasiums sowie des Sehbehindertenzentrums gegeben.



Abbildung 45: Einfahrtbereich Holsteinischer Kamp von der Friedrichsberger Straße



Abbildung 46: Schmalere Gehweg im Holsteinischen Kamp (Nordseite)



Abbildung 47: Parken auf schmalen Gehweg im Holsteinischen Kamp (Nordseite)

Zum Teil führt der Kopfsteinpflasterbelag zu einer zusätzlichen Nutzung der Gehwege durch Radler.

4.13 Marschnerstraße, Marschnerstieg, Holsteinischer Weg

Die Marschnerstraße, der Marschnerstieg und der Holsteinische Weg weisen keine Auffälligkeiten auf. Diese Straßen sind stark gewerblich geprägt und insofern ohne die Sensibilität des Umfeldes wie die anderen Wohngebiete.



5 STRAßENRAUMANALYSE AUS SICHT DES RADVERKEHRS

5.1 Dehnhaide

5.1.1 Radwegqualität in der Dehnhaide

Der Radweg in der Dehnhaide ist zu schmal und schadhaft und sollte breiter sowie im Standard der Planungshinweise für Stadtstraßen in Hamburg (PLAST) erneuert werden. Es ist zu prüfen, ob im Zuge einer grundlegenden Neuaufteilung des Straßenraumes Radfahrstreifen zum Einsatz gebracht werden können.

Die Straßenraumgestaltung weist jedoch über die bezirklichen Zuständigkeiten hinaus und wird daher in diesem Gutachten nur angerissen.



Abbildung 48: Dehnhaide, Südseite zwischen U-Bhf und Vogelweide



Abbildung 49: Dehnhaide, Südseite zwischen Vogelweide und Stuvkamp

Zum Teil sind Furtmarkierungen im Einmündungsbereich nur noch sehr schlecht erkennbar, wie z.B. im Einmündungsbereich der Von-Essen-Straße



Abbildung 50: Dehnhaide, Einmündungsbereich Von-Essen-Straße

5.1.2 Mangelnder Sichtkontakt Dehnhaide / Vogelweide

An der Straße Dehnhaide gibt es im Einmündungsbereich der Vogelweide, – zumindest auf der Südseite – tote Winkel durch parkende Kfz und Möblierung, die den klassischen Konflikt des Rechtsabbiegers gegen den geradeaus fahrenden Radverkehr heraufbeschwören.



Abbildung 51: Dehnhaiide, Einmündung Vogelweide

5.1.3 Mangelnder Sichtkontakt Dehnhaiide / Stuvkamp

Im Einmündungsbereich des Stuvkamp sollte das Sichtfeld für Kfz-Fahrer vom Stuvkamp in die Dehnhaiide von parkenden Fahrzeugen freigehalten werden. Zurzeit ist dies nur durch eine Sperrstrich-Markierung gegeben.



Abbildung 52: Dehngaide, Einmündungsbereich Stuvkamp

5.2 Vogelweide

Die Vogelweide weist keine gravierenden Mängel hinsichtlich der Befahrbarkeit mit Fahrrädern auf. Der mittelmäßig gut befahrbare Kopfsteinpflasterbelag südlich der Volksdorfer Straße bildet die einzige Ausnahme, ist jedoch nicht als schwerwiegend einzustufen.

5.3 Gehweg zwischen Hamburger Straße und Vogelweide

5.3.1 Fehlende Breite und Freigabe für den Radverkehr

Der Gehweg zwischen Vogelweide und Hamburger Straße wurde in Kap. 4.3 aus Fußgängersicht problematisiert. Das Verbot der Durchfahrt für den Radverkehr ist



unrealistisch, vielmehr könnte eine gute Radverkehrsbeziehung abseits des Kfz-Verkehrs ein wichtiges Element im Radverkehrsnetz sein. Die mangelnde Breite sowie das formale Verbot sind in dieser Hinsicht als klarer Nachteil für den Radverkehr zu sehen.

5.3.2 Konfliktpunkt im Einmündungsbereich des Gehweges in die Hamburger Straße

Die Einmündung dieses Gehweges in die Hamburger Straße stellt einen besonderen Gefahrenpunkt dar, der vor allem durch das Aufeinandertreffen schneller Radfahrer auf dem Radweg an der Hamburger Straße und einmündender Radfahrer (und teilweise Fußgänger) aus dem genannten Weg entsteht. Beide Verkehrsteilnehmergruppen treffen häufig gleichzeitig im gleichen Verkehrsraum aufeinander, sehen einander sehr spät und haben folglich nur wenig Zeit, um einander auszuweichen.

Zudem tragen weitere Aspekte zur Gefährdung bei:

- kleine Sichtfelder zwischen Pkw-Ausfahrt und Radweg nach Norden
- kleine Sichtfelder zwischen Tor-Ausgang und Radweg nach Norden => Fuß- oder Radverkehr aus Tor-Ausgang trifft auf schnellen Radverkehr nach Norden
- gleichgerichteter Fuß- und Radverkehr auf dem Radweg (schmaler Gehweg)
- querender Fußverkehr (tw. von Parkplätzen) auf Radweg
- Radverkehr in Gegenrichtung



Abbildung 53: Blick aus der Wegeinmündung auf die Hamburger Straße



Abbildung 54: Hamburger Straße, nördlich der Wegeinmündung vom U-Bhf Dehnhai

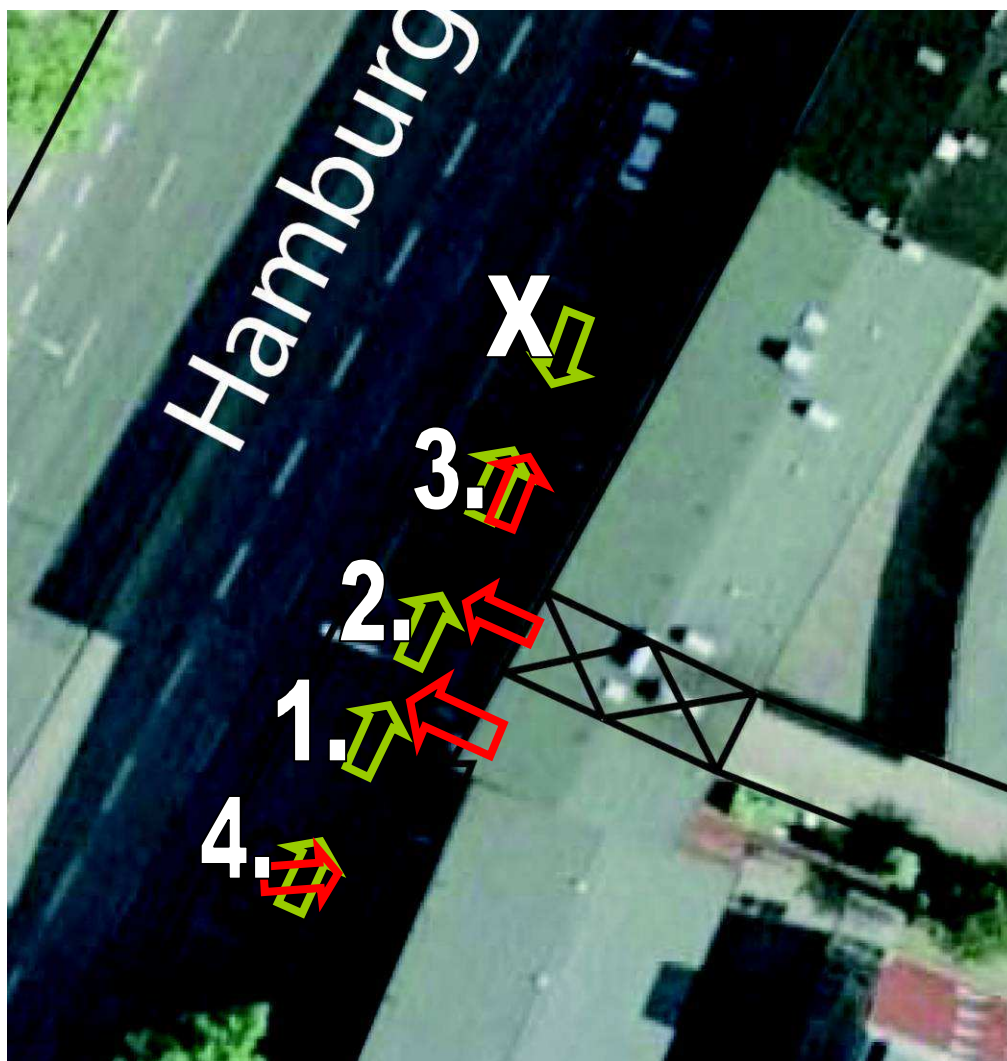


Abbildung 55: Gefährdungsfaktoren Hamburger Straße / Gehweg U-Bhf Dehnhaide

5.4 Wohldorfer Straße

In der Wohldorfer Straße sind keine explizit für den Radverkehr unsicheren oder unbequemen Aspekte festzustellen. Eine – eher geringfügige – Ausnahme stellt das Rückwärts-Ausparken aus den Schrägparkständen dar, da die Sicht des Kfz-Fahrers in den Straßenraum eingeschränkt ist.



5.5 Stuvkamp

5.5.1 Unnötige Verdrängung des Radverkehrs gegen die Einbahnstraßenrichtung

Der Stuvkamp ist Einbahnstraße ohne Freigabe des Radverkehrs in Gegenrichtung trotz einer Fahrgassenbreite, die eine Begegnung von Kfz und Rad zulassen würde. Damit wird für verschiedene Wegebeziehungen ein unnötiger Umweg für Radfahrer geschaffen.



Abbildung 56: Stuvkamp, nördlich Wohldorfer Straße

5.6 Von-Essen-Straße

Die Von-Essen-Straße ist in ihrer Gesamtgestalt mit einigen Mängeln behaftet, die schwerpunktmäßig den Fußverkehr betreffen. Die relativ hohe zu beobachtende Kfz-Geschwindigkeit schränkt aber auch die Verträglichkeit des Mischverkehrs auf der Fahrbahn ein und ist demnach auch aus Radverkehrssicht negativ zu bewerten.



5.6.1 Unklare, teilweise gefährliche Radverkehrsführung

Die abschnittsweise vorhandenen Radwege wurden zwar aufgegeben, sind aber noch erkennbar und werden daher auch noch befahren – teilweise in Gegenrichtung, wodurch Konflikte und Sichtbeschränkungen entstehen.

5.6.2 Sichtbeschränkung im Einmündungsbereich Von-Essen-Straße / Dehnhaiide

Die Anbindung an die Dehnhaiide ist für den Radverkehr gefährlich, da dieser kurz vor dem Knoten auf die Nebenfläche geleitet wird (Richtung Norden) und weit abgesetzt über die Dehnhaiide über eine signalisierte Furt geführt wird und dabei aus dem Sichtfeld des abbiegenden Kfz-Fahrers verschwindet.



Abbildung 57: Aufleitung Radweg im Einmündungsbereich Von-Essen-Straße / Dehnhaiide



5.6.3 Gefährliche Aufleitung nördlich des Holsteinischen Kamps

Die Führung nördlich des Holsteinischen Kamps nach Norden dient nicht dem Einschleifen in den Mischverkehr, Radfahrer werden bei Befolgung weit in die Fahrbahnmitte gelenkt.



Abbildung 58: Ungünstige Führung des Radverkehrs in der Von-Essen-Straße, nördlich des Holsteinischen Kamps

5.7 Volksdorfer Straße

Die Volksdorfer Straße weist keine speziellen Probleme für den Radverkehr auf.



