

# Erläuterungsbericht

<b>Anlass</b>	NACHRÜSTUNG VON RADFAHRSTREIFEN MIT PROTEKTIONSELEMENTEN	
<b>Straße</b>	Rugenfeld	
<b>PSP</b>	<b>Verfasst</b>	<b>Datum</b>
13-14886		16.02.2026

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

Entlang des 350 m langen Abschnitts auf dem Rugenfeld wird der vorhandene Radfahrstreifen mit Protektionselementen nachgerüstet. Der Abschnitt liegt zwischen den Knotenpunkten 737 Osdorfer Landstraße/Rugenfeld sowie 1153 Rugenfeld/Am Osdorfer Born.

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. *Bei vorliegender Gefahrenlage:* 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, aus recyceltem Kunststoff, werden aufgrund ihrer Erkennbarkeit, der fehlerverzeihenden Gestaltung, Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit besonders geeignet erachtet.

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 die vorhandenen Straßenverkehrsfläche. Folgende Aspekte sind durch die Maßnahme nicht betroffen und entsprechend nicht im Erläuterungsbericht aufgeführt:

- 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

# Erläuterungsbericht

## Übersichtskarte



Abbildung 1: Übersichtskarte mit dem nachzurüstenden Radfahrstreifen (rot markiert); Quelle: FHH-Atlas, LGV

### 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 Protektionen.

### 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.

# Erläuterungsbericht

## 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 Protektionen grundsätzlich nicht notwendig.

## 3. Bestand

Der betrachtete Straßenabschnitt befindet sich im Hamburger Stadtteil Osdorf im Bezirk Altona. Es handelt sich um eine Hauptverkehrsstraße, die Teil des Hamburger Rings 3 ist. Der betreffende Straßenabschnitt wurde im Jahr 2020 umgestaltet. Dabei wurde auf der nördlichen Straßenseite ein neuer Radweg angelegt und auf der südlichen Straßenseite der bestehende Radfahrstreifen verbreitert.

### 3.1. Technische Angaben zur bestehenden baulichen Anlage

Im Bereich Rugenfeld beträgt die Breite der asphaltierten Fahrbahn 13,00 m. In Fahrtrichtung zum Knotenpunkt Nr. 737 gibt es zwei Kfz-Fahrstreifen mit Breiten von 4,00 m und 3,25 m. Angrenzend an die Fahrbahn befindet sich in dieser Richtung ein neu hergestellter Radweg mit einer Breite von 2,00 m. Ein Gehweg ist in dieser Fahrtrichtung nicht vorhanden.

In Fahrtrichtung zum Knotenpunkt Nr. 1153 gibt es einen Kfz-Fahrstreifen mit einer Breite von 3,75 m sowie einen Radfahrstreifen mit einer Breite von 2,50 m einschließlich Markierung. Dies ist der Radfahrstreifen, der mit Protektionselementen nachgerüstet werden soll. Der angrenzende Gehweg ist 2,00 m breit und durch einen 2,25 m breiten Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt.

#### 3.1.1. Kfz-Verkehr

Der betrachtete Straßenabschnitt des Rugenfelds weist in nördlicher Fahrtrichtung einen Kfz-Fahrstreifen mit einer Breite von ca. 4,0 m sowie in südlicher Fahrtrichtung zwei Kfz-Fahrstreifen mit jeweils ca. 3,5 m Breite auf.

