



## Umsetzung Bike+Ride-Entwicklungskonzept für die Freie und Hansestadt Hamburg

### ERLÄUTERUNGSBERICHT B+R U-Bahnhaltestelle Klosterstern

Planstufe: Entwurf

Stand: 24.06.2022

**Auftragnehmer der Planung:**



ANDO YOO LANDSCHAFTSARCHITEKTUR

Bernstorffstraße 99  
22767 Hamburg

**Namen der Verfasser:**

Katharina Freund, YLA

Elena Knop, P + R-Betriebsgesellschaft mbH

## Inhalt

<b>1</b>	<b>Allgemeines</b>	<b>1</b>
1.1	Anlass und Notwendigkeit der Planung	1
1.2	Hinweise auf Beschlüsse von Senat und Bürgerschaft, Regierungserklärungen	2
1.3	Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag	2
1.4	Angaben zu weiteren Vereinbarungen	2
<b>2</b>	<b>Planungsrechtliche Grundlagen</b>	<b>2</b>
<b>3</b>	<b>Beschreibung der Projektgrundlagen</b>	<b>3</b>
3.1	Bestand	3
3.1.1	Lage der Baumaßnahme, Einordnung in die örtliche Situation	3
3.1.2	Städtebauliche Einordnung der Baumaßnahme und Funktionalität	4
3.1.3	Öffentliche Erschließung und Außenanlagen	5
3.1.4	Fahrradabstellanlagen	5
3.1.5	Ver- und Entsorgungsleitungen	5
3.2	Rahmenbedingungen für die Baumaßnahme	6
3.2.1	Allgemeine Anforderungen des Bike+Ride-Entwicklungskonzeptes	6
3.2.2	Vermessung	7
3.2.3	Genehmigungsverfahren	7
3.3	Variantenuntersuchung	7
<b>4</b>	<b>Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante</b>	<b>11</b>
4.1	Standorte und Stellplatzbilanz	11
4.2	Oberflächen	12
4.3	Bike+Ride-Möblierung	12
4.4	Beschilderung	13
4.5	Anschluss an vorhandene Straßenverkehrsflächen	13
4.6	Entwässerungstechnische Anlagen	13
4.7	Umweltbelange, Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen	13
4.8	Baugrund, Schadstoffe, Altlasten, Grundwasser	14
4.9	Kampfmittel	14
4.10	Baustelleneinrichtungsflächen	14
<b>5</b>	<b>Umsetzung der Planung</b>	<b>14</b>
5.1	Allgemeines, Bauzeit	14
5.2	Wirtschaftlichkeit	14
5.3	Finanzierung	14

# 1 Allgemeines

## 1.1 Anlass und Notwendigkeit der Planung

Bike+Ride (B+R) bezeichnet die Verknüpfung des Fahrrads mit öffentlichen Verkehrsmitteln (S-Bahn, U-Bahn, Bus und Fähre). Das Fahrrad wird dazu genutzt, eine Haltestelle des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) anzufahren, dort abzustellen und die Fahrt mit dem öffentlichen Verkehrsmittel fortzusetzen. Im Nachtransport wird das Fahrrad nach der Fahrt mit dem öffentlichen Verkehrsmittel genutzt.

Die P + R-Betriebsgesellschaft mbH soll auf Basis des in der Drucksache 20/14485 vom Senat am 27.01.2015 beschlossenen B+R-Entwicklungskonzeptes den Ausbau der B+R-Standorte an den S- und U-Bahn-Haltestellen in Hamburg umsetzen.

Fahrrad und ÖPNV als Bausteine des Umweltverbundes bieten hervorragende Potenziale für eine effiziente Vernetzung und zukunftsfähige Gestaltung der Mobilität im Stadtgebiet von Hamburg. Damit diese Vorteile zum Tragen kommen, ist die Entwicklung, Umsetzung und dauerhafte Pflege attraktiver Verknüpfungspunkte zwischen Fahrrad und ÖPNV von zentraler Bedeutung, denn nur attraktive B+R-Anlagen werden auch potenzielle Nutzer überzeugen und somit die Nachfrage im Umweltverbund steigern.

Die vorhandenen Defizite beim B+R-Angebot an den Schnellbahn-Haltestellen sind Ausdruck der derzeitigen Organisationsstrukturen beim Thema B+R mit mehreren beteiligten Akteuren und mit unterschiedlichen Interessenlagen.

Vorteile:

### Haltestellenumfelder im Fokus

- Steigende Nachfrage nach umweltfreundlicher Mobilität
- Verknüpfung des ÖPNV mit ergänzenden Angeboten (u.a. Fahrrad)
- Haltestellen einschließlich Umfeld als „Visitenkarte“ des ÖPNV
- Zustand B+R prägt das Erscheinungsbild des Haltestellenumfeldes

### Attraktivität und Funktionalität

- Ziel ist ein attraktives Haltestellenumfeld
- Funktionale Erfüllung der steigenden Nachfrage nach ergänzenden Mobilitätsangeboten (insbesondere B+R)

### Gesamthafte Betrachtung

- Attraktivierung, Neubau und Betrieb von B+R-Anlagen
- Einbettung in die einzelnen Haltestellenumfelder erforderlich
- Einheitlicher Anlagenstandard und die Entwicklung einer gesamtheitlichen Instandhaltungsstrategie
- Kompetenzbündelung in Öffentlichkeitsarbeit und Transparenz gegenüber Dritten (ein Ansprechpartner)

Die P + R-Betriebsgesellschaft mbH soll auf Basis des B+R-Entwicklungskonzeptes den Ausbau der Bike-und-Ride-Standorte an den S- und U-Bahn-Haltestellen umsetzen.

Für die erste Umsetzungsstufe (2015/2016) mit insgesamt 46 Haltestellen wurde ein Fördermittelantrag bei der BWVI gestellt, der mit dem Zuwendungsbescheid vom 08.06.2015 genehmigt wurde.

## **1.2 Hinweise auf Beschlüsse von Senat und Bürgerschaft, Regierungserklärungen**

In der Drucksache 20/14485 vom 27.01.2015 wurde das B+R-Entwicklungskonzept beschlossen.

## **1.3 Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag**

Bedarfsträger für die Baumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg.

Die zuständige Behörde ist die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM).

