



melchior + wittpohl
Ingenieurgesellschaft

Checkliste zur Verkehrsplanung „Veloroute 5, W06.2“ Frahmredder zwischen Stormarnplatz und Saseler Chaussee



Auftraggeber:
Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Wandsbek
Fachamt Management des öffentlichen Raumes
Straßenplanung – Technische Sachbearbeitung
Am Alten Posthaus 2
22041 Hamburg

Hamburg, den 20.09.2021



Inhaltsverzeichnis

1	Veranlassung.....	2
2	Abschnitt 1- zwischen Stormarnplatz und Stadtbahnstraße	2
2.1	Werden durch die Maßnahme Großraum- und Schwertransporte beeinträchtigt?... 2	2
2.2	Hat die Maßnahme Auswirkungen auf Busbeschleunigung / bzw. HH-Takt?	3
2.3	Angabe der Verkehrszahlen nach Verkehrsarten.....	3
2.4	Welche Auswirkungen hat die Maßnahme auf den Verkehrsfluss?.....	4
2.5	Welche Auswirkungen hat die Maßnahme auf den ruhenden Verkehr?.....	4
2.6	Sind Ladezonen durch die Maßnahme betroffen?.....	4
2.7	Sind die Belange von verkehrsunsicheren, insbesondere mobilitätseingeschränkten Personen ausreichend berücksichtigt worden?.....	5
2.8	Ist evtl. die Anwohnerlogistik betroffen? Umzüge, Handwerker, Lieferservice?.....	5
2.9	Welche Auswirkungen hat die Maßnahme auf den Wirtschaftsverkehr?	5
2.10	Sofern es sich um temporäre Maßnahmen handelt ist im Vorwege eine Vereinbarung über Evaluierungszeiträume festzulegen.	5
2.11	Ferner ist ggf. eine Vereinbarung über die Berichtspflicht zu treffen.	5
2.12	Abfrage und Bewertung Unfalllage / Unfallhäufungsstellen.....	5
2.13	Weitere Aspekte	6
3	Abschnitt 2 - zwischen Stadtbahnstraße und Saseler Chaussee	8
3.1	Werden durch die Maßnahme Großraum- und Schwertransporte beeinträchtigt?... 8	8
3.2	Hat die Maßnahme Auswirkungen auf Busbeschleunigung / bzw. HH-Takt?	8
3.3	Angabe der Verkehrszahlen nach Verkehrsarten.....	9
3.4	Welche Auswirkungen hat die Maßnahme auf den Verkehrsfluss?.....	9
3.5	Welche Auswirkungen hat die Maßnahme auf den ruhenden Verkehr?.....	10
3.6	Sind Ladezonen durch die Maßnahme betroffen?.....	10
3.7	Sind die Belange von verkehrsunsicheren, insbesondere mobilitätseingeschränkten Personen ausreichend berücksichtigt worden?.....	10
3.8	Ist evtl. die Anwohnerlogistik betroffen? Umzüge, Handwerker, Lieferservice?.....	10
3.9	Welche Auswirkungen hat die Maßnahme auf den Wirtschaftsverkehr?	10
3.10	Sofern es sich um temporäre Maßnahmen handelt ist im Vorwege eine Vereinbarung über Evaluierungszeiträume festzulegen.	11
3.11	Ferner ist ggf. eine Vereinbarung über die Berichtspflicht zu treffen.	11
3.12	Abfrage und Bewertung Unfalllage / Unfallhäufungsstellen.....	11



