

Planungsdienststelle: Bezirksamt Hamburg-Harburg  
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt  
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes  
 Fachbereich Tiefbau - Planen und Bauen - H/MR 21

Baumaßnahme: Förderung des Radverkehrs Veloroute 10 Abschnitt H01

Teilbaumaßnahme: Vom südlichen Ende „Alte Harburger Elbbrücken“  
 über Nartenstraße, Veritaskai und Kanalplatz bis  
 Blohmstraße

## **Verkehrstechnischer Erläuterungsbericht**

zur 1. Verschickung

### **Inhalt**

1. Anlass der Planung .....	2
2. Vorhandener Zustand .....	2
2.1. Allgemeines .....	2
2.1.1. Lage und Funktion im Straßennetz .....	2
2.1.2. Verkehrsbelastung .....	3
2.1.3. Art und Nutzung der anliegenden Bebauung .....	3
2.1.4. Baugrundaufschlüsse und Asphaltuntersuchungen .....	4
2.1.5. Kampfmittelbelastung .....	4
2.2. Verkehrssituation .....	4
2.2.1. Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes .....	4
2.2.2. MIV .....	5
2.2.3. ÖPNV .....	5
2.2.4. Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen .....	6
2.2.5. Fußgänger- und Radverkehr / Barrierefreiheit .....	6
2.2.6. Ruhender Verkehr .....	7
2.2.7. Entwässerung .....	7
2.2.8. Öffentliche Beleuchtung / wegweisende Beschilderung .....	7
2.2.9. Grün- und Baumpflanzungen .....	7
3. Geplanter Zustand .....	7
3.1. Planungsansatz .....	7
3.1.1. Variantenuntersuchung .....	8
3.2. Einzelheiten der Planung .....	11
3.2.1. Aufteilung und Abmessungen der Querschnitte .....	11
3.2.2. MIV .....	12
3.2.3. ÖPNV .....	12
3.2.4. Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen .....	13
3.2.5. Radverkehr .....	13
3.2.6. Fußgängerverkehr und Barrierefreiheit .....	15
3.2.6. Ruhender Verkehr .....	16
3.2.7. Entwässerung .....	17
3.2.8. Öffentliche Beleuchtung / wegweisende Beschilderung .....	17
3.2.9. Grün- und Baumpflanzungen .....	17
3.2.10. Ver- und Entsorgungsleitungen .....	18
3.2.11. Lärmschutz .....	18
3.2.12. Umweltverträglichkeit .....	18
4. Planungsrechtliche Grundlagen .....	18
5. Umsetzung der Planung .....	18
5.1. Grunderwerb .....	18
5.2. Kosten und Finanzierung / Haushaltstitel .....	18
5.3. Terminierung der Planung und Bauausführung .....	19

## **1. Anlass der Planung**

Anlass der Planung ist der im Bündnis für Radverkehr vorgesehene Ausbau der Velorouten.

Hintergrund ist die Herstellung der Veloroute 10 als Verbindung zwischen der Hamburger Innenstadt (Hafencity) bis an den südwestlichen Hamburger Stadtteil Neugraben. Aufgrund der großen Entfernung von rund 20 km und zur Steigerung des Fahrkomforts und der Förderung des Radverkehrs soll diese Verbindung möglichst auf räumlich kurzer Distanz, mit durchgehender Linienführung im Radschnellwegestandard mit möglichst geringen Unterbrechungen hergestellt werden.

Die Verläufe der Velorouten wurden zwischen den Beteiligten des Bündnisses für Radverkehr neu abgestimmt und festgelegt und im Mai 2017 der Öffentlichkeit vorgestellt. Diese verläuft nunmehr durch das Entwicklungsgebiet des „Harburger Binnenhafens“.

Auf den Verkehrsflächen des Planungsgebiets befinden sich nur teilweise bauliche Anlagen für den Radverkehr, welche in den Nebenflächen angeordnet sind und nicht dem Stand der Technik entsprechen.

## **2. Vorhandener Zustand**

### **2.1. Allgemeines**

#### **2.1.1. Lage und Funktion im Straßennetz**

Der zu überplanende Abschnitt der Veloroute verläuft durch das Gebiet des „Harburger Binnenhafens“, einem sich im Wandel befindlichen Kern- und Gewerbegebiet mit ehemaligen Werftstandorten, das sich zu einem Mischgebiet entwickelt, indem überwiegend Wohnen und Gewerbe sowie Forschungs- und Hochschuleinrichtungen vorgesehen sind. Das übergeordnete Stadtentwicklungsprojekt ist unter dem Titel „Sprung über die Elbe“ bekannt und der „Harburger Binnenhafen“ ist der südlichste Teil dieses Plangebiets.

Der Abschnitt der Veloroute 10 dieser Planung reicht vom Brückenbauwerk „Alte Harburger Elbrücke“ im Nordosten über die Hauptverkehrsstraßen Nartenstraße, Veritaskai, Kanalplatz und Blohmstraße bis zu der Straße Karnapp/Seehafenstraße im Südwesten. Das Plangebiet befindet sich im Stadtteil Harburg im Bezirksamtsbereich Harburg.

Die Straße Nartenstraße hat den Charakter einer Gewerbestraße. Sie grenzt im Nordosten an die Hannoversche Straße und schließt nach rd. 600 m Länge in Richtung Süden an den Veritaskai an. Der Veritaskai verläuft in westlicher Richtung mit einer Länge von rd. 210 m, um dann in den Kanalplatz überzugehen. Veritaskai und Kanalplatz besitzen beide ebenfalls den Charakter einer Gewerbestraße. Der Kanalplatz mündet nach rd. 380 m in die Blohmstraße.

Die Blohmstraße verläuft westlich parallel zum Kaufhauskanal bzw. der Harburger Schloßstraße und grenzt südlicher Richtung nach rd. 300 m an den Übergangsbereich Seehafenstraße/Karnapp an. Die Blohmstraße weist den Charakter einer Gewerbestraße auf.

### 2.1.2. Verkehrsbelastung

Im Rahmen der Planung wurden ausführliche Verkehrszählungen an sämtlichen Zufahrten der Nartenstraße sowie dem Querschnitt der Nartenstraße und dem Knotenpunkt Blohmstraße/Kanalplatz veranlasst (Lehne Ing. 07.06.2018). Zusammengefasst ergeben sich daraus folgende Verkehrsbelastungen für die betroffenen Straßenabschnitte:

#### **Querschnitt Nartenstraße**

rd. 8300 Kfz/13h (rd. 11 % Schwerverkehrsanteil)

#### **Knotenpunkt Blohmstraße/Kanalplatz**

Richtung Norden Blohmstraße:	1437 Kfz/13h rd. 14 % Schwerverkehr
Richtung Süden Blohmstraße:	4011 Kfz/13h rd. 22 % Schwerverkehr
Links- und Rechtsabbieger in Kanalplatz:	1735 Kfz/24h rd. 13 % Schwerverkehr

Festgestellte Verkehrsdaten aus dem Jahr 2010 der BWVI (Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation) zeigen für den Querschnitt der Nartenstraße, ermittelt durch die Knotenpunktzählung Treidelweg/Nartenstraße eine Verkehrsbelastung von 6956 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil (SV) von 16 %. Es muss erwähnt werden, dass zum Zeitpunkt der Verkehrserhebung im Jahr 2018 die Neuländer Straße gesperrt war und vermutlich eine erhöhte Verkehrsbelastung der Nartenstraße vorlag. Im direkten Vergleich hat der Kfz Verkehr von 2010 bis 2018 zugenommen, der SV jedoch ist um 5 % gesunken.

