Erläuterungsbericht

Anlass	NACHRÜSTUNG VON RADFAHRSTREIFEN MIT PROTEKTIONSELEMENTEN	
Straße	Glockengießerwall	
PSP	**Verfasst**	**Datum**
13-14881	LSBG-SP1	16.10.2026

1.1. Darstellung der Baumaßnahme, Lage und Einordnung in die überörtliche Situation

Entlang des ca. 200 m langen Abschnitts auf dem Glockengießerwall wird der vorhandene Radfahrstreifen mit Protektionselementen nachgerüstet. Der Abschnitt liegt zwischen den Knotenpunkten Ernst-Merck-Straße/ Glockengießerwall sowie Glockengießerwall/ Ferdinandstor/ Ballindamm.

Die Nachrüstung ist zur Stärkung der subjektiven und objektiven Verkehrssicherheit der Verkehrsteilnehmenden sowie zur Erhöhung von Attraktivität und Komfort des Radverkehrs erforderlich, da der Straßenabschnitt eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr hat. Zusätzlich ist der Schutz des Radverkehrs vor der dokumentierten vorschriftswidrigen Nutzung des Radfahrstreifens durch den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr Ziel der Nachrüstung von Protektionselementen. Die Ausführung der Protektion **erfolgt nach den Einsatzkriterien des Leitfadens zur Nachrüstung von Protektion auf Radfahrstreifen.** Die Eignung der Elemente und deren Einsatzkriterien wurden im Rahmen der Erstellung des Leitfadens abgestimmt und sind im Leitfaden dokumentiert.

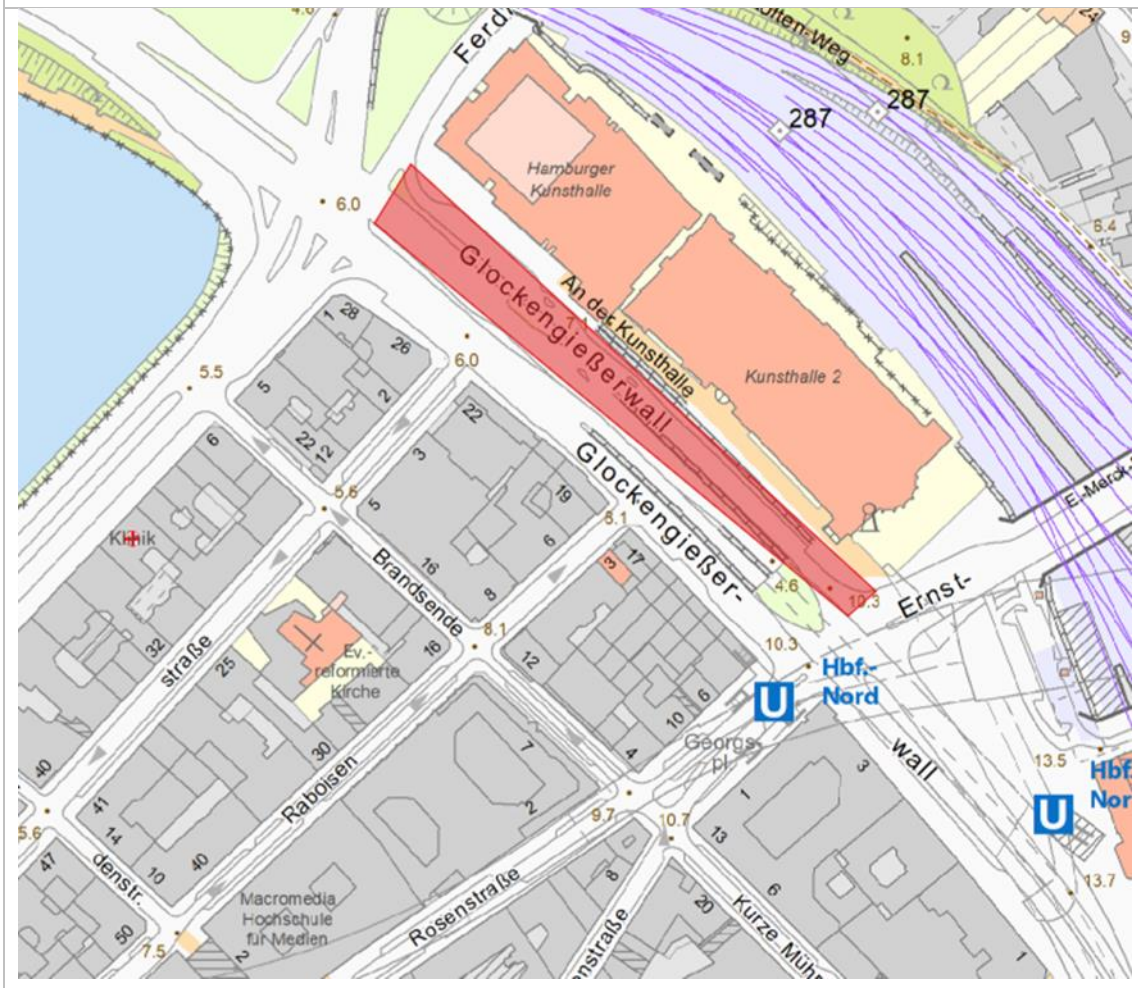
Die Protektionselemente, welche als aus Beton und Borde aus recyceltem Kunststoff ausgebildet sind, sind aufgrund ihrer Wirkung, Erkennbarkeit, der fehlerverzeihenden Gestaltung, Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit besonders geeignet.