5.8 Zeisigstraße

5.8.1 Unnötig unkomfortable Radverkehrsführung gegen die Einbahnstraßenrichtung auf dem Gehweg

Die Zeisigstraße ist Einbahnstraße, auf der der Radverkehr in Gegenrichtung auf dem Gehweg zugelassen wird (von Osten nach Westen). Der Kopfsteinpflasterbelag ist relativ eben und gut befahrbar.



Abbildung 59: Zeisigstraße mit Kopfsteinpflaster



Abbildung 60: Zeisigstraße, westlich Friedrichsberger Straße



Abbildung 61: Zeisigstraße mit freigegebenem Gehweg für gegenläufigen Radverkehr

Diese Zusammenführung der beiden recht unterschiedlichen Verkehrsarten Fuß- und Radverkehr auf einer Fläche mit etwa 2,00 m Breite führt zu Konflikten, die



angesichts der gegebenen Fahrbahnbreite und der gegebenen geringen Kfz-Geschwindigkeit überflüssig erscheinen.

5.9 Amselstraße

Die Amselstraße weist keine speziellen Probleme für den Radverkehr auf.

5.10 Hansdorfer Straße

5.10.1 Schlecht befahrbare Fahrbahnoberfläche für Radfahrer

Die Hansdorfer Straße hat einen unebenen Kopfsteinpflasterbelag, was für Radfahrer unbequem ist und zum Ausweichen auf die Gehwege führt und dort für beide Verkehrsteilnehmergruppen ein Problem darstellt.



Abbildung 62: Hansdorfer Straße (Blick aus Von-Essen-Straße)



5.11 Friedrichsberger Straße

5.11.1 Kritische Trennwirkung

Die bereits in Kap. 4.11.1 aus Fußgängersicht diskutierte Trennwirkung der Friedrichsberger Straße sollte der Systematik halber an dieser Stelle nochmals erwähnt werden, da insbesondere im Einmündungsbereich der Lortzingstraße Radfahrer davon betroffen sind und die Gefährdung des Radverkehrs auch erheblicher zu sein scheint als die des Fußverkehrs.



Abbildung 63: Querung der Friedrichsberger Straße- Wandseradweg/ Lortzingstraße

5.11.2 Ungünstige Radverkehrsführung am Knoten Dehnhaide (nach Norden)

Darüber hinaus ist die Führung des Radverkehrs von Süden in den Knoten Dehnhaide hinein als sehr ungünstig anzusehen. Sie führt den Radverkehr aus dem Sichtfeld der Kfz-Fahrer heraus. Der potenzielle Vorteil des Radfahrstreifens – die permanent gute gegenseitige Sichtbarkeit - wird hier nicht genutzt.



Abbildung 64: Ungünstige Aufleitung der Radverkehrsführung südlich des Knotens Dehnhaide



Abbildung 65: Radverkehrsführung südlich des Knotens Dehnhaide



5.12 Holsteinischer Kamp

5.12.1 Schlecht befahrbarer Kopfsteinpflasterbelag für Radfahrer

Der Holsteinische Kamp ist von der Bürgerstraße bis zur Vogelweide mit unebenem Kopfsteinpflasterbelag ausgestattet, der nur schlecht durch Radfahrer befahrbar ist, wodurch u.a. wiederum Ausweichverhalten auf die ohnehin schmalen Gehwege zu beobachten ist.



Abbildung 66: Kopfsteinpflaster im Holsteinischen Kamp, östlich Bürgerstraße

5.13 Marschnerstraße, Marschnerstieg, Holsteinischer Weg

Für die Marschnerstraße, den Marschnerstieg sowie den Holsteinischen Weg sind keine stärkeren Auffälligkeiten anzuführen.



6 BEWERTUNG DER DRINGLICHKEIT VON MAßNAHMEN

Nachfolgend werden die erfassten Problemlagen nach Dringlichkeiten grob sortiert. Dabei stehen Sicherheitsmängel und Nutzungsintensität bzw. Bedeutung im Netz im Vordergrund. Darüber hinaus werden Überlegungen zu Realisierungswiderständen einbezogen.

Die Bewertung erfolgt zunächst getrennt nach Verkehrsarten und wird anschließend zusammengeführt.

Aufgrund der absehbar begrenzten Umsetzungsmittel werden die jeweils zehn gravierendsten Probleme nach zugeordneter Priorität aufgereiht dargestellt.

Eine übergreifende Betrachtung der Problemlagen für beide untersuchten Verkehrsarten führt zu einer Prioritätenliste, die insgesamt dreizehn besonders bedeutsame Probleme enthält. Für diese Probleme werden nachfolgend Maßnahmen entwickelt (vgl. Kap. 7). Darüber hinaus gehender Aufwand für die Ausarbeitung von Maßnahmenvorschlägen würde aller Voraussicht nach ohnehin keine Realisierungschancen haben. Im Sinne eines effektiven Einsatzes von Planungsmitteln werden anschließend allein für die dreizehn gravierendsten Probleme Planungsideen aufbereitet.

Eine mögliche Umgestaltung der Dehnhaidewege weist über die bezirklichen Zuständigkeiten hinaus und wird in der vorliegenden Untersuchung nicht vertieft.

Die Von-Essen-Straße wird im Hinblick auf wirtschaftlich vertretbare Handlungsansätze lediglich punktuell bemängelt, wenngleich ein vollständiger Umbau ebenfalls sachgerecht wäre.



6.1 Bewertung der Dringlichkeit von Maßnahmen aus Sicht des Fußverkehrs

Die dringendsten Handlungsbedarfe aus Sicht des Fußverkehrs sind durch folgende Probleme gegeben:

1. Konfliktträchtiger Platzmangel auf dem Gehweg zwischen Hamburger Straße und Vogelweide
2. Kritische Trennwirkung der Friedrichsberger Straße
3. Überdimensionierter, teilweise gefährlicher und unkomfortabler Kreuzungsbereich Von-Essen-Straße / Holsteinischer Kamp
4. Überdimensionierter, teilweise gefährlicher und unkomfortabler Kreuzungsbereich Von-Essen-Straße / Hansdorfer Straße
5. Sichthindernis im Knoten Von-Essen-Straße / Zeisigstraße
6. Gestaltung der Wohldorfer Straße von Vogelweide bis Stuvkamp ohne Entsprechung der Bedeutung für das Quartier
7. Unzureichende Erreichbarkeit der Platzsituation zwischen Wohldorfer Straße und Volksdorfer Straße (insbesondere aus der Hansdorfer Straße)
8. Mangel an Übersichtlichkeit und wenig fußgänger-freundliche Straßenraumaufteilung im Holsteinischen Kamp
9. Zu geringe Fußwegbreite in der Dehnhaide
10. Zu schmale Gehwege in der Volksdorfer Straße



6.2 Bewertung der Dringlichkeit von Maßnahmen aus Sicht des Radverkehrs

Die dringendsten Handlungsbedarfe aus Sicht des Radverkehrs sind durch folgende Probleme gegeben:

1. Mangelnder Sichtkontakt Dehnhaide / Vogelweide
2. Sichtbeschränkung im Einmündungsbereich Dehnhaide / Von-Essen-Straße
3. Fehlende Breite und Freigabe für den Radverkehr auf dem heutigen Gehweg zwischen Hamburger Straße und Vogelweide
4. Konfliktpunkt im Einmündungsbereich des Gehweges zwischen Hamburger Straße und Vogelweide in die Hamburger Straße
5. Kritische Trennwirkung der Friedrichsberger Straße für Querbeziehungen des Radverkehrs (Wandseradwanderweg)
6. Unklare, teilweise gefährliche Radverkehrsführung in der Von-Essen-Straße, incl. Aufleitung nördlich Holsteinischer Kamp
7. Ungünstige Radverkehrsführung am Knoten Friedrichsberger Straße / Dehnhaide (nach Norden)
8. Schlecht befahrbare Fahrbahnoberfläche in der Hansdorfer Straße
9. Schlecht befahrbare Fahrbahnoberfläche im Holsteinischen Kamp und Zwang zum Ausweichen vor parkenden Kfz
10. Mangelnder Sichtkontakt Dehnhaide / Stuvkamp



6.3 Gesamtbewertung

Die Zusammenführung der beiden Listen findet insbesondere unter dem Blickwinkel statt, dass der Radverkehr grundsätzlich einer deutlich größeren Gefährdung unterliegt, was auch durch die Statistik der polizeilich erfassten Unfälle mit Fußgänger- und Radfahrerbeteiligung unterstrichen wird (vgl. Kap. 3.3). Relativiert wird dies von der Überlegung, dass der Fußverkehr einen größeren Verkehrsanteil ausmacht und alle Menschen zu Fuß gehen (auch die Fortbewegung in Rollstühlen wird dem Fußverkehr zugeordnet). Für dreizehn Punkte in folgender Prioritätenreihung besteht aus gutachterlicher Sicht ein besonderer Handlungsbedarf (vgl. Abbildung 67 sowie Karte 6):

1. Mangelnder Sichtkontakt Dehnhaide / Vogelweide
2. Sichtbeschränkung im Einmündungsbereich Von-Essen-Straße / Dehnhaide
3. Fehlende Breite und Freigabe für den Radverkehr auf dem heutigen Gehweg zwischen Hamburger Straße und Vogelweide
4. Kritische Trennwirkung der Friedrichsberger Straße im Zuge des Wandseradwanderweges - Lortzingstraße
5. Konfliktpunkt im Einmündungsbereich des Gehweges zwischen Hamburger Straße und Vogelweide in die Hamburger Straße
6. Überdimensionierter, teilweise gefährlicher und unkomfortabler Kreuzungsbereich Von-Essen-Straße / Holsteinischer Kamp
7. Überdimensionierter, teilweise gefährlicher und unkomfortabler Kreuzungsbereich Von-Essen-Straße / Hansdorfer Straße
8. Unklare, teilweise gefährliche Radverkehrsführung in der Von-Essen-Straße, incl. Aufleitung nördlich Holsteinischer Kamp
9. Ungünstige Radverkehrsführung am Knoten Friedrichsberger Straße / Dehnhaide (nach Norden)
10. Sichthindernis im Knoten Von-Essen-Straße / Zeisigstraße



11. Gestaltung der Wohldorfer Straße von Vogelweide bis Stuvkamp ohne Entsprechung der Bedeutung für das Quartier
12. Schlecht befahrbare Fahrbahnoberfläche in der Hansdorfer Straße
13. Schlecht befahrbare Fahrbahnoberfläche im Holsteinischen Kamp und Zwang zum Ausweichen vor parkenden Kfz (Mangel an Übersicht)

Weitere Maßnahmen erscheinen mit wenig Aufwand machbar, wie z.B.:

- Freigabe des Radverkehrs gegen die Einbahnstraßenrichtung im Stuvkamp (ggf. mit Einfahrschleuse)
- Freigabe des Radverkehrs gegen die Einbahnstraßenrichtung in der Zeisigstraße auf der Fahrbahn (ggf. mit Einfahrschleuse)
- Umorganisation des Parkens von Gehwegen auf die Fahrbahnen, z.B. durch Bügel



7 MAßNAHMENENTWICKLUNG

Die Maßnahmenempfehlungen zielen darauf ab,

- die Verkehrssicherheit der Fußgänger und Radfahrer zu erhöhen, dies meist dadurch,
- dass der Sichtkontakt zwischen Kfz-Verkehr und Fußgängern / Radfahrern hergestellt oder verbessert wird oder
- dass Nutzungskonflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern, die aus der baulichen Situation resultieren, abgebaut werden oder
- dass die Kfz-Geschwindigkeiten verringert werden oder
- dass riskantem Verhalten vorgebeugt wird, z.B. indem Querungen erleichtert werden.