1 Veranlassung

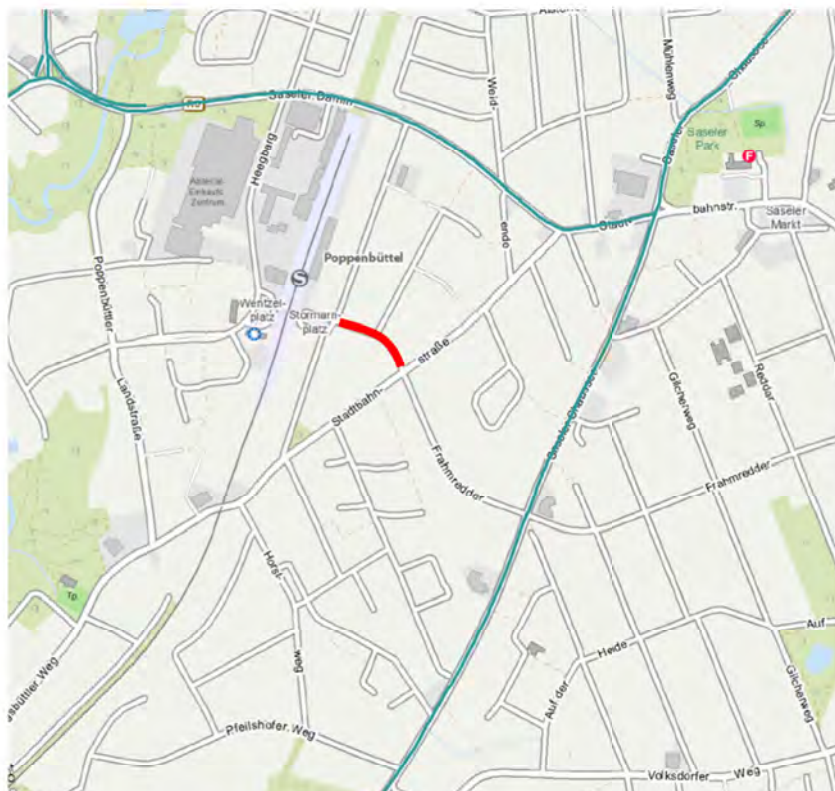
Nach der ersten Verschickung vom 27.07.2021 wurde seitens VD 52 in Abstimmung mit PK 35 und BIS eine Stellungnahme abgegeben, mit der Forderung den abgestimmten Kriterienkatalog zu berücksichtigen.

Für den ersten Abschnitt zwischen Stormarnplatz und Stadtbahnstraße wird die Variante verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Tempo 20 angestrebt. Für den zweiten Abschnitt zwischen Stadtbahnstraße und Saseler Chaussee wird die Variante Schutzstreifen in einer Breite von 1,75 m und einer Fahrbahnbreite von 5,50 m für den MIV bevorzugt. Im Folgenden werden die Vorzugsvarianten im ersten Abschnitt und im zweiten Abschnitt nach den vom BIS vorgegeben Kriterien abgewogen.

2 Abschnitt 1- zwischen Stormarnplatz und Stadtbahnstraße

2.1 Werden durch die Maßnahme Großraum- und Schwertransporte beeinträchtigt?

Der betroffene Straßenabschnitt ist nicht Teil der für Großraum- und Schwertransporte vorgesehenen Routen. Im Plan ist der Straßenabschnitt rot und die GST-Routen blau dargestellt.





2.2 Hat die Maßnahme Auswirkungen auf Busbeschleunigung / bzw. HH-Takt?

Im diesem 200 m langen Abschnitt liegen keine Einrichtungen des ÖPNVs vor. Die Strecke dient als Verbindungsstrecke der Haltestellen „Frahmredder“ und „Stormarnplatz“. Die Haltestellen werden von der Metrobuslinie 8 alle 10 Minuten bedient und in den Hauptverkehrszeiten alle 5 Minuten. Eine zusätzliche Buslinie (Linie 275) wird seitens Hochbahn geplant. Diese wird die Haltestellen alle 20 Minuten in beiden Fahrtrichtungen anfahren.

Durch die Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 20 km/h können geringfügig Auswirkungen auf die Taktung des ÖPNV entstehen.

Die Bevorrechtigung des Frahmredders gegenüber der Straße Baggesenstieg bleibt in der vorgesehenen Planung erhalten.

Eine mögliche Busbevorrechtigung auf der Straße Frahmredder im Knoten Stadtbahnstraße / Frahmredder wird im Rahmen der weiteren Planung geprüft. Die Busbevorrechtigung würde aufgrund der geringen Aufenthalte an der LSA und die bessere Einhaltung der Taktung eine positive Busbeschleunigung bewirken.