Die Nachrüstung von Protektionselementen an Radfahrstreifen ist eine geringfügige bauliche Änderung im Rahmen der Zuständigkeit des Baulastträgers. Nach dem Aufbringen von Protektionselementen bleibt eine als Radfahrstreifen angeordnete Radverkehrsfläche im straßenverkehrsrechtlichen Sinne weiterhin ein Radfahrstreifen. Radwegebenutzungspflicht und Halteverbot sind weiterhin geregelt. Eine straßenverkehrsbehördliche Anordnung ist daher nicht erforderlich.

Die geringfügige bauliche Änderung durch den Straßenbaulastträger beschränkt sich auf den vorhandenen Straßenverkehrsfläche. Folgende Aspekte sind durch die Maßnahme nicht betroffen und entsprechend nicht im Erläuterungsbericht angeführt:

- Voraus- und Folgemaßnahmen
- Parallelmaßnahmen
- Bodengutachten
- Grundwasser
- Variantenuntersuchung
- Straßenbegleitgrün
- Öffentliche Beleuchtung
- Versorgungsleitungen
- Auswirkungen der Baumaßnahme auf das unmittelbare und erweiterte Umfeld
- Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft
- Grunderwerb

Übersichtskarte



1.1. Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit der Baumaßnahme

Die Nachrüstung erfolgt zur Stärkung der subjektiven und objektiven Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden sowie zur Erhöhung der Attraktivität und des Komforts beim Radfahren, um langfristig den Radverkehrsanteil im Modal Split nach Zielen des Senats zu erhöhen. Bei vorliegender Gefahrenlage ist der zusätzliche Schutz des Radverkehrs vor der vorliegenden, vorschriftswidrigen Nutzung des Radfahrstreifens durch den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr ein weiteres Ziel der Nachrüstung von Protektion.

1.2. Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag

Auftraggeber und Bedarfsträger ist die Freie und Hansestadt Hamburg, vertreten durch die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende. Der Landesbetrieb für Straßen, Brücken und Gewässer als Realisierungsträger wird die Planung und Bauausführung für das Projekt durchführen.

1.3. Angaben zu weiteren Vereinbarungen

Entfällt.

2. Planungsrechtliche Grundlagen

Es handelt sich dabei um eine geringfügige bauliche Änderung im Rahmen der Zuständigkeit des Baulastträgers, eine Anordnung ist nicht erforderlich.