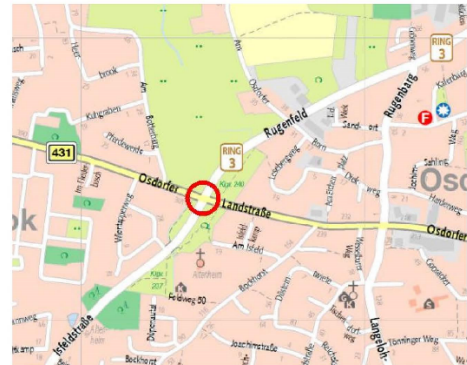
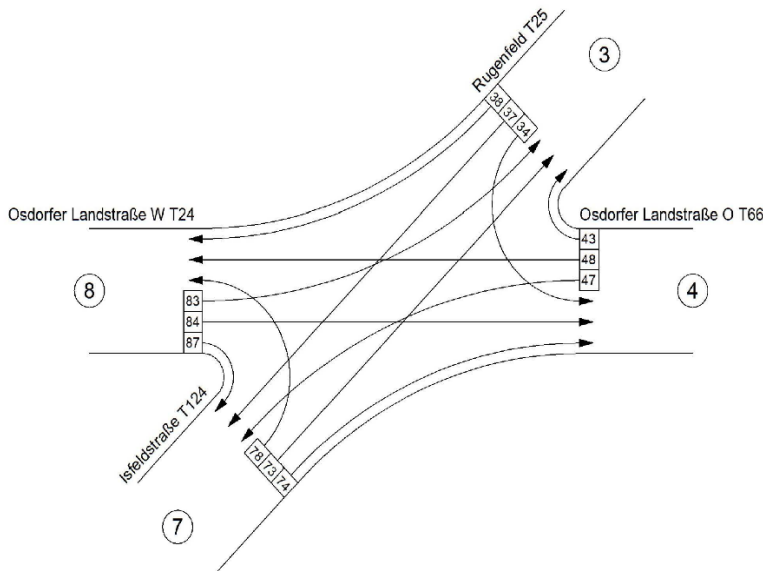
Die Verkehrsbelastung des Straßenabschnitts kann anhand der Verkehrszählung der Zählstelle 0271 ermittelt werden, welche am Knotenpunkt Rugenfeld / Osdorfer Landstraße (K-LSA 737) eingerichtet ist. Abbildung 2 stellt die Fahrbeziehungsströme an diesem Knotenpunkt dar; eine zahlenmäßige Erläuterung erfolgt ergänzend in Tabelle 1. Die angegebenen Werte der Zufahrtstreifen zum Rugenfeld repräsentieren die Verkehrsbelastung in nördlicher Fahrtrichtung, während die Werte der Abfahrtstreifen die Verkehrsbelastung in südlicher Fahrtrichtung abbilden.

Fahrtrichtung	Art	PKW	LKW	PkwE	PkwE%	SV%	Ges.
34	Anfahrt	553	35	605,5	100,00	5,95	588
84	Anfahrt	12436	368	12988,0	100,00	2,87	12804
74	Anfahrt	1666	42	1729,0	100,00	2,46	1708
43	Ausfahrt	439	25	476,5	100,00	5,39	464
48	Ausfahrt	10083	435	10735,5	100,00	4,14	10518
47	Ausfahrt	1540	42	1603,0	100,00	2,65	1582

Tabelle 1: Zählstelle 0271, Dienstag, 18.06.2024 Rugenfeld / Osdorfer Landstraße, 01:00 Uhr bis 24:00 Uhr

# Erläuterungsbericht

## Rugenfeld / Osdorfer Landstraße



Zählstelle: 0271		
Rugenfeld / Osdorfer Landstraße		
18.06.2024	Dienstag	Woche 25
Rugenfeld T25 Osdorfer Landstraße O T66		
Isfeldstraße T124 Osdorfer Landstraße W T24		
Zählzeit: 06:00-19:00 Uhr		

Abbildung 2: Übersichtskarte der Zählstelle 0271, LSA K737; Quelle: BVM, FHH

### 3.1.2. Lichtsignalanlagen

Der nachzurüstende Radfahrstreifen im Bereich Rugenfeld befindet sich zwischen den Knotenpunkten mit den *Kreuzungs Lichtsignalanlagen* (K-LSA) 737 und 1153.

Am Knotenpunkt mit der K-LSA 737 verfügt die Fahrbahn über drei Kfz-Zufahrtsstreifen und zwei Abfahrtsstreifen, die durch eine etwa 3,0 m breite bauliche Mittelinsel getrennt sind. Auf der Zufahrtsseite befindet sich auf der Nebenfläche ein Radweg, während die gegenüberliegende Seite mit einem Gehweg ausgestattet ist. Die Gesamtbreite des Rugenfelds beträgt hier einschließlich der Nebenflächen etwa 32 m.

Der Knotenpunkt mit der K-LSA 1153 weist in der Zufahrt zwei Kfz-Fahrstreifen und einen Radfahrstreifen auf. In der Abfahrt ist ein Kfz-Fahrstreifen vorhanden. Die Straßenraumbreite beträgt in diesem Bereich einschließlich der Nebenflächen rund 25 m.

