

Kontrakt-Nr.: -  
PSP-Nr.: investiv: 2-21603020-20100.35  
konsumtiv: 3-21603020-200001.35

Bedarfsträger: Freie und Hansestadt Hamburg  
Bezirksamt Eimsbüttel  
Fachamt Management des öffentlichen Raumes  
Abteilung Straßen und Gewässer, Abschnitt Mobilität

Planungs- und Entwurfsdienststelle: Freie und Hansestadt Hamburg  
Bezirksamt Eimsbüttel  
Fachamt Management des öffentlichen Raumes  
Abteilung Straßen und Gewässer, Abschnitt Mobilität

Baudienststelle: Freie und Hansestadt Hamburg  
Bezirksamt Eimsbüttel  
Fachamt Management des öffentlichen Raumes  
Abteilung Straßen und Gewässer, Abschnitt Mobilität

---

**Baumaßnahme:** Bündnis für den Rad- und Fußverkehr

**Teilbaumaßnahme:** BR-E037 Bundesstraße (Mitte)  
Zwischen Kippingstraße und Rentzelstraße

---

## **Kennntnisnahmeschlussverschickung**

# **ERLÄUTERUNGSBERICHT**

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Anlass der Planung</b> .....	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Vorhandener Zustand</b> .....	<b>4</b>
2.1	Planungsrahmen.....	4
2.2	Verkehrssituation – und Unfallzahlen.....	5
2.3	Vorhandener Querschnitt .....	6
2.3.1	Knotenpunkte/Lichtsignalanlagen.....	7
2.3.2	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) .....	7
2.3.3	Motorisierter Individualverkehr (MIV).....	7
2.3.4	Ruhender Verkehr .....	8
2.3.5	Radverkehr .....	8
2.3.6	Fußverkehr und Barrierefreiheit .....	8
2.3.7	Straßenausstattung.....	8
2.3.8	Straßenbegleitgrün .....	9
2.3.9	Oberflächenentwässerung .....	9
2.3.10	Leistungsbestand .....	9
2.3.11	Baugrund.....	9
2.3.12	Kampfmittel.....	9
<b>3</b>	<b>Planabstimmung und Öffentlichkeitsbeteiligung</b> .....	<b>10</b>
<b>4</b>	<b>Variantenuntersuchung</b> .....	<b>10</b>
4.1	Planungsziel .....	10
4.2	Geprüfte Varianten .....	10
4.3	Abwägung und Begründung der Vorzugsvariante, Wirtschaftlichkeitsuntersuchung .....	13
<b>5</b>	<b>Geplanter Zustand</b> .....	<b>15</b>
5.1	Verkehrssituation .....	15
5.2	Geplanter Querschnitt.....	15
5.2.1	Knotenpunkte/Lichtsignalanlagen.....	16
5.2.2	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) .....	16
5.2.3	Motorisierter Individualverkehr (MIV).....	16
5.2.4	Ruhender Verkehr .....	16
5.2.5	Radverkehr .....	17
5.2.6	Fußverkehr und Barrierefreiheit .....	17
<b>5.2.7</b>	<b>Straßenausstattung</b> .....	<b>17</b>
5.2.8	Straßenbegleitgrün .....	18
5.2.9	Oberflächenentwässerung.....	18
5.2.10	Leistungsplanung .....	18

5.2.11	Baugrund .....	18
5.2.12	Rettungswege und Anleiterbarkeit.....	19
5.2.13	Lärmschutz .....	19
5.2.14	Umweltbelange .....	20
5.2.15	Verträglichkeit mit anderen Planungen .....	20
<b>6</b>	<b>Planungsrechtliche Grundlagen .....</b>	<b>20</b>
6.1	Bebauungsplanung .....	20
6.2	Planfeststellung .....	20
6.3	Denkmalschutz / Sanierungsgebiete .....	20
<b>7</b>	<b>Umsetzung der Planung .....</b>	<b>20</b>
7.1	Grunderwerb .....	20
7.2	Kosten und Finanzierung .....	21
7.3	Entwurfs- und Baudienststelle.....	21
7.4	Zeitplan .....	21
	<b>Unterschriften.....</b>	<b>22</b>
	<b>Bilanzierungsübersicht .....</b>	<b>23</b>