Die P + R-Betriebsgesellschaft mbH soll die Federführung für Planung und Bau der einzelnen B+R-Anlagen an neuen Haltestellen in den jeweiligen Bezirken übernehmen. Diese sind nicht Bestandteil des B+R-Entwicklungskonzepts, sollen aber dessen Qualitätsstandards entsprechen. Für die Planung und Umsetzung wird angestrebt, eine Bündelung mit Maßnahmen Dritter (z.B. switchh, barrierefreier Ausbau der Haltestellen oder im Zuge von Drittplanungen im Umfeld) vorzunehmen. So lassen sich weitere Synergieeffekte erzielen.

Der Entwurf und die Bauausführung der nachfolgend beschriebenen Planungs- und Bauleistungen erfolgt durch die P + R-Betriebsgesellschaft mbH.

## **1.4 Angaben zu weiteren Vereinbarungen**

Zwischen der Freien und Hansestadt Hamburg und der P + R-Betriebsgesellschaft mbH ist gemäß §19 Abs. 5 des Hamburgischen Wegegesetzes (HWG) in der Fassung vom 22.01.1974 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 41, 83), zuletzt geändert am 14.03.2014 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 102, 104), mit Datum vom 08.07.2008 ein öffentlich-rechtlicher Rahmenvertrag geschlossen worden.

In diesem Rahmenvertrag werden vertragliche Regelungen u.a. für Planung und Durchführung, die Finanzierung von B+R-Anlagen sowie Aussagen zu Eigentum, Erhaltung, Erneuerung und Betrieb aufgeführt.

## **2 Planungsrechtliche Grundlagen**

Die planungsrechtliche Grundlage ist der Teilbebauungsplan TB3454 vom 13.06.1961. Aus den Bebauungsplänen ergeben sich keine weiteren Maßgaben für diese Baumaßnahme.

### 3 Beschreibung der Projektgrundlagen

#### 3.1 Bestand

##### 3.1.1 Lage der Baumaßnahme, Einordnung in die örtliche Situation

Die Baumaßnahme liegt im öffentlichen Straßenraum des Bezirksamtsbereiches Hamburg-Eimsbüttel. Die Baumaßnahme teilt sich auf zwei Standorte auf: Standort Haltestelle Klosterstern im Eppendorfer Baum (im weiteren Textverlauf Klosterstern A) mit je einem Zugang pro Straßenseite sowie Standort Haltestelle Klosterstern im Klosterstern Ecke Rothenbaumchaussee (Klosterstern B). Die B+R-Anlagen befinden sich im direkten Haltestellenumfeld innerhalb eines Radius von bis 100 Metern.

Typ Haltestelle:	U-Bahn-Haltestelle (unterirdisch)
Bezirk:	Hamburg-Eimsbüttel
Stadtteil:	Harvestehude
Fahrgäste U-Bahn	8.100 (Mo-Fr, Stand 2017)
Anzahl Buslinien	2
Eigentümer Bauwerk:	Hamburger Hochbahn AG
Eigentümer Grundstück:	Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirk Eimsbüttel

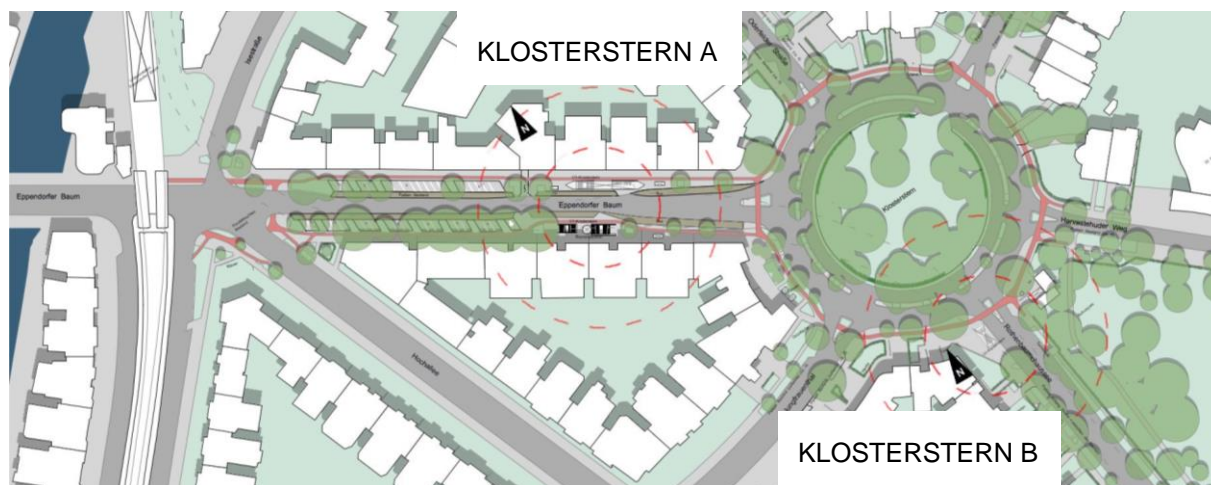


Abb. 1 Übersichtsplan | Quelle: YLA

### 3.1.2 Städtebauliche Einordnung der Baumaßnahme und Funktionalität

Der Klosterstern mit den beiden abzweigenden Straßen Eppendorfer Baum und der Rothenbaumchaussee ist eine 2-spurige Hauptverkehrsachse in Hamburg. Der Eppendorfer Baum ist geprägt von historischen Gebäuden aus der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts sowie des frühen 20. Jahrhunderts. Im Erdgeschoss befinden sich diverse Einzelhandelsgeschäfte, die Obergeschosse sind durch Wohn- und Büronutzung gekennzeichnet. Durch die gute Verkehrsanbindung mit Bus und U-Bahn und dem zahlreichen Einzelhandel stellt der Eppendorfer Baum das Stadtteilzentrum von Harvestehude dar. Alle Straßenräume und der Verkehrskreisel Klosterstern haben einen wertvollen alten Straßenbaumbestand aus Linden, Platanen und Ahornen. Die Rothenbaumchaussee ist geprägt von einer villenartigen Wohnbebauung, die teilweise auch Büros und Praxen beherbergt. Zwischen Klosterstern und Abteistraße gliedert sich auf der Ostseite der Rothenbaumchaussee die städtische Grünfläche Bolivarpark an, die über zwei Zugänge im Harvestehuder Weg und Rothenbaumchaussee/Ecke Abteistraße erreichbar ist.