Im Planungsgebiet bzw. angrenzend befindet sich die folgende LSA:

LSA Nr.	Knoten	Steuerung	Blindensignalisierung	Taktile Leitelemente/Bordabsenkung	Fahrradquerung Furt
K737	Osdorfer Landstraße/Rugenfeld	verkehrsabhängig	Nein	Nein	Ja
K1153	Rugenfeld/Am Osdorfer Born	verkehrsabhängig	Ja	Ja	nur in Ost-West-Richtung

# Erläuterungsbericht

Tabelle 2: Übersicht LSA

## 3.1.3. ÖPNV

Im Bereich Rugenfeld wird der betrachtete Straßenabschnitt nicht von Buslinien bedient. Die nächstgelegene ÖPNV-Anbindung befindet sich an der angrenzenden Osdorfer Landstraße im Bereich des Knotenpunktes Nr. 737. Dort verkehren die Metrobuslinie M1 sowie die Nachtbuslinie N601. An diesem Knotenpunkt befinden sich auf beiden Seiten der Osdorfer Landstraße Bushaltestellen.

## 3.1.4. Ruhender Verkehr

Am Anfang der Ausfahrtsspur des Knotens Nr. 737 befindet sich eine Stellbucht für den ruhenden Verkehr. Sie ist ca. 25 m lang und 3,00 m breit. Der nachzurüstende Radfahrstreifen verläuft entlang der linken Begrenzung dieser Stellbucht. Bei der örtlichen Bestandsaufnahme wurden an dieser Stelle abgestellte Fahrzeuge, darunter Pkw und Anhänger, festgestellt.



Abbildung 3: Parkbucht; Quelle: FHH-Atlas, LGV

Die Herstellung des neuen Radfahrstreifens ist unmittelbar nach dem Ausfahrbereich der Stellbucht vorgesehen. Entlang des weiteren Verlaufs des betrachteten Straßenabschnitts sind keine weiteren ausgewiesenen Stellflächen für den ruhenden Verkehr vorhanden.

## 3.1.5. Fußverkehr

Im Bereich des Rugenfelds ist auf der südlichen Nebenfläche ein Gehweg vorhanden. Dieser weist eine Breite von etwa 2,0 m auf und ist mit Betongehwegplatten befestigt. Der Gehweg wird von der angrenzenden Fahrbahn durch einen Grünstreifen mit einer variierenden Breite zwischen 2,30 m und 2,75 m getrennt.

Auf der gegenüberliegenden, nördlichen Straßenseite ist kein Gehweg vorhanden. Ein Wechsel auf die nördliche Seite der Straße ist daher lediglich über die an beiden Enden des Straßenabschnitts vorhandenen, signalisierten reinen Fußgängerfurten möglich.

# Erläuterungsbericht

## 3.1.6. Radverkehr

Auf der nördlichen Straßenseite des Rugenfelds befindet sich ein 2,00 m breiter Radweg auf der Nebenfläche, der durch einen 2,30–2,75 m breiten Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt ist. Die Oberfläche besteht aus rot eingefärbten Betonplatten und kennzeichnet die Nutzung als Radverkehrsfläche. Ein Gehweg ist hier nicht vorhanden; die beidseitige Begrünung bietet eine komfortable und sichere Radverkehrsführung.

Auf der südlichen Seite, in Richtung Knotenpunkt Nr. 1153, verläuft ein 2,50 m breiter Radfahrstreifen einschließlich einer 0,25 m breiten Markierung auf der asphaltierten Fahrbahn. Der Radfahrstreifen wurde im Zuge der vorangegangenen Umbaumaßnahme von ursprünglich 1,70 m auf die heutige Breite verbreitert. Derzeit ist die Markierung der früheren Breite weiterhin vorhanden, sodass eine doppelte Markierungssituation besteht. Etwa 47 m vor der Haltlinie zum Knotenpunkt 1153, reduziert sich die Breite auf 1,85 m. Abbildung 4 zeigt den aktuellen Zustand des Radfahrstreifens mit der bestehenden Doppelmarkierung. Dabei ist die innere Markierung in einem Abstand von ca. 0,80 m zur äußeren Markierung erkennbar.



**Abbildung 4:** Bestand des Radfahrstreifens mit doppelter Markierung; FHH-Atlas, LGV

## 3.1.7. Sonstiges

Der ausgewertete Bereich auf der südlichen Straßenseite des Rugenfelds ist hinsichtlich des Verkehrsunfallgeschehens insgesamt als unauffällig einzustufen. Abbildung 5 zeigt die im Zeitraum von 2020 bis 2024 erfassten Verkehrsunfälle, einschließlich der Unfälle unter Beteiligung von Radfahrenden, im betrachteten Abschnitt.