2.3 Angabe der Verkehrszahlen nach Verkehrsarten.

Querender Fußverkehr

Knoten Stadtbahnstraße Fußgängerverkehr inkl. Korrekturfaktor

- Frahmredder Nordwest 246 Kfz/24h
- Stadtbahnstraße Südwest 572 Kfz/24h
- Stadtbahnstraße Nordost 441 Kfz/24h
- Frahmredder Südost 144 Kfz/24h

Radverkehr

Knoten Stadtbahnstraße Radverkehr inkl. Korrekturfaktor

- Frahmredder Nordwest Querschnitt 900 Kfz/24h

MIV

Knoten Stadtbahnstraße MIV inkl. Korrekturfaktor

- Frahmredder Nordwest Querschnitt 5074 Kfz/24h

SV

Knoten Stadtbahnstraße SV inkl. Korrekturfaktor

- Frahmredder Nordwest Querschnitt 350 Kfz/24h (6,9% vom MIV)

ÖPNV

Strecke ÖPNV

- Frahmredder Nordwest Querschnitt 114 ÖPNV/24h



- Schienenersatzverkehr wird während des Baumaßnahme Wellingsbüttler Weg und Wellingsbüttler Landstraße geplant. Die Verbindungstecke führt vom Stormarnplatz zur Stadtbahnstraße in Fahrtrichtung Südosten. Der Schienenersatzverkehr fährt im 10-Minuten-Takt.

2.4 Welche Auswirkungen hat die Maßnahme auf den Verkehrsfluss?

Es ist davon auszugehen, dass der Verkehrsfluss nicht negativ beeinflusst wird. Die Fahrspuren bleiben in ihrer Lage erhalten. Dennoch wird die Geschwindigkeit reduziert sodass eine größere Achtsamkeit der Verkehrsteilnehmer untereinander vorliegt. Die Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h wird zum jetzigen Zeitpunkt nicht erreicht. Grund dafür sind die Randbedingungen wie zum Beispiel die Fahrt in der Kurve sowie durch die Geschäftsnähe und das Parkbedürfnis.

Die Bevorrechtigung des Frahmredders gegenüber der Straße Baggesenstieg bleibt in der vorgesehenen Planung erhalten.

Eine mögliche Busbevorrechtigung auf der Straße Frahmredder im Knoten Stadtbahnstraße / Frahmredder wird im Rahmen der weiteren Planung geprüft.

2.5 Welche Auswirkungen hat die Maßnahme auf den ruhenden Verkehr?

Zwischen der Stadtbahnstraße und Stormarnplatz befinden sich über die Gesamtstrecke, Längsparkstände auf beiden Fahrbahnseiten. Zum Teil sind die Parkstände als Parken auf Gehwegen ausgewiesen. In diesem Abschnitt befinden sich 30 Parkstände.

Die Planung sieht vor, alle Parkstände zurück zu bauen und größtenteils leicht versetzt wieder herzustellen. Insgesamt werden in diesem Abschnitt 20 Parkstände hergestellt. Des Weiteren wurde eine Ladezone neu geplant und ein Parkstand für Barrierefreies Parken umfunktioniert. Durch die neue Anordnung entfallen in diesem Abschnitt 10 Parkstände.

Es sind insgesamt 42 Fahrradstellplätze, zwei Lastenfahrradstellplätze und eine Stadtradstation in diesem Abschnitt geplant.

2.6 Sind Ladezonen durch die Maßnahme betroffen?

Derzeit befinden sich keine Ladezonen in diesem Abschnitt. Jedoch wurde eine neue Ladezone mit eingeschränktem Halteverbot und zeitlicher Begrenzung geplant.



2.7 Sind die Belange von verkehrsunsicheren, insbesondere mobilitätseingeschränkten Personen ausreichend berücksichtigt worden?

Im Zuge der Planung wurden die Bordsteinhöhen entsprechend der gültigen Richtlinien angepasst. Bodenindikatoren wurden in der Planung entsprechend den Richtlinien an allen Konfliktpunkten (Einmündungen, Fahrradbügel) berücksichtigt.

Zudem werden zwei weitere Querungen in diesem Abschnitt hergestellt. Die erste befindet sich am Knoten Stormarnplatz und die zweite an der Einmündung Baggesenstieg.