Dabei wird ebenfalls darauf geachtet, dass

- kostengünstige Lösungen entwickelt werden
- die entstehenden Situationen leicht verstanden und akzeptiert werden können und zu vorsichtigem Verhalten animieren sowie
- andere Verkehrsarten nur in zumutbarer Weise beeinträchtigt werden, z.B. durch den Abbau weniger Stellplätze oder unangemessenen Geschwindigkeitsverhaltens

In jedem spezifischen Problembereich kommen dabei individuelle Zielschwerpunkte und Lösungsansätze zum tragen. In wenigen Fällen steht die Verbesserung eines ungenügenden Fortbewegungskomforts im Vordergrund. Es ist also in der Regel zwischen der in Einzelfällen gegebenen Betroffenheit anderer Verkehrsteilnehmer (Autofahrer) auf der einen Seite und der Erhöhung der Verkehrssicherheit besonders schutzbedürftiger Verkehrsteilnehmer auf der anderen Seite abzuwägen.

Die Empfehlungen erfolgen im vorliegenden Konzept durch eine verbale Beschreibung der Grundzüge sowie eine skizzenhafte grafische Darstellung, auf die eine Entwurfsarbeit aufbauen kann. Eine präzise Angabe von Maßen, u.a. durch die

Prüfung der erforderlichen Schleppkurven größerer Fahrzeuge, ist Teil einer nachfolgenden detaillierten Ausarbeitung. Ferner werden – soweit bekannt – beispielhafte Referenzen ähnlich gelagerter Maßnahmen anhand von Fotos aufgeführt.

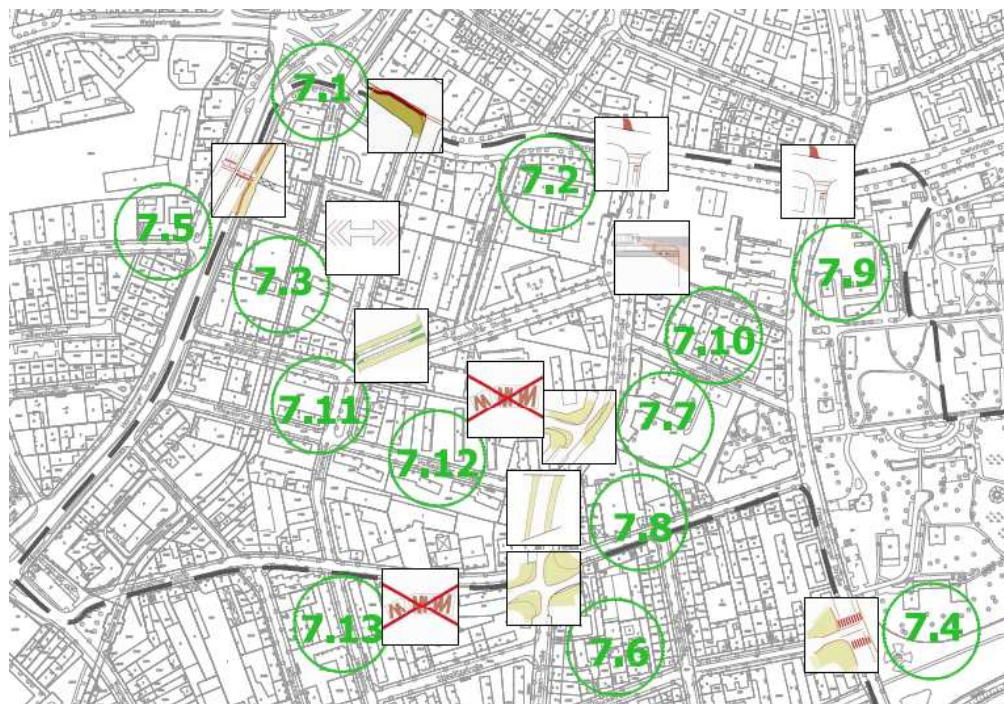


Abbildung 67: Maßnahmenübersicht

7.1 Sicherung ununterbrochener Sichtbeziehungen zwischen Radverkehr und Kfz-Verkehr im Einmündungsbereich Dehnhaide / Vogelweide

Im Einmündungsbereich der Vogelweide in die Dehnhaide werden die Sichtbeziehungen zwischen abbiegenden Kfz-Fahrern und geradeaus-gerichtetem Radverkehr durch folgende Elemente hergestellt:

- Seitenraumerweiterung in zwei Richtungen (Dehnhaide, Vogelweide)
- Verschwenkung des Radweges zur Fahrbahn
- Verringerung des Kurvenradius



- dabei Berücksichtigung des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) und des Busverkehrs
- Versetzen der Telefonzelle und des Elektrokastens

Auch der querende Fußverkehr profitiert hier durch kürzere Querungsdistanz und bessere Sichtbeziehungen.

Die Maßnahme ist eine von drei Empfehlungen zur Umgestaltung von Einmündungsbereichen in die Dehnhaide im Rahmen dieses Gutachtens. Es ist sinnvoll, dies in ein übergreifendes Gestaltungskonzept für die Dehnhaide einzubinden – auch dann, wenn die grundlegende Straßenraumaufteilung der Dehnhaide unverändert bleibt.



Abbildung 68: Rückbau Einmündung Dehnhaide / Vogelweide (vorher)



Abbildung 69: Rückbau Einmündung Dehnhaide / Vogelweide (nachher)



Abbildung 70: Beispiel fahrbahnahe Anlage von Radwegen [10]

Erwartete Wirkungen:

- Gute Sichtbeziehungen zwischen Kfz-Verkehr und Radverkehr
- Verträgliche Abbiege-Geschwindigkeiten
- Abkürzung von Querungsdistanzen und damit Aufenthaltszeiten im potenziellen Konfliktbereich
- Signalwirkung bei der Einfahrt in eine Tempo-30-Zone
- Erhöhung der Verkehrssicherheit



7.2 Aufgeweiteter Radfahrstreifen in der Von-Essen-Straße / Dehnhaide

Für den Einmündungsbereich der Von-Essen-Straße in die Dehnhaide werden folgende Maßnahmenelemente vorgesehen:

- Auftragen eines aufgeweiteten Radfahrstreifens in der Von-Essen-Straße
- Mit vorangehendem ca. 30 m langen Schutzstreifen in einer Breite von ca. 1,25 m
- Ohne Aufweitung der Fahrbahn
- Anlage einer Aufleitung in den Seitenraum auf der Nordseite der Dehnhaide in idealer Fahrlinie des links-abbiegenden Radverkehrs
- Ggf. zusätzlich geringfügige Verlegung des Radweges auf der Südseite der Dehnhaide sowie der Furt zur Fahrbahn hin

In Bezug auf die Verbindung von Einzellösungen in einem Straßenraum (auf einer Straßenseite) gilt das in Kap. 7.1 Gesagte.



Abbildung 71: Fahrbahnführung des Radverkehrs im Knoten Dehnhaide / Von-Essen-Straße (vorher)

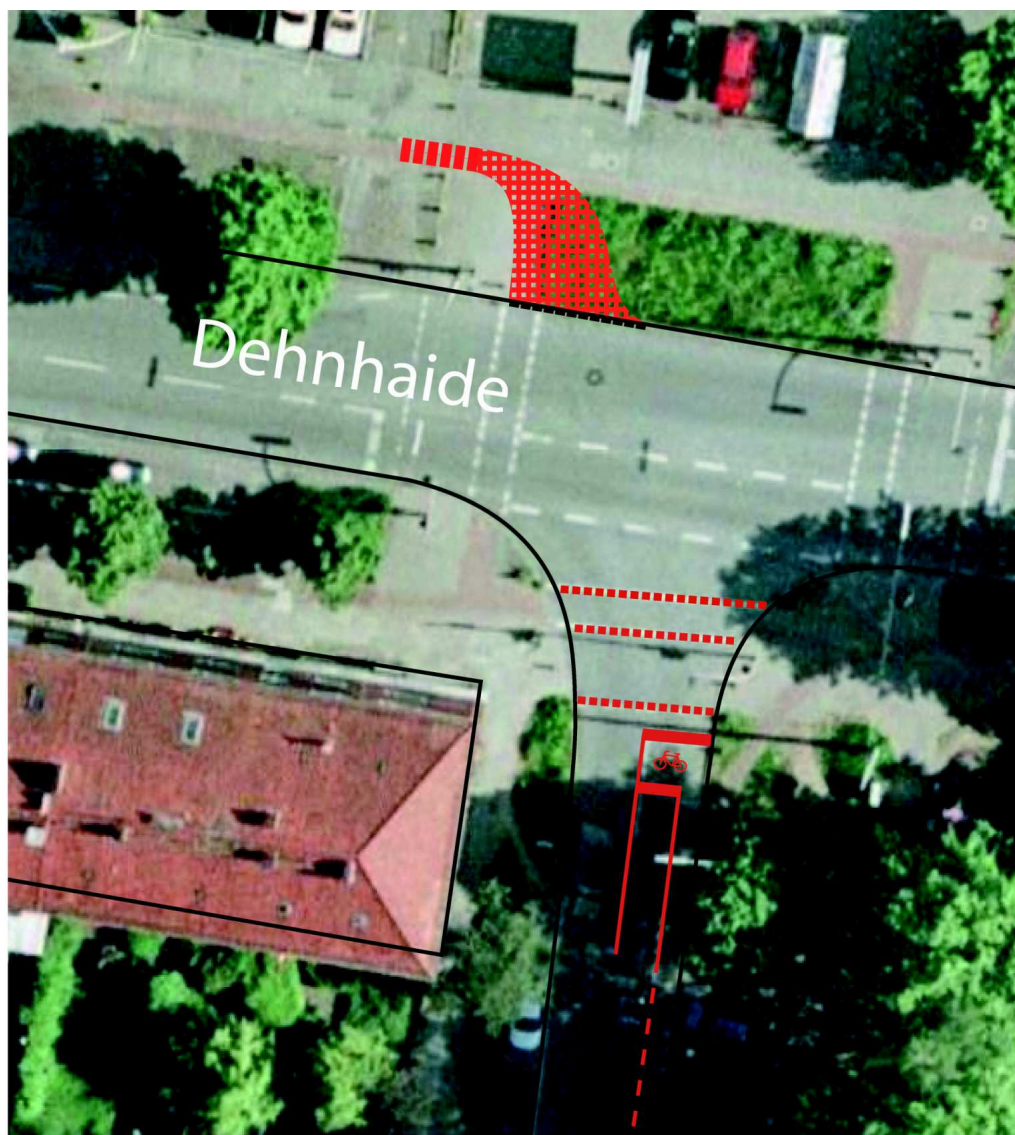


Abbildung 72: Fahrbahnführung des Radverkehrs im Knoten Dehnhaide / Von-Essen-Straße (nachher)



Abbildung 73: Beispiel Aufgeweiteter Radfahrstreifen (Münster) [10]

Erwartete Wirkungen:

- Gute Sichtbeziehungen zwischen Kfz-Verkehr und Radverkehr
- Direkte, zeitsparende Führung des Radverkehrs
- Warten der Radfahrer außerhalb der Abgasfahnen des Kfz-Verkehrs
- Erhöhung der Akzeptanz der Fahrbahnführung
- Folglich Verringerung von Konflikten zwischen Radfahrern und Fußgängern im Seitenraum
- Signalwirkung bei der Einfahrt in eine Tempo-30-Zone
- Erhöhung der Verkehrssicherheit



