

Straßenverkehrstechnische Planung Kenntnisnahmeschlussverschickung

Fuß- und Radverkehr

PSP: 13-14327

Ad-hoc Maßnahme VR 10 Brandstwiete / Bei
St. Annen



LSBG

Landesbetrieb Straßen,
Brücken und Gewässer
Hamburg

Inhalt

1	Allgemeines	3
1.1	Darstellung der Baumaßnahme, Lage und Einordnung in die überörtliche Situation	3
1.2	Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit der Baumaßnahme ..	3
1.3	Bedarfsträger, Realisierungsträger sowie Projektauftrag	4
1.4	Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien	4
2	Planungsrechtliche Grundlagen	4
3	Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage	4
3.1	Lage und Funktion im Straßennetz	4
3.2	Verkehrsbelastung	4
3.3	Unfallgeschehen	8
3.4	Nutzung der angrenzenden Grundstücke/Bebauung	10
3.5	Aufteilung und Abmessung des Querschnitts sowie Oberflächenbefestigung	10
3.6	Schadensbild	11
3.7	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen	11
3.8	Wirtschaftsverkehr	12
3.9	ÖPNV und Sharing Angebote	12
3.10	Radverkehr	13
3.11	Fußverkehr	13
3.12	Ruhender Verkehr	13
3.13	Straßenausstattung und Straßenmöblierung	14
3.14	Öffentliche Beleuchtung	14
3.15	Straßenbegleitgrün	14
3.16	Entwässerung	14
3.17	Versorgungsleitungen	14
3.18	Ingenieurbauwerke	14
3.19	Grundwasser	14
3.20	Denkmalschutz	14
3.21	Altlasten	14
3.22	Kampfmittel	14
4	Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante	15
4.1	Aufteilung und Abmessungen des Querschnitts sowie Oberflächenbefestigung	15
4.2	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen	16
4.3	Wirtschaftsverkehr	17
4.4	ÖPNV und Sharing Angebote	17
4.5	Radverkehr	17
4.6	Fußverkehr	17
4.7	Ruhender Verkehr	18

4.8	Straßenausstattung und Straßenmöblierung	18
4.9	Öffentliche Beleuchtung	18
4.10	Straßenbegleitgrün	18
4.11	Entwässerung	18
4.12	Versorgungsleitungen.....	18
4.13	Ingenieurbauwerke	19
4.14	Baustoffe.....	19
4.15	Feuerwehr.....	19
5	Umsetzung der Planung	19
5.1	Grunderwerb.....	19
5.2	Auswirkungen durch das Projekt.....	19
5.2.1	Immissionen.....	19
5.2.2	Voraus- und Folgemaßnahmen	19
5.2.3	Unmittelbares und erweitertes Umfeld	19
5.3	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft	19
5.4	Parallele Maßnahmen Dritter.....	20
5.5	Kosten und Finanzierung/Haushaltstitel	20
5.6	Terminierung des Projektes und Bauausführung	20
6	Sonstiges	20

1 Allgemeines

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

Die Freie und Hansestadt Hamburg beabsichtigt mittels der kurzfristigen Umsetzung von Ad-hoc Maßnahmen, den innerstädtischen Radverkehr zu verbessern. Im Zuge dessen werden Maßnahmen geprüft, die keinen großen baulichen Aufwand bedürfen, mit denen jedoch Verbesserungen für den Radverkehr erreicht werden können.

Die Straßen Brandstwiete und Bei St. Annen befinden sich im Bezirk Hamburg-Mitte in den Stadtteilen Hamburg-Altstadt und HafenCity und sind als Hauptverkehrsstraßen klassifiziert. Die Knotenpunkte Brandstwiete/Willy-Brandt-Straße und Bei St. Annen/Brooktorkai stellen die Begrenzung des Planungsraumes dieser Maßnahme dar.

Im Planungsabschnitt (dargestellt in Abbildung 1) verläuft die Veloroute 10 (Harburg – Veddel – Innenstadt) entlang der Straßen Brandstwiete und Bei St. Annen. Die Veloroute stellt zudem eine Verbindung zwischen der Innenstadt und der HafenCity dar. Da durchgängige Radverkehrsanlagen fehlen bzw. die bestehenden Radverkehrsanlagen nicht mehr den aktuellen Regelwerken und Standards entsprechen, sollen im Zuge der Maßnahme zwischen den Knotenpunkten Brandstwiete/Willy-Brandt-Straße und Bei St. Annen/Brooktorkai Radfahrstreifen eingerichtet werden.

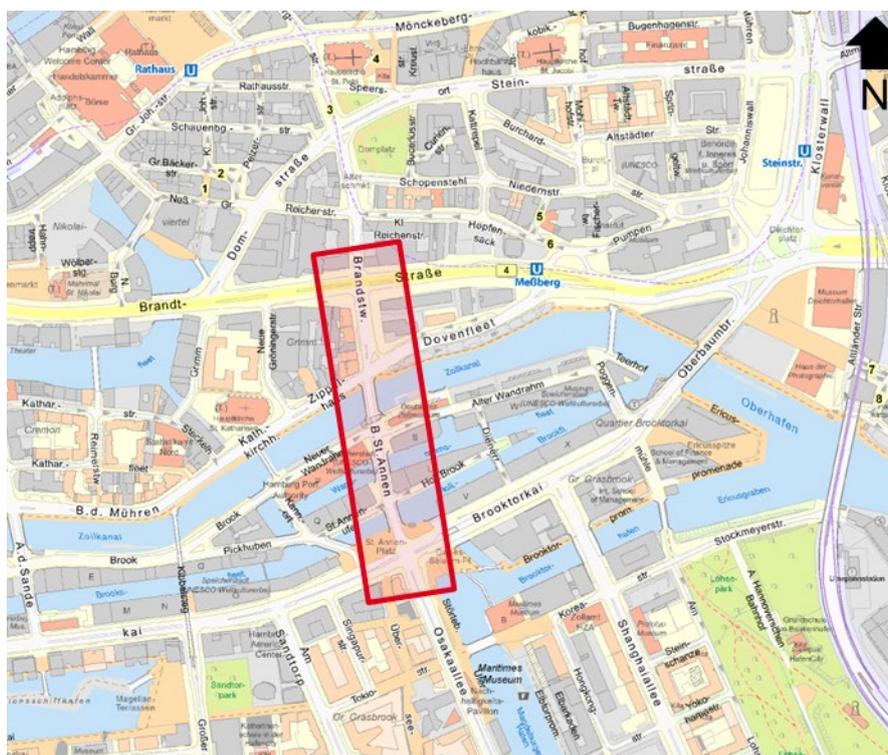


Abbildung 1: Planungsbereich Ad-hoc Maßnahme Brandstwiete / Bei St. Annen
[Quelle: <https://geofos.fhhnet.stadt.hamburg.de/FHH-Atlas/>]

1.2 Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit der Baumaßnahme

Im Rahmen von Ad-hoc-Maßnahmen sollen Radverkehrsanlagen kurzfristig und ohne großen baulichen Aufwand entsprechend der aktuellen Regelwerke geplant und umgesetzt werden. Ziel dieser Maßnahmen ist, bessere Voraussetzungen für attraktives, sicheres und komfortables Radfahren zu schaffen. Die Einrichtung von attraktiveren Radverkehrsanlagen im Planungsabschnitt soll dazu beitragen, den Radverkehrsanteil in den kommenden Jahren deutlich zu steigern und dadurch die Ziele des Senats zu erreichen.

Ein weiterer Anlass für die Baumaßnahme ergibt sich aus der Tatsache, dass der Knotenpunkt Brandstwierte/Willy-Brandt-Straße eine Unfallhäufungsstelle für den Radverkehr darstellt (siehe Abschnitt 3.3).

1.3 Bedarfsträger, Realisierungsträger sowie Projektauftrag

Bedarfsträger für die Straßenbaumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg, vertreten durch die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende.

Der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer wird als Realisierungsträger die Planung und Bauausführung für das Projekt durchführen.