Durch die Geschwindigkeitsreduzierung ist für die verkehrsunsicheren und mobilitätseingeschränkten Personen ein weiterer Sicherheitsfaktor entstanden.

2.8 Ist evtl. die Anwohnerlogistik betroffen? Umzüge, Handwerker, Lieferservice?

Nein, denn hier ist weiterhin das Parken möglich und die Anfahrbarkeit gewährleistet.

2.9 Welche Auswirkungen hat die Maßnahme auf den Wirtschaftsverkehr?

Durch die Geschäftsansammlung in diesem Abschnitt ist eine Verbesserung des Wirtschaftsverkehrs abzusehen. Die Ziele befinden sich an der Fahmredder direkt. Eine Geschwindigkeitsreduzierung verbessert die Aufenthaltsqualität und steigert die Verkehrssicherheit, sodass das Be- und Entladen einfacher wird. Zusätzlich wurde eine Ladezone geschaffen.

Es sind keine negativen Auswirkungen auf den Wirtschaftsverkehr zu erwarten, da weiterhin Kurzzeitparkstände vorhanden sind und die vorhandenen Fahrspuren erhalten bleiben.

2.10 Sofern es sich um temporäre Maßnahmen handelt ist im Vorwege eine Vereinbarung über Evaluierungszeiträume festzulegen.

-Entfällt.-

2.11 Ferner ist ggf. eine Vereinbarung über die Berichtspflicht zu treffen.

-Entfällt.-

2.12 Abfrage und Bewertung Unfalllage / Unfallhäufungsstellen

In diesem Abschnitt liegt kein Unfallhäufungspunkt vorhanden. Dennoch sind Unfälle registriert.

Es sind Unfälle mit Radfahrerbeteiligten vorhanden. Konflikte bestehen im Gehwegbereich mit dem Fußgängerverkehr sowie ein Abbiegeunfall.



Einige Unfälle sind durch Kollision mit dem Ruhenden Verkehr entstanden. Mehrmals wurden parkende Autos gestreift. Auch beim Ein- bzw. Ausparken sowie Öffnen der Fahrzeurtür sind Kollisionen entstanden.

Es bestehen auch Auffälligkeiten im Längsverkehr. Aufgrund der schlechten Oberflächenbeschaffenheit ist ebenfalls ein Unfall mit einem Radfahrer entstanden.

Es liegt ein Einbiege- / Kreuzungsunfall an der Fußgängerüberfurt über Langenstücken zwischen einem Querenden Radverkehr und einem Pkw-Fahrer vor.

2.13 Weitere Aspekte

Richtlinien prüfen hinsichtlich der Regelung

Vergleich mit Örtlicher Geschäftsstraße nach RASSt S.48

Nach RASSt 06	Bestand Frahmredder
<i>Charakterisierung</i>	
Erschließungsstraße oder Hauptverkehrsstraße	Erschließungsstraße
Örtliche Geschäftsstraße liegen in Stadtteilzentren oder in Zentren von Klein- und Mittelstädten	Stadtteil Poppenbüttel, an S-Bahn Poppenbüttel, zentral
Geschlossene Bauweise herrscht vor bei durchgängigem Geschäftsbesatz	Fast alle Gebäude weisen Geschäfte auf.
Sehr unterschiedliche Straßenraumbreiten können vorkommen	Durchgängig 7 m Fahrbahnbreite Sehr unterschiedliche Gehwegbreiten
Längenentwicklung zwischen 300 m und 600 m	200 m
Verkehrsstärke zwischen 400 Kfz/h bis über 2600 Kfz/h	Spitzenstunde mit Korrekturfaktor liegt bei 369 Kfz/h
Besondere Nutzungsansprüche: Fußgängerlängs- und -querverkehr, Parken, Liefern und Laden, ÖPNV mit Bus und/oder Straßenbahn	Linienverkehr und querender Fußgängerverkehr vorhanden Parken und Beliefen durch nahe Geschäftslage erforderlich

Geringe Verbindungsfunktion

Die Verbindungsfunktion liegt ausschließlich im Bereich der Parkstände angrenzend zur Frahmredder und zur S-Bahnhaltestelle. Zudem dient die Strecke als Verbindung der Bushaltestellen. Ansonsten sind hier grundsätzlich die Zielverkehre zuzuführen.