7.3 Verbreiterung des Gehweges zwischen Hamburger Straße und Vogelweide sowie Freigabe für den Radverkehr

Die Fortbewegungsqualität, die Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr sowie das formale Verbot des Radverkehrs sollen durch folgende Maßnahme positiv verändert werden:

- Verbreiterung des Gehweges – Zielmaß 6,00 m (vorbehaltlich Prüfung der Inanspruchnahmemöglichkeiten beider Nebenflächen)
- Optische Trennung von Fuß- und Radverkehr
- Förmliche Freigabe des Radverkehrs

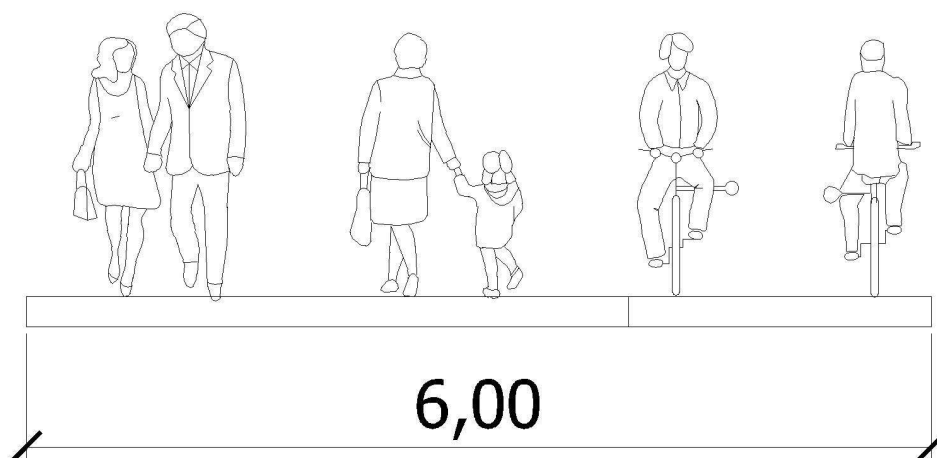


Abbildung 74: Umgestaltung des Gehweges zwischen Vogelweide und Hamburger Straße (Ostabschnitt)



Abbildung 75: Beispiel Gestaltung selbständiger Geh- und Radwege [11]

Erwartete Wirkungen:

- Abbau von Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern
- Erhöhung des Fortbewegungskomforts
- Legalisierung des Radverkehrs
- Einrichtung einer legalen attraktiven autofreien Radverkehrsverbindung



7.4 Einrichtung einer Querungshilfe über die Friedrichsberger Straße im Zuge von Wandseradwanderweg und Lortzingstraße

Mit dem Hauptziel, die Querung der Friedrichsberger Straße im Zuge des Wandseradwanderweges zu erleichtern, werden zwei Varianten einer Querungshilfe ausgeführt. Sie sind durch einen doppelten „Zebrastreifen“ mit innen liegender Radwegfurt charakterisiert. Dies ist noch kein expliziter Bestandteil der Straßenverkehrsordnung, wird von der Stadt Göttingen gleichwohl in zunehmendem Maße angewendet. Neben der lokalen Problemlösung könnte diese Maßnahme eine modellhafte Vorbildlösung für ähnlich gelagerte Situationen in Hamburg sein, die z.B. im Zuge von Kanälen oder Fleeten bestehen und für die es keine eindeutige Vorrangregelung zugunsten des querenden Rad- und Fußverkehrs gibt.



Abbildung 76: Knoten Friedrichsberger Straße / Lortzingstraße / Wandseradweg
(vorher)

Variante 1 „Göttinger Doppel-Zebra“ mit Verschwenk

- Auftragen eines doppelten Zebrastreifens mit Radfahrfurt in Mittellage
- geringfügiger Verschwenk des Geh- und Radweges nach Süden
- Zielmaß für Breite der Radfahrfurt 2,00 m
- Breite der Fußgängerüberwege ca. 4,00 m (ggf. eine Seite schmaler)



- Markierung der Fußgängerüberwege über die Radfahrstreifen in Längsrichtung hinweg
- nahezu Beibehaltung des Fahrbahnquerschnitts
- Genehmigung mittels Einrichtung eines Modellversuchs
- Anpassung der Absenkungen
- Freihalten von Sichtfeldern
- ggf. geringfügiges Vorziehen des östlichen Seitenraumes nach Westen

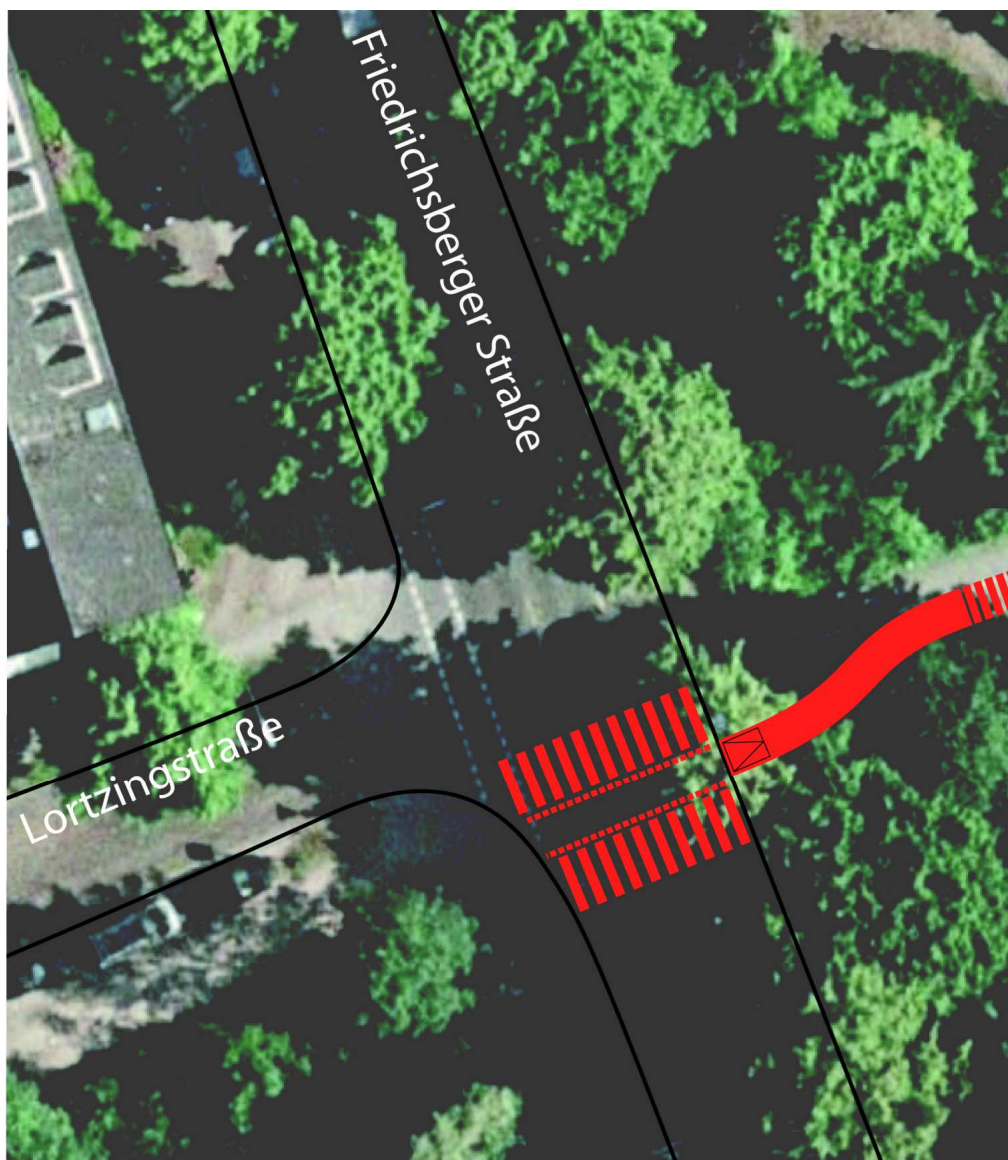


Abbildung 77: Knoten Friedrichsberger Straße / Lortzingstraße / Wandseradweg
Variante 1 „Doppel-Zebra“ mit Verschwenk



Abbildung 78: Beispiel „Doppel-Zebra“ (Göttingen) [12]

Erwartete Wirkungen:

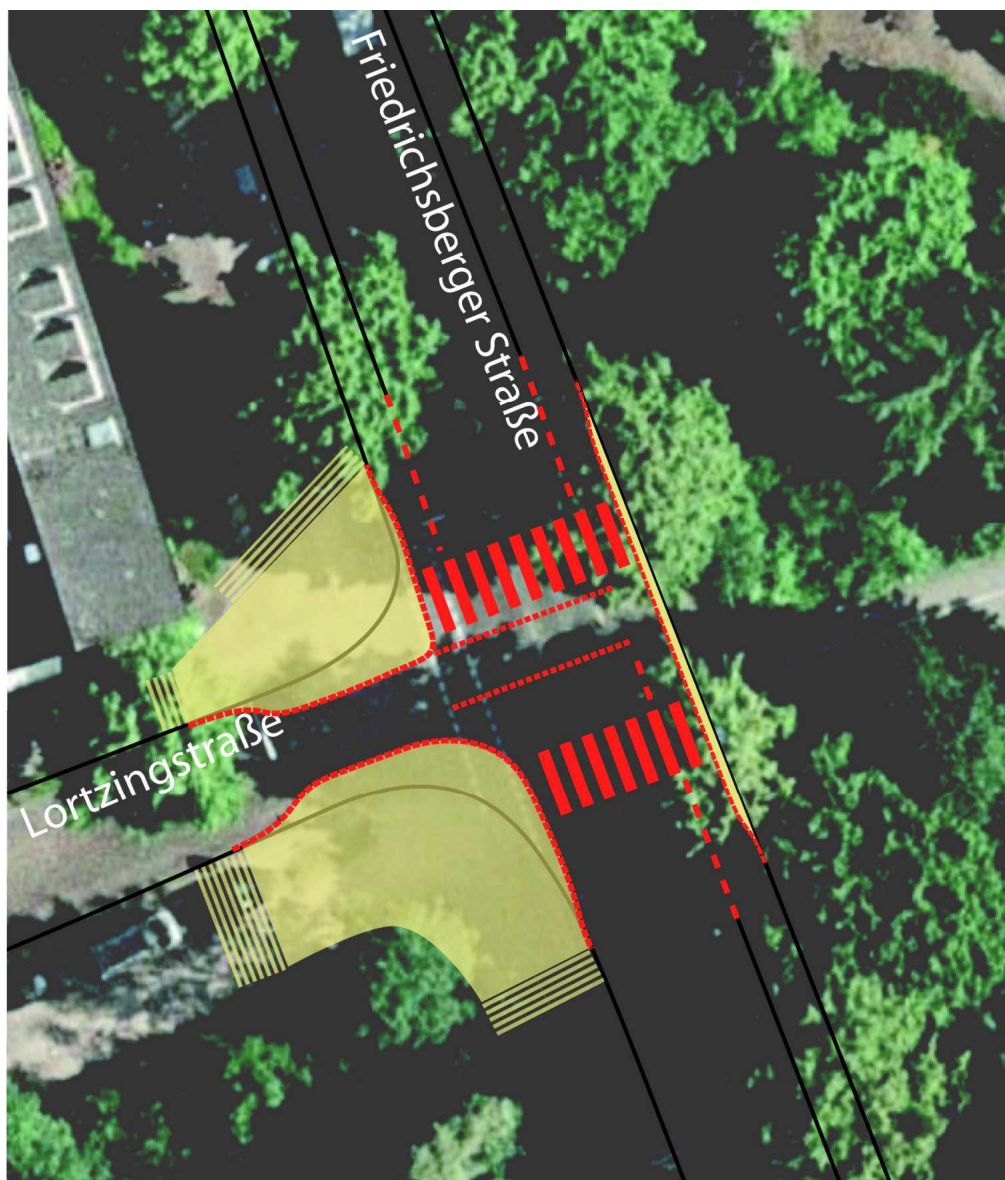
- Erleichterung der Querung durch geregelten Vorrang für den Fußverkehr
- Gewährung des Vorrangs für den Radverkehr (rechtlich nicht verbindlich)
- Hohe Akzeptanz aller Verkehrsteilnehmer
- Verringerung von Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern
- keine Wartezeiten auf Zeitlücken für Querende
- Attraktivitätssteigerung für den nicht-motorisierten Verkehr
- weniger Risiko beim Querungsverhalten
- Reduzierung der Kfz-Geschwindigkeit (Gebot des langsamen Heranfahrens)