Die Umsetzung der Baumaßnahme erfolgt innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinien. Grunderwerb ist für die Nachrüstung von Protektion grundsätzlich nicht notwendig.

3. Bestand

Der Glockengießerwall ist eine innerstädtische Hauptverkehrsstraße am nordöstlichen Rand der Hamburger Innenstadt, die entlang des ehemaligen Wallrings verläuft und den Bereich zwischen dem Hauptbahnhof und St. Georg erschließt. Der Glockengießerwall weist zwischen der Ernst-Merck Straße und Ferdinandstor, stadtauswärts, zwei Fahrspuren je Richtung auf. Die Fahrstreifen auf dem Glockengießerwall werden mit Ende des Wallringtunnels mit den Fahrspuren des Tunnels zusammengeführt, sodass mit Ende des Tunnels eine Linksabbiegespur, drei Geradeausspuren und ein durch eine Grüninsel abgetrennter Rechtsabbieger entstehen.

Der Radfahrstreifen beginnt neben dem äußeren indirekten Linksabbieger, mit einer Breite von ca. 2,00 m, und befindet sich mit Ende des Tunnels zwischen der äußeren Geradeausspur und dem durch die Grüninsel abgetrennten Rechtsabbieger.

Die Nebenflächen werden durch eine Hecke von der Fahrbahn und dem Radfahrstreifen getrennt.

3.1. Technische Angaben zur bestehenden baulichen Anlage

Die Bebauung entlang des Glockengießerwalls ist stark urban geprägt und umfasst überwiegend Büro- und Verwaltungsgebäude, Hotels sowie einzelne Einrichtungen des Gesundheitswesens. In unmittelbarer Nähe befinden sich zudem bedeutende Infrastruktureinrichtungen wie der Hamburger Hauptbahnhof sowie verschiedene kulturelle und soziale Einrichtungen. Durch die zentrale Lage ist die Straße hoch frequentiert und spielt sowohl für den Individualverkehr als auch für den öffentlichen Nahverkehr eine wichtige Rolle.

Die Nebenflächen des betrachteten Abschnittes befinden sich direkt an der Hamburger Kunsthalle. Zwischen den Nebenflächen und dem Radfahrstreifen befindet sich die Straße "An der Kunsthalle".

3.1.1. Kfz-Verkehr

Der MIV fährt hier an zwei Fahrspuren. Anschließend trennen sich die Fahrbahnen in einen Rechtsabbieger und in zwei geradeaus Fahrstreifen, die dann signaltechnisch zusammengeführt werden mit dem MIV aus dem Wallringtunnel.

3.1.2. Lichtsignalanlagen

Die Lichtsignalanlagen führen den MIV aus dem Wallringtunnel mit dem Glockengießerwall zusammen. Zusätzlich wird der Radverkehr aus dem Glockengießerwall mit einer LSA in Fahrtrichtung Dammtor und abbiegend geführt.

Im betrachteten Abschnitt befinden sich die folgenden LSA:

- K-LSA 535 (Glockengießerwall/Georgsplatz)

- K-LSA 200 (Ferdinandstor)

Die K-LSA 535 ist mit einer Blindensignalisierung ausgestattet, jedoch sind keine taktilen Leitelemente verlegt.

Die K-LSA 200 ist mit einer Blindensignalisierung ausgestattet und es sind taktile Leitelemente verlegt. Zu der Anlage der K-LSA 200 zählen neben der Signalisierung am Knotenpunkt (Ferdinandstor) zudem die Signalisierungen am Tunnelportal, sowie die Signalisierung unmittelbar vor der Reisebus-Busbucht.

Beide LSA sind verkehrsabhängig gesteuert und nicht mit einer Busbeschleunigung versehen.

3.1.3. ÖPNV

Im Planungsraum liegen keine Bushaltestellen vor. Im nördlichen Bereich des Planungsgebiets verkehrt Buslinie 12 entlang des Glockengießerwalls im 10-Minuten Takt, hat aber keinen Haltepunkt auf dem betrachteten Abschnitt.