Die Straße Frahmredder ist keine Hauptverkehrsstraße.

Überwiegende Aufenthaltswirkung

Die bestehenden Einkaufsmöglichkeiten und Gastronomiebetriebe in diesem Abschnitt zeigen die überwiegende Aufenthaltswirkung der Fußgänger in diesem Bereich.



Durch die Trennung der Rad- und Fußverkehrsanlagen sowie der Geschwindigkeitsreduzierung auf 20 km/h werden die Fußgänger vor dem Fahrzeugverkehr (Kfz und Radverkehr) geschützt.

Überwiegende Geschäftsnutzung mit mind. 29 Gewerbe

- Frahmredder 1: Friseursalon, Immobilienmakler, Espresso-Bar, Fitnessstudio
- Frahmredder 2: Allgemeinmediziner
- Frahmredder 3: Schuhgeschäft, Orthopäde, Reisebüro, Psychotherapeut
- Frahmredder 5: Augenoptikergeschäft
- Frahmredder 7: Immobilienmakler
- Frahmredder 8: Bäckerei, Lebensmittelhändler, Immobilienmakler, Hausarzt, Apotheke
- Frahmredder 10: Bilderrahmengeschäft
- Frahmredder 13: Steuerberater
- Frahmredder 14: Reisebüro, Friseursalon, Physiotherapeut, Kieferorthopäde
- Frahmredder 16: Osteopath, Nachhilfeeinrichtungen, Sanitätshaus
- Frahmredder 18: Kneipe, Schneiderei
- Frahmredder 20: Taxiunternehmen, Rechtsanwalt, Verein

Hoher Fußgängerquerungsbedarf

Durch die beidseitigen vorhandenen Geschäfte besteht im Frahmredder ein hoher Fußgängerquerungsbedarf.

Knoten Stadtbahnstraße Fußgängerverkehr inkl. Korrekturfaktor

- Frahmredder Nordwest 246 Kfz/24h
- Stadtbahnstraße Südwest 572 Kfz/24h
- Stadtbahnstraße Nordost 441 Kfz/24h
- Frahmredder Südost 144 Kfz/24h

Starkes Kurzzeitparkbedürfnis

Durch die geschäftsnahen Lage ist eine langzeitige Parksituation nicht gegeben. Grundsätzlich wird für die anliegenden Geschäfte dort geparkt, sodass ein langzeitiges Parkbedürfnis in den meisten Fällen nicht vorhanden ist. Kurzzeitparken ist im Bestand auf 2 h reduziert.



Verträglichkeit mit dem Busverkehr

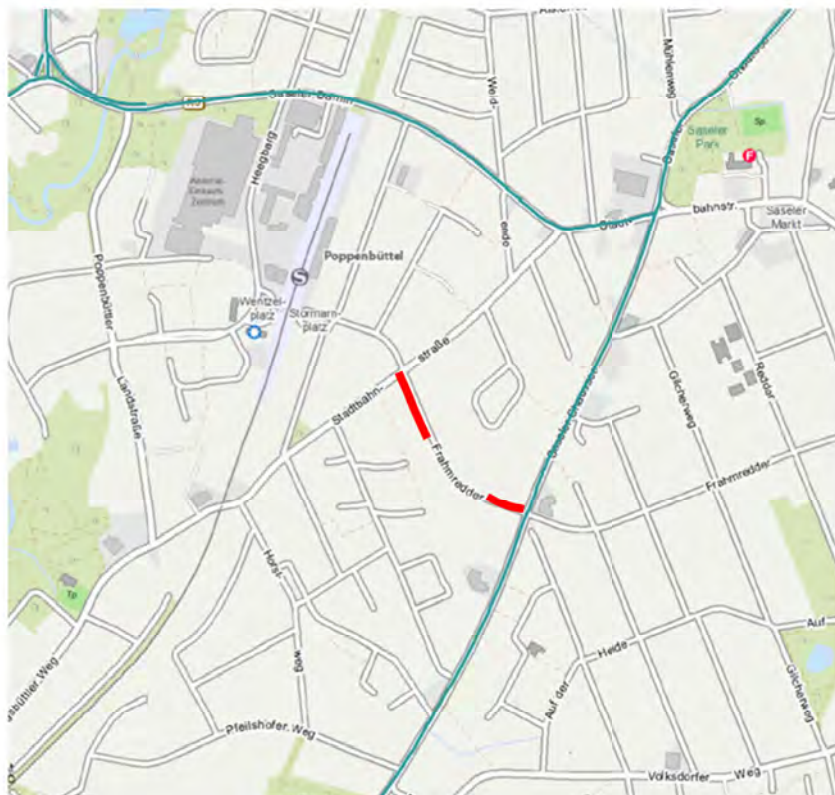
Alle 10 min und in Spitzenzeiten alle 6-7 Minuten.