→ Erhöhung der Verkehrssicherheit [13]

Variante 2 „Göttinger Doppel-Zebra“ mit direkter Führung in die Lortzingstraße

- Auftragen eines doppelten Zebrastreifens mit Radfahrfurt in Mittellage
- direkte Führung des Radverkehrs in die Lortzingstraße
- Vorziehen der westlichen Seitenräume nach Süden bzw. Norden
- Zielmaß für Breite der Radfahrfurt 2,50 m
- Breite der Fußgängerüberwege ca. 4,00 m (ggf. eine Seite schmaler)
- Asphaltierung der Lortzingstraße
- Markierung der Fußgängerüberwege über die Radfahrstreifen in Längsrichtung hinweg
- nahezu Beibehaltung des Fahrbahnquerschnitts
- Genehmigung mittels Einrichtung eines Modellversuchs
- Freihalten von Sichtfeldern
- geringfügiges Vorziehen des östlichen Seitenraumes nach Westen
- Unterbrechung des Radfahrstreifens in Längsrichtung, Übergang mit Schutzstreifen auf Höhe der Vorstreckung



**Abbildung 79: Knoten Friedrichsberger Straße / Lortzingstraße / Wandseradweg
Variante 2 „Doppel-Zebra“ mit direkter Führung**

Erwartete Wirkungen:

- Erleichterung der Querung durch geregelten Vorrang für den Fußverkehr
- Gewährung des Vorrangs für den Radverkehr (rechtlich nicht verbindlich)
- Hohe Akzeptanz aller Verkehrsteilnehmer



- Verringerung von Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern
- keine Wartezeiten auf Zeitlücken für Querende
- Attraktivitätssteigerung für den nicht-motorisierten Verkehr
- weniger Risiko beim Querungsverhalten
- direkte Radverkehrsführung
- Nutzung der Lortzingstraße im weiteren Verlauf nach Westen
- Reduzierung der Kfz-Geschwindigkeit (Gebot des langsamen Heranfahrens)
- Erhöhung der Verkehrssicherheit

Die starke Signalwirkung, die daraus resultierende Akzeptanz und angepasste Fahrweise sowie Vorfahrt bzw. Vortritt des nicht-motorisierten Verkehrs sprechen für eine modellhafte Anwendung des sogenannten „Doppel-Zebras“ an dieser Stelle.

Aufgrund der direkten Führung sowie der Fahrbahnnutzung in der Lortzingstraße (für die die Voraussetzungen der Befahrbarkeit noch zu schaffen sind), wird die Variante 2 favorisiert.

7.5 Radwegverschwenkung im Einmündungsbereich des Gehweges zwischen Hamburger Straße und Vogelweide in die Hamburger Straße

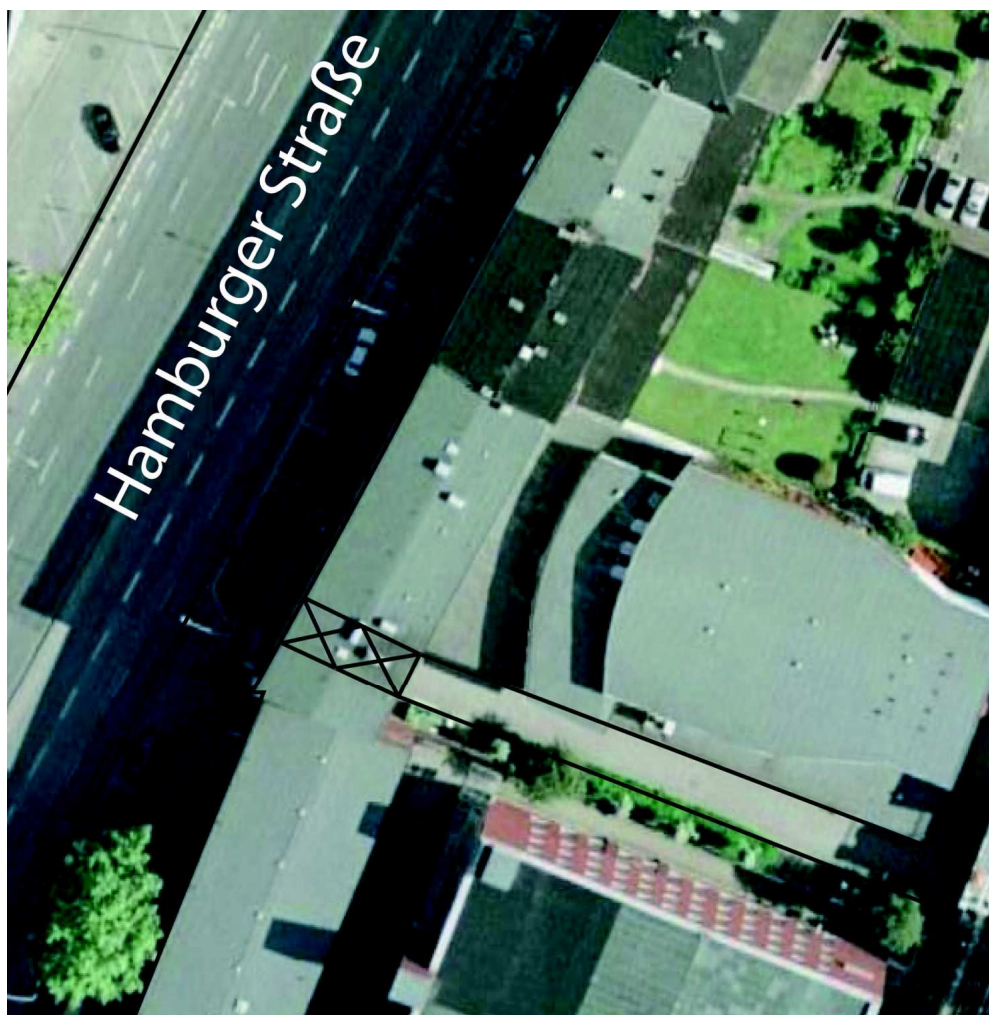


Abbildung 80: Einmündung Gehweg / Hamburger Straße (vorher)

Für den Einmündungsbereich des Gehweges zum U-Bhf Dehnhaide in die Hamburger Straße liegt bereits eine abgestimmte Planung vor, die eine Fußgänger-Lichtsignalanlage über die Hamburger Straße in der Flucht des Gehweges zum U-Bhf Dehnhaide vorsieht. Sie enthält folgende Elemente der Seitenraumgestaltung:

- geradlinige Radwegführung zwischen gedachter Wartefläche und Gehweg



- höhengleiche Geh- und Radwege
- kleinflächige Verbreiterung des Seitenraumes
- Abbau einzelner Parkstände beiderseits der geplanten FLSA

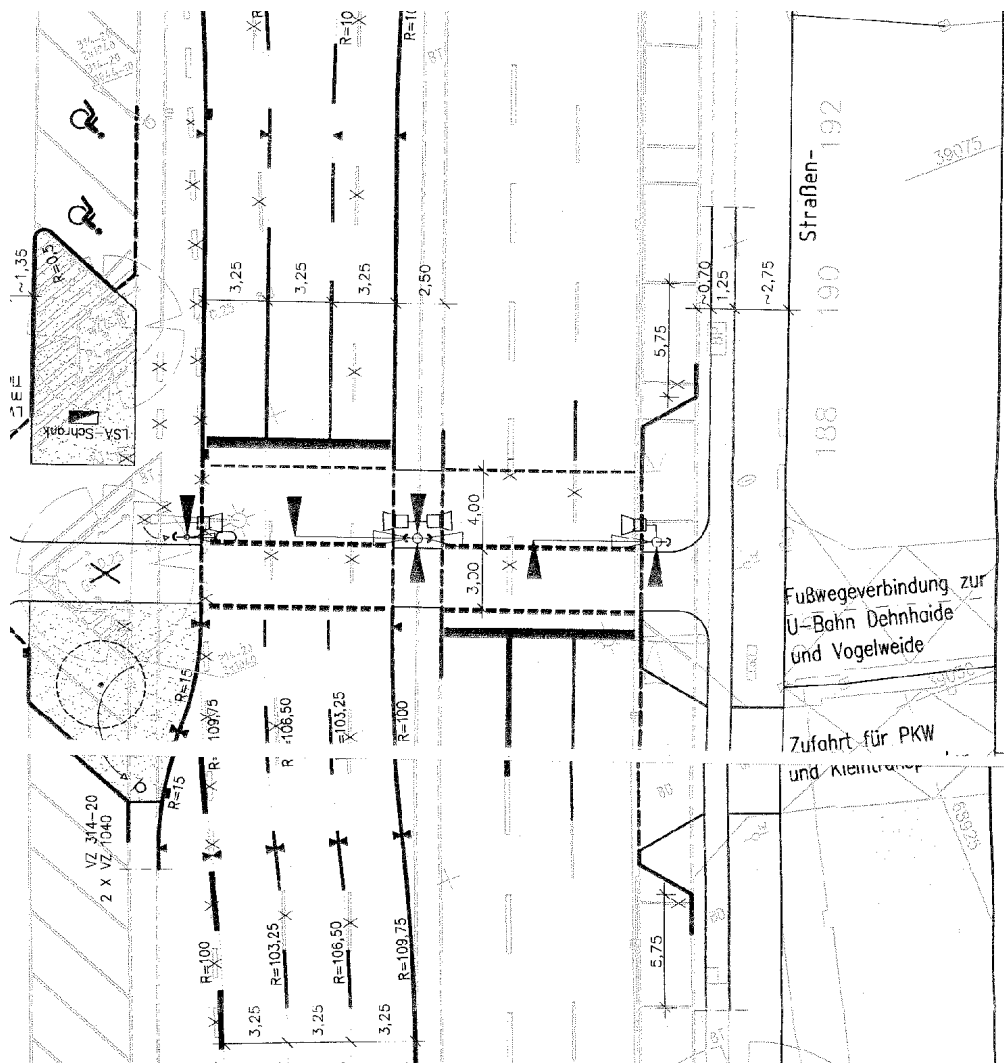


Abbildung 81: Planungsstand Gehweg / Hamburger Straße [14]

Ergänzend dazu werden hier diverse zusätzliche Maßnahmen empfohlen:

- Radwegverschwenk



- Höhentrennung Fußverkehr – Radverkehr / „Berliner Lösung“
- Verbreiterung des Seitenraumes
- Zusammenhängender Geh- und Wartebereich für Fußgänger
- Abbau einzelner Parkstände beiderseits der geplanten FLSA

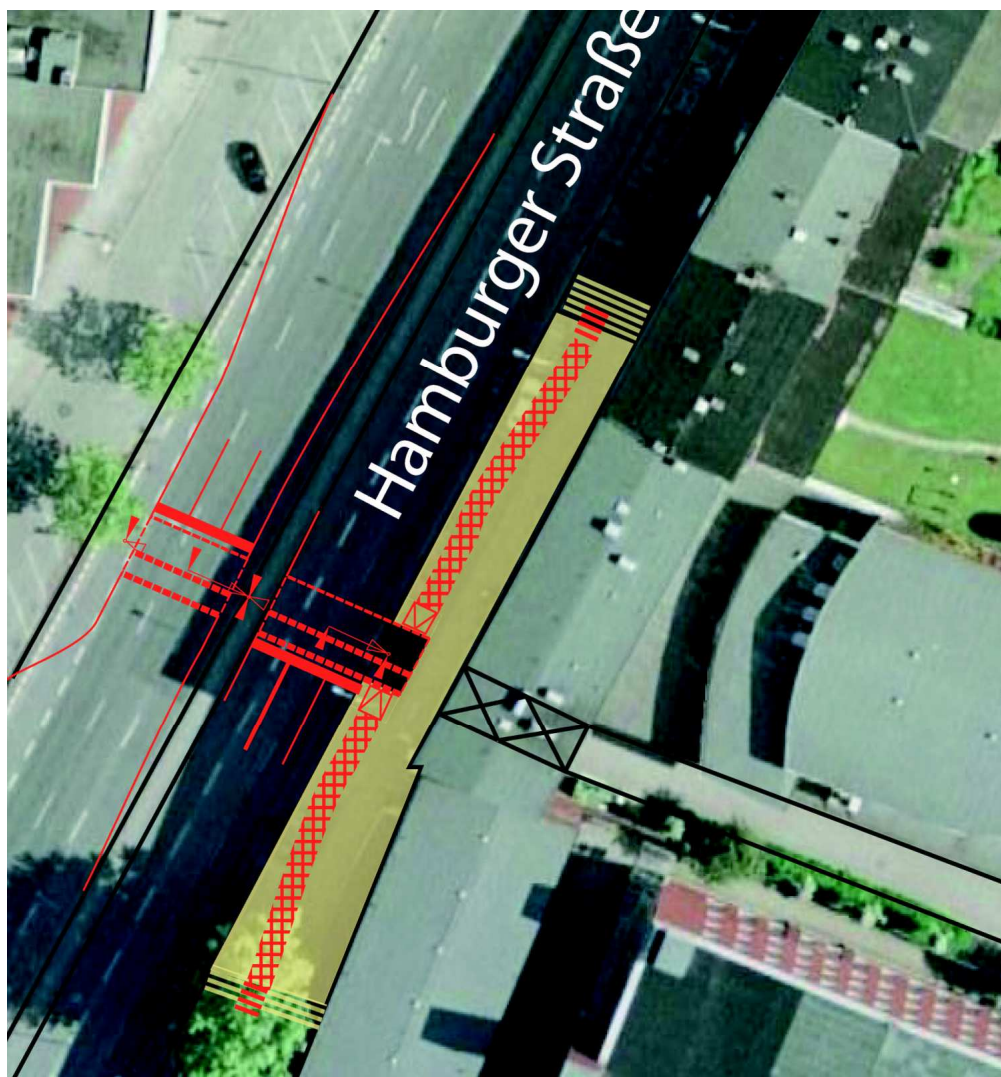


Abbildung 82: Einmündung Gehweg / Hamburger Straße (nachher)



Abbildung 83: Beispiel aus Berlin

Erwartete Wirkungen:

- Verbesserung der Sichtbeziehungen zwischen den Strömen des nicht-motorisierten Verkehrs, insbesondere aus Süden und Osten
- Klärung der Vorrechte zwischen Fuß- und Radverkehr im Konfliktbereich
- Führung des Radverkehrs an der Wartefläche von Fußgängern vorbei
- Erweitertes zusammenhängendes Flächenangebot für Fußgänger:
- keine extra Querung des Radweges +
- mehr Bewegungsfläche im unübersichtlichen Bereich (weniger Ausweichmanöver auf den Radweg)



- weniger Querverkehr von Parkplätzen ausgehend über den Radweg im unübersichtlichsten Bereich (durch Abbau von Parkständen)
- Verbesserung der Sichtbeziehungen zwischen Radverkehr aus Süden und Kfz-Verkehr aus östlicher Ein-/Ausfahrt
- Erhöhte Erkennbarkeit des Konfliktpotenzials
- Folglich Verringerung von Konflikten und Sicherheitsmängeln

7.6 Rückbau des Kreuzungsbereiches Von-Essen-Straße / Holsteinischer Kamp

Für den Kreuzungsbereich Von-Essen-Straße / Holsteinischer Kamp wird ein Rückbau empfohlen, der die Erweiterung der Seitenräume mit sich bringt. Diese können mit unterschiedlich starkem Linksversatz ausgeführt werden. Beispielhaft werden daher zwei Varianten mit grundsätzlich gleichen Wirkungen dargestellt, wobei ein stärkerer Linksversatz einen höheren Grad der Verkehrsberuhigung bedeutet.

- Maximale Gehwegvorstreckungen aller vier Seitenräume (min. ca. 0,50 m über Parkreihe hinaus)
- (leicht) asymmetrische Anordnung von Vorstreckungen
- breite Absenkungen
- Verbleibende Fahrbahnbreiten in den Knotenzufahrten ca. 4,25 m
- Berücksichtigung von Lkw-Schleppkurven
- Schutz vor Falschparkern und damit Freihalten von Sichtfeldern



Abbildung 84: Kreuzung Von-Essen-Straße / Holsteinischer Kamp (vorher)



Abbildung 85: Kreuzung Von-Essen-Straße / Holsteinischer Kamp (naher)



Abbildung 86: Kreuzung Von-Essen-Straße / Holsteinischer Kamp (nachher) mit stärkerem Linksversatz



Abbildung 87: Beispiel Seitenraumvorstreckungen am Knoten (Emilienstraße, Hamburg)

Erwartete Wirkungen:

- Gute Sichtbeziehungen zwischen Kfz-Verkehr und Fußverkehr
- Abkürzung von Querungsdistanzen und damit Aufenthaltszeiten im potenziellen Konfliktbereich
- Verträgliche Abbiege-Geschwindigkeiten
- Generelle Geschwindigkeitsreduzierung
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Aufwertung des öffentlichen Raumes



7.7 Rückbau des Einmündungsbereiches Von-Essen-Straße / Hansdorfer Straße

Für den Einmündungsbereich Von-Essen-Straße / Hansdorfer Straße wird ein Rückbau nahe gelegt, der ebenfalls eine Seitenraumerweiterung abbildet. Die vorgestreckten Seitenräume können mit unterschiedlich starkem Linksversatz ausgeführt werden. Beispielhaft werden daher zwei Varianten mit grundsätzlich gleichen Wirkungen dargestellt, wobei ein stärkerer Linksversatz einen höheren Grad der Verkehrsberuhigung bedeutet.

- Gehwegvorstreckungen aller drei Seitenräume (min. ca. 0,50 m über Parkreihe / Fahrbahn hinaus)
- Verbleibende Fahrbahnbreiten in den Knotenzufahrten ca. 4,25 m
- Berücksichtigung von Lkw-Schleppkurven
- breite Absenkungen
- Berücksichtigung der Wegebeziehung zwischen Hansdorfer Straße und Hansakolleg
- Schutz vor Falschparkern und damit Freihalten von Sichtfeldern

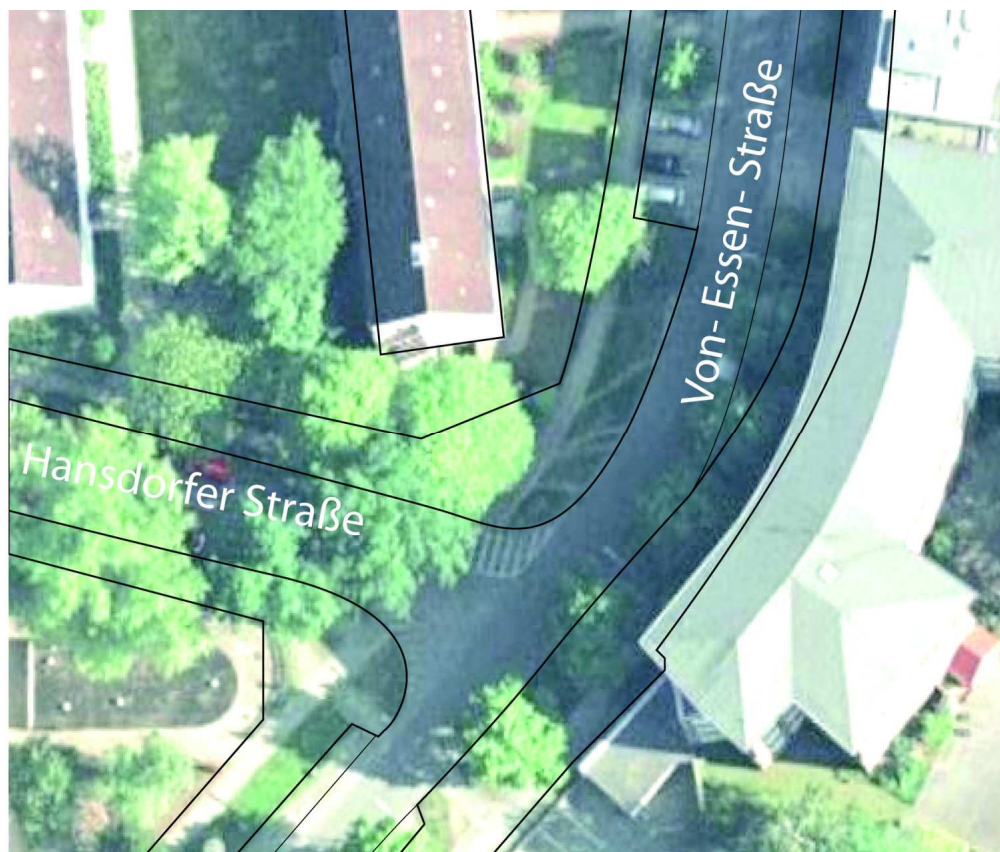


Abbildung 88: Kreuzung Von-Essen-Straße / Hansdorfer Straße (vorher)



Abbildung 89: Kreuzung Von-Essen-Straße / Hansdorfer Straße (naher)