Des Weiteren befindet sich eine Haltestelle für Reisebusse vor der Hamburger Kunsthalle.

3.1.4. Ruhender Verkehr

Im Planungsraum befinden sich keine Parkplätze für PKW. In der Nebenfläche befinden sich clusterweise einige Fahrradabstellbügel.

3.1.5. Fußverkehr

Der Fußverkehr am Glockengießerwall wird beidseitig über Gehwege geführt, die aufgrund der innerstädtischen Lage und der Nähe zum Hamburger Hauptbahnhof eine hohe Nutzungsintensität aufweisen. Die Gehwegbreiten variieren abschnittsweise, ermöglichen jedoch im Regelfall ein Begegnungsverkehrsaufkommen entsprechend innerstädtischer Anforderungen. Insbesondere im Umfeld der Knotenpunkte sowie im Bereich der Bushaltestellen und Zugänge zum Hauptbahnhof kommt es zu erhöhten Fußgängerströmen. Querungsmöglichkeiten bestehen überwiegend an den signalisierten Knotenpunkten, wo Fußgängerfurten über Lichtsignalanlagen gesichert sind. Der Gehweg ist von der Fahrbahn mit einem Funktionsstreifen getrennt.

3.1.6. Radverkehr

Der Radverkehr wird entlang des Glockengießerwalls abschnittsweise auf markierten Radfahrstreifen, mit einer Breite von 2,00 m, am rechten Fahrbahnrand geführt. Die Führungsformen variieren je nach Abschnitt. In Knotenpunktbereichen wird der Radverkehr teilweise zwischen Geradeaus- und Rechtsabbiegestreifen geführt, wodurch Konfliktpunkte mit abbiegendem Kfz-Verkehr entstehen können. Teilweise sind vorgezogene Haltelinien für den Radverkehr vorhanden, die eine bessere Sichtbarkeit und Aufstellung vor dem Kfz-Verkehr ermöglichen

3.1.7. Sonstiges

/

3.2. Rahmenbedingungen

/

3.2.1. Umweltverträglichkeit

Die Maßnahme unterliegt nach **Prüfung der in § 13a Hamburgisches Wegegesetz** genannten Kriterien keiner Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in Hamburg.

3.2.2. Kampfmittel

Wegen des oberflächigen Einbaus der Protektionselemente, ist keine Kampfmittelräumung notwendig.

Ver- und Entsorgungsleitungen sind aus genanntem Grund ebenfalls nicht betroffen.

4. Beschreibung der vorgesehenen Ausführungsvariante

4.1. MIV

Der MIV ist durch die Maßnahme nicht beeinflusst.

4.2. Lichtsignalanlagen

Die Maßnahme hat keinen Einfluss auf Lichtsignalanlagen.

4.3. ÖPNV

Der ÖPNV ist durch die Maßnahme nicht beeinflusst.

4.4. Ruhender Verkehr

Im Abschnitt sind keine Flächen des ruhenden Verkehrs vorhanden.

4.5. Fußverkehr

Es finden keine Änderungen der Fußverkehrsanlagen statt.

4.6. Radverkehr

Die Maßnahme verstärkt die subjektive und objektive Sicherheit von Radfahrendenden aller Altersgruppen, erhöht Komfort und Attraktivität des Radfahrens im betroffenen Straßenabschnitt und verhindert eine vorschriftswidrige Nutzung des Radfahrstreifens durch den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr.

4.7. Entwässerung

Bei der Nachrüstung von Protektion auf Radfahrstreifen wird die entstehende Protektionskette an regelmäßigen Abständen unterbrochen, um die Entwässerung zu gewährleisten. Durch die Maßnahme entstehen keine neuen Neigungen oder Gefälle, die bestehenden Entwässerungslinien bleiben erhalten.