1.4 Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien

Die Stadt Hamburg hat sich im Koalitionsvertrag 2020 zum Ziel gesetzt, den Anteil des Radverkehrs am wegebezogenen Modal Split innerhalb des laufenden Jahrzehnts auf 25 bis 30 Prozent zu steigern. Die Förderung des Radverkehrs wird hierbei als effektives, klimafreundliches und kostengünstiges Mittel gesehen, um die Verkehrswende in Hamburg umzusetzen.

2 Planungsrechtliche Grundlagen

Planungsrechtliche Grundlagen für die vorliegende Planung sind

- der Bebauungsplan Hamburg-Altstadt 47-Neustadt49 (2011)
- der Bebauungsplan Hamburg-Altstadt2 (1967)
- Bebauungsplan-Entwurf HafenCity 12 / Hamburg-Altstadt 48
- der Baustufenplan Innenstadt (1955)

Die Baumaßnahme wird innerhalb der bestehenden Straßenbegrenzungslinien durchgeführt.

3 Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage

3.1 Lage und Funktion im Straßennetz

Die Straßen des ca. 400 m langen Planungsraumes sind als Hauptverkehrsstraßen klassifiziert und sind Bestandteil der Veloroute 10. Die Straßen weisen eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf. Die Straßen Brandstwierte und Bei St. Annen sind mit Ausnahme des Knotenpunktes Bei St. Annen /Sandtorkai im betrachteten Abschnitt nicht Bestandteil der Großraum- und Schwertransport-Routen (GST-Routen).

Der Radverkehr wird im Planungsraum überwiegend im Mischverkehr auf der Fahrbahn bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h geführt, in der Brandstwierte ist in Fahrtrichtung Norden ein untermaßiger und nicht-benutzungspflichtiger Radweg im Seitenraum und in Fahrtrichtung Süden ein Radfahrstreifen im Kreuzungsbereich vorhanden.

Die Brandstwierte mündet an ihrem nördlichen Ende des Planungsraums in die Willy-Brandt-Straße (B4). Die Straßen Brandstwierte und Bei St. Annen stellen eine Verbindung zwischen der Innenstadt und der HafenCity dar und sind Bestandteil der sog. Domachse.

3.2 Verkehrsbelastung

Im Folgenden werden die einzelnen Knotenpunkte des Planungsgebietes, im Norden beginnend, dargestellt.

Für den **Knotenpunkt Brandstwierte/Willy-Brandt-Straße** (siehe Abbildung 2) sind die Verkehrsmengen des Kfz-Verkehrs von 0 bis 24 Uhr dargestellt (siehe Abbildung 3). Die am 08.09.2021 durchgeführte Zählung gilt aufgrund einer Sperrung in der Mönckebergstraße und Steinstraße als gestört.

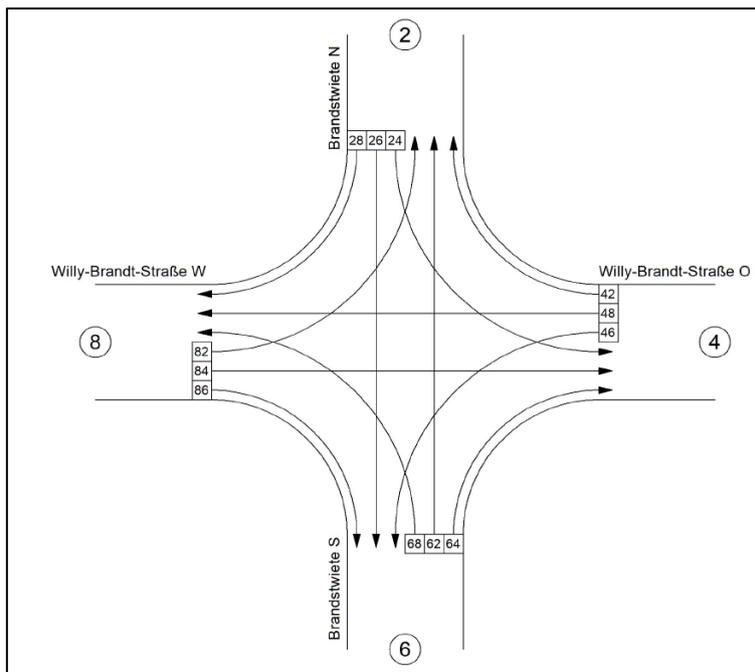


Abbildung 2: Knotenpunktgeometrie Brandstwierte/Willy-Brandt-Straße

GESAMTBELASTUNG 00:00 bis 24:00 UHR IN KFZ					
VON \ NACH	2	4	6	8	Summe
2 Brandstwierte N	0	1328	940	653	2921
LKW-Anteil (%)	0.0	22.8	11.9	1.4	14.5
4 Willy-Brandt-Straße O	871	0	834	25624	27329
LKW-Anteil (%)	15.4	0.0	0.8	5.0	5.2
6 Brandstwierte S	1181	164	0	2135	3480
LKW-Anteil (%)	32.1	3.0	0.0	1.5	12.0
8 Willy-Brandt-Straße W	344	17296	1354	0	18994
LKW-Anteil (%)	1.2	5.8	2.6	0.0	5.5
Summe	2396	18788	3128	28412	52724
LKW-Anteil (%)	21.6	7.0	4.9	4.6	6.3
QUERSCHNITT Summe	5317	46117	6608	47406	
LKW-Anteil (%)	17.7	5.9	8.6	5.0	

Abbildung 3: Gesamtbelastung Kfz-Verkehr Knotenpunkt Brandstwierte/Willy-Brandt-Straße

Für die Brandstwierte, südlich des Knotenpunktes, wurden Querschnittsbelastungen von 6.608 Kfz/24h erhoben. Der LKW-Anteil liegt bei 8,6%.

Für den **Knotenpunkt Brandstwiete / Dovenfleet** (siehe Abbildung 4) sind die Verkehrsmengen des Kfz-Verkehrs (siehe Abbildung 5) dargestellt. Die Zählung wurde am 22.06.2023 durchgeführt.

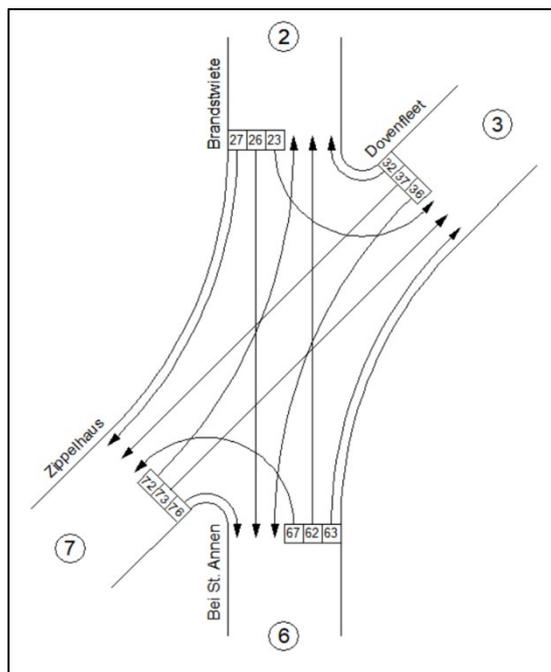


Abbildung 4: Knotenpunktgeometrie Brandstwiete/Dovenfleet

GESAMTBELASTUNG 00:00 bis 24:00 UHR IN KFZ					
VON \ NACH	2	3	6	7	Summe
2 Brandstwiete	0	24	2547	579	3150
LKW-Anteil (%)	0.0	0.0	4.9	2.8	4.5
3 Dovenfleet	1049	0	1753	7807	10609
LKW-Anteil (%)	16.1	0.0	0.6	2.7	3.7
6 Bei St. Annen	3291	677	0	44	4012
LKW-Anteil (%)	6.1	2.2	0.0	0.0	5.4
7 Zippelhaus	17	10167	61	0	10245
LKW-Anteil (%)	5.9	3.7	1.6	0.0	3.7
Summe	4357	10868	4361	8430	28016
LKW-Anteil (%)	8.5	3.6	3.2	2.7	4.0
QUERSCHNITT Summe	7507	21477	8373	18675	
LKW-Anteil (%)	6.8	3.6	4.2	3.2	

Abbildung 5: Gesamtbelastung Kfz-Verkehr Brandstwiete/Dovenfleet

Für die Brandstwiete wurden Querschnittsbelastungen von 7.507 Kfz/24h nördlich des Knotenpunktes und für die Straße Bei St. Annen 8.373 Kfz/24h südlich des Knotenpunktes erhoben. Der LKW-Anteil liegt bei 6,8% in der Brandstwiete und bei 4,2% in der Straße Bei St. Annen.