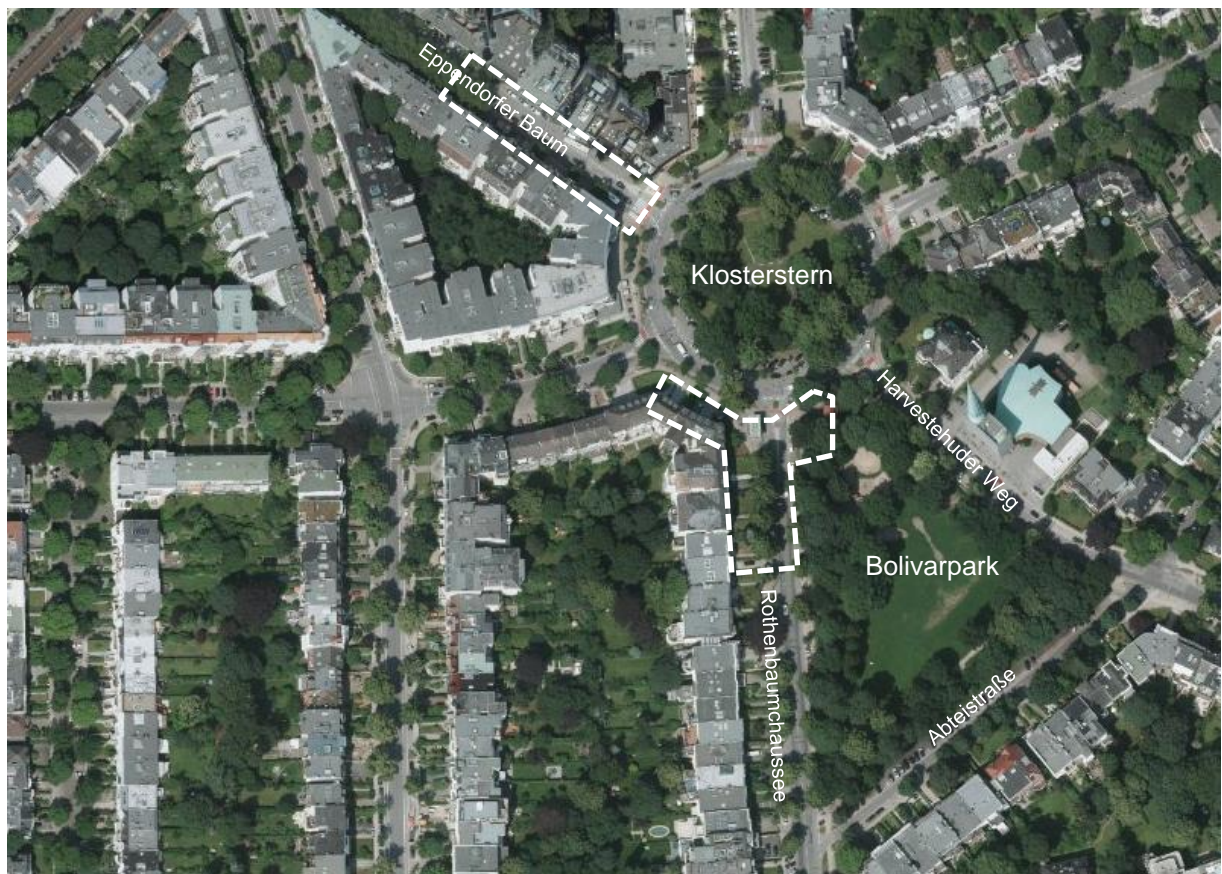


Abb. 2: Luftbild | Quelle: Geoportal Hamburg

### 3.1.3 Öffentliche Erschließung und Außenanlagen

Beide Standorte befinden sich unmittelbar an der Straße. Am Standort A befindet sich die Bushaltestelle U Klosterstern, in der Rothenbaumchaussee ist im Zuge der Umbaumaßnahmen durch den LSBG eine weitere Bushaltestelle hinzugekommen. Der Standort A erschließt die Ladenzeile im Eppendorfer Baum. Der Straßenraum ist geprägt von einem Altbaumbestand aus vornehmlich Linden und Platanen. Am Standort B schließt sich die Rothenbaumchaussee an mit Taxiständen auf der gegenüberliegenden Straßenseite. Das Straßenbild ist geprägt von hohem Parkdruck sowohl bei PKW als auch bei Fahrrädern.

Auch im Klosterstern und in der Rothenbaumchaussee sind die bestehenden Bügel ausgelastet, es wird weniger auf andere Flächen zum Parken zurückgegriffen. Die kleine Platzfläche am Gebäudeensemble am Bolivarpark ist mit einer Überdachung für die Bügel ausgestattet. Die Ecke wirkt jedoch wenig einladend und daher schwächer frequentiert.

### 3.1.4 Fahrradabstellanlagen

An beiden Haltestellenzugängen befinden sich Anlehnbügel in unmittelbarer Nähe, die im Rahmen einer Baumaßnahme des LSBG im Jahr 2017 sowohl im Klosterstern als auch in den Straßenzügen Eppendorfer Baum und Rothenbaumchaussee hergestellt wurden. Gegenüber des Zugangs in der Rothenbaumchaussee an bestehenden Gebäuden am Bolivarpark 5 befindet sich eine veraltete, nicht erhaltenswerte Überdachung mit Rundrohrbügel. Durch fehlende Ausleuchtung und unregelmäßige Reinigung wirkt der überdachte Bereich durch Laub und Müll wenig einladend und ungepflegt. Im gesamten Haltestellenumfeld befinden sich derzeit keine mietbaren Stellplätze.

Die bestehenden Bügel können den Stellplatzbedarf für Räder bei weitem nicht decken. Insbesondere an den U-Bahnzugängen werden neben den Bügel auch Bäume, Geländer, Lichtmasten etc. als Abstellmöglichkeit genutzt. Des Weiteren hat sich der Parkdruck durch die verbreitete Nutzung von e-Scootern erhöht.