Für den Veritaskai unmittelbar westlich der Brücke belaufen sich die Verkehrszahlen aus dem Jahr 2010 im Querschnitt auf 16950 Kfz/24h mit einem SV von rd. 19 %.

Die Verkehrsdaten von 2010 für den Kanalplatz Ost belaufen sich im Querschnitt auf 14571 Kfz/24h mit einem SV von rd. 21 %. Für den Kanalplatz West wurden im Querschnitt 8783 Kfz/24h mit einem SV von rd. 22 % ermittelt.

Am Knotenpunkt Blohmstraße/Kanalplatz gibt es keine vergangenen Zählungen.

### 2.1.3. Art und Nutzung der anliegenden Bebauung

Die Nartenstraße führt im betrachteten Abschnitt hauptsächlich durch Gewerbegebiet und ist östlich durch unterschiedliche Betriebe wie Baufachhandel und Lagerung sowie westlich durch Kfz-Betriebe sowie einen Großhandelsbetrieb mit Tankstelle geprägt. Am nördlichen Ende der Nartenstraße grenzt der Hafenbezirk mit Wohnbebauung und Werftbetrieben an.

Die Straße Veritaskai wurde sowohl wasser- als auch landseitig durch brachliegende ungenutzte Flächen des ehemaligen Bahngeländes geprägt. Zwischen östlichem Bahnhofskanal und Schellerdamm hat mit dem Bau von Gebäuden für Wohnen und Gewerbe eine Entwicklung begonnen, die noch nicht abgeschlossen ist. Bestehende ehemalige Speicher- und Lagerhäuser sind in neue Nutzungen überführt worden. Auf der Fläche zwischen den Stationen 0+600 und 0+750 sind ein Hotelneubau und ein Gastronomiebetrieb geplant. Am östlichen Bahnhofskanal bei Stat. 0+600 ist eine Promenade parallel

zur Theodor-Yorck-Straße geplant, die auf der Nordseite der Straße Veritaskai fortgesetzt und um den Hotelbau am Ufer entlanggeführt werden soll.

Der Kanalplatz ist durch ein Gewerbegebiet geprägt. Im östlichen Bereich ist eine sechs- bis achtgeschossige Bauweise zugelassen. Das westliche Ende des Kanalplatzes ist durch teils ungenutzte Gewerbeflächen und ein- bis zweigeschossige Bauweise gekennzeichnet. Eine künftige Umnutzung steht noch aus.

Die Blohmstraße führt durch ein Gewerbegebiet mit viergeschossigen Bürogebäuden des „Channel Harburgs“. Darüber hinaus befindet sich dort eine Kindertagesstätte.

#### **2.1.4. Baugrundaufschlüsse und Asphaltuntersuchungen**

Baugrundaufschlüsse und Asphaltuntersuchungen liegen noch nicht vor, werden jedoch in der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.

#### **2.1.5. Kampfmittelbelastung**

Die Kampfmittelbelastung liegt vor und wird in der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.

### **2.2. Verkehrssituation**

#### **2.2.1. Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes**

Die Querschnittsbreite und -aufteilung innerhalb der Planungsgrenzen ist unterschiedlich und kann abschnittsweise wie folgt beschrieben werden.

##### ***Nartenstraße bis Veritaskai***

nördliche Nebenfläche (Gehweg, Längsparken)	2,1 - 5,0 m
Fahrbahn (2-streifig, tlw. 3-streifig für Linksabbieger in Neuländer Str.)	7,1 - 10,5 m
südliche Nebenfläche (Gehweg)	2,1 - 2,6 m
<hr/>	
Straßenbreite rd. 14,0 - 17,0 m	

##### ***Östliche Bahnhofskanalklappbrücke***

nördliche Nebenfläche (Gehweg)	3,3 m
Fahrbahn (3-streifig, Rechtsabbieger Neuländer Str.)	11,0 m
südliche Nebenfläche (Gehweg)	3,2 m
<hr/>	
Straßenbreite rd. 17,4 m	

##### ***Veritaskai bis Kanalplatz***

nördliche Nebenfläche (Gehweg, baulicher Radweg, tlw. Grünfläche)	5,7 - 7,3 m
Fahrbahn (2-streifig, inkl. Längsparken und Bushaltestelle)	13,0 m
südliche Nebenfläche (Gehweg, baulicher Radweg)	2,7 - 3,5 m
<hr/>	
Straßenbreite rd. 21,0 - 23,0 m	

### **Westliche Bahnhofskanalklappbrücke**

nördliche Nebenfläche (Gehweg)	3,5 m
Fahrbahn (2-streifig)	12,0 m
südliche Nebenfläche (Gehweg)	3,5 m
<hr/>	
Straßenbreite rd. 19,0 m	

### **Kanalplatz bis Einmündung Harburger Schloßstraße**

nördliche Nebenfläche. (Gehweg, Stadtrad, Bushaltestation)	5,50 - 6,0 m
Fahrbahn (2-streifig, inkl. Bushaltestelle)	12,2 m
südl. Nebenfläche (Gehweg, Wartefläche, Bäume)	5,5 m
<hr/>	
Straßenbreite rd. 23,2 - 23,7 m	

### **Kanalplatz bis Übergang Blohmstraße**

nördliche Nebenfläche (Gehweg, Grünfläche, Bäume)	3,50- 4,0 m
Fahrbahn (2-streifig)	7,5 m
südliche Nebenfläche (Gehweg)	3,5 m
<hr/>	
Straßenbreite rd. 14,5 - 15,0 m	

### **Blohmstraße bis Seehafenbrücke**

nördliche Nebenfläche (Gehweg)	2,5 m
Fahrbahn (2-streifig)	9,0 m
südliche Nebenfläche (Gehweg)	4,4 m
<hr/>	
Straßenbreite rd. 16,0 m	

Die Theodor-Yorck-Straße wurde durch eine vorhabenbezogene Erschließung hergestellt und soll voraussichtlich November 2019 für den öffentlichen Verkehr gewidmet werden. Zurzeit dient sie dem erschließungsseitigen Anliegerverkehr.

#### **2.2.2. MIV**

In der Nartenstraße bis zum Knotenpunkt Nartenstraße/Treidelweg ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h begrenzt. Der westliche Teil der Nartenstraße vor der Brücke zum Veritaskai, der Veritaskai selbst, sowie der darauffolgende Kanalplatz sind bis zur Einmündung in die Blohmstraße auf 50 km/h begrenzt. In den Bereichen der Brückenbauwerke west. und östlich Bahnhofskanalklappbrücke ist aufgrund des baulichen Zustands der Brücken die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h reduziert. In der Blohmstraße ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h.

#### **2.2.3. ÖPNV**

In der Nartenstraße verkehrt die Buslinie 154, die im Planungsbereich liegende Haltestelle ist die „Neuländer Straße“. Über den Veritaskai verläuft die Streckenführung für die Buslinien 142 und 154. Der Kanalplatz wird durch die Buslinien 142 und 154 im östlichen Straßenabschnitt und durch die Buslinien 142 und 157 im westlichen Straßenabschnitt bedient. Die bedienten Haltestellen sind „Kanalplatz“ und „Blohmstraße“. Durch die Blohmstraße verläuft die Streckenführung für die Buslinie 142. Durch die Harburger Schloßstraße fahren die Buslinien 142, 154 und 157, die die

Haltestelle „Harburger Schloßstraße“ anfahren.

#### **2.2.4. Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen**

Am nordöstlichen Ende des Planungsgebietes wird der Knotenpunkt Nartenstraße/Hannoversche Straße/Brücke des 17. Juni/Neuländer Hauptdeich durch eine Lichtsignalanlage geregelt. Dies ist nicht Teil der Planung des Abschnittes H01 der Veloroute 10.