Für den **Knotenpunkt Bei St. Annen / Am Sandtorkai** (siehe Abbildung 6) sind die Verkehrsmengen des Kfz-Verkehrs (siehe Abbildung 7) und des Radverkehrs (siehe Abbildung 8) dargestellt. Die Zählung stammt vom 31.08.2021.

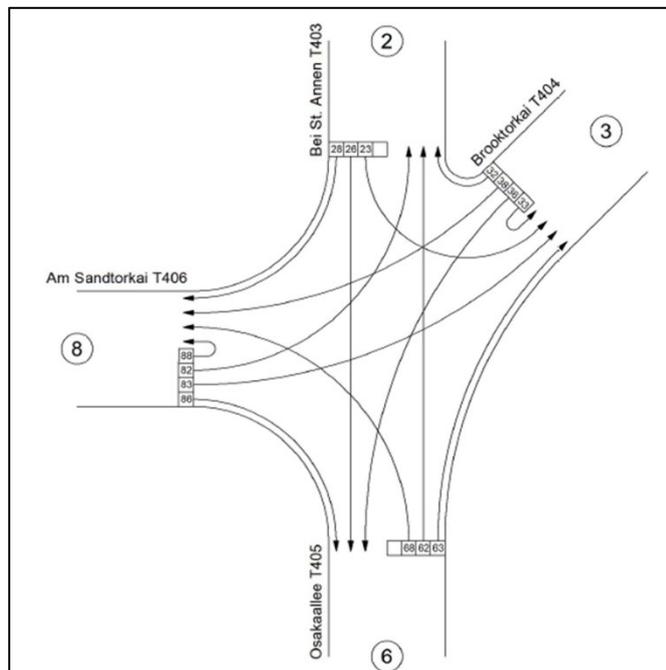


Abbildung 6: Knotenpunktgeometrie Bei St. Annen / Am Sandtorkai

GESAMTBELASTUNG 00:00 bis 24:00 UHR IN KFZ					
VON \ NACH	2	3	6	8	Summe
2 Bei St. Annen T403	0	964	1301	1300	3565
LKW-Anteil (%)	0.0	0.9	2.0	9.0	4.3
3 Brooktorkai T404	1283	64	605	4483	6435
LKW-Anteil (%)	2.3	9.4	18.5	6.0	6.4
6 Osakaallee T405	996	215	0	727	1938
LKW-Anteil (%)	1.5	37.2	0.0	8.1	7.9
8 Am Sandtorkai T406	990	4797	1304	258	7349
LKW-Anteil (%)	18.8	4.7	3.0	0.8	6.2
Summe	3269	6040	3210	6768	19287
LKW-Anteil (%)	7.1	5.3	5.5	6.6	6.1
QUERSCHNITT Summe	6834	12475	5148	14117	
LKW-Anteil (%)	5.6	5.9	6.4	6.4	

Abbildung 7: Gesamtbelastung Kfz-Verkehr Knotenpunkt Bei St. Annen / Am Sandtorkai

Für die Straße Bei St. Annen wurden Querschnittsbelastungen von 6.834 Kfz/24h nördlich des Knotenpunktes erhoben. Der LKW-Anteil liegt bei 5,6%.

Durch die geplante Eröffnung des Westfield-Einkaufszentrums am Überseequartier ist von einer Zunahme des Verkehrsaufkommens auszugehen.

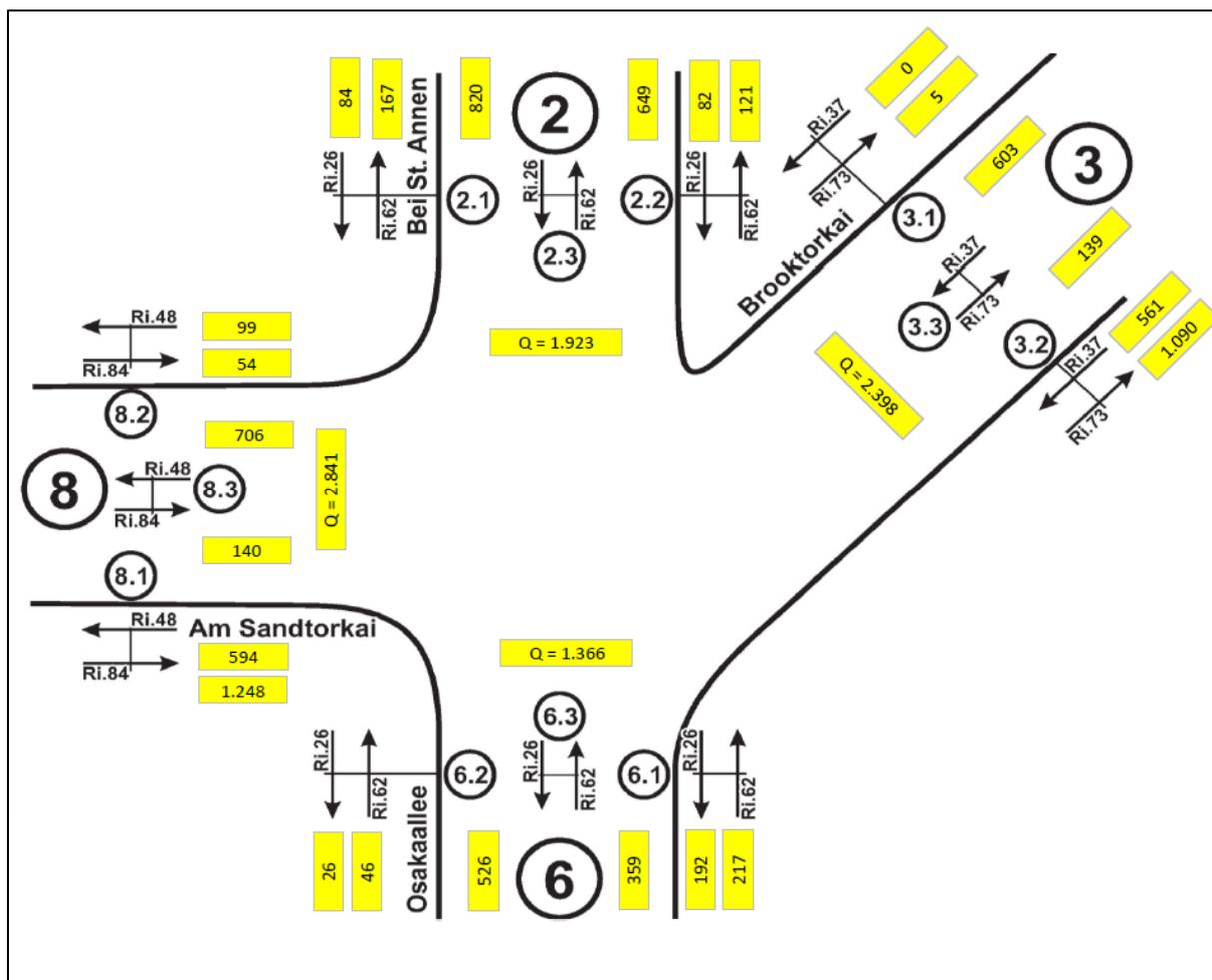


Abbildung 8: Gesamtbelastung Radverkehr (6:00 - 19:00 Uhr) Knotenpunkt Bei St. Annen/Am Sandtorkai

Die dargestellten Werte des Radverkehrs aus der Zählung vom 31.08.2021 beziehen sich auf einen Zeitraum von 6:00 bis 19:00 Uhr und stellen somit Werte je 13h dar. Während der Zählung befand sich auf dem Brooktorkai (im Bereich Q 3.1) eine Baustelle. Aus Abbildung 8 wird ersichtlich, dass ein hohes Verkehrsaufkommen des Radverkehrs vorliegt. Ein hoher Anteil Radfahrender verkehrt auf der Achse St. Annen-Osakaallee auf den Nebenflächen statt auf der Fahrbahn.