## 1 Anlass der Planung

Die Bundesstraße ist für den Radverkehr als Teil der Bezirksroute B (Bezirksroutennetz von 2011) von besonderer Bedeutung. Diese Netzbedeutung wird durch die anschließende bezirkliche Planung in der südlichen Bundesstraße (ebenfalls Bezirksroute B) und der LSBG-Maßnahme in der Straße Beim Schlump (Bezirksroute D) gestärkt. Im überplanten Abschnitt zwischen Kippingstraße und Rentzelstraße sind teilweise nicht benutzungspflichtige, untermaßige Radwege und teilweise keine Radverkehrsanlagen vorhanden. Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 50 km/h. Teilweise ist die zulässige Geschwindigkeit aufgrund von Schulen zeitlich beschränkt auf 30 km/h herabgesetzt. Wo Radwege vorhanden sind, sind die Gehwege mit 1,50 m Breite ebenfalls untermaßig und sanierungsbedürftig.

Im überplanten Abschnitt soll eine bestandsnahe Planung erfolgen, die schnell umzusetzen ist, um so die Bedingungen für den Radverkehr kurzfristig zu stärken. Hierfür ist geplant, dass einseitig vorhandene Kfz-Schrägparken aufzugeben und durch beidseitiges Kfz-Längsparken und Radverkehrsanlagen zu ersetzen. Dadurch können die untermaßigen Radwege ausgebaut, die damit gewonnenen Flächen dem Fußverkehr zugeschlagen und die Gehwege saniert werden. Das Projekt ist gemäß dem Bündnis für den Rad- und Fußverkehr Kapitel 1.2.6 als Radfahrstreifen mit beschleunigter Planung angesetzt, weshalb eine Kenntnisnahmeschlussverschickung erfolgt.

## 2 Vorhandener Zustand

### 2.1 Planungsrahmen

Die Bundesstraße liegt im Bezirk Eimsbüttel und verbindet die Stadtteile Rotherbaum und Eimsbüttel. Die Stadtteilgrenze verläuft entlang der Straße Beim Schlump. Geplant ist ein Umbau des Streckenabschnittes zwischen Kippingstraße und Rentzelstraße auf einer Länge von ca. 700 m.

Auf Netzebene ist die Bundesstraße eine Bezirksstraße mit gesamtstädtischer Bedeutung und hat an den Straßen Beim Schlump und Rentzelstraße Knotenpunkte mit dem Hauptverkehrsstraßennetz. Seit 2020 verkehrt die Buslinie X35 über den Abschnitt zwischen Beim Schlump und Rentzelstraße und verfügt dort über eine provisorisch eingerichtete Haltestelle je Richtung. Die Strecke gehört nicht zum Netz für Großraum- und Schwertransporte (GST).

Das Straßenumfeld ist durch Wohnbebauung und eine hohe Dichte an Bildungseinrichtungen geprägt. So durchzieht die Bundesstraße das sogenannte Eimsbütteler Schulcluster (zwei Grundschulen und sieben weiterführende Schulen) und den derzeit in der Weiterentwicklung befindlichen naturwissenschaftlichen Universitätscampus Bundesstraße. Durch letzteres wird der Straßenabschnitt noch mehrere Jahre durch Hochbaumaßnahmen geprägt sein.



*\*) Zählung Beim Schlump 18.05.2021: Zählung während Einschränkungen zur Eindämmung der Corona-Pandemie, zusätzlich reduziertes Verkehrsaufkommen aufgrund Baustelle in der Bundesstraße zwischen An der Verbindungsbahn und Rentzelstraße (gestörte Zählung).*

Für den Fußgängerverkehr wurde im Jahr 2022 eine Zählung neben der Einmündung Papendamm durchgeführt. Dabei wurden im Zeitraum zwischen 6 und 19 Uhr 1.301 querende Fußgänger gezählt, die den temporär eingerichteten FGÜ nutzten. 334 Fußgänger überquerten die Straße abseits des FGÜ.

#### Unfalldaten

Die Auswertung der Unfallzahlen der BIS im Zeitraum vom 01.01.2017 – 31.12.2021 ergab eine Unfallhäufungsstelle am Knoten Beim Schlump. Hier ereigneten sich auch die meisten Unfälle mit der Beteiligung von Radfahrenden. Im Jahr 2020 wurden durch den LSBG Pop-Up-Radfahrstreifen im Verlauf der Straße Beim Schlump und entsprechende Furten im Knoten markiert. Im September 2022 wurden durch den Bezirk im Verlauf der Bundesstraße Schutzstreifen am Knoten und entsprechenden Furten hinzugefügt. Im restlichen Planungsgebiet wurden keine Auffälligkeiten festgestellt.