### 3.1.5 Ver- und Entsorgungsleitungen

Folgende Leitungsträger besitzen Leitungsbestände im Plangebiet:

#### Abwasser:

- Schmutzwasser (Hamburg Wasser - HSE)
- Regenwasser (Hamburg Wasser - HSE)

#### Trinkwasser:

- Trinkwasser (Hamburg Wasser - HWW)

#### Elektroleitungen/ Beleuchtung:

- Strom (Stromnetz Hamburg)
- Strom (Vattenfall)

#### Wärmeleitung:

- Gas (Hamburg Netz GmbH)

#### Kommunikation:

- Kommunikation (Telekom)
- Kommunikation (Dataport)
- Kommunikation (Kabel Deutschland)

Weitere Leitungen sind nicht bekannt.

## 3.2 Rahmenbedingungen für die Baumaßnahme

### 3.2.1 Allgemeine Anforderungen des Bike+Ride-Entwicklungskonzeptes

Die Anforderungen sind entsprechend dem Konzept und folgenden Planungsvorgaben umzusetzen:

Die der Planung zu Grunde gelegten, nachfolgend aufgeführten Mindestanforderungen gelten als maßgebliche Bewertungskriterien gemäß Bike+Ride-Entwicklungskonzept:

- unmittelbare Nähe zu Eingängen: Positionierung der Anlagen im Umkreis bis 100 Meter
- Zugänglichkeit: verständliche, attraktive Zuwegung
- Anlehnbügel mit 1,0 m Achsabstand als Standard-Abstelltyp, bei beengten Flächen bessere Flächenausnutzung durch Doppelstockparker
- Einhaltung der Bedarfsprognose an Fahrradabstellplätzen
- Anteil von 50% aller öffentlichen B+R-Stellplätze als Zielwert für überdachte Anlagen
- Anteil von 20% der nach B+R-Entwicklungskonzept geforderten Gesamtstellplatzzahl als Zielwert für Mietstellplätze in Sammelschließanlagen
- Manövrierraum (mind. 1,8 bzw. 2,10 m breite Zuwegung, 0,8 m Abstand zu Einbauten)
- Integration in den Bestand; günstige Installation
- Befestigung der Fläche, inkl. Entwässerung
- stadtgestalterische Verträglichkeit
- soziale Kontrolle (Diebstahl- und Vandalismusschutz)
- Beleuchtung
- Beschilderung
- sicherer Betrieb und einfache Reinigung

Das im B+R-Entwicklungskonzept beschriebene Betreiberkonzept beinhaltet zudem die Übernahme vorhandener Fahrradstellflächendurch im Nahbereich der Haltestelle durch die P+R mittels Sondernutzungsgenehmigungen des jeweiligen Bezirks. Alle weiteren Bügel bleiben in der Regel vollumfänglich in der bezirklichen Verantwortung.

Für die Haltestelle Klosterstern sind gemäß B+R-Entwicklungskonzept folgende Stellplatzzahlen ermittelt worden:

Typ Stellplatz	Jahr	Bestand			Prognose
		2008	2010	2012	2025
Bügel		128	130	153	279
Vorderradhalter		6	11	-	-
<i>davon überdacht</i>		12	12	37	163
Fahrradbox		0	0	0	-
Fahrradsammelschließanlage		-	-	-	68
<b>Gesamt</b>		<b>134</b>	<b>141</b>	<b>153</b>	<b>347</b>

Auf Basis einer Bestandsaufnahme wurde im Rahmen des B+R-Entwicklungskonzeptes ursprünglich ein Ausbau auf mindestens 347 auszubauenden Stellplätze (Stand 2015) für die Haltestelle Klosterstern ermittelt. Aufgrund der aktuellen politischen Entwicklungsziele und steigenden Radverkehrszahlen rechnet die P+R derzeit mit einem höheren Stellplatzbedarf. Die von der P+R stichprobenartig durchgeführten Erhebungen lassen erhöhten Bedarf erkennen. Auf Grundlage der Anforderungen der Mobilitätswende mit dem mittelfristigen Ziel eines Radverkehrsanteils von 30 % im Modal Split für die FHH, worauf das



B+R-Angebot entsprechend angepasst werden muss, werden die genauen Ausbaurzahlen für Bike+Ride derzeit in einer Fortschreibung des B+R-Entwicklungskonzeptes ermittelt.

### 3.2.2 Vermessung

Die Bestandspläne des Baufeldes der geplanten Haltestelle liegen im System ETRS 89 - LS 320 vor.

### 3.2.3 Genehmigungsverfahren

Für die B+R-Nutzung der bezirklichen Verkehrsflächen ist gemäß geltendem B+R-Rahmenvertrag eine (gebührenfreie) Sondernutzung von der P+R-Betriebsgesellschaft mbH beim Bezirk Hamburg-Nord zu beantragen. Mögliche Folgekosten durch Beschädigung, Veränderung oder Beeinträchtigung von Sachen Dritter, die durch die Nutzung der P + R- Betriebsgesellschaft mbH entstehen, trägt die Erlaubnisinhaberin.

## 3.3 Variantenuntersuchung

Ziel der Maßnahme ist es, eine fahrradfreundliche Anbindung der Haltestelle zu schaffen und Angebote für die Erreichbarkeit mit dem PKW zu vermeiden. Somit ist ein umfangreiches und ausreichendes Angebot an Fahrradabstellmöglichkeiten und die Umsetzung der Forderungen und Vorgaben des B+R-Entwicklungskonzeptes erforderlich.

Im Zuge der Vorentwurfsplanung sind folgende Varianten zu den beiden Standorten Klosterstern A und B untersucht und in einem gemeinsamen Abstimmungstermin mit Vertretern des Bezirksamtes, der Hochbahn, der P+R Betriebsgesellschaft mbH sowie der BWVI bewertet worden:

### Vorentwurf, Stand 14.03.2016

#### Variante 1 Klosterstern A

- 130 Stellplätze in Form von 65 offenen Bügeln
- keine Überdachungen oder Fahrradsammelschließanlagen

Zusammenfassung Bewertung: Die 32 Stellplätze am Busüberlieger sind mit mehr Abstand zur Busbucht zu planen. Die Bügel sind ggf. weiter Richtung Gehweg zu verschieben.

#### Variante 2 Klosterstern A

- 142 Stellplätze in Form von 72 offenen Bügeln
- keine Überdachungen oder Fahrradsammelschließanlagen

Zusammenfassung Bewertung: Die 42 Stellplätze am Busüberlieger sind mit mehr Abstand zur Busbucht zu planen. Die erste Bügelreihe zur Straße ist ggf. wegzunehmen.