Die Osakaallee verfügt über beidseitige Radfahrstreifen und verhältnismäßig schmale Gehwege mit Breiten von stellenweise unter 2,0 m Breite. An den Straßen Am Sandtorkai und Brooktorkai befindet sich ein Hochbordradweg auf der Südseite sowie ein Radfahrstreifen auf der Nordseite, der im Rahmen eines Verkehrsversuchs als Pop-Up-Bikelane eingerichtet und anschließend verstetigt wurde. In der Straße Bei St. Annen wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt.

Es ist erkennbar, dass viele Radfahrende die Nebenflächen in entgegengesetzter Fahrtrichtung befahren, unter anderem in den Straßen Am Sandtorkai und Brooktorkai. Die meisten Ziele liegen hier auf der Südseite, zudem befand sich dort ein ehemaliger Zweirichtungsradweg. Auch in der Straße Bei St. Annen werden z.T. die Nebenflächen in beiden Fahrtrichtungen befahren. Hierbei ist zu erwähnen, dass ein gewisser Anteil Falschfahrer unabhängig der örtlichen Infrastruktur auftritt. Zudem müssen Kinder bis zum vollendeten achten Lebensjahr Fußwege befahren und dürfen bis zum zehnten Lebensjahr Fußwege befahren und hierbei in beiden Fahrtrichtungen verkehren.

3.3 Unfallgeschehen

Von der Verkehrsdirektion wurden für den Zeitraum vom 01.01.2020 bis 31.12.2022 Unfalldaten zur Verfügung gestellt. Im Auswertzeitraum wurden auf der bewerteten Strecke 115 Verkehrsunfälle (VU)

polizeilich registriert, welche in Abbildung 9 dargestellt sind. Dabei wurde keine Person getötet oder schwer verletzt. Im genannten Zeitraum wurden 32 Unfälle mit Leichtverletzten registriert. Im Planungsraum wurden im Auswertez Zeitraum 17 Verkehrsunfälle mit Beteiligung des Radverkehrs registriert (vgl. Abbildung 10), hierbei wurden 13 Personen leicht verletzt. Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle im Planungsraum stieg innerhalb der drei betrachteten Jahre um ca. 15 Unfälle je Jahr an.



Unfallkategorien	Unfalltypen	Unfallumstände
Unfall mit Getöteten	1 - Fahrnfall (F)	Fußgänger
Unfall mit Schwerverletzten	2 - Abbiegeunfall (AB)	Radfahrer
Unfall mit Leichtverletzten	3 - Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)	Kraftrad
Unfall mit schwerwiegendem Sachschaden	4 - Überschreiten-Unfall (US)	Baumunfall
Unfall mit Sachschaden	5 - Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)	Alkohol oder Drogen
	6 - Unfall im Längsverkehr (LV)	Überholunfall
	7 - Sonstiger Unfall (SO)	Wildunfall

Abbildung 9: Unfallauswertung aller Unfälle im Zeitraum zwischen 01.01.2020 - 31.12.2022 im Planungsgebiet



Unfallkategorien	Unfalltypen	Unfallumstände
Unfall mit Getöteten	1 - Fahrnfall (F)	Fußgänger
Unfall mit Schwerverletzten	2 - Abbiegeunfall (AB)	Radfahrer
Unfall mit Leichtverletzten	3 - Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)	Kraftrad
Unfall mit schwerwiegendem Sachschaden	4 - Überschreiten-Unfall (US)	Baumunfall
Unfall mit Sachschaden	5 - Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)	Alkohol oder Drogen
	6 - Unfall im Längsverkehr (LV)	Überholunfall
	7 - Sonstiger Unfall (SO)	Wildunfall

Abbildung 10: Unfallauswertung von Unfällen mit Beteiligung des Radverkehrs im Zeitraum zwischen 01.01.2020 - 31.12.2022 im Planungsgebiet

Als Unfallhäufungsstelle (UHS) sind die Knotenpunkte Brandstwierte/Willy-Brandt-Straße (65 VU, darunter 35 VU im Längsverkehr und 14 Abbiegeunfälle) und Kornhausbrücke/Zippelhaus (22 VU, darunter 10 Einbiegen-/Kreuzen-Unfälle und 5 Abbiegeunfälle) gekennzeichnet. Als Unfallhäufungsstelle des Radverkehrs ist der Knotenpunkt Brandstwierte/Willy-Brandt-Straße gekennzeichnet, an dem vor allem Unfälle durch rechts abbiegenden Kfz-Verkehr auftreten, da an der Lichtsignalanlage eine gemeinsame

Signalisierung von Radverkehr und abbiegendem Kfz-Verkehr vorliegt.

3.4 Nutzung der angrenzenden Grundstücke/Bebauung

Die Nutzung der angrenzenden Grundstücke ist überwiegend von Büro- und Gewerbenutzung geprägt, die Bebauung besteht aus mehrstöckigen Gebäuden. Entlang der Straße Bei St. Annen befinden sich Speichergebäude der denkmalgeschützten Speicherstadt (siehe Abschnitt 3.20).

3.5 Aufteilung und Abmessung des Querschnitts sowie Oberflächenbefestigung

Der Planungsraum wird zur besseren Verständlichkeit in die Abschnitte Brandstwiete, Kornhausbrücke und Bei St. Annen geteilt, welche im Folgenden aufgrund ihrer stark unterschiedlichen Querschnitte separat betrachtet werden. Die Brandstwiete verfügt über eine Querschnittsbreite von ca. 41 m, die Kornhausbrücke ist ca. 17 m breit und die Straße Bei St. Annen ca. 21,50 m breit. Die in Abbildung 11 bis Abbildung 13 dargestellten Aufteilungen beschreiben die Querschnitte in Blickrichtung Norden, so dass die einzelnen Breiten als „von West nach Ost“ zu lesen sind.

Die Brandstwiete verfügt, wie in Abbildung 11 dargestellt, über eine Bushaltestelle auf der Ost- und Westseite. In Fahrtrichtung Norden sind inklusive der Bushaltestelle vier Fahrstreifen vorhanden, nördlich der Bushaltestelle befindet sich ein separater Rechtsabbiegestreifen. Auf der Ostseite befindet sich ein baulicher Radweg zwischen dem Wartebereich der Bushaltestelle und dem Gehweg. Der Wartebereich ist vor und hinter der Bushaltestelle mit Fahrradbügeln und Straßenbäumen versehen. Die Gehwegbreite auf der Westseite wird durch Außengastronomie sowie einen Höhenversprung inkl. Geländer stark eingeschränkt. Südlich des Wartebereiches der Bushaltestelle befindet sich eine Lieferzone.