### **2.3 Vorhandener Querschnitt**

Die Bundesstraße verfügt im Bestand durchgehend über mindestens zwei Fahrstreifen, die vor den Knoten jeweils um einen Linksabbiegestreifen ergänzt werden. Das Kfz-Parken ist auf der NO-Seite längs und auf der SW-Seite schräg in den Nebenflächen angeordnet. Es ist beidseitig durch schützenswerten Baumbestand unterbrochen. Vor den Schrägparkständen auf der Südwest-Seite befindet sich ein ca. 2,0 m breiter Rückstoßstreifen. Die nicht benutzungspflichtigen Radwege sind mit ca. 1,00 m bis 1,10 m Breite untermaßig, ebenso wie die Gehwege, die ca. 1,50 m breit sind. Im Bereich des Deutschen Klimarechenzentrums wurde der Radweg bereits entfernt und der Gehweg saniert und auf 3,00 m verbreitert.

Im Folgenden ist ein Beispiel für den Bestandsquerschnitt der Bundesstraße auf Höhe der Hausnummer 68 wiedergegeben:

#### Nebenfläche Nord

- 1,50 m Gehweg Gehwegplatten
- 1,10 m Radweg Betonsteinpflaster
- 2,30 m Längsparkstand / Grünstreifen Grand/Oberboden

#### Fahrbahn

- 3,20 m Fahrstreifen Richtung Norden Asphalt
- 3,20 m Fahrstreifen Richtung Süden Asphalt
- 1,95 m Rückstoßstreifen Asphalt
- 4,60 m Schrägparkstand Asphalt

#### Nebenfläche Süd

- 2,45 m Grünstreifen Oberboden
- 1,00 m Radweg bituminöse Decke
- 1,50 m Gehweg Gehwegplatten

### 2.3.1 Knotenpunkte/Lichtsignalanlagen

Folgende Knotenpunkte befinden sich innerhalb des Planungsgebietes:

#### Bundesstraße / Kippingstraße

Die Kippingstraße ist eine Bezirksstraße und kreuzt die Bundesstraße am nordwestlichen Ende des Planungsabschnittes. Sie ist Teil einer Tempo-30-Zone und der Bundesstraße gegenüber wartepflichtig. Die Kippingstraße ist als Einbahnstraßen (Radverkehr frei) ausgewiesen, die in beide Richtungen von der Bundesstraße wegführen. Auf der südwestlichen Seite ist sie über eine Gehwegüberfahrt an die Bundesstraße angebunden. Das Einbiegen von der Kippingstraße in die Bundesstraße oder das Queren der Bundesstraße ist somit für Kfz nicht zulässig. In der Bundesstraße sind keine gesonderten Abbiegestreifen vorhanden. Der Knotenpunkt ist nicht signalisiert.

#### Einmündung Koopstraße

Die Koopstraße ist eine mit Großpflaster befestigte Bezirksstraße, die von Nordosten in die Bundesstraße einmündet. Sie ist Teil einer Tempo-30-Zone und der Bundesstraße gegenüber wartepflichtig. Es handelt sich dabei um eine Einbahnstraße in Richtung Bundesstraße, die für den Radverkehr in die Gegenrichtung freigegeben ist. Die Einmündung ist nicht signalisiert.

#### Bundesstraße / Beim Schlump

Die Straße Beim Schlump ist eine zweistreifige Hauptverkehrsstraße, die die Bundesstraße kreuzt. Der Knoten ist vollsignalisiert. Es handelt sich um einen vierarmigen, signalisierten Knotenpunkt.

#### Einmündung Sedanstraße

Die Sedanstraße ist eine Bezirksstraße, die von Nordosten in die Bundesstraße einmündet. Sie ist eine Tempo-30-Strecke und der Bundesstraße gegenüber wartepflichtig. Es handelt sich dabei um eine Einbahnstraße in Richtung Bundesstraße, die für den Radverkehr in die Gegenrichtung freigegeben ist. Die Einmündung ist nicht signalisiert.

#### Einmündung Papendamm

Der Papendamm ist eine Bezirksstraße, die von Südwesten in die Bundesstraße einmündet, und Teil einer Tempo-30-Zone und der Bundesstraße gegenüber wartepflichtig. In der Bundesstraße sind keine gesonderten Abbiegestreifen vorhanden. Die Einmündung ist nicht signalisiert.