Insgesamt 20 Busse im Querschnitt (10 pro Fahrtrichtung) von zwei Buslinien

3 Abschnitt 2 - zwischen Stadtbahnstraße und Saseler Chaussee

3.1 Werden durch die Maßnahme Großraum- und Schwertransporte beeinträchtigt?

Der betroffene Straßenabschnitt ist nicht Teil der für Großraum- und Schwertransporte vorgesehenen Routen. Im Süden der Planungsgrenze verläuft eine GST-Route. Im Plan ist der Straßenabschnitt rot und die GST-Routen blau dargestellt.



3.2 Hat die Maßnahme Auswirkungen auf Busbeschleunigung / bzw. HH-Takt?

Im diesem Abschnitt befindet sich eine Haltestelle. Die Haltestelle „Frahmredder“ ist als Busbucht ausgebaut. Die Planung sieht vor diese Haltestelle weiterhin als Busbucht neu herzustellen.

Die Strecke dient als Verbindungsstrecke der Haltestellen „Frahmredder“ und „Stormarnplatz“. Die Haltestellen werden von der Metrobuslinie 8 alle 10 Minuten bedient und in den Hauptverkehrszeiten alle 5 Minuten. Eine zusätzliche Buslinie (Linie 275) wird seitens Hoch-



bahn geplant. Diese wird die Haltestellen alle 20 Minuten in beiden Fahrrichtungen anfahren.

Aufgrund der Entfernung zwischen den Haltestellen „Frahmredder“ und „Stormarnplatz“ wird seitens Hochbahn eine weitere Haltestelle in beide Fahrrichtungen in diesem Abschnitt eingeplant. Die bestehende Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h bleibt bestehen. Durch die Planung des Schutzstreifens könnten für den ÖPNV beim Begegnungsfall von mehreren Verkehrsteilnehmern Beeinträchtigungen in der Taktung entstehen.

3.3 Angabe der Verkehrszahlen nach Verkehrsarten.

Querender Fußverkehr

Knoten Saseler Chaussee Fußgängerverkehr inkl. Korrekturfaktor

- Frahmredder Nordwest 267 Kfz/24h
- Saseler Chaussee Südwest 507 Kfz/24h
- Saseler Chaussee Nordost 285 Kfz/24h
- Frahmredder Südost 559 Kfz/24h

Radverkehr

Knoten Stadtbahnstraße Radverkehr inkl. Korrekturfaktor

- Frahmredder Südost Querschnitt 654 Kfz/24h

MIV

Knoten Stadtbahnstraße MIV inkl. Korrekturfaktor

- Frahmredder Südost Querschnitt 6599 Kfz/24h

SV

Knoten Stadtbahnstraße SV inkl. Korrekturfaktor

- Frahmredder Südost Querschnitt 367 Kfz/24h (5,6% vom MIV)

ÖPNV

Strecke ÖPNV

- Frahmredder Südost Querschnitt 114 ÖPNV/24h
- Schienenersatzverkehr ist in diesem Abschnitt nicht vorhanden.

3.4 Welche Auswirkungen hat die Maßnahme auf den Verkehrsfluss?

Der Verkehrsfluss ist generell nicht beeinflusst. Bei höheren Verkehrsaufkommen von allen Verkehrsteilnehmern einschließlich Radverkehr müssen jedoch Geschwindigkeiten für die Dauer des Überholvorgangs reduziert werden. Das liegt daran, dass beim Begegnungsver-



kehr von zwei MIV in entgegengesetzte Fahrtrichtung und einem Radfahrer, der Radfahrer nicht überholt werden darf, solange der Sicherheitsabstand nicht gegeben ist.