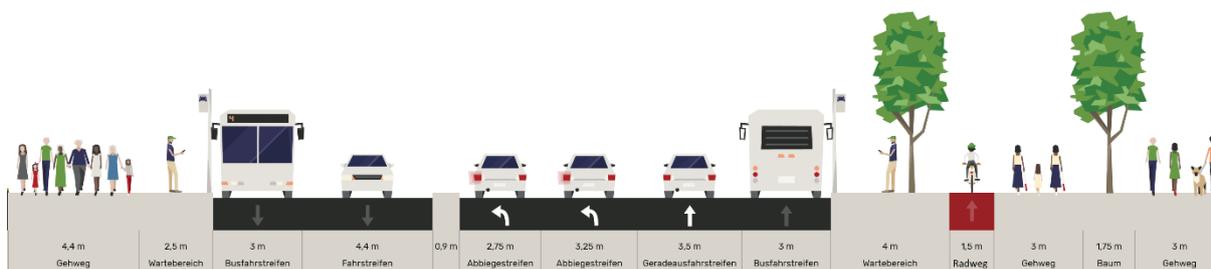


Abbildung 11: Aufteilung und Abmessung des Straßenraums der Brandstwiete (Bestand)
Quelle: Streetmix.net (bearbeitet)

Die Kornhausbrücke hat eine Gesamtbreite von ca. 17 m, wovon ca. 8,70 m auf die Fahrbahn entfallen. Der Fahrstreifen in Fahrtrichtung Norden verfügt hierbei über eine Breite von ca. 5,2 m. Der in Abbildung 12 dargestellte Querschnitt wird durch zwei Pfeiler-Reihen der Brückenkonstruktion, die sich zwischen Fahrbahn und Gehweg befinden, eingeschränkt. Des Weiteren verschmälern die Brückenportale die Gehwegbreite punktuell.



Abbildung 12: Aufteilung und Abmessung des Straßenraums der Kornhausbrücke (Bestand)
 Quelle: Streetmix.net (bearbeitet)

Die Straße Bei St. Annen verfügt über eine Fahrbahnbreite von ca. 12,50 m (vgl. Abbildung 13). Am Fahrbahnrand befinden sich Bushaltestellen bzw. parkende Fahrzeuge. Die Gehwegbreite variiert entlang der Straße. Im südlichen Abschnitt des Planungsraums sind im Kreuzungsbereich neben einem Radfahrstreifen auf der Westseite zwei Fahrstreifen in Fahrtrichtung Süden vorhanden.



Abbildung 13: Aufteilung und Abmessung des Straßenraums Bei St. Annen (Bestand)
 Quelle: Streetmix.net (bearbeitet)

3.6 Schadensbild

Die Fahrbahnoberfläche besteht in der Brandstwierte, sowie auf den Brücken im Planungsgebiet aus Asphalt, in der Straße Bei St. Annen aus Kopfsteinpflaster. Es sind keine gravierenden Mängel hinsichtlich der Oberflächenbeschaffenheit festzustellen.

Die Nebenflächen der Brandstwierte weisen insbesondere in der Nähe von Bäumen Unebenheiten auf. Es ist davon auszugehen, dass die Gehwegplatten hier durch Baumwurzeln angehoben wurden. Die restlichen Nebenflächen verfügen über keine offenkundigen Mängel hinsichtlich ihrer Beschaffenheit.

3.7 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Im Planungsgebiet bzw. angrenzend befinden sich die folgenden Lichtsignalanlagen:

LSA Nr.	Knoten	Steuerung	Blindensignalisierung	Taktile Leitelemente/Bordabsenkung	Busbevorrechtigung
K 532	Willy-Brandt-Straße / Brandstwierte	Verkehrsabhängig	Ja	Nein / Ja	Ja
K 165	Kornhausbrücke / Dovenfleet	Verkehrsabhängig	Ja	Nein / Ja	Ja
K 2403	Am Sandtorkai / Osakaallee	Verkehrsabhängig	Nein	Nein / Ja	Ja

Tabelle 1: Übersicht LSA

Weiterhin sind folgende nicht signalisierte Knotenpunkte vorhanden:

- Bei St. Annen/Neuer Wandrahm/Alter Wandrahm
- Bei St. Annen/St. Annenufer/Holländischer Brook

3.8 Wirtschaftsverkehr

Die Straßen Brandstwiete und Bei St. Annen sind überwiegend von Büro- und Gewerbe-Bebauung geprägt. Das Quell- und Zielverkehrsaufkommen des Wirtschaftsverkehrs (u.a. Güterwirtschaftsverkehr, Dienstleistungsverkehr, Nutz- oder Geschäftsverkehr, Personenwirtschaftsverkehr) ist aufgrund der angesiedelten Firmen eher gering. Die Straße stellt jedoch eine wichtige Verbindung in Nord-Süd-Richtung zwischen der Innenstadt und HafenCity dar. Der LKW-Anteil liegt bei 4,2 bis 8,6% (vgl. Abschnitt 3.2).

Die Straßen im Planungsbereich sind nicht Teil des Routennetzes für Großraum- und Schwertransporte. Die Kornhausbrücke darf von LKW mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 7,5 t nicht befahren werden.

3.9 ÖPNV und Sharing Angebote

Die Buslinien verkehren mit folgendem Takt im Planungsraum:

Linie	Takt (Hauptverkehrszeit)	Streckenverlauf
4	Alle 5 Min.	Brandstwiete – Eidelstedt, Wildacker
6	Alle 5-10 Minuten	U Borgweg – Speicherstadt
602	Nachtbus, alle 60 Min. nachts	Osdorfer Born – Rothenburgsort

Tabelle 2: Buslinien – Taktung und Streckenverlauf

Haltestelle	Haltende Linien	Art der Haltestelle	Oberflächenbelag	Barrierefreiheit	Ausstattung
Brandstwiete	4, 6, 602	Fahrbahnrand mit gesondertem Fahrstreifen	Beton	Nur teilweise	FGU (2x), DFI (1x)
Bei St. Annen	6, 602	Fahrbahnrand bei überbreiter Fahrbahn	Asphalt, Kopfsteinpflaster	Nein	FGU (1x)

Tabelle 3: Haltestellen im Bestand

Die Buslinie 4, sowie der Kurzläufer der Buslinie 6 enden an der Haltestellenposition Brandstwiete, welche sich in der Willy-Brandt-Straße befindet. Die Wendefahrt von der Endhaltestelle und dem Pausenplatz an der Willy-Brandt-Straße erfolgt über die Straße Dovenfleet. Die Buslinien beginnen an der Haltestelle Brandstwiete und fahren nur die Haltestellenposition Brandstwiete auf der Ostseite der Brandstwiete an.

Der Planungsraum wird durch den Ride-pooling-Dienst Moia bedient. Die nächstgelegenen Stadtrastationen befindet sich am Domplatz sowie an der Willy-Brandt-Straße östlich des Knotenpunktes Brandstwiete/Willy-Brandt-Straße.

Die Straßen Bei St. Annen und Brandstwiete sowie angrenzende Knotenpunkte werden zudem von verschiedenen Stadtrundfahrts-Bussen befahren, welche an der Bushaltestelle Bei St. Annen halten und eine weitere Haltestelle westlich des Knotenpunktes Bei St. Annen/Am Sandtorkai bedienen.

3.10 Radverkehr

Der Straßen Brandstwiete und Bei St. Annen sind im Planungsraum Bestandteil der Veloroute 10, welche von Harburg über Veddel in die Innenstadt führt. Sie dienen darüber hinaus als Verbindung zwischen HafenCity und Innenstadt.

Der Radverkehr wird in der Brandstwiete, Fahrtrichtung Süden, auf der überbreiten Fahrbahn im Mischverkehr bei Tempo 50 geführt, im Bereich vor dem Knotenpunkt Brandstwiete/Dovenfleet ist ein Radfahrstreifen vorhanden. In Fahrtrichtung Norden ist ein baulicher Radweg mit einer Breite von 1,50 m vorhanden, das Absetzmaß beträgt ca. 4 m.

Auf der Kornhausbrücke und der Straße Bei St. Annen ist keine Radverkehrsinfrastruktur vorhanden, der Radverkehr wird bei Tempo 50 im Mischverkehr geführt. Ab dem Knotenpunkt Bei St. Annen/St. Annenufer wird der Radverkehr in Fahrtrichtung Süden auf einem Radfahrstreifen mit einer Breite von ca. 3 m geführt, welcher nach Evaluation des Verkehrsversuchs verstetigt wurde. Die Straße Bei St. Annen verfügt überwiegend über ungeschnittenes Kopfsteinpflaster als Fahrbahnbelag, was für den Radverkehr als unkomfortabel zu bewerten ist.