#### Bundesstraße / Rentzelstraße

Die Rentzelstraße ist eine vierstreifige Hauptverkehrsstraße und kreuzt die Bundesstraße am südöstlichen Ende des Planungsabschnittes. Der Knoten ist vollsignalisiert. In der Bundesstraße ist ein separater Linksabbiegestreifen in die Rentzelstraße vorhanden.

### 2.3.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Zwischen Rentzelstraße und Beim Schlump verkehrt die Buslinie X35. Diese hält in beiden Fahrtrichtungen in der Hauptzeit alle 10 Minuten an der Haltestelle Zoologisches Museum auf Höhe der Einmündung Papendamm. Die Bushaltestellen sind derzeit provisorisch angelegt und nicht barrierefrei ausgebaut.

### 2.3.3 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Fahrbahn ist im Planungsgebiet mit Asphalt befestigt. Es steht ein Fahrstreifen je Fahrtrichtung zur Verfügung. Von der Sedanstraße bis zur Rentzelstraße und von der Kippingstraße bis zur Eimsbütteler Brücke (außerhalb der Planungsgrenze) beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit werktags von 6-22 Uhr 30 km/h.

Südöstlich des Knotenpunktes Beim Schlump befindet sich eine Nebenfahrbahn mit Parkständen, die als Einbahnstraße Richtung Südosten ausgewiesen ist.

#### **2.3.4 Ruhender Verkehr**

Die Bundesstraße ist Teil eines Bewohnerparkgebietes. Verkehrsteilnehmer ohne Bewohnerparkausweis können mit Parkschein bis zu drei Stunden parken. Es sind mehrere Parkscheinautomaten vorhanden.

Auf der südwestlichen Straßenseite befinden sich fast im gesamten Planungsabschnitt Kfz-Schrägparkstände, die von Baumscheiben unterbrochen werden. Weitere Kfz-Schrägparkstände befinden sich an der Nebenfahrbahn östlich der Straße Beim Schlump. In diesem Bereich sind am südwestlichen Fahrbahnrand außerdem Kfz-Längsparkbuchten angeordnet. Nördlich des Knotens Beim Schlump auf Höhe Hausnummer 67 befindet sich zudem ein Kfz-Längsparkstreifen, in dem ein personalisierter Behindertenparkstand vorhanden ist. Direkt vor dem Knoten Rentzelstraße befinden sich zwei Kfz-Parkstände mit Ladesäule für Elektro-Fahrzeuge.

Auf der nordöstlichen Seite sind bauliche Kfz-Längsparkstände in der Nebenfläche angeordnet. Im Abschnitt zwischen Rentzelstraße und Papendamm liegen diese in Form von Parkbuchten vor. Im Bereich zwischen Schlump und Kippingstraße ist das Kfz-Parken auf Gehwegniveau angeordnet. Auf Höhe des Papendamms befindet sich auf der nordöstlichen Seite ein nicht personalisierter Behindertenparkstand mit zeitlicher Beschränkung.

Insgesamt sind 128 bauliche Kfz-Parkstände vorhanden, siehe auch Parkstandsbilanz in Kap. 5.2.4.

Fahrradparkstände sind im Bestand nicht vorhanden.

#### **2.3.5 Radverkehr**

Der Radverkehr wird derzeit abschnittsweise auf untermaßigen, nicht benutzungspflichtigen Radwegen in der Nebenfläche und abschnittsweise im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Die vorhandenen Radwege sind teilweise mit Asphalt und teilweise mit Betonsteinpflaster befestigt und weisen Breiten zwischen ca. 1,0 m und 1,25 m auf.

Anschließend an den Knotenbereich Beim Schlump, der bereits im Zuge einer LSBG-Maßnahme mit neuen Radfurten ausgestattet wurde, sind derzeit beidseitig auf ca. 30 m Länge Schutzstreifen markiert.

#### **2.3.6 Fußverkehr und Barrierefreiheit**

Die öffentlichen Gehwege im Planungsgebiet sind mit Betonplatten befestigt und variieren in der Breite. In den Bereichen, in denen der Radweg bereits zurückgebaut wurde, beträgt die Gehwegbreite 3,00 m. Wo noch Radwege in der Nebenfläche vorhanden sind, sind die öffentlichen Gehwege entsprechend schmaler und in der Regel 1,50 m breit. Es sind keine taktilen Elemente und barrierefreien Bordabsenkungen vorhanden.