#### Variante 1 Klosterstern B

- 138 Stellplätze in Form von 69 offenen Bügeln
- 12 überdachte Stellplätze
- 12 mietbare Stellplätze (optional 20 als Doppelstockparker)
- Gesamtstellplatzanzahl: 162

Zusammenfassung Bewertung: Eine Verschiebung der Werbesäule wird als sinnvoll erachtet und ist zu prüfen. Eine Verlagerung der Taxistände Richtung Süden bzw. ein teilweiser Entfall der Taxistände ist zu prüfen. Der Bezirk begrüßt die Freistellung des denkmalgeschützten U-Bahnzuganges und bewertet die abgerückte Bügelreihe positiv.

#### Variante 2 Klosterstern B



- 108 Stellplätze in Form von 54 offenen Bügeln
- 12 überdachte Stellplätze
- 12 mietbare Stellplätze (optional 20 als Doppelstockparker)
- Gesamtstellplatzanzahl: 132

Zusammenfassung Bewertung: Eine Verschiebung der Werbesäule wird als sinnvoll erachtet und ist zu prüfen. Der Bezirk begrüßt die Freistellung des denkmalgeschützten U-Bahnzuganges und bewertet die abgerückte Bügelreihe positiv. Eine Verringerung der Stadtgrünfläche durch Bebauung ist ausgeschlossen. Auf der Rückseite des Gebäudeensembles befindet sich ein Spielplatz. Ein Durchgang vom Kreisel zum Park ist aus Sicherheitsgründen nicht erwünscht.

#### Variante 3 Klosterstern B

- 114 Stellplätze in Form von 57 offenen Bügeln
- 12 überdachte Stellplätze
- 12 mietbare Stellplätze (optional 20 als Doppelstockparker)
- Gesamtstellplatzanzahl: 138

Zusammenfassung Bewertung: Der Bezirk begrüßt die Freistellung des denkmalgeschützten U-Bahnzuganges und bewertet die abgerückte Bügelreihe positiv. Eine Verringerung der öffentlichen Grünfläche zur Herstellung neuer Stellplätze wurde vom Bezirk abgelehnt. Denkbar wäre das Errichten neuer Stellplätze auf der Grundrissfläche des Südflügels.

#### Variante 4 Klosterstern B

- 146 Stellplätze in Form von 73 offenen Bügeln
- 24 überdachte Stellplätze
- 12 mietbare Stellplätze (optional 20 als Doppelstockparker)
- Gesamtstellplatzanzahl: 182

Zusammenfassung Bewertung: Eine Verringerung der öffentlichen Grünfläche zur Herstellung neuer Stellplätze wurde vom Bezirk abgelehnt. Denkbar wäre das Errichten neuer Stellplätze auf der Grundrissfläche des Südflügels. Der Abstand der Bügelreihen am U-Bahnaufgang ist zu vergrößern.

Der Standort Klosterstern A wird im Hinblick auf den Handlungsbedarf der P+R als wenig ausbaufähig betrachtet. Der Bedarf an überdachten oder sogar abschließbaren Stellplätzen lässt sich an diesem Standort aufgrund der beengten Platzverhältnisse nicht umsetzen. Dementsprechend größeres Augenmerk ist im Planungsverlauf auf den Ausbau von Standort Klosterstern B gelegt worden.

Die Platzfläche am Gebäudeensemble am Bolivarpark wurde als geeignet für die Errichtung von überdachten und abschließbaren Stellplätzen befunden. Die Fläche bietet im Gegensatz zum Klosterstern A ausreichend Platz für diese Anlagen und befindet sich zudem in unmittelbarer Nähe zum U-Bahnzugang Klosterstern. In einem Vor-Ort-Termin wurden die Erkenntnisse aus dem Abstimmungstermin in die Planung eingearbeitet und Varianten für den Bereich am Bolivarpark erarbeitet:

### **Vorentwurf, Stand 25.05.2016**

#### Variante 1 Bolivarpark

- 110 Stellplätze in Form von 55 offenen Bügeln
- 12 überdachte Stellplätze
- 12 mietbare Stellplätze (optional 20 als Doppelstockparker)
- Gesamtstellplatzanzahl: 134
- Erhalt des Gebäudeensembles

### Variante 2 Bolivarpark

- 112 Stellplätze in Form von 56 offenen Bügeln
- 12 überdachte Stellplätze
- 12 mietbare Stellplätze (optional 20 als Doppelstockparker)
- Gesamtstellplatzanzahl: 136
- Abriss Südflügel + Bebauung der Grundrissfläche

### Variante 3 Bolivarpark

- 128 Stellplätze in Form von 64 offenen Bügeln
- 12 überdachte Stellplätze
- 12 mietbare Stellplätze (optional 20 als Doppelstockparker)
- Gesamtstellplatzanzahl: 152
- Abriss Südflügel + Bebauung der Grundrissfläche

Die Planung und insbesondere die Varianten für die Fläche am Toilettenhäuschen wurden in einem Vor-Ort-Termin mit Vertretern der Kulturbehörde diskutiert.

Zur Optimierung der Platzfläche wird vorgeschlagen den Stromkasten an den Platzrand zu verschieben. Die Verschiebung der Werbesäule Richtung Norden an den Wegrand wurde vom Polizeikommissariat 17 Straßenverkehrsbehörde in einer kurzen Stellungnahme vom 15. April 2016 aus Verkehrssicherheitsgründen abgelehnt. Die Säule im Einmündungsbereich der Fahrbahn schränke die Sichtachsen zu sehr ein, daher verbleibt die Säule vorerst am aktuellen Standort.

Vorschläge zu einer Umnutzung der Taxistände in der Rothenbaumchaussee für neue B+R-Abstellanlagen und einer damit einhergehenden Verschiebung der Taxistände Richtung Süden bzw. einem teilweise Entfall wurde von der Handelskammer und den Taxiunternehmen in einem Abstimmungsgespräch vor Ort abgelehnt. Durch die Baumaßnahme des LSBG würden die bestehenden Taxistände bereits von derzeit 10 Taxiplätzen auf 6 Plätze reduziert, was bereits in der Stellungnahme zur 1. Schlussverschiebung von der Handelskammer sowie den Taxiunternehmen kritisiert wurde. Eine weitere Reduzierung der Plätze ist nicht erwünscht, da der Taxiposten nach Aussage der Taxen-Union Hamburg Hansa gut frequentiert ist. Eine Verschiebung der Taxistände Richtung Süden wurde aus Gründen der schlechten Sichtbarkeit vom U-Bahnzugang sowie der weiten Laufstrecke für Passanten abgelehnt.