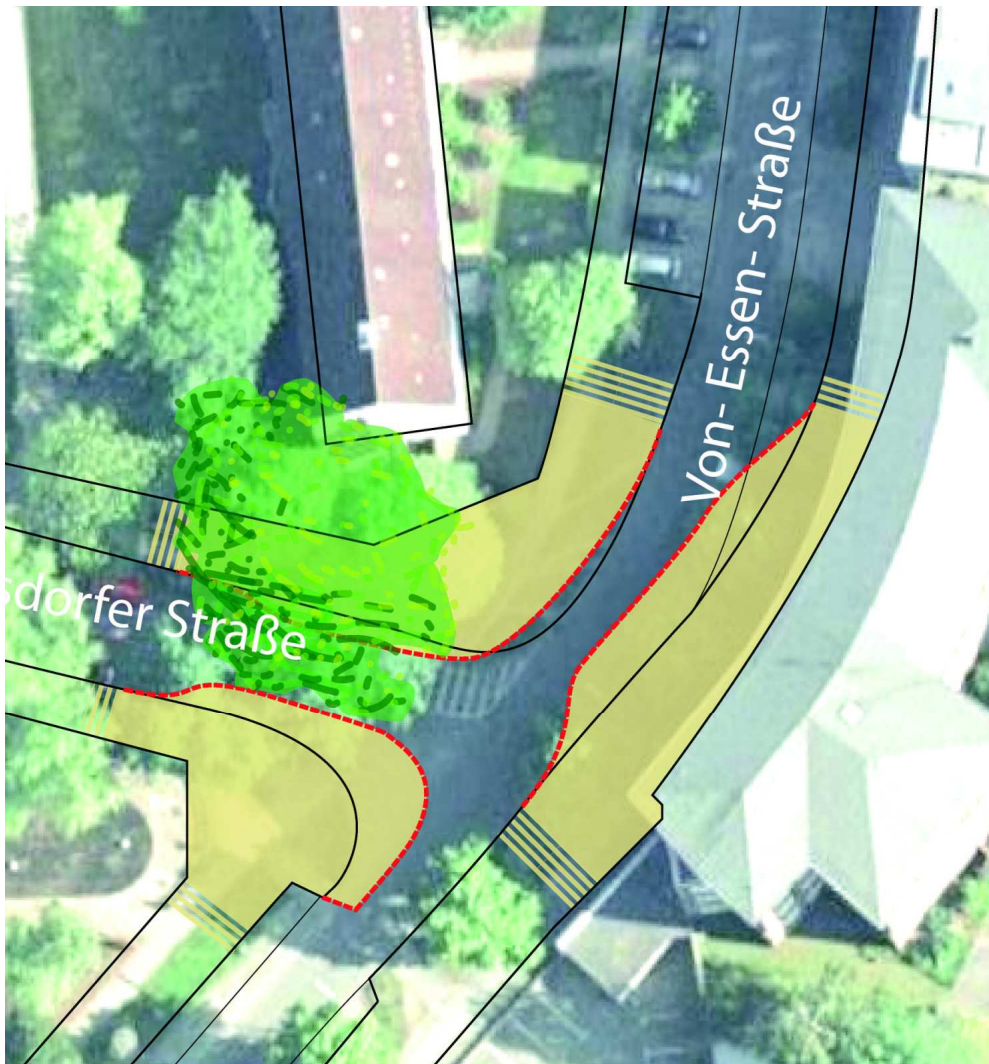


Abbildung 90: Kreuzung Von-Essen-Straße / Hansdorfer Straße (nachher) mit stärkerem Linksversatz



Abbildung 91: Beispiel Seitenraumvorstreckungen am Knoten (Lutherrothstraße, Hamburg)

Erwartete Wirkungen:

- Gute Sichtbeziehungen zwischen Kfz-Verkehr und Fußverkehr
- Abkürzung von Querungsdistanzen und damit Aufenthaltszeiten im potenziellen Konfliktbereich
- Erleichterung der wichtigen Wegebeziehungen
- Verträgliche Abbiege-Geschwindigkeiten
- Generelle Geschwindigkeitsreduzierung
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Aufwertung des öffentlichen Raumes



7.8 Klärung der Radverkehrsführung in der Von-Essen-Straße

Den geschilderten Gefährdungen durch die unglückliche Aufleitung des Radverkehrs auf die Fahrbahn sowie durch relativ viel Radverkehr auf Gehwegen, der in einer Tempo-30-Zone im Regelfall sicher auf der Fahrbahn geführt werden könnte, soll durch die nachfolgend aufgelisteten Maßnahmenelemente begegnet werden. Ziel ist eine klare Trennung des Fuß- und Radverkehrs, indem der Radverkehr eindeutig auf der Fahrbahn verläuft. Eine gleichzeitige Durchsetzung der Einhaltung von 30 km/h, die im heutigen Zustand offensichtlich nicht ohne weiteres gegeben ist, könnte die Fahrbahnführung zusätzlich absichern (vgl. 7.6 und 7.7).

- Bauliche Aufhebung der Radwege nördlich des Holsteinischen Kamps durch Einbau von Gehwegplatten
- Ablösen der Markierung zur Aufleitung auf die Fahrbahn auf der Ostseite
- Beibehaltung des Querschnitts



Abbildung 92: Seitenraum Von-Essen-Straße, nördlich Holsteinischer Kamp (vorher)



Abbildung 93: Seitenraum Von-Essen-Straße, nördlich Holsteinischer Kamp (nacher)

Erwartete Wirkungen:

- Klärung der Radverkehrsführung auf der Fahrbahn
- Aufhebung einer risikobehafteten Aufleitung



- Abbau von Konflikten und Missverständnissen im Seitenraum
- Erhöhung der Verkehrssicherheit

7.9 Aufgeweiteter Radfahrstreifen in der Friedrichsberger Straße in der südlichen Zufahrt zum Knoten Dehnhaide

Für den Einmündungsbereich der Friedrichsberger Straße in die Dehnhaide werden die nachfolgend beschriebenen Maßnahmenkomponenten empfohlen. Bezüglich der planerischen Zusammenfassung von Einzelmaßnahmen in den Einmündungen der Dehnhaide wird auf die Ausführungen in Kap. 7.1 verwiesen.

- Auftragen eines aufgeweiteten Radfahrstreifens in der Friedrichsberger Straße
- Verknüpfung mit Radfahrstreifen
- Ohne Aufweitung der Fahrbahn
- gleichzeitige Begradigung des Radweges auf der Südseite der Dehnhaide im südlichen Kreuzungsbereich
- Erweiterung des südöstlichen Seitenraumes
- Anpassung der Markierungen
- Absenkung auf der Nordseite der Dehnhaide in Fahrlinie



Abbildung 94: Kreuzung Friedrichsberger Straße / Dehnhaide (vorher)

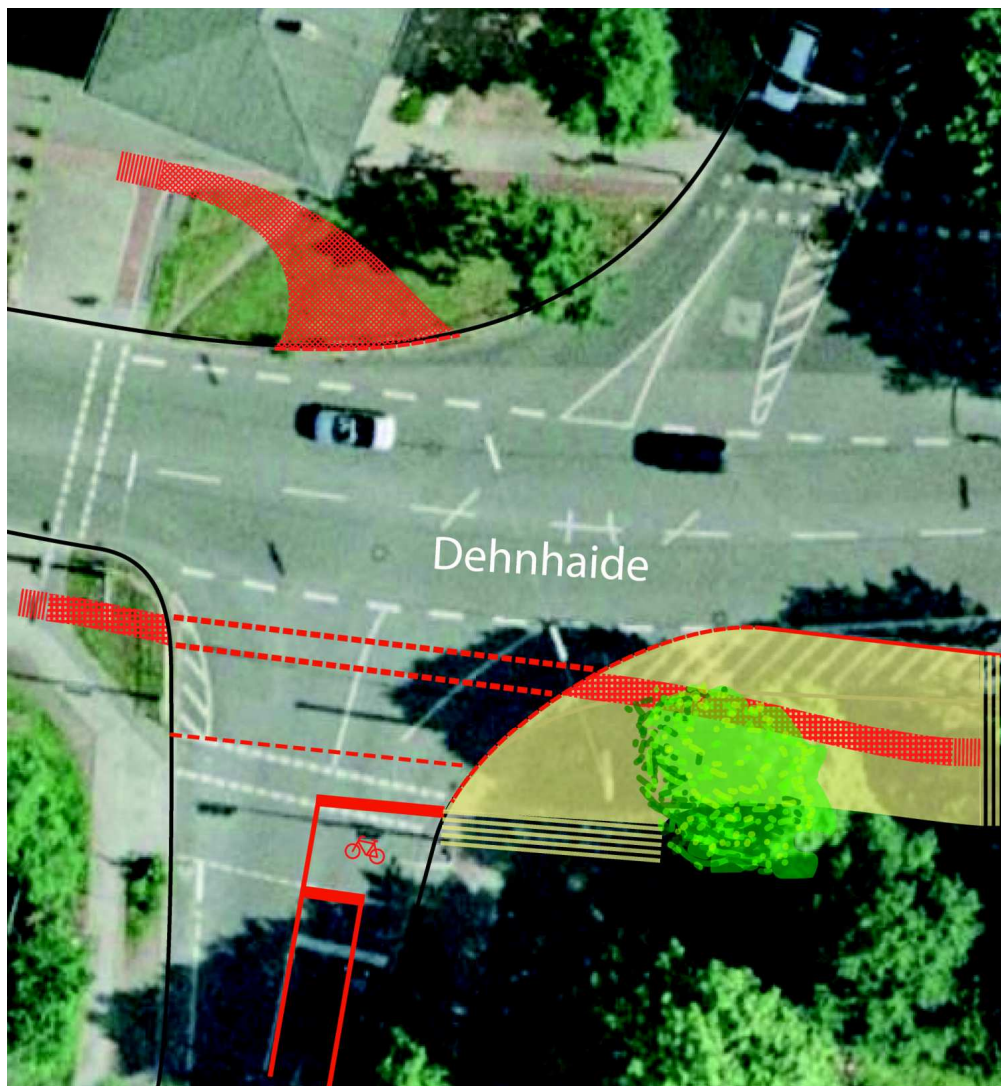


Abbildung 95: Kreuzung Friedrichsberger Straße / Dehnhaide (nachher)



Abbildung 96: Beispiel Aufgeweiteter Radfahrstreifen (Münster) [10]

Erwartete Wirkungen:

- Gute Sichtbeziehungen zwischen Kfz-Verkehr und Radverkehr in mehreren Richtungen
- Direkte, zeitsparende Führung des Radverkehrs
- Warten der Radfahrer außerhalb der Abgasfahnen des Kfz-Verkehrs



- Verringerung von Konflikten zwischen Radfahrern und Fußgängern im Seitenraum
- Erhöhung der Verkehrssicherheit

7.10 Behebung des Sichthindernisses im Knoten Von-Essen-Straße / Zeisigstraße

Die Gefährdung im Einmündungsbereich der Zeisigstraße in die Von-Essen-Straße lässt sich bereits durch eine sehr einfache Maßnahme deutlich entschärfen:

- Rückschnitt der Grünanlagen im Sichtfeld



Abbildung 97: Kreuzung Von-Essen-Straße / Zeisigstraße (vorher)



Abbildung 98: Kreuzung Von-Essen-Straße / Zeisigstraße (nachher)

Erwartete Wirkungen:

- Herstellen von Sichtbeziehungen zwischen Kfz-Verkehr und Fußverkehr
- Erhöhung der Verkehrssicherheit

7.11 Umgestaltung der Wohldorfer Straße von Vogelweide bis Stuvkamp

Dem Bedeutungszuwachs durch das stärker werdende Quartierszentrum entsprechend wird eine Neuaufteilung des Straßenraumes empfohlen, die mit einfachen Mitteln die Dominanz des Kfz-Verkehrs zurückschraubt, die linienhafte



Querbarkeit der Straße verbessert und den Aufenthaltswert erhöht. Es werden zwei Varianten für die Umgestaltung des Straßenquerschnitts dargelegt.