Im Planungsraum sind nur wenige Fahrradbügel im öffentlichen Raum vorhanden, welche stark ausgelastet sind. Während auf der Ostseite der Brandstwiete 12 Fahrradbügel vorhanden sind, werden Fahrräder auf der Westseite häufig an Geländern abgestellt, was den nutzbaren Gehweg einengt. Auch entlang der Straße Bei St. Annen werden viele Fahrräder auf nicht dafür vorgesehenen Flächen abgestellt.

3.11 Fußverkehr

Der Fußverkehr wird auf unterschiedlich breiten und unterschiedlich befestigten Gehwegen geführt, die sich baulich in einem guten Zustand befinden. Die Gehwegbreiten variieren zwischen 2,70 und 4,50 m und entsprechen in ihrer Dimensionierung überwiegend den gemäß Regelwerken empfohlenen Mindestbreiten von 2,50 m. Die nutzbaren Gehwegbreiten werden durch Brücken-Einbauten, Außengastronomie und Geländern mitunter eingeschränkt.

An den unsignalisierten Knotenpunkten der Straße Bei St. Annen sind keine Querungshilfen für den Fußverkehr vorhanden. Aufgrund mangelnder Fahrradabstellmöglichkeiten wird der Fußverkehr zusätzlich von auf dem Gehweg abgestellten Fahrrädern behindert. Zudem entsprechen die Gehwege nicht den Standards einer barrierefreien Planung, da an den Knotenpunkten sowie Einmündungen keine taktilen Leitsysteme vorhanden sind.

Die Straße Bei St. Annen und angrenzende Straßen werden aufgrund ihrer Lage im Weltkulturerbe Speicherstadt verstärkt auch von Touristen genutzt. Diese verweilen auch häufig insbesondere im Bereich der Brücken.

3.12 Ruhender Verkehr

Die Brandstwiete verfügt im Planungsraum auf der Ostseite über eine Ladezone mit einer Länge von ca. 32 m. In der Ladezone gilt ein eingeschränktes Haltverbot werktags zwischen 8 und 18 Uhr.

Das Parken ist beidseitig am Fahrbahnrand der Straße Bei St. Annen zwischen Wandbereiterbrücke und St. Annenufer zulässig, hierfür ist ein Parkschein erforderlich. Es handelt sich um insgesamt 16 Längsparkstände. Im Planungsgebiet befinden sich keine Stellplätze mit besonderer Nutzung (u.a. Parkstände für elektrisch betriebene Fahrzeuge oder Behindertenparkstände).

In der Brandstwiete sind 12 Fahrradbügel mit Doppelaufstellung auf der Ostseite vorhanden, in der Straße Bei St. Annen befinden sich sechs Fahrradbügel mit Doppelaufstellung nahe der Bushaltestelle Bei St. Annen auf der Westseite. Im gesamten Planungsgebiet ist ein hoher Bedarf an Fahrradabstellmöglichkeiten erkennbar, da viele Fahrräder an Geländern oder Baumschutzbügeln abgestellt sind.

3.13 Straßenausstattung und Straßenmöblierung

Die vorhandene Straßenmöblierung der Brandstwiete besteht aus 14 Fahrradständern auf der östlichen Straßenseite, sowie aus auf beiden Straßenseiten befindlichen Fahrgastunterständen der Bushaltestellen. In der Straße Bei St. Annen befinden sich zusätzlich zur Haltestellen-Einrichtung sechs Fahrradständer.

3.14 Öffentliche Beleuchtung

Die öffentliche Beleuchtung besteht im Planungsraum aus beidseitig angeordneten Beleuchtungsmasten. Hierbei handelt es sich teils um historisch anmutende Sonderbauweisen. Auf der Kornhausbrücke ist die Beleuchtung mittig oberhalb der Fahrbahn mit Seilen angebracht.

3.15 Straßenbegleitgrün

Auf der Ostseite der Brandstwiete befinden sich zweireihig angeordnet insgesamt 12 Bäume der Baumart Kaiserlinde, welche 2009 gepflanzt wurden und über einen Kronendurchmesser von ca. 3 m verfügen. Die Straße Bei St. Annen verfügt auf der Ostseite auf Höhe des Gebäudes Alter Wandrahm 15 über eine Hainbuche aus dem Jahr 1980 mit einem Kronendurchmesser von ca. 8 m. Eine weitere Begrünung liegt im Planungsraum nicht vor.

3.16 Entwässerung

Eine Prüfung der vorhandenen Straßenentwässerungsanlagen wird aufgrund des geringen geplanten baulichen Eingriffs der Maßnahme nicht durchgeführt.

3.17 Versorgungsleitungen

Eine Prüfung der vorhandenen Versorgungsleitungen wird aufgrund des geringen geplanten baulichen Eingriffs der Maßnahme nicht durchgeführt.

3.18 Ingenieurbauwerke

Im Planungsgebiet befinden sich die Kornhausbrücke, Wandbereiterbrücke und St. Annenbrücke. Des Weiteren befindet sich ein Flutschutztor nördlich der Kornhausbrücke.

3.19 Grundwasser

Eine Prüfung des vorhandenen Grundwasserpegels ist aufgrund des geringen geplanten baulichen Eingriffs der Maßnahme nicht erforderlich.

3.20 Denkmalschutz

Die Straße Bei St. Annen befindet sich in der Kernzone des Welterbes Speicherstadt, die Brandstwiete befindet sich in der Pufferzone des Welterbes. Die Kornhausbrücke, Wandbereiterbrücke und St. Annenbrücke gelten zudem als Baudenkmal und Teil des Ensembles Speicherstadt.

3.21 Altlasten

Eine Prüfung der Altlastenbelastung wird aufgrund des geringen geplanten Umbaus nicht durchgeführt.

3.22 Kampfmittel

Eine Prüfung der Kampfmittelbelastung wird aufgrund des geringen geplanten Umbaus nicht durchgeführt.

4 Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante

4.1 Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes sowie Oberflächenbefestigung

Im Zuge dieser Ad-hoc Maßnahme werden den Regelwerken entsprechende Radverkehrsanlagen ohne großen baulichen Aufwand hergestellt. Dadurch kann die Qualität der Radverkehrsanlagen spürbar verbessert werden.

Die bestehenden Radverkehrsanlagen in der Straße Brandstwiete werden verbreitert. Der Radfahrstreifen der Brandstwiete in Fahrtrichtung Süden wird im Knotenpunkt Brandstwiete/Dovenfleet in Richtung Kornhausbrücke fortgeführt. Auf der Kornhausbrücke wird ein Radfahrstreifen in Fahrtrichtung Süden eingerichtet. In der Straße Bei St. Annen wird der Radverkehr zukünftig weitgehend auf einem Radfahrstreifen auf der Fahrbahn geführt, welcher im Bereich der Bushaltestellen unterbrochen wird. Im Bereich der Knotenpunkte ist eine Roteinfärbung der Furten vorgesehen. Für den Kfz-Verkehr ergeben sich keine nennenswerten Änderungen.

Abbildung 14 bis Abbildung 16 stellen die geplante Aufteilung der Straßenräume der Straßen im Planungsraum dar. Da sich die Straßenquerschnitte im Planungsgebiet gravierend unterscheiden, erfolgt die Darstellung in drei Abschnitten. Hierbei werden die Brandstwiete, die Kornhausbrücke und die Straße Bei St. Annen separat dargestellt.

Die Planung des Straßenquerschnittes der Brandstwiete ist Abbildung 14 zu entnehmen. In Fahrtrichtung Süden wird ein durchgehender Radfahrstreifen eingerichtet, welcher über eine Breite von 2,0 – 3,0 m verfügen wird. Im Bereich der Bushaltestelle wird dieser unterbrochen. Der Radfahrstreifen wird ebenso im Knotenpunkt Brandstwiete/Dovenfleet auf die Kornhausbrücke fortgeführt. Im Bereich des Knotenpunktes ist eine Roteinfärbung vorgesehen.