4.8. Ausstattung und Wegweisung

Nach dem Aufbringen von Protektionselementen bleibt eine als Radfahrstreifen angeordnete Radverkehrsfläche im straßenverkehrsrechtlichen Sinne weiterhin ein Radfahrstreifen. Der Breitstrich ist weiterhin durchgehend erkennbar. Radwegebenutzungspflicht und Halteverbot sind weiterhin geregelt. Eine Anpassung der Wegweisung ist nicht erforderlich.

4.9. Barrierefreiheit

Die Protektionselemente sind für sehbeeinträchtigte Menschen durch kontrastreiche Gestaltung leichter erkennbar. Die Elemente sind in ihrer ausgeführten Höhe mit dem Blindenstock ertastbar (Mindesthöhe 6 cm). Durchlässe in der Protektionskette, vor allem an Querungshilfen und Grundstückszufahrten, sind mit Rollstühlen passierbar.

4.10. Rettungswege

Die Überfahrbarkeit der Protektionselemente ist durch deren Ausführungshöhe (8 cm) für Einsatzfahrzeuge auf der gesamten Länge des Radfahrstreifens mit Protektion gewährleistet.

4.11. Großraum- und Schwertransporte

Die Überfahrbarkeit der Protektionselemente ist durch deren Ausführungshöhe (8 cm) für Großraum- und Schwertransporte auf der gesamten Länge des Radfahrstreifens mit Protektion gewährleistet.

4.12. Sonstiges

Entfällt.

5. Erläuterungen zu den Kosten, der Wirtschaftlichkeit und der Finanzierung

5.1. Wirtschaftlichkeit

Die Planung wurde gemäß den geltenden Vorschriften und Regelwerken der FHH (ReStra u.a.) aufgestellt. Die Umsetzung geschieht ohne größere Eingriffe in den Straßenkörper. Eine Umsetzung ist daher wirtschaftlich.

5.2. Kosten und Finanzierung

Der Kostenträger der Baumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg. Die Bereitstellung der Mittel erfolgt durch die BVM.

Kontrakt 1001 - Stadtstraßen

PSP 13-14881

6. Durchführung und Auswirkungen der Baumaßnahme

6.1. Durchführungszeitraum

Die Maßnahme wird Frühjahr 2027 in einem Zeitraum von ca. 2 Wochen durchgeführt.

6.2. Auswirkungen

Die Maßnahme verstärkt die subjektive und objektive Sicherheit von Radfahrendenden aller Altersgruppen, erhöht Komfort und Attraktivität des Radfahrens im betroffenen Straßenabschnitt und verhindert eine vorschriftswidrige Nutzung des Radfahrstreifens durch den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr.