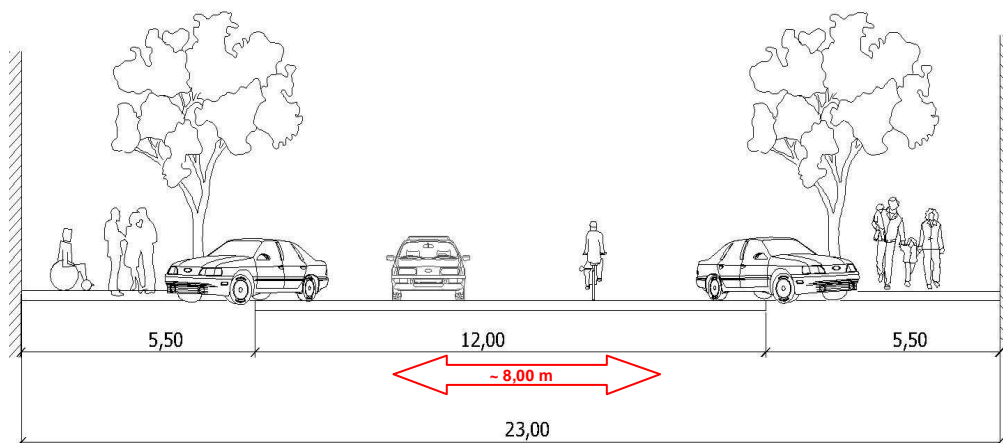


Abbildung 99: Querschnitt Wohldorfer Straße (vorher)

Variante 1 Änderung der Parkstandsordnung

- Anordnung des Längsparkens (einseitig)
- Einbau von Anlehnbügel zur Verhinderung des Parkens im Seitenraum sowie zum Fahrradparken
- Beibehaltung der Fahrbahn
- Erweiterung der Gehwegvorstreckung im Einmündungsbereich Stuvkamp

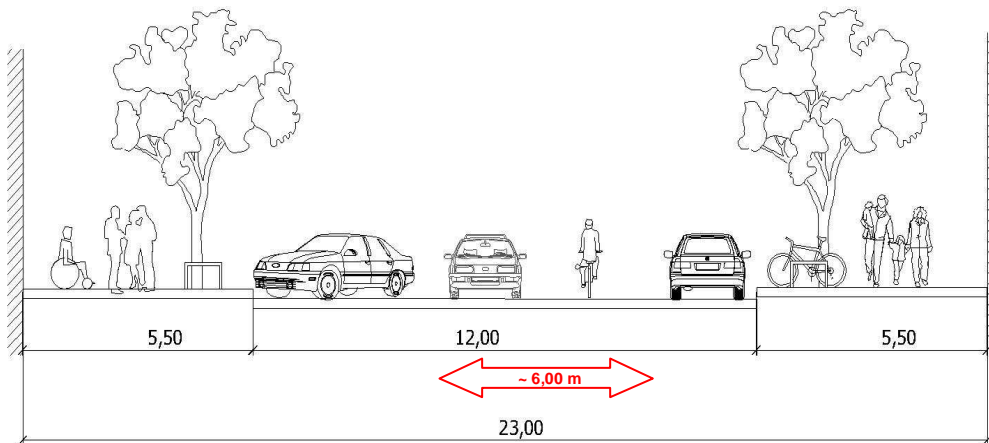


Abbildung 100: Querschnitt Wohldorfer Straße Variante 1



Abbildung 101: Beispiel Umgestaltung eines vormals zugeparkten Seiterraumes (Heußweg, Hamburg)



Erwartete Wirkungen:

- Erhöhung des Bewegungskomforts im Seitenraum
- Verringerung von Konflikten beim Ausparken
- Verbesserung der Parkmöglichkeiten für Fahrräder
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität

Variante 2 Änderung der Parkstandsordnung und Verbreiterung des Seitenraumes

- Anordnung des Längsparkens (beidseitig)
- Einbau von Anlehnbügeln zur Verhinderung des Parkens im Seitenraum sowie zum Fahrradparken
- Verschmälerung der Fahrbahn
- Ausdehnung des südlichen Seitenraumes
- Erweiterung der Gehwegvorstreckung im Einmündungsbereich Stuvkamp

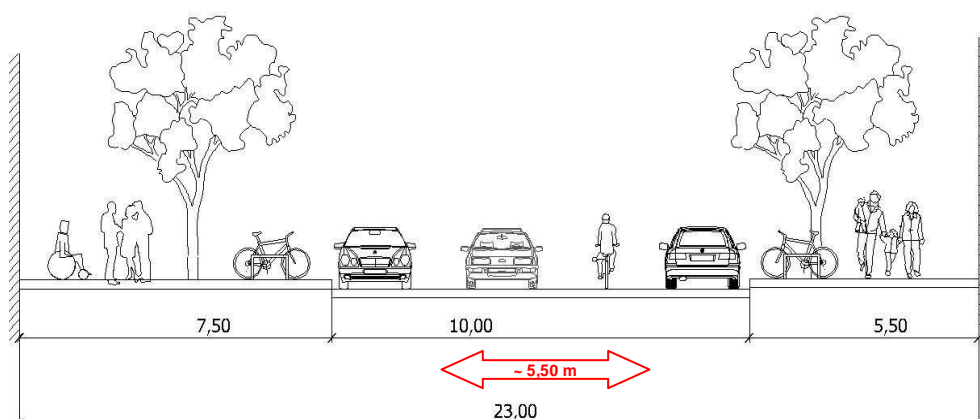


Abbildung 102: Querschnitt Wohldorfer Straße Variante 2



Erwartete Wirkungen:

- deutliche Erhöhung des Bewegungskomforts im Seitenraum
- Verringerung von Konflikten beim Ausparken
- Verbesserung der Parkmöglichkeiten für Fahrräder
- Erleichterung der linienhaften Querungsmöglichkeiten durch Verkürzung der Distanz
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität

Variante 2 wird wegen der umfassenderen Vorteile für den nicht-motorisierten Verkehr favorisiert.

Zusätzlich wird die Anlage eines „Austrittsstreifens“ zwischen Parkreihe und Fahrbahn als Anregung für die weiteren Planungsschritte hier benannt. Mit Hilfe dieses Streifens, der sich baulich von der Asphaltierung der Fahrbahn absetzen sollte, ist eine Sichtkontaktaufnahme zwischen querenden Passanten und Kfz-Fahrern möglich. Im Bedarfsfall – z.B. bei sehr seltenen Begegnungsfällen mit Lkw – kann der Streifen überfahren werden.



Abbildung 103: Wohldorfer Straße (Draufsicht)



Abbildung 104: Beispiel für Sichtkontaktaufnahme auf „Austrittsstreifen“ (Neuer Wall, Hamburg)

7.12 Asphaltierung der Hansdorfer Straße

Den Ansprüchen des Radverkehrs werden die folgenden Maßnahmenbestandteile gerecht:

- Komplette Asphaltierung der Fahrbahn
- Erleichterung des Radverkehrs im weiteren Verlauf in Richtung Vogelweide
- ggf. Aufleitung auf den Geh- und Radweg in der Verlängerung der Straße nach Westen



Auch der Fußverkehr profitiert von der möglich werdenden Verlagerung des Radverkehrs von sehr schmalen Gehwegen auf die Fahrbahn. Im weiteren Verlauf auf dem selbständigen Gehweg, der von der Hansdorfer Straße zur Vogelweide über eine erweiterte Platzfläche führt, ist ein Zielkonflikt zwischen Radverkehr und Kinderspiel möglich, der jedoch durch die Herstellung von ausreichend breiten Bewegungsflächen sowie durch die optische Gestaltung der Oberfläche minimiert werden kann.

Erwartete Wirkungen:

- Herstellen der Befahrbarkeit der Fahrbahn für Radfahrer
- Verringerung von Konflikten im Seitenraum
- Erhöhung des Fortbewegungskomforts sowie der Sicherheit

7.13 Asphaltierung des Holsteinischen Kamps

Für den Holsteinischen Kamp wird empfohlen:

- Asphaltierung der Fahrbahn (Bürgerstraße – Vogelweide)
- Neuordnung des Parkens im Hinblick auf mehr Übersicht und Klarheit sowie Freihalten der Gehwege

Erwartete Wirkungen:

- Herstellen der Befahrbarkeit der Fahrbahn für Radfahrer
- Verringerung von Konflikten im Seitenraum
- Erhöhung des Fortbewegungskomforts sowie der Sicherheit



8 KOSTENSCHÄTZUNG

Titel Maßnahme		Kostenschätzung
7.1 Sichtbeziehung Rad- und Kfz- Verkehr Dehnhaide / Vogelweide		30.000 – 35.000,- €
7.2 Aufgeweiteter Radfahrstreifen Von- Essen-Straße / Dehnhaide		4.000 – 7.000,- €
7.3 Verbreiterung des Gehweges zwischen Hamburger Straße und Vogelweide		40.000 – 45.000,- €
7.4 Einrichtung einer Querungshilfe über die Friedrichsberger Straße im Zuge von Wanderadwanderweg und Lortzingstraße	1	3.000 – 6.000,- €
	2	12.000 – 15.000,- €
7.5 Radwegverschwenkung im Einmündungs- bereich Gehweg / Hamburger Straße		20.000 – 25.000,- €
7.6 Rückbau des Kreuzungsbereiches Von- Essen- Straße / Holsteinischer Kamp		55.000 – 60.000,- €
7.7 Rückbau des Einmündungsbereiches Von- Essen- Straße / Hansdorfer Straße		45.000 – 50.000,- €
7.8 Klärung der Radverkehrsführung in der Von- Essen- Straße (Umbau Seitenräume)		45.000 – 50.000,- €
7.9 Aufgeweiteter Radfahrstreifen Friedrichsberger Straße / Dehnhaide		35.000 – 40.000,- €
7.10 Behebung des Sichthindernisses Von- Essen- Straße / Zeisigstraße		500 – 1.000,- €
7.11 Umgestaltung der Wohldorfer Straße	1	10.000 – 15.000,- €



von Vogelweide bis Stuvkamp	2	30.000 – 35.000,- €
7.12 Asphaltierung der Hansdorfer Straße		30.000 – 35.000,- €
7.13 Asphaltierung des Holsteinischen Kamps		40.000 – 45.000,- €
Summe		ca. 380.000 – 470.000,- €



QUELLENVERZEICHNIS

- [1] Stadtteilbüro Barmbek-Süd: Protokoll des Statteilrundgangs Barmbek-Süd am 17.04.2008
- [2] Google Earth, 05 / 09
- [3] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für die Anlagen des Radverkehrs, Köln, 1995
- [4] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für die Anlagen des Fußverkehrs, Köln, 2002
- [5] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen, Köln, 2006
- [6] Freie und Hansestadt Hamburg: Planungshinweise für Stadtstraßen, Hamburg, 2000
- [7] Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt: E-Mail vom 17.02.2009
- [8] Polizei Hamburg, Verkehrsdirektion: E-Mail vom 16.02.2009
- [9] Infas / DIW: Mobilität in Deutschland, Berlin, 2002
- [10] Stadt Münster: Signale für den Radverkehr, Hannover, 2007
- [11] www.fahrradfreundlich.nrw.de (Stand 05 / 09)
- [12] www.nationaler-radverkehrsplan.de (Stand 05 / 09)
- [13] http://www.best-for-bike.de/2008/download/Goettinger_Doppelzebra.pdf (Stand 07/09)
- [14] Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Planung Landesstraßen II, „Fußgängerlichtsignalanlage an der Hamburger Straße“ Anlage 1