Die Knotenpunkte Nartenstraße/Treidelweg/Neuländer Straße und Harburger Schloßstraße/Karnapp am südlichen Ende der Harburger Schloßstraße werden ebenfalls durch Lichtsignalanlagen geregelt.

Im Bereich der Straßenführung Kanalplatz sind zwei Lichtsignalanlagen vorhanden, die den Straßenverkehr für die Öffnung der Klappbrücken über den Westlichen Bahnhofskanal regeln.

#### **2.2.5. Fußgänger- und Radverkehr / Barrierefreiheit**

Im Planungsbereich sind im Bereich der Nartenstraße auf beiden Straßenseiten mind. 1,5 m, meist aber über 2 m breite Gehwege vorhanden. Der Radverkehr fährt hier mit dem Kfz-Verkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn.

Im Abschnitt Veritaskai besitzt die Nebenfläche lediglich auf der Nordseite bis zur Einmündung zur Theodor-Yorck-Straße neben dem Gehweg auch einen baulichen Radweg mit 1,20 m Breite. Ab der Einmündung wird der Radweg auf beiden Seiten fortgeführt mit Breiten zwischen 1 bis 1,20 m. Die Gehwegbreite liegt dementsprechend nördlich bei 1,5 m und südlich bei 1 m. Zwischen Fahrbahn und baulichen Radweg ist beidseitig ein 1,15 m breiter (inkl. Bord) Trennstreifen vorhanden.

Der bauliche Radweg wird auf der südlichen Nebenfläche des Kanalplatzes bis zur Einmündung in die Harburger Schloßstraße geführt, die Gehwegbreite liegt bei 3,0 m. Ab der Einmündung verengt sich die Nebenfläche, die Gehwegbreite beträgt weiterhin 3,0 m. Auf der nördlichen Nebenfläche endet der bauliche Radweg an der westlichen Bahnhofskanalklappbrücke und ist bis zur Einmündung Harburger Schloßstraße auf der Nebenfläche markiert. Die Gehwegbreite bis zur Einmündung liegt bei 3,35 m, ab der Einmündung verengt sich die Nebenfläche und die Gehwegbreite reduziert sich auf ca. 3,0 m. Der Radverkehr wird beidseitig ab der Einmündung Harburger Schloßstraße auf die Fahrbahn in den Mischverkehr geleitet.

In der Blohmstraße fährt der Radfahrer im Mischverkehr, die westliche Gehwegbreite liegt bei ca. 2,5 m, die östliche bei ca. 4,0 m.

Im gesamten Planabschnitt sind die Gehwege mit Platten, teilweise mit bituminöser Deckschicht befestigt.

Im Hinblick auf Barrierefreiheit ist festzustellen, dass an den Knotenpunkten sowie an den Querungsstellen keine regelgerechten Bordkantenvorstände oder Leiteinrichtungen (Bodenindikatoren) vorhanden sind.

Im Schellerdamm / Einmündungsbereich Veritaskai sind Schutzstreifen für den Radverkehr geplant bzw. im Bau.

### **2.2.6. Ruhender Verkehr**

In der Nartenstraße sind ca. 17 Parkplätze in Längsrichtung auf der westlichen Straßenseite vorhanden.

Im Bereich Veritaskai sind am nördlichen Straßenrand 18 Parkplätze in Längsrichtung vorhanden.

Auf der Westseite der Blohmstraße findet im nordwestlichen Abschnitt ungeordnetes Parken im Seitenraum statt. Dort findet u. a. Dauerparken von Anliegern sowie von Shuttle-Fahrzeugen des Channel Harburg statt.

### **2.2.7. Entwässerung**

Im Planungsbereich wird das Oberflächenwasser überwiegend über Straßenabläufe (Trummen) in die vorhandenen öffentlichen Regenwassersiele der Hamburger Stadtentwässerung abgeleitet, welche in die umgebenden Gewässer (Kanäle) münden. Nähere Untersuchungen der Trummen- und Anschlussleitungen wurden noch nicht durchgeführt und sind Gegenstand der weiteren Entwurfsbearbeitung.

### **2.2.8. Öffentliche Beleuchtung / wegweisende Beschilderung**

Innerhalb der Planungsgrenzen befinden sich insgesamt 78 Masten der öffentlichen Beleuchtung, an denen z. T. auch wegweisende Beschilderung montiert ist. Im Bereich der Nartenstraße und der Einmündung Nartenstraße/Brücke des 17. Juni, sowie Hafenzirk und des Knotens Treidelweg/Nartenstraße/Neuländer Straße befinden sich 28 Leuchten. Am Veritaskai befinden sich 14 und am Kanalplatz 10 Leuchten. Die Harburger Schloßstraße und die Einmündung in Karnapp weisen 14 Leuchten auf. In der Blohmstraße inklusive der Einmündung zum Karnapp befinden sich 12 Leuchten.

### **2.2.9. Grün- und Baumpflanzungen**

Im Planungsbereich sind nur vereinzelt Straßenbäume sowie Bäume auf angrenzendem Privatgrund und Grünflächen mit Strauchbewuchs vorhanden. Die Bäume mit Stammdurchmessern größer 25 cm sind überwiegend erhaltenswert. H/MR 3 wird um eine entsprechende Stellungnahme zur Verschickung gebeten.

## **3. Geplanter Zustand**

### **3.1. Planungsansatz**

Nach den Festlegungen des Bündnisses für Radverkehr verläuft die Veloroute 10 im Planungsgebiet über die Straßen Nartenstraße, Veritaskai, Kanalplatz und Harburger Schloßstraße. An der Harburger Schloßstraße wird der Radverkehr durch einen für Fußverkehr (VZ 239, Sonderweg Fußgänger + VZ 1022-10 Radfahrer frei) vorgesehenen Tunnel auf die Südseite der Bahnanlagen geführt und nach rd. 630 m entlang der Buxtehuder Straße (B73 (DTVW: 35.000 Kfz/24h)) über die Unterelbestraße wieder auf die Nordseite der Bahnanlagen geführt.

Zu diesem Verlauf wurde eine alternative Radverkehrsführung untersucht (SBI, Machbarkeitsstudie für alternative Routenverläufe der Veloroute 10, Mai 2018), die eine möglichst direkte und schnelle Verbindung über verkehrsarme Straßen zulässt. Der alternative Verlauf sieht einen Anschluss der Veloroute am Knotenpunkt Blohmstraße/Seeha-

fenstraße vor. In der vorliegenden Planung wird die Veloroute deshalb nicht in die Harburger Schloßstraße geführt, sondern folgt dem Verlauf der Straße Kanalplatz und verläuft dann über die Blohmstraße, quert die Seehafenstraße und schließt dort an den nächsten Planungsabschnitt in Richtung Neugraben an.

Für die Harburger Schloßstraße ist aufgrund der künftigen Entwicklung mit abnehmender Bedeutung für den MIV die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr vorgesehen – die optionale Querung der Bahnanlagen bleibt somit bestehen.

Das primäre Planungsziel zur Förderung des Radverkehrs ist es, dem regionalem Pendlerverkehr mit längeren Fahrdistanzen eine schnelle Verbindung anzubieten. Dabei besteht für diesen Planungsabschnitt eine Besonderheit: Der nördliche Anschluss im Bezirk Mitte ist als 5 km langer Zweirichtungsradweg geplant. Der südliche Anschluss ab Seehafenstraße ist als 5,5 km langer Zweirichtungsradweg bis Zum Dubben geplant. Mit der Herstellung eines Zweirichtungsradwegs auch im Bereich des Harburger Binnenhafens, besteht somit die Möglichkeit, eine rd. 12,0 km langen Abschnitt mit einheitlicher Linien- und Querschnittsgestaltung im Radschnellwegestandard auszubauen. Mit der Bereitstellung der höchstmöglichen Verkehrsqualität für den Radverkehr sollen Verlagerungen des MIV und ÖPNV auf den Radverkehr, auch für größere Fahrdistanzen ermöglicht werden.