6.3. Anlagevermögen

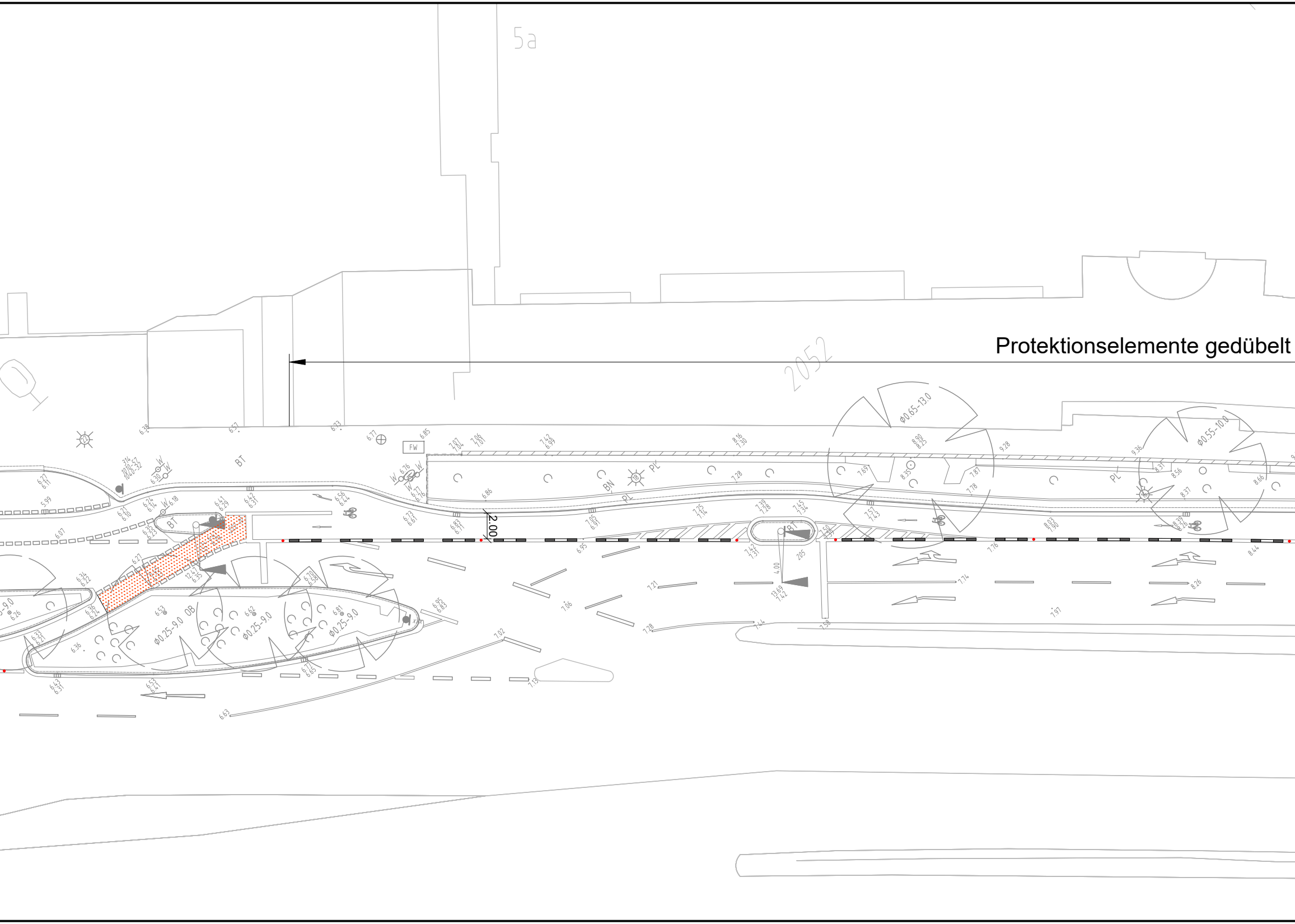
Es ergeben sich keine Änderungen im Anlagevermögen, da es sich um eine rein konsumtive Maßnahme handelt.

7. Beitrag zum Klimaplan

Die Maßnahme erhöht Sicherheit, Attraktivität und Komforts beim Radfahren und leistet damit im Sinne der Mobilitätswende einen Beitrag, um langfristig den Radverkehrsanteil im Modal Split nach Zielen des Senats zu erhöhen und die CO2-Emissionen zu verringern.

Verfasst	LSBG, SP-1	Aufgestellt	LSBG, SP-1
Datum	16.20.2026	Datum	16.10.2026
Unterschrift	gez.	Unterschrift	gez.


2031
2028
BT
BL
BN
BD
BUS
BUS
DTE
WTG
Planungsgrenze
Ø0.25-9.0
Ø0.25-9.0
OB
Protektionselemente geklebt