Es sind insgesamt 42 Fahrradstellplätze in diesem Abschnitt geplant. Diese sind vorwiegend am Knoten Stadtbahnstraße und an der Haltestelle Frahmredder geplant.

3.5 Welche Auswirkungen hat die Maßnahme auf den ruhenden Verkehr?

Die Maßnahme hat eine deutlich negative Auswirkung auf den ruhenden Verkehr, da alle vorhandenen 32 Parkstände entfallen. In diesem Abschnitt besteht überwiegend Einfamilienhausbebauung mit privaten Stellplätzen. Das im Bau befindliche Mehrfamilienhaus hat eine Tiefgarage.

3.6 Sind Ladezonen durch die Maßnahme betroffen?

Derzeit befinden sich keine Ladezonen in diesem Abschnitt. Es werden keine Ladezonen vorgesehen.

3.7 Sind die Belange von verkehrsunsicheren, insbesondere mobilitätseingeschränkten Personen ausreichend berücksichtigt worden?

Im Zuge der Planung wurden die Bordsteinhöhen entsprechend der gültigen Richtlinien angepasst. Bodenindikatoren wurden in der Planung entsprechend den Richtlinien an allen Konfliktpunkten (Einmündungen, Fahrradbügel) innerhalb des Planungsgebietes berücksichtigt.

Durch den Schutzstreifen ist ein Puffer zwischen Gehweg und MIV entstanden. Durch die Wegnahme des ZZ „Radfahrer frei“ ist zudem eine Entlastung im des Fußverkehrs entstanden.

3.8 Ist evtl. die Anwohnerlogistik betroffen? Umzüge, Handwerker, Lieferservice?

Durch den Wegfall der Parkstände und dem Verbot auf Schutzstreifen zu Parken sind hier zum Teil Erschwernisse zu erwarten. In diesem Abschnitt besteht überwiegend Einfamilienhausbebauung mit privaten Stellplätzen. Das im Bau befindliche Mehrfamilienhaus hat eine Tiefgarage.

3.9 Welche Auswirkungen hat die Maßnahme auf den Wirtschaftsverkehr?

Wirtschaftsverkehr wird grundsätzlich nicht eingeschränkt

Durch die Verschmälerung der Fahrbahnbreite für den MIV können durch Begegnungsverkehr Einschränkungen entstehen. Diese Einschränkungen lösen sich nach dem Begegnungsverkehr wieder auf. Aufgrund der angrenzenden Wohnbebauung in diesem Bereich ist



wenig Wirtschaftsverkehr (ca. vier Kleingewerbe wie zum Beispiel Klempner) vorhanden. Ebenso ist hier weniger Lieferverkehr vorhanden, da hier weniger Geschäfte vorhanden sind.

3.10 Sofern es sich um temporäre Maßnahmen handelt ist im Vorwege eine Vereinbarung über Evaluierungszeiträume festzulegen.

-Entfällt.-

3.11 Ferner ist ggf. eine Vereinbarung über die Berichtspflicht zu treffen.

-Entfällt.-

3.12 Abfrage und Bewertung Unfalllage / Unfallhäufungsstellen

In diesem Abschnitt liegt innerhalb der Planungsgrenzen kein Unfallhäufungspunkt vorhanden. Dennoch sind Unfälle registriert.

Es sind mehrere Unfälle mit Radfahrerbeteiligten vorhanden. Konflikte bestehen im Gehwegbereich mit dem Fußgängerverkehr sowie an Überfahrten mit dem MIV. Auch war ein Abbeigeunfall an der Stadtbahnstraße aufgelistet.

Eine Vielzahl an Unfällen ist durch Kollision mit dem Ruhenden Verkehr entstanden. Mehrmals wurden parkende Autos gestreift. Auch beim Ein- bzw. Ausparken sowie Öffnen der Fahrzeugtür sind Kollisionen entstanden.