Das Planungsziel ist die regelgerechte Herstellung einer Radverkehrsanlage (unselbstständiger Zweirichtungsradweg) in den Nebenflächen. Unterbrechungen des Zweirichtungsradwegs sollen gänzlich vermieden werden. Das Regelmaß von 4,0 m für den Radschnellwegestandard soll dabei möglichst durchgehend umgesetzt werden, um Fahrzeiten zu reduzieren. Der Zweirichtungsradweg soll möglichst bevorrechtigt geführt werden, damit eine möglichst hohe durchschnittliche Geschwindigkeit erreicht wird. Die gewählte Regelbreite erhöht den Fahrkomfort und berücksichtigt auch zunehmende Nutzung der Radwege von Fahrrädern mit Anhänger (Kinder) und Lastenrädern.

Das Durchlassbauwerk 392 am nördlichen Ende der Nartenstraße soll um ca. 2 m verbreitert werden um somit einen durchgehenden Zweirichtungsradweg im Radschnellwegestandard zu realisieren. Bis zu Verbreiterung des Durchlassbauwerks wird der Zweirichtungsradweg und der Gehweg in diesem Bereich eingeeengt.

Durch die Anpassung der Nebenflächen verringert sich im gesamten Plangebiet der Fahrbahnquerschnitt. Neben der neuen Radverkehrsanlage sollte ebenfalls der Knotenpunkt Nartenstraße/Treidelweg/Neuländer Str. von einer Lichtsignalanlage in einen Kreisverkehr umgeplant werden.

### **3.1.1. Variantenuntersuchung**

Die neu hergestellte Brücke am östlichen Bahnhofskanal ist eine Engstelle innerhalb dieses Planungsabschnitts der Veloroute 10. Die ehemalige Klappbrücke wurde mit festem Überbau neu wiederhergestellt und die Stahlaufbauten der Klappbrücken auf den Kappen neu aufgestellt. Die Fahrbahnbreite zwischen den Kappen beträgt rd. 10,9 m. Die ca. 3,0 m breiten Nebenflächen auf den Kappen werden durch den ehemaligen Bewegungsmechanismus der Klappbrücke soweit eingeschränkt, dass eine verfügbare Breite von ca. 2,2 bis 2,4 m für Rad- und Fußverkehr verbleibt.



Eine Radverkehrsführung nach den aktuellen Standards ist innerhalb dieses Brückenquerschnitts nicht herstellbar, wenn alle Fahrbeziehungen im Fahrbahnbereich beibehalten werden. Durch die Herausnahme einer Fahrtrichtung des MIV in der Nartenstraße wäre es möglich Radverkehrsflächen innerhalb des Brückenquerschnitts zu realisieren. Für die Nartenstraße war deshalb eine Einbahnstraßenregelung für den MIV mit Freigabe des Radverkehrs gegen die Fahrtrichtung vorgesehen. Mit dieser Regelung war auch bei den Engstellen (Gebäude bei Stat. 0+250, Brückenbauwerk bei Stat. 0+038) in der Nartenstraße eine Aufteilung der Verkehrsflächen möglich, bei der nicht nur minimale Abmessungen für alle Verkehrsteilnehmer verbleiben. Diese Verkehrsführung wurde variiert, in dem die Einbahnstraßenregelung erst ab Stat. 0+240 eingeplant wurde und für den Abschnitt zwischen Stat. 0+000 und 0+240 die aktuelle Führungsform für den MIV beibehalten wurde.

Auf Grundlage der Verkehrszahlen ergibt sich gemäß ERA, Tabelle 7, ein Belastungsbereich zwischen II und III. Wegen der hohen Anteile an Schwerverkehr wird in diesem Abschnitt von dem Belastungsbereich III ausgegangen.

Im Rahmen der Vorplanung wurde alternativ die Herstellung von Radfahrstreifen als Führungsform des Radverkehrs untersucht. Radverkehrsflächen in den Abmessungen 2,25 m sind in den überwiegend sehr breiten Fahrbahnflächen im Plangebiet weitestgehend herstellbar. Zu den engen Straßenquerschnitten der Nartenstraße waren zudem in der Straße Kanalplatz zwischen Stat. 1+050 bis Stat. 1+150 ausreichend breite Radfahrstreifen nicht herstellbar. Eine Herstellung von Radfahrstreifen ist im Bereich der Klappbrücke mit den vorhandenen Verkehrsbeziehungen nicht möglich.

Die Führung des Radverkehrs in einem Zweirichtungsradweg ist gem. VwV STVO nur ausnahmsweise vorgesehen, aber nicht grundsätzlich ausgeschlossen.

In diesem Abschnitt der Veloroute wurde wegen folgender Vorteile ein Zweirichtungsradweg geplant:

- Bereitstellung der höchstmöglichen Verkehrsqualität für den Radverkehr (breite Querschnitte, Nebeneinanderfahren möglich, leichtes Überholen möglich)
- Einheitliche Führungsform des Radschnellwegestandards auf mind. 12 km zwischen Neugraben und der Hamburger Innenstadt (inkl. Planabschnitt vor und nach dem Plangebiet)
- Reisezeitgewinn durch Entkoppelung vom Kfz-Verkehr (Umfahrung des Knotenpunktes Veritaskai/Nartenstraße/Neuländer Str.) und Verminderung der Anzahl von Straßenquerungen
- Hohes subjektives Sicherheitsgefühl vor allem für ungeübte Fahrer durch klare Abgrenzung des Radwegs zur Fahrbahn (nach Kopenhagener Vorbild)
- Höhere Verkehrssicherheit durch Verringerung des Fahrbahnquerschnittes
- Quartiersaufwertung durch Verbreiterung der Nebenflächen
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität und touristische Aufwertung durch stärkere Betonung der attraktiven Binnenhafenseite

Nachteile der Führung in einem Zweirichtungsradweg sind:

- An Einmündungen und Überfahrten besteht eine erhöhte Gefahrenlage für linksfahrende Radfahrer. Laut vorliegenden Untersuchungen besteht wegen des „Rechtsfahrgebotes“ eine geringere Aufmerksamkeit bei ungewohnten Blickrichtung nach rechts. Aus einer Einmündung oder Überfahrt ausfahrende Fahrzeuge blicken in der Regel nach links, wenn sie sich in den Verkehr einfädeln, weil von rechts kein Verkehr erwartet wird.
- Auf kurzer Distanz (Ziel- und Quellverkehr) ist eine Einfädelung des Radverkehrs über den Mischverkehr erforderlich.
- Für die Fahrt in Richtung Hamburger Zentrum müssen die Radfahrenden von den südlichen Verkehrsflächen kommend einmalig auf den Zweirichtungsradweg auf der Nordseite wechseln.

Der Umstand der erhöhten Gefahrenlage wegen der Führung des Zweirichtungsradweges im Kerngebiet wurde vertiefend untersucht und für die hier vorliegenden Sachverhalte entsprechende bauliche und verkehrstechnische Maßnahmen entwickelt und in die vorliegende Planung eingearbeitet.

Darüber hinaus wird erwartet, dass sich die Gefahrenlage durch fortschreitende Entwicklung bei den Assistenzsystemen und der Automatisierung des MIV minimiert.