Derzeit ist der Gehweg auf der Nordostseite östlich der Sedanstraße gesperrt, da sich dort die Baustelleneinrichtung der angrenzenden Hochbaumaßnahme MIN-Forum der Universität Hamburg befindet. Westlich der Einmündung Papendamm ist ein temporärer Fußgängerüberweg vorhanden, um auf die südwestliche Straßenseite zu wechseln.

#### **2.3.7 Straßenausstattung**



Die öffentliche Beleuchtung in Form von Auslegermasten steht im Planungsgebiet auf der nordöstlichen Straßenseite in der Nebenfläche.

Weiterhin befinden sich im Planungsgebiet Holzpfosten, Granitstelen und Findlinge, die in den Baumscheiben angeordnet sind, sowie Sperrbügel zur Eingrenzung der Baumscheiben. Im Bereich der Einmündung Papendamm sind zudem Sperrpfosten aus Stahl im Gehwegbereich vorhanden.

Im betrachteten Abschnitt befinden sich mehrere Parkscheinautomaten.

### **2.3.8 Straßenbegleitgrün**

In den Nebenflächen sind beidseitig Baumscheiben vorhanden. Insgesamt befinden sich im Planungsabschnitt 70 Bäume. Dabei handelt es sich fast ausschließlich um Linden. Im Bereich der Einmündung Sedanstraße ist eine Eiche vorhanden.

Es wurden eine Wurzeluntersuchung und eine gutachterliche Einschätzung der Baumstandorte auf der Südwest-Seite durchgeführt. Demnach ist ein Teil der Bäume in einem schlechten Zustand und kann langfristig nicht erhalten werden. Dies betrifft zwei Bäume, die bereits durch die laufende Baumaßnahme der Universität beeinträchtigt werden. Auf der Nordost-Seite wurde keine Untersuchung durchgeführt, da der Bordverlauf hier nicht verändert wird.

Die Ergebnisse der Wurzeluntersuchung wurden in der Planung der Bordverläufe berücksichtigt.

Auf der südwestlichen Straßenseite, Höhe Hausnummer 69 (gegenüber Koopstraße) besteht eine Grünpatenschaft für eine große Baumscheibe.

### **2.3.9 Oberflächenentwässerung**

Die Entwässerung der Straße erfolgt über Trummen am Fahrbahnrand, die an ein Mischwasser-Siel anschließen. Teilweise verlaufen Entwässerungsrinnen aus Großpflaster durch die Baumscheiben auf der Südwest-Seite.

Die Trummenuntersuchung hat ergeben, dass einzelne Trummen und Anschlussleitungen schadhaft sind und eine Sanierung erforderlich ist.

### **2.3.10 Leitungsbestand**

Es werden nur in geringem Maße Bordkanten versetzt und Eingriffe in den Untergrund vorgenommen, sodass auf eine Abfrage des Leitungsbestandes verzichtet wird.

### **2.3.11 Baugrund**

Im August 2022 wurden im Planungsgebiet vier Bohrkern in der Fahrbahn entnommen. Dabei wurde ein variierender Aufbau festgestellt. Unterhalb der zweischichtigen Asphaltdeckschicht wurde an einem Bohrkern eine Betontragschicht und an einem anderen Bohrkern Schlackepflaster vorgefunden. Die beiden anderen Bohrkern weisen einen Aufbau mit Asphaltdeck-, Binder- und Tragschicht auf. Die ungebundenen Schichten wurden nicht untersucht.

Die durchgeführten Analysen ergaben, dass die untersuchten Asphalttschichten als pechfrei eingestuft werden können.

### **2.3.12 Kampfmittel**

Gemäß der vorliegenden GEKV-Auskunft vom 11.10.2022 besteht in mehreren kleinen Teilflächen der südwestlichen Nebenfläche allgemeiner Bombenblindgängerverdacht. Dies wird in der weiteren Planung berücksichtigt.

### **3 Planabstimmung und Öffentlichkeitsbeteiligung**

Im Planungsprozess erfolgte eine enge Abstimmung mit dem LSBG zur vorgezogenen Ummarkierung des Knotens Beim Schlump / Rentzelstraße im Rahmen der Verstetigung der Pop-Up-Bike-Lane in der Straße Beim Schlump sowie mit der bezirklichen Planung des südlichen Abschnittes der Bundesstraße (siehe Kap. 5.2.15).