Ein Alternativstandort für (überdachte) Bügel im Harvestehuder Weg am Zugang zum Bolivarpark wurde vom Bezirk abgelehnt. Aus städtebaulicher Sicht ist eine Überdachung in diesem Bereich nicht wünschenswert, da die Grünfläche nicht bebaut werden soll. Der Einbau der offenen Bügel an diesem Standort würde zum Wegfall von Parkraum führen. Angesichts des ohnehin vorherrschenden hohen Parkdrucks lehnt der Bezirk den Vorschlag ab.

Während der Vorplanung wurde das Gebäudeensemble vom Denkmalschutzamt auf seinen Denkmalwert hin überprüft. Die Ergebnisse lagen zum Abschluss der Vorplanung vor und wurden im Entwurf berücksichtigt. In einer ersten Aussage heißt es, das Toilettenhäuschen sei denkmalwürdig, der Südflügel nicht. Seitens Denkmalschutzamt ist die Umsetzung von gesicherten Fahrradstellplätzen im denkmalgeschützten Häuschen unterstützenswert, jedoch bleibt zu klären, welcher Nutzung das Gebäude derzeit unterliegt, wie die innere Aufteilung organisiert ist und ob es ggf. abgerissen werden kann.

Nach Prüfung durch Bezirk und P+R wurde festgestellt, dass es sich bei dem angrenzenden Südflügel nach Information von Hamburg Netz GmbH um eine Ortsnetzgasdruckregelstation handelt. Entstehende Kosten für den angedachten Abriss und den damit einhergehenden notwendigen Neubau an anderer

Stelle stünden in keinem Verhältnis zur neu entstehenden Nutzfläche für Fahrräder und wird somit als Standort für gesichertes Fahrradparken seitens P+R ausgeschlossen.

Daraus resultierend wurde der maximale Radius der B+R-Anlagen von der Haltestelle Klosterstern von 100m erweitert, um im Anschluss an die geplanten 6 Taxistände B+R-Anlagen unmittelbar gegenüber der Bushaltestelle zu platzieren. Im Hinblick auf die neu geplante Bushaltestelle in der Rothenbaumchaussee 229 bis 231 wird dies für sinnvoll erachtet. Gemäß Aussage HHA in der Stellungnahme zur 1. Schlussverschickung wird diese Haltestelle auch für den Schienenersatzverkehr der Linie U1 genutzt werden. Außerhalb des 100m-Radius' sind neben offenen Bügeln auch eine Überdachung und eine Fahrradsammelschließanlage in Doppelstockausführung vorgesehen. Die Umsetzung der Sammelschließanlage an diesem Standort wird jedoch seitens Denkmalschutzamt aufgrund des Umgebungsschutzes und zur Freihaltung der Sichtachse zwischen Bolivarpark und den gegenüberliegenden Gebäuden abgelehnt.

Nach Prüfung des Haltestellenumfeldes auf weitere verfügbare Flächen zur Realisierung einer Sammelschließanlage konnten keine geeigneten Standorte ermittelt werden, die den Anforderung der Verkehrssicherheit und des Denkmalschutzes entsprechen. Da zudem keine Nachfrage von potenziellen Nutzern bei der P+R besteht (keine Warteliste), wird von der Umsetzung von gesicherten Stellplätzen an der Haltestelle Klosterstern abgesehen.

Gemeinsam wurde somit eine denkmalschutzverträgliche Lösung abgestimmt, die im Entwurfsplan eingearbeitet ist und mit den Planungsbeteiligten abgestimmt sowie auf die örtlichen Gegebenheiten der parallellaufenden Baumaßnahme des LSBG angepasst wurde.

Aufgrund neuer Festlegungen zu den verwendeten Produkten für die B+R-Anlagen sowie Abstimmungen zwischen der P+R und Vertretern des Bezirks Eimsbüttel wurde der Entwurfsplan im Sommer 2019 inhaltlich überarbeitet.

#### **Entwurf, Stand 17.07.19**

- 250 Stellplätze in Form von 125 offenen Bügeln
- 28 überdachte Stellplätze
- 0 mietbare Stellplätze
- Gesamtstellplatzanzahl: 278

Dieser Planstand wurde in einem Abstimmungstermin mit Vertretern des Bezirks Eimsbüttel (SL, MR, Stadtgrün) sowie der Hochbahn vorgestellt und diskutiert. Aus dem Termin haben sich Änderungen ergeben, die im Rahmen der Rückmeldung aus der Verschickung in einer abschließenden Überarbeitung Berücksichtigung finden sollen. Im Folgenden die Anmerkung zur Haltestelle Klosterstern vom Bezirk aus dem Protokoll zum Termin:

MR regt an, die Überdachung in der Rothenbaumchaussee zwischen den Bäumen für die gesamte Bügelreihe vorzusehen/ zu verlängern.

Aus Sicht von Abteilung Stadtgrün dürfte es aufgrund des vorhandenen Lichtraumprofils (4.5m) keine Einschränkungen im Kronenbereich für die herzustellende Dachhöhe (2.60m) geben. YLA wird das Dach auf gesamter Länge der Bügelreihe als mögliche Option vorsehen, in Abhängigkeit vom Wurzelraum der Bestandsbäume.

Nach einer von der P+R beauftragte Wurzelsuchschachtung im Bereich der geplanten Überdachung in der Rothenbaumchaussee wurde der Entwurf aus 2019 den örtlichen Gegebenheiten angepasst. Die Suchgrabungen haben ergeben, dass der gesamte Bereich von den beiden vorhandenen Linden bis zu einer Höhe von 50 cm unter Geländeoberkante bzw. in Stammnähe sogar oberflächennah durchwurzelt

ist. Da die Fundamente der Überdachung 80 cm tief sein müssen, wäre ein schadloser Eingriff in den Wurzelraum nicht möglich. Die Umsetzung der Überdachung wird daher ausgeschlossen. Es werden stattdessen Anlehnbügel mit Punktfundamenten geplant.