Die Varianten wurden mit den für die verkehrlichen Belange zuständigen Dienststellen vorabgestimmt.

Die BIS (Behörde für Inneres und Sport) weist darauf hin, die Führungsform von Radfahrstreifen auf Fahrbahnniveau zu priorisieren und unselbstständige Zweirichtungsradwege möglichst zu vermeiden. Durch die Gefahrenlage für linksfahrende Radfahrer ist grundsätzlich von Planungen unselbstständiger Zweirichtungsradwege abzusehen. Die Anordnung einer Radwegebenutzungspflicht bzw. -recht kann nur erfolgen, wenn aufgrund besonderer örtlicher Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Rechtsgutbeeinträchtigung erheblich übersteigt. Ein Benutzungsrecht innerhalb geschlossener Ortschaften kommt daher nur ausnahmsweise in Betracht. Die Nutzungsmöglichkeit für linksfahrende Radfahrer kann daher bei einer Anlage eines Zweirichtungsradweges unterbleiben. Die Anordnung einer Benutzungspflicht in geschlossenen Ortschaften kann nicht angeordnet werden.

Die BWVI und das Bezirksamt Harburg favorisieren demgegenüber die Herstellung eines Zweirichtungsradwegs im Radschnellwegestandard, da gemäß der BWVI im Harburger Binnenhafen die verkehrlichen Vorteile eines Radschnellwegestandards gegenüber einer konventionellen Radfahrstreifen-Lösung überwiegen und in dieser konkreten Situation die eingeschränkte Verkehrssicherheit geringfügig und vertretbar ist. Dennoch wird bestärkt, auf die erhöhte Gefahrenlage durch zusätzliche Maßnahmen aufmerksam zu machen.

## 3.2. Einzelheiten der Planung

### 3.2.1. Aufteilung und Abmessungen der Querschnitte

In der Nartenstraße muss aufgrund der geplanten Querschnittsänderung teilweise Grunderwerb in den westlich anliegenden Grundstücken getätigt werden (siehe Kapitel 5.1). Dies ist hauptsächlich auf den zusätzlichen Platzbedarf des 4,0 m breiten Zweirichtungswegs und des westlichen barrierefreien Gehweges zurückzuführen. Der östliche Gehweg ist mit 2,15 m Breite geplant. Die Fahrbahn wurde aufgrund des erhöhten Schwerverkehrsanteil mit mind. 6,5 m Breite geplant (siehe Schnitte B-B bis D-D auf dem Lageplan Blatt 2)

Im Bereich der östlichen Bahnhofskanalklappbrücke führt der Zweirichtungsweg durch die nördliche Nebenfläche mit einer Breite von 3,0 m, der barrierefreie Gehweg hat aufgrund von Brückenbauteilen eine nutzbare Breite von 2,15 – 2,35 m und ist insgesamt 3,25 m breit. Der südliche Gehweg hat eine Breite von 2,4 m. Die Fahrbahn weist auf dem Brückenbauwerk eine Breite von 7,25 m auf. Im südlichen Fahrstreifen ist zudem ein 1,0 m breiter Schutzstreifen aufgetragen (1,25 m inkl. Markierung).

Im Abschnitt zwischen der Einmündung Theodor-Yorck-Straße und der östlichen Bahnhofskanalklappbrücke (Veritaskai) verbreitert sich der Straßenquerschnitt. Die nördliche Nebenfläche beinhaltet neben dem 4,0 m breiten Zweirichtungsweg und dem 3,1 m barrierefreien Gehweg aufgrund der umgeplanten Bushaltestelle eine zusätzliche Aufstellfläche für Fußgänger, welche in den Bus einsteigen bzw. diesen verlassen möchten. Die südliche Nebenfläche ist ein barrierefreier Gehweg mit 2,7 m Breite. Die Fahrbahn weist in diesem Bereich aufgrund des geplanten 3,0 m breiten Linksabbiegestreifens eine Breite von 9,5 m auf. Kurz nach der Einmündung zur Theodor-Yorck-Straße beginnt der o.g. Schutzstreifen mit einer Breite von 1,0 m auf dem südlichen Fahrstreifen.

Im Abschnitt des Veritaskais zwischen der Theodor-Yorck-Straße und dem Schellerdamm kommt es aufgrund von geplanten Parkständen und einer gesicherten Querungsstelle zu variierenden Breiten der nördlichen Nebenfläche. Im Bereich der 2,1 m breiten Parkständen hat die Nebenfläche eine Breite von 12,25 m (siehe Schnitt F-F im Lageplan Blatt 4). Im Bereich der gesicherten Querungsstelle, welche eine barrierefreie Mittelinsel beinhaltet (2,55 m Breite) verengt sich die nördliche Nebenfläche auf 9,6 m. Der Zweirichtungsweg nimmt in diesem Bereich 4,0 m und der Gehweg 3,0 m ein. Zusätzlicher Platzbedarf herrscht durch die Aufstellfläche und Grünflächen von 2,7 m vor dem Fußgängerüberweg. Die südliche Nebenfläche ist ein 4,25 m barrierefreier Gehweg. Die Breite der Fahrbahn beläuft sich auf 6,5 m, im Bereich der Mittelinsel auf 9,05 m (jeweils 3,25 m breite Fahrstreifen).

Im Bereich des Veritaskais zwischen dem Schellerdamm und der westlichen Bahnhofskanalklappbrücke hat die Nebenfläche eine Breite von ca. 8,25 m. Der Zweirichtungsweg hat in diesem Bereich eine Breite von 4,0 m. Die Gehwegfläche variiert von 3,5 m, kurz vor dem Brückenbauwerk, bis 2,35 m im Bereich der ungesicherten Querungsstelle. Zusätzlich ist eine Aufstellfläche von 1,85 m vor der Fahrbahnüberquerung vorgesehen. Die südliche Nebenfläche stellt einen barrierefreien Gehweg mit einer Breite von 2,8 m bis 4,0 m dar. Die Fahrstreifen im Bereich der Mittelinsel haben eine Breite von ca. 3,5 m, im Bereich des Brückenbauwerks weitet sich die Fahrbahn auf 8,0 m auf.

Von der westlichen Bahnhofskanalklappbrücke bis zur Einmündung der Harburger Schloßstraße verengt sich die nördliche Nebenfläche von 10,15 m auf 8,5 m. Der 4,0 m

breite Zweirichtungsradweg wird konstant mit 4,0 m Breite fortgeführt, der Gehweg verengt sich zur ungesicherten Querungsstelle von 2,85 m auf 2,5 m. An der ungesicherten Querungsstelle ist eine Aufstellfläche von 2,05 m für Fußgänger mit Grünflächen geplant. Die Querungsstelle ist mit 2,55 m barrierefrei geplant. In den südlichen Nebenflächen sind ein ca. 5,05 – 5,65 m breiter Gehweg (in Bereichen der Parkstände tlw. auch 3,05 – 3,55 m) und Längsparkstände mit 2,1 m Breite vorgesehen. Die Fahrbahn hat in diesem Bereich eine Breite von 7,7 m, im Bereich der Mittelinsel vor der Einmündung Harburger Schloßstraße verschmälert sich der nördliche Fahrstreifen auf 3,5 m.