Vor der Kenntnisnahmeschlussverschickung erfolgte Mitte Mai 2023 eine Vorstellung der Planung bei der VD 52 und dem PK 17, welche der Planung vorab grundsätzlich zustimmten. Einer dauerhaften Anordnung des FGÜ konnte allerdings nicht zugestimmt werden. Nach Beendigung der Baumaßnahme des MIN-Forums und der damit zusammenhängenden Sperrung der Nebenfläche muss zunächst eine erneute Fußverkehrszählung erfolgen, um den Bedarf für einen FGÜ im Normalzustand nachzuweisen. Daraufhin kann über eine Verstetigung des FGÜ entschieden werden. Die Fahrbahnbreiten sind seitens der VD 52 und dem PK 17 ausreichend, sofern die Hochbahn diesen zustimmt.

Daraufhin erfolgte Ende Mai 2023 eine Abstimmung mit der Hochbahn zu den Fahrbahnbreiten. Einer 6,00 m breiten Fahrbahn zwischen Sedanstraße und Rentzelstraße wird seitens der Hochbahn zugestimmt, da eine geringe Begegnungshäufigkeit (Bus – Bus) auf diesem Abschnitt besteht, die Streckenlänge mit ca. 300 m kurz ist und die Bushaltestelle in diesem Abschnitt für verringerte Geschwindigkeiten und eine Wartemöglichkeit für Busse sorgt.

### **4 Variantenuntersuchung**

#### **4.1 Planungsziel**

Ziel der Planung ist es, im Verlauf der Bezirksroute B die Bedingungen für den Radverkehr aufgrund des bereits heutigen hohen Radverkehrsaufkommens kurzfristig zu verbessern. Zugleich sollen durch die Sanierung der Gehwege und den Rückbau der Radwege der Komfort und die Sicherheit für Fußgänger erhöht werden. Dabei sollen die Eingriffe in den Baumbestand und die vorhandenen Parkstände möglichst geringgehalten werden. Die Maßnahme soll mit geringem baulichem und finanziellem Aufwand umgesetzt werden, da angestrebt wird, den Abschnitt langfristig in Verbindung mit dem ausstehenden Ausbau des Unicampus grundsätzlich umzugestalten.

#### **4.2 Geprüfte Varianten**

In der Variantenuntersuchung wurde in erster Linie der Planungsabschnitt zwischen Schlump und Rentzelstraße betrachtet, da hier verschiedene Möglichkeiten im Hinblick auf den Erhalt des Baumbestandes und der Parkstände zu prüfen waren. Dies betrifft insbesondere die südwestliche Seite, auf der der Bordverlauf angepasst werden soll.

Im Rahmen der Variantenuntersuchung wurden verschiedene Zielsetzungen abgewogen. Dazu gehören neben der Qualität der neuen Radverkehrsanlagen der Erhalt des Baumbestandes sowie die Kfz-Parkstandsbilanz. In die Prüfung der Varianten für die Abwägung der Vorzugsvariante unter Berücksichtigung der fachlich/technischen Vorgaben und der Wirtschaftlichkeit wurden nur die in dem entsprechenden Straßenraum realisierbaren Varianten einbezogen.

Im Folgenden werden die untersuchten Varianten erläutert.

### Variante 1 – Radfahrstreifen und Optimierung Parkstandsbilanz

In der Variante 1 werden beidseitig 2,0 m breite Radfahrstreifen angelegt. Die Fahrbahn bleibt mit 6,50 m Breite wie im Bestand erhalten. Die vorhandenen Längsparkstände bleiben erhalten und die vorhandenen Schrägparkstände werden in Längsparkstände umgewandelt. Zum Radfahrstreifen wird jeweils ein Sicherheitstrennstreifen von 0,50 m eingehalten.

Für die Umsetzung dieser Variante wäre ein weitgehender Rückbau der Bauminseln zwischen den Schrägparkständen erforderlich. Zur Prüfung des Baumerhaltes wurden Wurzelsuchgrabungen durchgeführt. Nach Einschätzung des Baumgutachters könnten die Bäume in den Bauminseln nicht erhalten werden, da das Bord zu nah an den Stamm heranrückt und der Eingriff in das Wurzelwerk zu stark wäre, so dass die Bäume nachhaltig geschädigt würden. Es müssten daher 18 Bäume gefällt werden.