In einer Vor-Ort-Begehung am 16.05.22 von YLA wurde der tatsächliche Bestand an Fahrradbügeln dokumentiert und im Entwurf aktualisiert. Außerdem wurden weitere geeignete Nebenflächen als neue Stellplätze für Anlehnbügel vorgeschlagen.

#### **Entwurf, Stand 24.06.22:**

- 94 geplante Stellplätze in Form von 47 offenen Bügeln
- 16 geplante überdachte Stellplätze
- 0 mietbare Stellplätze
- Gesamtstellplatzanzahl: 110

Somit wurde die vorliegende Variante mit insgesamt 110 neuen Fahrradstellplätzen ausgewählt. Der Entwurf beinhaltet Fahrradstellplätze an allen Zugängen und berücksichtigt alle oben genannten Bewertungskriterien.

## **4 Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante**

### **4.1 Standorte und Stellplatzbilanz**

Die geplanten Fahrradstellplätze (FSP) befinden sich in zwei Bereichen:

<b>KLOSTERSTERN A</b>	Eppendorfer Baum	<b>26 FSP</b>
	offene Anlehnbügel	
<b>KLOSTERSTERN B</b>	Rothenbaumchaussee	<b>84 FSP</b>
	offene Anlehnbügel	
	Überdachung mit Anlehnbügeln	

#### **Bereich A**

Die bereits vorhandenen Anlehnbügel für Räder, die im Rahmen der LSBG-Baumaßnahme 2017 entstanden sind, werden um 13 neue Anlehnbügel im Gehwegbereich ergänzt. Die Bügel sind passend zum Bestand aus Flachstahl und anthrazitfarben geplant. Die Bügel können hier mit herkömmlichen Betonfundamenten ausgeführt werden, da sie sich außerhalb des U-Bahntunnels befinden.

Am Standort Klosterstern A werden somit 26 neue Fahrradstellplätze entstehen.

#### **Bereich B**

Auch hier werden die bestehenden 46 Anlehnbügel in der Rothenbaumchaussee durch 42 neue Bügel aus Flachstahl ergänzt, davon 16 überdacht. Für die Herstellung einer Bügelreihe zwischen zwei Bestandsbäumen auf der Ostseite Rothenbaumchaussee entfallen zwei PKW-Stellplätze. Die Stellplatzmarkierung würde entfernt werden. Das Bestandspflaster (25x25cm) bleibt erhalten, wird aber mitsamt dem vorhandenen Hochbord auf rund 15cm zum Straßenniveau erhöht, um ein Befahren durch Autos zu vermeiden.

Auf der Platzfläche vor dem denkmalgeschützten Toilettenhäuschen am Bolivarpark ist eine Überdachung vorgesehen. Gemäß dem Wunsch des Denkmalschutzes einer freien, unverstellten Sicht auf das denkmalgeschützte Häuschen, ist die Überdachung aus Stahl mit einem Abstand von 1,50 m zum

Toilettenhäuschen geplant. Um die Traufhöhe des Gebäudes nicht zu überschreiten, wird eine einfache Überdachung aus Glas und Stahl für 8 Anlehnbügel vorgesehen. Die 7 offenen Bügel auf der Platzfläche am Gebäudeensemble sind so platziert, dass diese den bestehenden Stromkasten auf der Platzfläche integrieren. Der vorhandene Pflasterbelag (Betonpflaster 25x25cm) am denkmalgeschützten Häuschen bleibt erhalten und erhält eine Einfassung aus 3 Reihen Granit-Kleinpflaster.

Am Klosterstern B entstehen damit insgesamt 84 neue Fahrradstellplätze, wovon 16 überdacht sind.

Mit Übernahme zur Unterhaltung der bestehenden Fahrradbügel aus der Baumaßnahme des LSBG durch Sondernutzungserlaubnis stehen nach Abschluss der Baumaßnahmen im gesamten Haltestellenumfeld Klosterstern insgesamt 420 Bike+Ride-Fahrradstellplätze zur Verfügung, die wie folgt zu kategorisieren sind:

Standort \ Stellplatzart	öffentlich	Anteil öffentlich überdacht	gesichert
Klosterstern A	26	0	0
Klosterstern B	84	16	0
<b>Summe Neubau</b>	<b>110</b>		
Bestand (Übernahme von Bezirksamt HH-Eimsbüttel)	310	0	0
<b>Summe Bestand</b>	<b>310</b>		
<b>Gesamtsumme Planung + Bestand</b>	<b>420</b>		
Ziel gem. Bedarfsprognose für 2025	279	163	68
<b>Gesamtsumme Ziel</b>	<b>347</b>		

Im Vergleich zur Bedarfsprognose übersteigt die Gesamtzahl an geplanten Fahrradstellplätzen das Ausbauziel um ca. 20 %. Die Zahl an überdachten Stellplätzen wird lediglich zu 10 % erreicht. Mietstellplätze können aufgrund der erläuterten Gegebenheiten nicht hergestellt werden.

## 4.2 Oberflächen

Die gewählten Materialien und deren Einbau stehen grundsätzlich in Einklang mit dem Regelwerk ReStra. Hauptsächlich werden die Flächen wiederhergestellt. Die Stellplatzflächen der Fahrräder werden mit Betonplatten im Format 25x25x7cm angelegt und die Fußwege im Format 50x50x7cm.

Als Bodenindikatoren werden in der Regel Begrenzungsstreifen zwischen Geh- und Radwegen mit kontrastreichen Noppenplatten ausgebildet. Zur Abgrenzung des Gehbereiches von übrigen niveaugleichen Verkehrsflächen können andere geeignete Oberflächenstrukturen verwendet werden. Im vorliegenden Projekt kommen in den Bereichen A und B Kleinpflasterstrukturen bei ansonsten ebenem Oberflächenbelag zum Einsatz. (ReStra, H BVA - Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen, 2011, Punkt 3.2.4.1)

## 4.3 Bike+Ride-Möblierung

### Öffentliche Fahrradstellplätze an Anlehnbügeln

Die Fahrradbügel werden in den vorhandenen Nebenflächen entlang den Straßenzügen Eppendorfer Baum und Rothenbaumchaussee positioniert.

In Anlehnung an den Bestand sind Flachstahlbügel aus feuerverzinktem und pulverbeschichtetem Stahl, Farbe DB 703, mit einer Höhe von 80 cm über Flur und einer Länge von 100 cm, Breite 8 cm vorgesehen.