Von der Einmündung der Harburger Schloßstraße bis hin zum Knotenpunkt Kanalplatz/Blohmstraße hat der nördliche Gehweg eine Breite von 2,65 m und der Zweirichtungsradweg eine Breite von 4,0 m. Im Bereich des vorhandenen Brückenbauwerks reduziert sich die Gehwegbreite vorübergehend auf 1,9 m und der Radweg auf 3,0 m. Der südliche Gehweg hat eine Breite von 1,95 m. Nach dem Brückenbauwerk verbreitert sich die Nebenfläche auf 2,65 m Gehweg mit 4,9 m Grünfläche, welche sich im weiteren Verlauf in Richtung Knotenpunkt auf einen 2,65 m breiten Gehweg verschmälert.

Die westliche Nebenfläche in der Blohmstraße teilt sich in 4,0 m Gehweg und 4,0 m Zweirichtungsradweg auf. Die östliche Nebenfläche hat bis Hausnummer 18 eine Gehwegbreite von 4,25 m mit 2,0 m breiten Grünstreifen und 2,1 m breiten Parkständen. Im Bereich der 2,1 m breiten Längsparkstände ist die Gehwegsfläche um 0,1 m reduziert. Ab Hausnummer 18 reduziert sich die Breite der östlichen Nebenfläche auf einen 3,65 m breiten Gehweg, die Fahrbahn verbreitert sich an dieser Stelle von 6,5 m auf 9,5 m. Die 3,0 m Verbreiterung des östlichen Fahrstreifens dient als Überlieger für Busse.

### **3.2.2. MIV**

Im gesamten Plangebiet wurden die Fahrbahnquerschnitte auf mind. 6,5 m reduziert.

Der derzeit signalisierte Knotenpunkte Nartenstraße/Neuländer Str./Treidelweg/Veritaskai wurde zu einem Kreisverkehr (siehe auch Kap. 3.2.4) umgeplant, sodass die Möglichkeit des Ein- und Ausfahrens vom Treidelweg aufgrund der Schleppkurvenanalyse in die Nartenstraße verlegt wurde.

Im Veritaskai wurde ein Linksabbiegestreifen in die Theodor-Yorck-Straße geplant, welche voraussichtlich im November 2019 den öffentlichen Verkehr gewidmet werden soll.

### **3.2.3. ÖPNV**

An der Führung des ÖPNV sind keine Veränderungen vorgesehen.

Die Haltestellenbereiche der Nartenstraße und des Veritaskais werden jedoch umgelegt. Der südliche Haltestellenbereich „Neuländer Straße“ der Buslinie 142 und 154 entfällt gänzlich. Ebenso wie der Haltestellenbereich „Schellerdamm“ im Veritaskai in nördliche Richtung. Fahrgäste der Linie 142 und 154 in südliche Richtung müssen demnach an dem ca. 200 m weiter südlich gelegenen Haltestellenbereich „Schellerdamm“ im Veritaskai zusteigen. Fahrgäste der Linie 142 und 154 in nördliche Richtung müssen an dem ca. 80 m weiter östlich gelegenen Haltestellenbereich „Schellerdamm“ im Veritaskai zusteigen.

Die Haltestellenbereiche „Kanalplatz“ der Buslinien 142 und 154 im Kanalplatz werden regelgerecht neu hergestellt.

Der Haltestellenbereich „Blohmstraße“ in östliche Richtung des Kanalplatzes wird regelrecht neu hergestellt.

Der Haltestellenbereich „Blohmstraße“ in nördliche Richtung der Blohmstraße ist von der Planung nicht betroffen.

Der Haltestellenbereich „Hafen Harburg“ im südlichen Bereich der Blohmstraße wird zu einem 3,0 m breiten Überlieger mit Halteplätzen ausgebaut.

### **3.2.4. Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen**

Am Knotenpunkt Nartenstraße/Neuländer Str./Veritaskai ist ein einstreifiger, kleiner Kreisverkehr mit 26 m Außendurchmesser geplant. Die Ein- und Ausfahrt zum Treidelweg wurde in die Nartenstraße verlegt. Die Breite des Kreisrings ist mit 9,0 m vorgesehen (7,0 m Kreisfahrbahn + 2,0 m Innenring). Zwischen Kreisfahrbahn und Innenring ist eine Bordkante mit 4 cm Kantenvorstand vorgesehen, um das Befahren des Innenrings mit Pkw zu verhindern. Zudem wird der Innenring mit Markierung (Zeichen 295 - Fahrbahnbegrenzung) abgegrenzt. Die Kreisinsel hat einen Durchmesser von 8,0 m.

An zwei der drei Knotenpunkt zu- und -ausfahrten sind bauliche Fahrbahnteiler (Sprunginseln) in Kombination mit Fußgängerüberwegen vorgesehen. An zwei Knotenpunktarmen sind barrierefreie Querungsstellen für Fußgänger (gesicherte Querung mit differenzierter Bordhöhe gem. ReStra) eingeplant.

Am westlichen Knotenpunktarm sind keine Fußgängerüberwege geplant. Grund dafür sind schlechte Sichtverhältnisse und fehlende Aufstellflächen wegen des zu geringen Brückenquerschnitts.

Als Bemessungsfahrzeug diente der 15m-Standardbus und der Sattelzug.

Am Knotenpunkt Theodor-Yorck-Straße/Veritaskai wurde ein zusätzlicher Linksabbiegestreifen in Richtung Theodor-Yorck-Straße geplant.

Der Radverkehr quert am südlichen Ende der Blohmstraße die Seehafenstraße. Die Seehafenstraße ist in diesem Bereich einstreifige Einbahnstraße in westliche Richtung, die Fahrbahnbreite beträgt 4,55 m. Zur gesicherten Querung ist eine FLSA geplant, für die eine abwechselnde Freigabe des MIV und des Radverkehrs mit/in einer Umlaufzeit von 60 s vorgesehen ist.

An anderen Knotenpunkten sind keine signifikanten Änderungen vorgesehen, durch die Nebenflächenverbreiterung kommt es jedoch auch in Bereichen anderer Knotenpunkte zu Änderungen der Fahrbahnbreite.

### **3.2.5. Radverkehr**

Für den Radverkehr ist je nach Flächenverfügbarkeit ein 4,0 m breiter Zweirichtungsradweg mit Asphaltbefestigung in der nördlichen Nebenfläche vorgesehen. Dieser ist lediglich an Engstellen (geringer Straßenquerschnitt und Brücken) sowie am Kreisverkehr auf mind. 3,0 m reduziert.

Am Durchlassbauwerk 392 im nördlichen Bereich der Nartenstraße wird der Zweirichtungsradweg vorübergehend bis zur Verbreiterung des Durchlassbauwerks auf einer Länge von ca. 46 m auf eine Breite von mind. 2,5 m reduziert. Nach der Verbreiterung

des Durchlassbauwerks ist in diesem Bereich ein Zweirichtungsradweg mit einer Breite von 4,0 m vorgesehen.

Nördlich, kurz vor dem Kreisverkehr in der Nartenstraße ist für Radfahrer, welche in die Neuländer Str. einfahren möchten, ein Aufstellbereich mit 4,65 m Länge und 2,0 m Breite mit entsprechender Beschilderung vorgesehen. Diese können sich kurz vor dem Kreisverkehr im Bereich der Mittelinsel in den Mischverkehr einordnen und den Kreisverkehr in Richtung Neuländer Str. verlassen. Radfahrer aus der Neuländer Str. und ggf. Rechtsabbieger aus der Theodor-Yorck-Straße, welche den Schutzstreifen im Veritaskai benutzen, haben die Möglichkeit den Kreisverkehr über eine Aufstellfläche mit 3,65 m Länge und 3,0 m Breite zu verlassen und auf den Zweirichtungsradweg in beide Richtungen einzufahren. In der Neuländer Str. wird der Radverkehr mit 1,5 m breiten Schutzstreifen auf der Fahrbahn geführt.