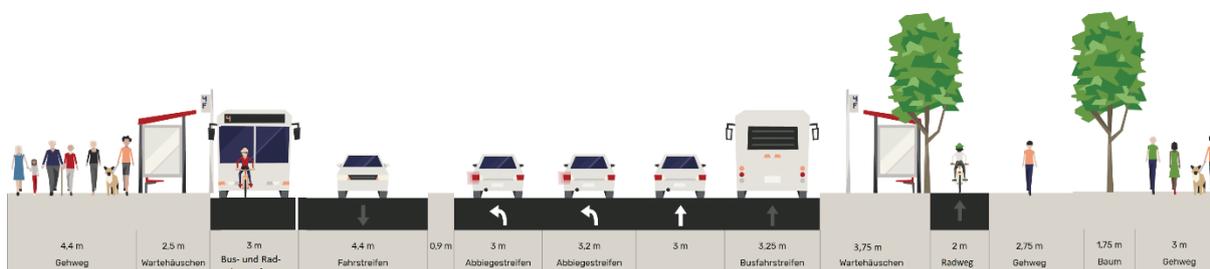


Abbildung 14: Aufteilung und Abmessung des Straßenraums der Brandstwiete (Planung)
 Quelle: Streetmix.net (bearbeitet)

In Fahrtrichtung Norden wird der Radverkehr vor der Bushaltestelle auf den Hochbordradweg aufgeleitet. Aufgrund der Taktverdichtung an der Haltestelle in Verbindung mit geringen Fahrgastzahlen ist bei einer Führung des Radverkehrs in den Nebenflächen mit geringeren Konflikten zu rechnen. Im Sinne der Busbeschleunigung und zur Vermeidung von Unfällen zwischen Radverkehr und rechtsabbiegender Kfz-Verkehr entfällt die Möglichkeit, aus der südlichen Brandstwiete nach Osten in die Willy-Brandt-Straße rechts abzubiegen. Der entfallende Abbiegestreifen wird als Busfahrstreifen bis zum Knotenpunkt abgeändert. Am Knotenpunkt Brandstwiete/Willy-Brandt-Straße wird die Furt des Radverkehrs zudem rot eingefärbt.

Auf der Kornhausbrücke wird der Radfahrstreifen in Fahrtrichtung Süden mit einer Breite von ca. 2,2 m fortgeführt, wie in Abbildung 15 dargestellt ist. Hierzu werden die im Bestand überbreiten Fahrstreifen des Kfz-Verkehrs auf das Regelmaß von 3,25 m reduziert. Aus Platzgründen ist keine beidseitige Radverkehrsinfrastruktur möglich, in Fahrtrichtung Norden wird der Radverkehr daher im Mischverkehr geführt. Für den Fußverkehr ergeben sich keine Änderungen gegenüber dem Bestand.



Abbildung 15: Aufteilung und Abmessung des Straßenraums der Kornhausbrücke (Planung)
 Quelle: Streetmix.net (bearbeitet)

In der Straße Bei St. Annen wird in Fahrtrichtung Süden ein durchgängiger Radfahrstreifen mit einer Breite von 3 m eingerichtet, wie in Abbildung 16 dargestellt ist. Aufgrund der Fahrbahnbreite ist die Einrichtung eines Radfahrstreifens in Fahrtrichtung Norden nur auf Höhe der Wandbereiterbrücke möglich, der Radverkehr wird in den restlichen Abschnitten im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Die Parkstände am Fahrbahnrand entfallen.

Die Markierung der Radfahrstreifen auf Kopfsteinpflaster wird mit Markierungsnägeln sowie Piktogrammen auf Fugenverguss erfolgen. Auf Asphalt werden weiße Markierungen hergestellt.



Abbildung 16: Aufteilung und Abmessung des Straßenraums Bei St. Annen (Planung)
 Quelle: Streetmix.net (bearbeitet)

Durch die Ad-hoc-Maßnahme kann eine durchgängige Radverkehrsinfrastruktur in Richtung Süden geschaffen werden, welche an die bestehende, verstepigte Pop-Up-Bikelane Am Sandtorkai/Brooktorkai anschließt. Im Zuge der Maßnahme werden dort Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen eingerichtet, sowie Furten rot eingefärbt.

4.2 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Im Rahmen der Ad-hoc-Maßnahmen sind nur geringfügige Anpassungen ohne großen baulichen Aufwand vorgesehen. Am Knotenpunkt Brandstwiete/Willy-Brandt-Straße entfällt der separate Fahrstreifen zum Rechtsabbiegen aus der südlichen Brandstwiete zu Gunsten eines Busfahrstreifens. Hierdurch ist mit einer Erhöhung der Verkehrssicherheit und einem Rückgang von Abbiegeunfällen zu rechnen. Die Abbiegebeziehung wird gemäß Verkehrszählungen nur von sehr wenigen Kfz genutzt. Durch ein Abbiegen auf die Straße Dovenfleet am vorigen Knotenpunkt können alle Ziele gleichermaßen erreicht werden. Die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes wird nicht beeinträchtigt.

Im Zuge der Ad-hoc-Maßnahme werden alle Furten des Radverkehrs am Knotenpunkt Brandstwiete/Willy-Brandt-Straße rot eingefärbt, die Haltlinien des Kfz-Verkehrs werden zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zurückgesetzt. Zudem werden Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen eingerichtet

bzw. bestehende Aufstelltaschen vergrößert. Am Knotenpunkt Brandstwiete/Dovenfleet wird der Radfahrstreifen auf der Ostseite bis zur Kornhausbrücke als Furt markiert und rot eingefärbt. Ebenso werden am Knotenpunkt Bei St. Annen/Am Sandtorkai Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen eingerichtet und die Furten rot markiert. An diesem Knotenpunkt wird ein Anschluss an die verstetigte Pop-Up-Bikelane in den Straßen Brooktorkai und Am Sandtorkai geschaffen.

Da aufgrund der Eröffnung des Überseequartiers mit einer Erhöhung der Verkehrsstärke auf der Domachse gerechnet wird, erfolgt eine Überplanung des Signalprogramms am Knotenpunkt Brandstwiete/Dovenfleet mit einer Neuaufteilung der Freigabezeiten.

4.3 Wirtschaftsverkehr

Es ergeben sich keine relevanten Veränderungen gegenüber dem Bestand. Die Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs wird durch die Ad-hoc-Maßnahme nicht beeinträchtigt.

4.4 ÖPNV und Sharing Angebote

Im Bereich der Bushaltestellen werden die Radfahrstreifen unterbrochen, sodass die Bushaltestellen wie im Bestand bedient werden können.

Es ist geplant, dass die Buslinie 4 in Richtung Überseequartier verlängert wird. Dadurch erhöht sich die Frequenz an den Bushaltestellen im Planungsgebiet.

4.5 Radverkehr

Der Radverkehr wird in Fahrtrichtung Süden auf einer Länge von ca. 400 m durchgehend auf 2,0 – 3,0 m breiten Radfahrstreifen geführt, welche im Bereich der Bushaltestellen unterbrochen werden. Auch in den Knotenpunkten wird der Radverkehr auf Fahrbahnniveau geführt. Am Knotenpunkt Bei St. Annen/Am Sandtorkai schließt der Radfahrstreifen an die bestehende, verstetigte Pop-Up-Bikelane Am Sandtorkai/Brooktorkai an.

In Fahrtrichtung Norden ist die Verbreiterung des Bestandsradweges in der Brandstwiete sowie die Einrichtung von Radfahrstreifen in Teilen der Straße Bei St. Annen vorgesehen. In den restlichen Abschnitten wird der Radverkehr in Fahrtrichtung Norden aufgrund des geringen Straßenquerschnittes im Mischverkehr geführt.

Durch die Herausnahme des Rechtsabbiegers am Knotenpunkt Brandstwiete/Willy-Brandt-Straße wird die Verkehrssicherheit des Radverkehrs am Knotenpunkt Brandstwiete/Willy-Brandt-Straße erhöht. An allen signalisierten Knotenpunkten wird eine Roteinfärbung der Radfurten vorgenommen um die Sichtbarkeit zu verbessern. Zudem werden Aufstelltaschen für das indirekte Linksabbiegen markiert bzw. vergrößert sowie die Haltlinien des Kfz-Verkehrs zurückgesetzt.