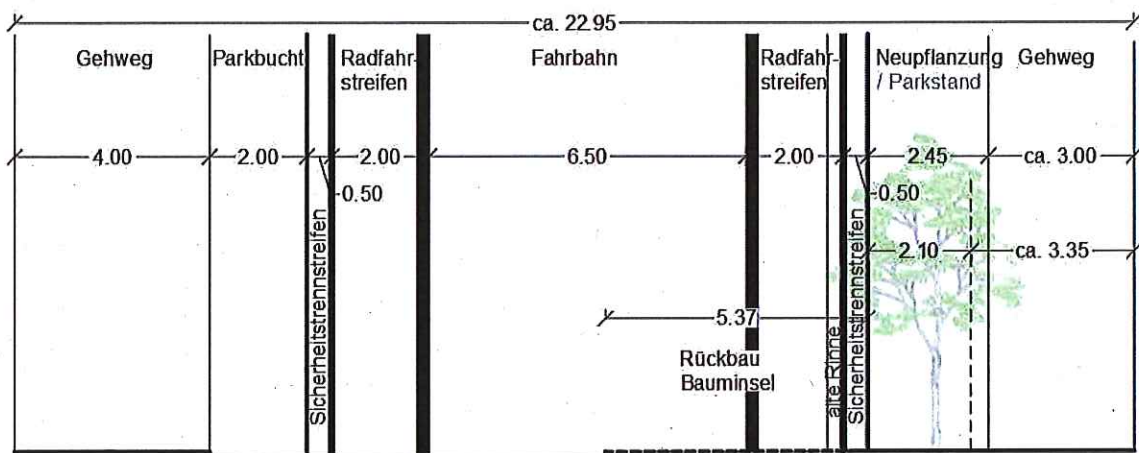


Abbildung 2: Prinzipschnitt Variante 1

### Variante 2 – Radweg und Optimierung Baumbilanz

In der Variante 2 würde geprüft, wie möglichst viele der vorhandenen Bäume erhalten werden können. Hierfür wird auf der Südwest-Seite ein Radweg mit 2,0 bis 2,20 m Breite einschließlich Sicherheitstrennstreifen angelegt. Dies entspricht annähernd dem Mindestmaß gem. ReStra (1,60 m Radweg + 0,50 m Sicherheitstrennstreifen), jedoch soll dieses nur bei geringer Radverkehrsstärke zur Anwendung kommen. Die Fahrbahn wird auf 6,0 m Breite eingeschränkt. Die Abgrabung im Wurzelbereich kann so minimiert werden.

In dieser Variante können keine Parkstände auf der Südwest-Seite realisiert werden, da diese hinter dem Radweg liegen würden.

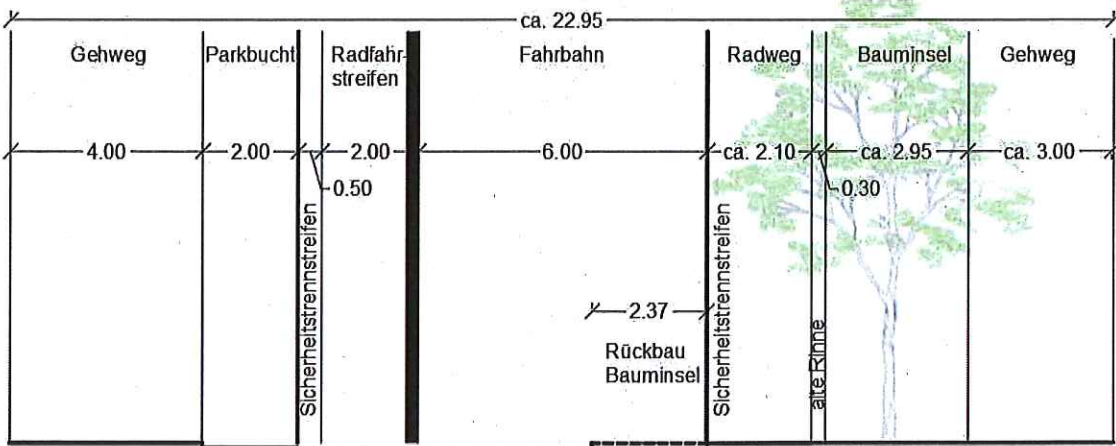


Abbildung 3: Prinzipschnitt Variante 2

### Variante 3 – Radfahrstreifen und Vergrößerung der Baumscheiben in der Längsachse

In der Variante 3 wird die Fahrbahn wie in der Variante 2 auf 6,0 m Breite eingeschränkt. Beidseitig werden Radfahrstreifen mit 2,0 m Breite angelegt. Durch die schmalere Fahrbahn kann der Abstand der Bordkante zu den Bäumen vergrößert werden. Die Kfz-Schrägparkstände werden wie in Variante 1 in Kfz-Längsparkstände umgewandelt, allerdings werden diese verkürzt, um den Bäumen in Straßenlängsrichtung mehr Platz zu geben. Außerdem wird der Sicherheitstrennstreifen lediglich in den Parkbuchten hergestellt, sodass die Borde an den Baumscheiben 0,50 m Richtung Fahrbahnmitte geschoben werden können.