Am Knotenpunkt Theodor-Yorck-Straße/Veritaskai ist eine insgesamt 9,8 m breite, 3,75 m lange Aufstellfläche für Radfahrer geplant. Die Aufstellfläche bietet aus der Theodor-Yorck-Straße kommenden Radfahrern die Möglichkeit die Fahrbahn zu überqueren ohne sich auf den gegenüberliegenden Radverkehr einstellen zu müssen. Dieser kann anschließend von der bereitgestellten Aufstellfläche eingesehen werden. Im Gegenzug können ausfahrende Radfahrer die Aufstellfläche nutzen, um eine Behinderung des nachfolgenden Radverkehrs zu verhindern. Radfahrer, welche weiter östlich in die Neuländer Straße einfahren möchten, müssen nicht auf den gegenüberliegenden Zweirichtungsradweg wechseln, sondern können bis zum Kreisverkehr den Schutzstreifen verwenden.

Am Knotenpunkt Schellerdamm/Veritaskai ist ebenfalls eine Aufstellfläche in der nördlichen Nebenfläche für ein- und ausfahrende Radfahrer des Zweirichtungsradwegs vorgesehen. Aufgrund der vorhandenen Fläche ist die Aufstellfläche an dieser Stelle mit einer Länge von rd. 20,0 m und einer Breite von 2,6 m vorgesehen. Die Aufstellfläche wird gepflastert.

Am Knotenpunkt Harburger Schloßstraße/Kanalplatz ist ein Aufstellfläche in der nördlichen Nebenfläche mit einer Länge von 36,0 m und einer Breite von 2,0 m geplant. Die Aufstellfläche dient ebenfalls der reibungslosen Auf- und Ableitung von Nutzern des Zweirichtungsradweges. Die Aufstellfläche wird ebenfalls gepflastert.

Am Knotenpunkt Blohmstraße/Kanalplatz kann der Zweirichtungsradweg über die Überfahrt des „Paletten-Service Hamburg AG“ verlassen und befahren werden.

Um der erhöhten Gefahrenlage eines unselbstständig geführten Zweirichtungsradwegs an Einmündungen und Zufahrten entgegenzuwirken (besonders betroffen: linksfahrender Radverkehr) wurde die Vorzugslösung aus dem Gutachten der PGV Hannover (Herr Gündel) in der Planung umgesetzt. Diese sieht eine Beschilderung der Zeichen 205 StVO (Vorfahrt gewähren) und 1000-32 StVO (Radverkehr kreuzt von links und rechts) an Zufahrten und Einmündungen für Kfz-Verkehr vor, sowie die Beschilderung der Zeichen 241 StVO (Getrennter Rad- und Gehweg) und 1000-31 StVO (beide Richtungen) für den Fuß- und Radverkehr.

Zur zusätzlichen Gefahrensignalisierung sind die Radverkehrs- bzw. Fußgängerfurten angehoben und bei Grundstückszufahrten fahrbahnseitig, bei Einmündungen beidseitig

mit einem 6 cm hohen Sinusstein versehen, welcher von Kfz langsam überfahren werden muss (siehe Schnitte im Lageplan). Die Furt selbst ist mit einem Fahrradpiktogramm mit Richtungspfeilen in beide Richtungen versehen. Trotz der bevorrechtigten Führung wird auch der Radfahrer durch eine gestaffelte Dickschichtmarkierung (siehe folgende Abbildung) vor den Überfahrten auf den eventuell ein- bzw. ausfahrenden Kfz-Verkehr aufmerksam gemacht.



Abbildung: Beispiel einer Dickschichtmarkierung zur Erhöhung der Aufmerksamkeit von Radfahrern in Hamburg

Diese Sicherheitsmaßnahmen wurden an sämtlichen Zufahrten und Einmündungen, welche der Zweirichtungsradweg kreuzt, eingeplant.

Um Verkehrsteilnehmern die Orientierung zu erleichtern und um klare Abgrenzungen zu dem Geh-, Radweg und der Fahrbahn zu schaffen, wurde das „Kopenhagener Modell“ als Orientierung für die Bordhöhen herangezogen. Der Radweg ist dementsprechend mit einem 6 cm hohen Bord von der Fahrbahn abgegrenzt, ebenso verhält es sich beim Gehweg zum Radweg, auch hier ist ein 6 cm Bord vorgesehen, um diese deutlich voneinander zu trennen (siehe Schnitt C-C, D-D, E-E, I-I im Lageplan). An Grundstücksüberfahrten ist der Radweg, wie bereits erwähnt, durch einen 6 cm hohen Sinusstein von der Fahrbahn getrennt. Ausfahrseitig wird an den Grundstückszufahrten auf einen zusätzlichen Sinusstein verzichtet, weil dort bereits erhöhte Aufmerksamkeit beim Kreuzen des Gehwegs herrscht. In Grundstücksüberfahrten ist der Gehweg zudem mit einem 3 cm Bord vom Radweg abgegrenzt (siehe Schnitt B-B und H-H im Lageplan).

### 3.2.6. Fußgängerverkehr und Barrierefreiheit

Für den Fußgängerverkehr sind nach Möglichkeit mind. 2,0 m breite Gehwege eingeplant. Einengungen gibt es stellenweise durch den mind. 3,0 m, meist 4,0 m breiten Zweirichtungsradweg.

Am Durchlassbauwerk 392 im nördlichen Bereich der Nartenstraße wird der Gehweg vorübergehend bis zur Verbreiterung des Durchlassbauwerks auf einer Länge von ca. 20 m auf eine Breite von mind. 2,0 m (inkl. Absturzsicherung) reduziert. Nach der

Verbreiterung des Durchlassbauwerks ist in diesem Bereich ein Gehweg mit einer Breite von 2,65 m (inkl. Absturzsicherung) vorgesehen.

Im Abschnitt der Nartenstraße zwischen Hausnummer 12 und 22 ist der südliche Gehweg durch den Zweirichtungsradweg und den geringen Straßenquerschnitt auf rd. 250 m Länge bis auf 2,15 m Breite (inkl. Sicherheitstrennstreifen) eingeeengt, der nördliche Gehweg besitzt eine Breite von mind. 2,5 m. Im Bereich zwischen der Einmündung Harburger Schloßstraße bis kurz vor dem Knotenpunkt Blohmstraße/Kanalplatz hat der südliche Gehweg auf rd. 100 m eine Breite von 1,95 m (inkl. Sicherheitstrennstreifen), der nördliche Gehweg weist eine Breite von mind. 2,65 m auf, ist im Bereich des Brückenbauwerks aufgrund des geringen Querschnitts ebenfalls auf rd. 25 m auf 1,9 m reduziert. An allen Einmündungen und an den Fußgängerüberwegen sind taktile Elemente (Bodenindikatoren) gem. ReStra vorgesehen.

Die wesentlichen Verbesserungen für den Fußgängerverkehr sind:

- barrierefreier Umbau sämtlicher Fußgängerüberwege und Einmündungen
- Gehwegverbreiterung in den nördlichen Nebenflächen der Nartenstraße
- keine Wartezeit an den mit dem Kreisverkehr geplanten barrierefreien Fußgängerüberwegen.
- barrierefreier Umbau mit Mittelinsel der Querungsstelle im Veritaskai und Kanalplatz.