4.6 Fußverkehr

Durch die verbesserte Radverkehrsführung auf der Fahrbahn ist anzunehmen, dass der Anteil Radfahrer, der die Nebenflächen befährt, zurück geht. Dadurch reduzieren sich Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr in den Nebenflächen. Da sich im Planungsgebiet viele Touristen aufhalten, welche auch im Bereich der Engstellen der Brücken verweilen, ist eine Reduktion des Radverkehrs in den Nebenflächen zu begrüßen.

Aufgrund des unkomfortabel zu befahrenden Kopfsteinpflasters in der Straße Bei St. Annen ist jedoch nicht auszuschließen, dass vereinzelt Radfahrer die Nebenflächen befahren. Im Zuge der Umgestaltung der Domachse soll die Attraktivität der Straße durch kurzfristige Maßnahmen wie z.B. dem Aufstellen von Pflanzkübeln erhöht werden. Es besteht jedoch kein direkter Zusammenhang zu dieser Maßnahme.

Der Radweg in der Brandstwiete wird mit taktilen Elementen abgegrenzt, was die Sichtbarkeit nicht nur für Sehbeeinträchtigte erhöht.

4.7 Ruhender Verkehr

Durch die Herstellung von Radfahrstreifen in der Straße Bei St. Annen entfallen die dortigen Parkstände am Fahrbahnrand. In der Straße Bei St. Annen sind keine direkten Anlieger vorhanden.

Im Rahmen der Ad-hoc-Maßnahme werden zusätzlichen Fahrradabstellanlagen geschaffen. Am Knotenpunkt Bei St. Annen/Alter Wandrahm werden auf der Ostseite drei Fahrradbügel angeordnet sowie die bestehenden Fahrradbügel auf der Westseite um sieben zusätzliche Fahrradbügel ergänzt. In der Straße St. Annenufer wird der vorderste Parkstand mit vier Fahrradbügeln ausgestattet.

	Bestand	Ausführungsvariante	Bilanz
Parkstände	62	45	-17
Brandstwiete	6	6	0
Bei St. Annen	16	0	-16
St. Annenufer (innerhalb Planungsgrenze)	1	0	-1
Fahrradbügel (mit Doppel- aufstellung)	18	35	17
Brandstwiete	12	12	0
Bei St. Annen	6	19	+13
St. Annenufer	0	4	+4

Tabelle 4: Bilanz des ruhenden Verkehrs der Ausführungsvariante

4.8 Straßenausstattung und Straßenmöblierung

Die bestehende Straßenausstattung und -Möblierung bleibt unverändert.

4.9 Öffentliche Beleuchtung

Die bestehende öffentliche Beleuchtung bleibt unverändert.

4.10 Straßenbegleitgrün

Keine Veränderung gegenüber dem Bestand. Elemente des Bereiches Blue-Green-Infrastructure können im Rahmen von Ad-hoc-Maßnahmen nicht berücksichtigt werden, zudem sind im Rahmen dieser Maßnahme keine Potentiale zu erkennen.

	Bestand	Ausführungsvariante	Bilanz
Straßenbäume	13	13	0
Brandstwiete	12	12	0
Bei St. Annen	1	1	0

Tabelle 5: Bilanz des Straßenbegleitgrüns der Ausführungsvariante

4.11 Entwässerung

Keine Veränderung gegenüber dem Bestand.

4.12 Versorgungsleitungen

Keine Veränderung gegenüber dem Bestand.

4.13 Ingenieurbauwerke

Auf den Brücken im Planungsgebiet finden nur Änderungen der Aufteilung des Fahrbahnquerschnitts in Form von Markierungen statt. Hieraus ergeben sich keine konstruktiven Anpassungen.

4.14 Baustoffe

Die neuen Radfahrstreifen auf der Fahrbahn werden mit einem Breitstrich weiß abmarkiert. Zusätzlich werden die Radfahrstreifen in den Einmündungs- und Knotenpunktbereichen sowie die Radaufstellflächen an den Knotenpunkten flächig rot eingefärbt.

Die Markierung von Fahrstreifen auf Kopfsteinpflaster erfolgt in Form von Markierungsnägeln. Zudem werden Piktogramme auf Fugenverguss eingebaut, was vollständig reversibel ist.

4.15 Feuerwehr

Im Rahmen der Maßnahme werden keine für die Anleiterbarkeit der Gebäude ausschlaggebenden Änderungen vorgenommen.

5 Umsetzung der Planung

5.1 Grunderwerb

Grunderwerb ist nicht erforderlich, da sich der Umbau auf den bestehenden Straßenquerschnitt bezieht und eine Verbreiterung nicht vorgesehen ist.

5.2 Auswirkungen durch das Projekt

5.2.1 Immissionen

Die vorliegende Maßnahme fällt nicht unter die Regelungen der 16. BImSchV. Es entstehen keine Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen und keine entsprechenden Kosten. Weder wird vorliegend eine Straße durch einen durchgehenden Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr erweitert (§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 16. BImSchV), noch werden die Beurteilungspegel durch einen erheblichen baulichen Eingriff i. S. v. § 16 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 16. BImSchV erhöht. Das Ziel der Maßnahme ist keine Steigerung der Leistungsfähigkeit des Verkehrswegs.

Zwar werden, dort wo es aufgrund der örtlichen Verhältnisse möglich ist, überwiegend Radfahrstreifen angelegt. Dabei werden jedoch die vorhandenen Kfz-Fahrstreifen auf die geringstmögliche Breite verschmälert, was nachweislich zu einer Reduzierung der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs führt. Die Anlage von Radfahrstreifen hat zudem die Folge, dass die Kfz-Fahrstreifen in die Mitte der Fahrbahn gerückt und insofern von der vorhandenen Bebauung weggerückt werden.

5.2.2 Voraus- und Folgemaßnahmen

Es sind keine Voraus- und Folgemaßnahmen erforderlich.

5.2.3 Unmittelbares und erweitertes Umfeld

Für den Fuß- und Radverkehr ergibt sich durch die Maßnahme eine deutlich verbesserte subjektive und objektive Sicherheit.

5.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

Es sind keine Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erforderlich.

5.4 Parallele Maßnahmen Dritter

Bei der Ad-hoc Maßnahme handelt es sich um keine Maßnahme des Werkstattverfahrens zur Do-machse. Die Maßnahme wurde jedoch im Vorfeld mit der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen abgestimmt.

5.5 Kosten und Finanzierung/Haushaltstitel

Die Kosten werden im weiteren Planungsablauf ermittelt.

Der Kostenträger der Baumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg. Die Finanzierung erfolgt aus dem Einzelplan 7.1 der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, Aufgabenbereich 301 – Ver-kehr und Straßenwesen.

Die Bereitstellung der Mittel erfolgt über den Kontrakt 1001 – Stadtstraßen.

5.6 Terminierung des Projektes und Bauausführung

Der Umsetzungszeitraum ist für Mitte/Ende 2025 vorgesehen. Die Bauzeit wird derzeit auf ca. 3 Monate geschätzt. In einer Verkehrsbesprechung werden Bauphasen und Verkehrsablauf detailliert besprochen.

6 Sonstiges

Im Rahmen der Planung fand ein Kick-Off-Termin mit Trägern öffentlicher Belange statt. Hierbei wurde die Maßnahme mit ihnen abgesprochen sowie die Planung vorgestellt und abgestimmt.

Aufgrund dessen ist für die Maßnahme eine Kenntnisnahmeschlussverschickung vorgesehen, es wird auf eine 1. Verschickung verzichtet.

Verfasst	LSBG, SP-1	Aufgestellt	LSBG, SP-3
Datum	29.07.2024	Datum	29.07.2024
Unterschrift	██████████	Unterschrift	██████████