An den Anlehnbügeln ist eine Doppelaufstellung vorgesehen. Der Raumbedarf zum Abstellen von zwei Fahrrädern beträgt in Anlehnung an die Hinweise zum Fahrradparken der FGSV7 und des B+R- Entwicklungskonzeptes 2,00 m<sup>2</sup> (1,00 m Breite und 2,00 m Länge) mit einem Achsabstand von 1,00 m.

#### Überdachungen mit öffentlichen Fahrradstellplätzen

Östlich der Rothenbaumchaussee am Übergang zum Klosterstern, auf Fläche vor dem denkmalgeschützten Gebäude wird eine einseitig auskragende Überdachung für insgesamt 16 Fahrradstellplätze an Anlehnbügeln errichtet (8,35 m x 2,50 x 2,40 m LxTxH). Es kommen B+R-Standard-Überdachungen (Stahlkonstruktion, feuerverzinkt, pulverbeschichtet, Farbton DB 703 mit Glaseindeckung) zum Einsatz. Die Dachflächen sind aus Glas (VSG 10 mm), wodurch eine Transparenz der Anlagen erreicht wird. Die lichte Höhe beträgt ca. 2,40 m und wird mit Fahrradbügeln ausgestattet. Die Überdachung wird auf zwei Fertigteil-Streifenfundamenten mit den Maßen 250x100x60 cm gegründet.

#### Sammelschließanlage für vermietbare Fahrradstellplätze

Aufgrund des Mangels an geeigneten Flächen für B+R im Einzugsgebiet der Haltestelle können an der U-Klosterstern keine gesicherten Fahrradstellplätze realisiert werden (Erläuterung siehe Pkt. 3.3).

## **4.4 Beschilderung**

Zur ordnungsgemäßen Nutzung werden Hinweise auf die geltende Benutzungsordnung an der Überdachung und den Anlehnbügeln angebracht.

## **4.5 Anschluss an vorhandene Straßenverkehrsflächen**

Die Flächen, die zur Herstellung der B+R-Anlagen bewegt werden, wird bei notwendigem Abbruch bzw. Aufnahme des Belages nach Herstellung niveaugleich an den bestehenden Belag angearbeitet. Dabei sind ggf. Austauschmaterial wegen Bruch und Schnitтарbeiten erforderlich.

## **4.6 Entwässerungstechnische Anlagen**

Die Dachentwässerung der Fahrradüberdachung erfolgt über integrierte Wasserspeier am Stützenfuß der Anlagen und wird über eine Entwässerungsrinne und Sickerpackung in die angrenzende Grünfläche abgeleitet.

## **4.7 Umweltbelange, Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen**

Im Bereich von Bestandsbäumen ist bei der Herstellung von Fundamenten mit Erschwernissen durch Baumwurzeln zu rechnen. Dies wurde durch in einem Gutachten durch eine Baumfachfirma nach Untersuchung des Wurzelraums in einer Suchschachtung bestätigt.

Daher wird für alle Erdarbeiten im Wurzelschutzbereich der Bestandsbäume das Erdreich mittels Erdsauger und Handschachtung soweit wie möglich entfernt und mengenmäßig mit überbaubarem Pflanzsubstrat wieder aufgefüllt. Die Maßnahme wird parallel von einem Baumfachbüro begleitet und überwacht.

#### **4.8 Baugrund, Schadstoffe, Altlasten, Grundwasser**

Der Baugrund im Eppendorfer Baum und in der Rothenbaumchaussee ist durch die Baumaßnahme des LSBG zur Umgestaltung des Klosterstern/ Eppendorfer Baum bereits vorbereitet. Lediglich auf der Fläche am Gebäudeensemble Bolivarpark wird eine Bodenprobe und Auswertung nach LAGA vorgesehen. Die im Rahmen dieser vorangegangenen Baumaßnahme eingebauten Substrate und verlegten Materialien sind wiederherzustellen.

#### **4.9 Kampfmittel**

Gemäß KampfmittelVO wird eine Auskunft zur Auswertung des Kampfmittelverdachts rechtzeitig vor Baubeginn eingeholt. Die für den Umbau der B+R-Anlagen erforderlichen Sondierungen werden seitens der P+R-Betriebsgesellschaft geprüft und beauftragt.

#### **4.10 Baustelleneinrichtungsflächen**

Für die Durchführung der Baumaßnahme ist eine Baustelleneinrichtungsfläche im Bereich der Haltestellenzugänge notwendig. Während Anlieferungen von Bauteilen oder Fundamenten kann es zu kurzzeitigen Einschränkungen des Verkehrs kommen. Die Verkehrssicherung wird durch notwendige Hinweisbeschilderung gemäß Verkehrsführungsplänen und unter Berücksichtigung der Vorgaben der RSA und ZTV-SA gewährleistet.

### **5 Umsetzung der Planung**

#### **5.1 Allgemeines, Bauzeit**

Die Bauausführung erfolgt voraussichtlich im 2. Quartal 2023. Die gesamte Maßnahme soll Mitte 2023 abgeschlossen sein.

#### **5.2 Wirtschaftlichkeit**

Das Projekt dient dem verkehrspolitischen Ziel des Senats zur Förderung des Radverkehrs in der Freien und Hansestadt Hamburg sowie der Umsetzung des B+R-Entwicklungskonzeptes. Der konkrete monetäre Nutzen dieser Maßnahme lässt sich nicht darstellen. Eine weitergehende Kosten-Nutzen-Analyse bzw. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung im eigentlichen Sinne sind nicht durchführbar, da sich keine wirtschaftlich sinnvollen Alternativen anbieten.

Unter Berücksichtigung der örtlichen Randbedingungen ist die aufgetragene Planung die wirtschaftlichste Lösung und entspricht in allen Belangen dem aktuellen Stand der zu beachtenden Richtlinien (ReStra).

#### **5.3 Finanzierung**

Kostenträger ist die P+R-Betriebsgesellschaft mbH. Die Finanzierung der Baumaßnahme erfolgt durch Mittel, die die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) zur Verfügung stellt. Die Finanzierung entspricht den Vorgaben des Bike+Ride-Entwicklungskonzeptes der Freien und Hansestadt Hamburg, Senatsdrucksache 20/14485.

Hamburg, 12.07.2022

P + R-Betriebsgesellschaft mbH