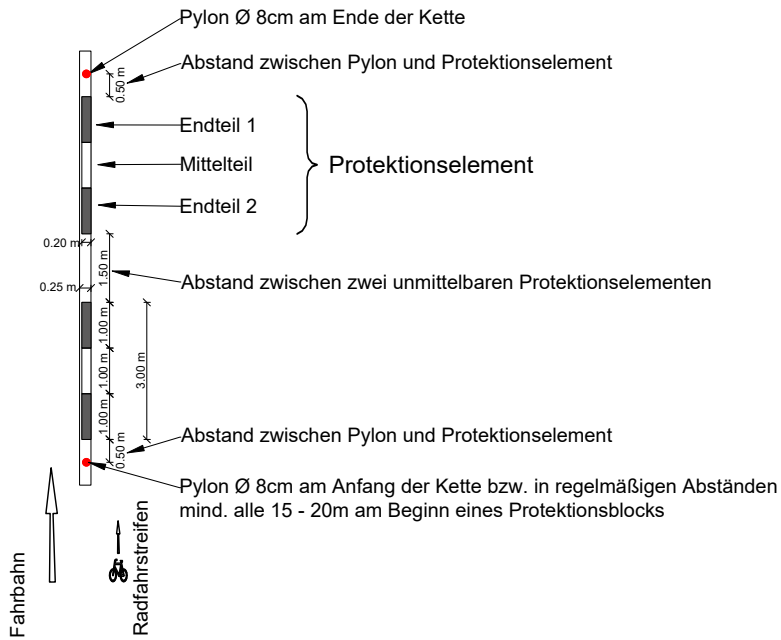

Protektionselemente gedübelt

5a
2052
FW
BT
BT
BT
BN
PL
PL
PL
W
W
W
OB
2.00
4.00
205
Ø0.65-13.0
Ø0.55-10.0
Ø0.25-9.0
Ø0.25-9.0
Ø0.25-9.0
6.38
6.57
6.73
6.77
6.85
7.07 7.04
7.06 7.01
7.42 6.99
8.16 7.30
8.90 8.25
9.28
9.36
6.27 6.11
5.99
6.07
6.21 6.10
6.24 6.14
6.18
6.30
6.41 6.29
6.42 6.31
6.56 6.44
6.73 6.61
6.83 6.71
6.86
7.05 6.91
7.28
7.25 7.14
7.39 7.28
7.45 7.34
7.69
7.57 7.43
8.35
7.87
7.78
8.31
8.56
8.37
8.66
8.03 7.90
6.95
7.42 7.31
7.76
8.44
6.27
6.34 6.22
6.36 6.24
6.33 6.21
6.36
6.53
6.62
6.70 6.58
6.81
6.95 6.83
7.21
7.06
7.28
7.44
7.58
7.14
8.26
7.97
13.69 7.42
7.02
7.15
6.77 6.65
6.53 6.41
6.43 6.31
6.63
6.26