### **3.2.6. Ruhender Verkehr**

An den straßenverkehrsbehördlich angeordneten Parkstände sind folgende Änderungen geplant (bei einer theoretischen Parkstandslänge von 5,2 m):

- Aufgrund des zusätzlichen Flächenbedarfs in der westlichen Nebenfläche durch barrierefreie Gehwege und dem Zweirichtungsradweg entfallen in der Nartenstraße 17 Längsparkstände. Künftig ist ein Längsparken nicht mehr möglich.
- Auf Höhe der Einmündung Theodor-Yorck-Straße entfällt der Längsparkstreifen im Veritaskai und dementsprechend 18 Längsparkstände.
- Zur Schaffung neuer Parkplätze sind im Veritaskai 6 Längsparkstände in den nördlichen Nebenflächen und im Kanalplatz zwischen der westlichen Bahnhofskanalklappbrücke und der Einmündung Harburger Schloßstraße 5 Längsparkstände in den südlichen Nebenflächen vorgesehen. Es entfallen 7 Längsparkstände.

Die derzeit in der Blohmstraße beparkten Bereiche in der Nebenfläche werden von dem barrierefreien Gehweg und dem Zweirichtungsradweg eingenommen, in den östlichen Nebenflächen sind auf Höhe der Hausnummer 22 5 Längsparkstände vorgesehen. Bei 2 der geplanten Parkplätze wird die Möglichkeit zur Herstellung von Ladestationen für E-Fahrzeuge angeboten.

Bilanz: Im Plangebiet entfallen somit ausgenommen von den ca. 50 „Parkstände“ in den Nebenflächen der Blohmstraße 19 Parkstände.

Künftig ist eine Bewirtschaftung der verbleibenden Parkstände vorgesehen.



### **3.2.7. Entwässerung**

Die Ableitung des Oberflächenwassers wurde bisher nicht untersucht. Der geplante Zweirichtungsradweg erhält Gefälle zur Fahrbahn, so dass die Entwässerung wie im Bestand über Straßenabläufe und die vorhandenen Regensiele erfolgen kann.

### **3.2.8. Öffentliche Beleuchtung / wegweisende Beschilderung**

Aufgrund der zum Teil geänderten Fahrbahnrande und Anordnung der Nebenflächen sowie der teilweise neuen Parkplatzanordnung sollen 13 Masten der Öffentlichen Beleuchtung versetzt werden.

Die Beleuchtungsmasten am geplanten Kreisverkehr sind entsprechend neu herzustellen, inkl. Beleuchtung der Fußgängerüberwege.

An der wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr sind Änderungen vorgesehen. Wegweisende Beschilderung für den Kfz-Verkehr soll beibehalten werden, muss jedoch ggf. versetzt werden.

### **3.2.9. Grün- und Baumpflanzungen**

Baumfällungen sind an folgenden Bereichen vorgesehen:

- Nördlich der Nartenstraße nahe der Planungsgrenze durch Verbreiterung des selbstständig geführten Geh- und Radwegs in einen barrierefreien Gehweg und Radschnellweg (5 Bäume gemäß Hamburger Straßenbaumkataster)
- Einmündung zum Hafenbezirk durch Verbreiterung der Nebenfläche (6 Bäume gemäß Hamburger Straßenbaumkataster)
- Nartenstraße auf Höhe des Handelshofs durch Verbreiterung der westlichen Nebenfläche (4 Bäume gemäß Hamburger Straßenbaumkataster)
- Zwischen der östlichen Bahnhofsklappbrücke und der Einmündung Theodor-Yorck-Straße im Veritaskai durch die Verbreiterung der nördlichen Nebenfläche (10 Bäume gemäß Hamburger Straßenbaumkataster)
- Im Veritaskai auf Höhe der Einmündung Schellerdamm aufgrund der Verbreiterung der nördlichen Nebenfläche und Wegfall der bestehenden Grünfläche (1 Baum gemäß Hamburger Straßenbaumkataster)
- Im Kanalplatz zwischen der Einmündung Harburger Schloßstraße und der Kalkaufhausbrücke durch die Verbreiterung der nördlichen Nebenfläche (1 Baum gemäß Hamburger Straßenbaumkataster)
- Südliches Ende Blohmstraße an der Einmündung zur Seehafenstraße durch die Verbreiterung der westlichen Nebenfläche (4 Bäume gemäß Hamburger Straßenbaumkataster)

Insgesamt müssten für die Umsetzung der Planung 25, im Hamburger Baumkataster erfasste, Bäume gefällt werden. Zum Ausgleich sind derzeit im Plangebiet 16 Neupflanzungen vorgesehen. Um einen 1:1 Ausgleich zu erzielen, werden im weiteren Verlauf der Planung durch den Baumgutachter (in Abstimmung mit dem Fachbereich Stadtgrün) weitere Baumstandorte im Umfeld der Maßnahme gesucht.

### **3.2.10. Ver- und Entsorgungsleitungen**

Die Erfordernisse von Leitungsbauarbeiten werden im Rahmen der weiteren Entwurfsbearbeitung und der Leitungstrassenplanung geklärt.

### **3.2.11. Lärmschutz**

In Teilbereichen wird die künftige Fahrbahn geringfügig näher an die bestehenden Gebäude herangeführt, teilweise entfernt sie sich von den Gebäuden.

Der Umbau stellt keinen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV dar, da keine zusätzlichen Fahrstreifen vorgesehen sind.

Mit Herstellung der neuen Fahrbahn und der Behebung bestehender Fahrbahnschäden werden sich die Abrollgeräusche vermindern. Es wird deshalb davon ausgegangen, dass keine zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen erforderlich werden.

### **3.2.12. Umweltverträglichkeit**

Durch die Baumaßnahme sind keine erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltensziele für den Natur- und Landschaftshaushalt zu erwarten. Nach den Kriterien des §13a Hamb. Wegegesetz ist keine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich.

## **4. Planungsrechtliche Grundlagen**

Im Planungsbereich gelten die Bebauungspläne Bebauungsplan Harburg 61 / Heimfeld 45, Bebauungsplan Harburg 67 / Heimfeld 46 Blatt 1 und 2, Bebauungsplan Harburg 59, Bebauungsplan Harburg 62.

## **5. Umsetzung der Planung**

### **5.1. Grunderwerb**

Die Planung bewegt sich teilweise nicht innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinien. In Bereichen der Nartenstraße und des Kreisverkehrs besteht zusätzlicher Flächenbedarf. Sondierungsgespräche mit den betroffenen Parteien haben stattgefunden, diese wären bereit die Flächen als Flächenaustausch abzugeben.

Zusätzlich ist im Bereich der Straße Kanalplatz sowie Blohmstraße Grunderwerb erforderlich.

### **5.2. Kosten und Finanzierung / Haushaltstitel**

Die Maßnahme ist Bestandteil des Bündnisses für den Radverkehr - Vereinbarung gem. Ziffer II.3 zwischen BWVI und dem Bezirk Harburg. Die Finanzierung erfolgt daher durch Mittel aus dem Kommunalinvestitionsförderungsgesetz (KInvFG) des Bundes sowie durch Mittel der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI). Das PSP-Element der Maßnahme lautet 2-23203010-00023.01.

Planung, Entwurf und Bauausführung der Maßnahme obliegt dem:

Bezirksamt Hamburg-Harburg  
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt  
Fachamt Management des öffentlichen Raumes  
Fachbereich Tiefbau - Planen und Bauen - HMR 21

Mit der ingenieurmäßigen Bearbeitung der Verkehrsplanung ist die LEHNE Ingenieurgesellschaft mbH beauftragt.

### **5.3. Terminierung der Planung und Bauausführung**

Mit den Straßenbauarbeiten soll voraussichtlich 2019 begonnen werden. Vorher sind ggf. noch Leitungsbauarbeiten erforderlich.

Verfasst: Hamburg, den 23. November 2018

LEHNE Ingenieurgesellschaft mbH  
für Bauen und Umwelt

gez. Paul