# Erläuterungsbericht

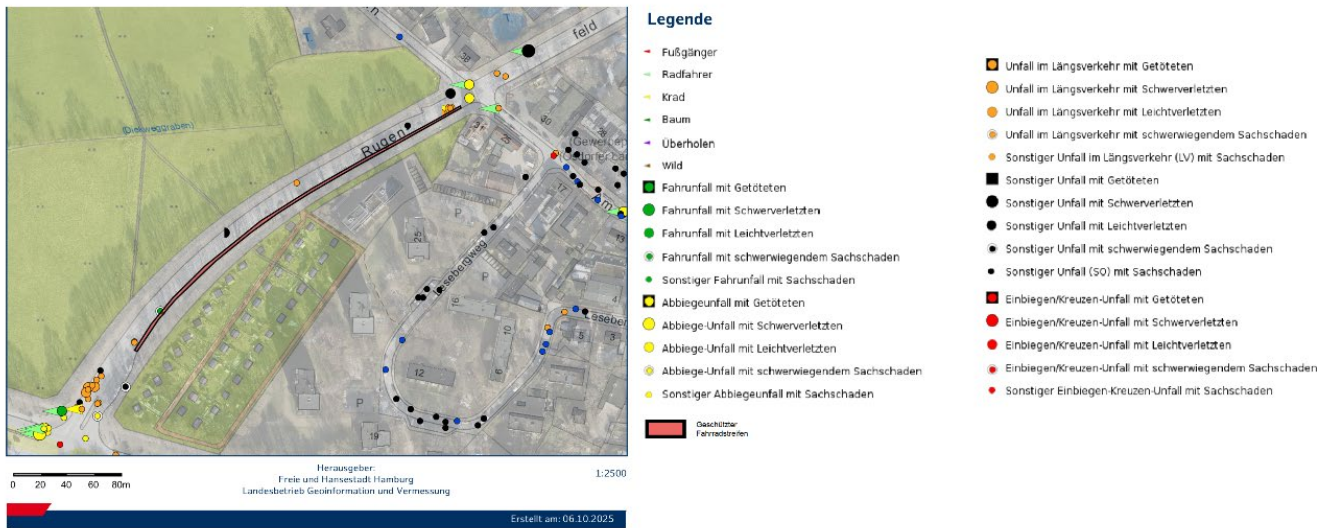


Abbildung 5: Verkehrsunfälle in Rugenfeld (2020-24); FHH-Atlas, LGV

Es ist zu erkennen, dass im Bereich der Zufahrt zum Knotenpunkt 737 mehrere Unfälle im Längsverkehr verzeichnet wurden. Unter Berücksichtigung der dortigen Unfalllage sowie der dokumentierten Vorfälle im unmittelbar an den Radfahrstreifen angrenzenden Kfz-Fahrstreifen ergibt sich eine zusätzliche Begründung für die Nachrüstung des Radfahrstreifens mit Protektionselementen, um die Verkehrssicherheit insbesondere für den Radverkehr weiter zu erhöhen.

## 3.2. Rahmenbedingungen

Der betrachtete Straßenabschnitt ist Bestandteil des Hamburger Großraum- und Schwertransport-Netz (GST-Netz), sowie des Hamburger Ring 3.

### 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 (dübeln), 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.

# Erläuterungsbericht

## 4.3. ÖPNV

Der ÖPNV ist durch die Maßnahme nicht beeinflusst.

## 4.4. Ruhender Verkehr

Es entfallen durch die Maßnahme keine bestehenden Parkplätze. Im Abschnitt sind im öffentlichen Straßenraum keine Flächen des ruhenden Verkehrs vorhanden bzw. es werden an den entsprechenden Abschnitten keine Protektionselemente nachgerüstet.

## 4.5. Fußverkehr

Es finden keine Änderungen der Fußverkehrsanlagen statt.

## 4.6. Radverkehr

In der Maßnahme am Rugenfeld werden auf der vorhandenen Breitstrichmarkierung auf der Straße schwarz-weiße Protektionselemente durch Verdübelung befestigt. Die Protektionskette wird durch Pylonen in roter Signalfarbe vor, nach und zwischen den Protektionselementen für eine bessere Sichtbarkeit visuell ergänzt.

Die Maßnahme verstärkt die subjektive und objektive Sicherheit von Radfahrenden 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.

# Erläuterungsbericht

## 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. Ä.) 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 13-14886

# Erläuterungsbericht

## 6. Durchführung und Auswirkungen der Baumaßnahme

### 6.1. Durchführungszeitraum

### 6.2. Auswirkungen

Die Maßnahme verstärkt die subjektive und objektive Sicherheit von Radfahrenden 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 Komfort 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 CO<sub>2</sub>-Emissionen zu verringern.