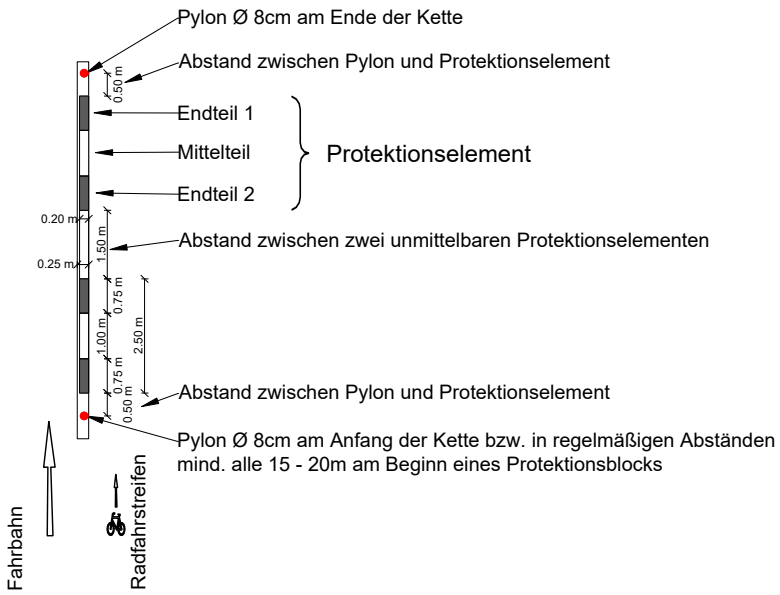


2027
2028
5
ø0.60-11.0
Pfeiler
2.00
Info
Planungsgrenze
PL
BN
BT
BL
Info
10.40
10.38
10.37
10.22
10.21
10.33
10.50
10.11
10.10
10.21
10.09
10.08
10.00
9.91
9.90
9.90
9.87
10.05
9.93
10.25
10.13
9.70
9.82
9.08
14.47
9.36
10.02
9.41
9.96
9.43
10.24
9.87
9.02
9.19
9.98
9.33
8.96
10.01
9.30
10.01
9.36
9.63
9.53
9.70
9.94
9.14
9.67
14.34
434.53
14.37
14.30
9.19
8.73
8.98
9.43
9.90
10.62
10.57
10.47
10.45
10.55
10.53
10.46
10.17
10.22
10.20
10.11
10.43
10.40
10.20
10.54
10.73
10.70
10.63
10.78
10.71
10.68
10.75
10.84
10.89
10.94
10.91
10.89
10.86
11.15
11.03
11.01
11.00
10.97
11.03
437
437
205
209
6.00
17.24

Protektionselemente geklebt


Pylon Ø 8cm am Ende der Kette
Abstand zwischen Pylon und Protektionselement
0.50 m
Endteil 1
Mitteltei
Endteil 2
Protektionselement
0.20 m
0.25 m
1.50 m
Abstand zwischen zwei unmittelbaren Protektionselementen
1.00 m
1.00 m
1.00 m
3.00 m
Abstand zwischen Pylon und Protektionselement
0.50 m
Pylon Ø 8cm am Anfang der Kette bzw. in regelmäßigen Abständen mind. alle 15 - 20m am Beginn eines Protektionsblocks
Fahrbahn
Radfahrstreifen

Protektionselemente gedübelt


Pylon Ø 8cm am Ende der Kette
Abstand zwischen Pylon und Protektionselement
0.50 m
Endteil 1
Mittelteil
Endteil 2
Protektionselement
0.20 m
0.25 m
1.50 m
Abstand zwischen zwei unmittelbaren Protektionselementen
0.75 m
1.00 m
0.75 m
2.50 m
Abstand zwischen Pylon und Protektionselement
0.50 m
Pylon Ø 8cm am Anfang der Kette bzw. in regelmäßigen Abständen mind. alle 15 - 20m am Beginn eines Protektionsblocks
Fahrbahn
Radfahrstreifen

Bezugssystem: ETRS 89 - Abb. Gauß-Krüger (LS 320)
Höhensystem: DHHN2016 (HS170)

Verfasser / Grundlage Planung: LGV / Vermessung, ALKIS

Auftragsname:	Auftragsnummer:	Datum:
Glockengießerwall	LGV V1 - 20250014947	September 2025

🟧	Radweg vorh. Betonsteinpflaster rot
▨	Radfahrstreifen rote Fahrbahnmarkierung auf Asphalt
↑ 🚲	vorh. Fahrradpiktogramm mit Richtungspfeil
↑ 🚲	zu erneuerndes Fahrradpiktogramm mit Richtungspfeil

Auf Grundlage des Leitfadens zur Nachrüstung von Protektionselementen auf Radfahrstreifen, FHH - BVM, März 2025

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Datum

FREIE UND HANSESTADT HAMBURG
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
Geschäftsbereich Stadtstraßen
Planung

Baumaßnahme: Nachrüstung von Protektionselementen an Radfahrstreifen

Teilbaumaßnahme: Nachrüstung Protektion Glockengießerwall zwischen Ernst-Merck-Straße und Ferdinandstor

Planinhalt: Verkehrstechnischer Lageplan

Zeichnungs-Nr.: 14881_GLOCKE_SP_Z_02_001_--_o

Maßstab: 1 : 250

Bearbeitet: - PL/PM -
Name
Datum Datum

Aufgestellt: - PL -
Name
Datum Datum

Freigegeben: - TL -
Name
Datum Datum

Gesehen: - FBL -
Name
Datum Datum

VORABZUG: 28.10.2026