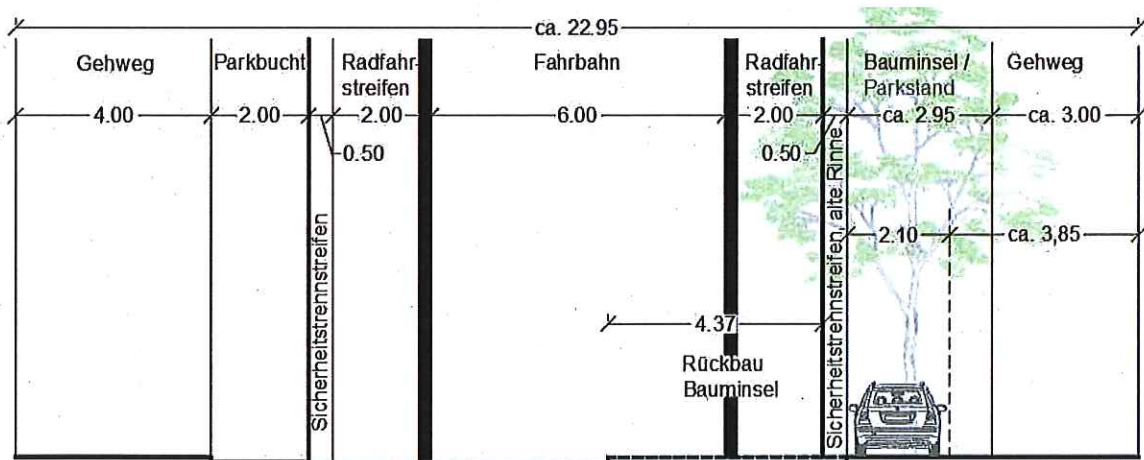


Abbildung 4: Prinzipschnitt Variante 3

### Variante 4 – Schutzstreifen

In der Variante 4 werden beidseitig 2,0 m breite Schutzstreifen angelegt und die Breite der Kernfahrbahn auf 5,50 m verringert. Auf diese Weise kann der Abstand der Bordkante zu den Bäumen weiter vergrößert werden. Gleichzeitig können Längsparkstände aufrechterhalten werden. Jedoch wäre damit zu rechnen, dass die Schutzstreifen im Begegnungsfall von Busverkehr überfahren werden.

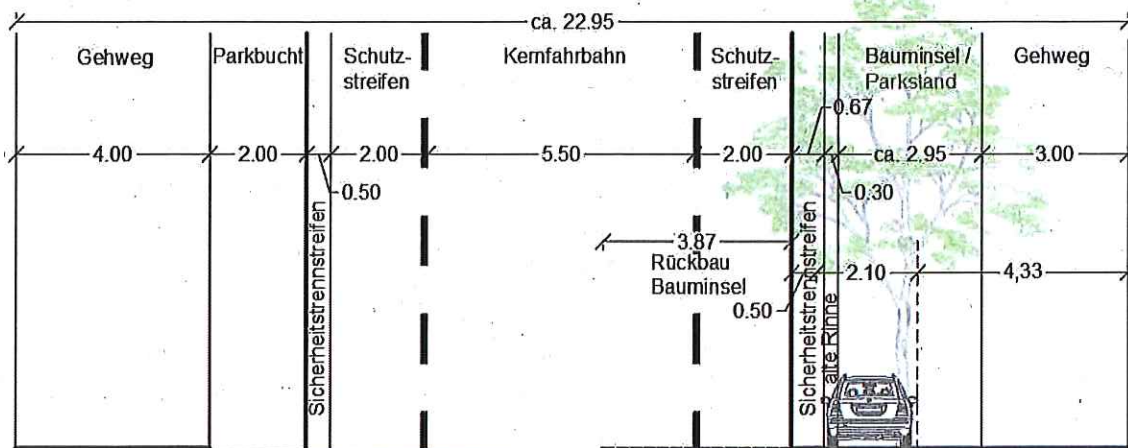


Abbildung 5: Prinzipschnitt Variante 4

### 4.3 Abwägung und Begründung der Vorzugsvariante, Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

Die Abwägung der Vorzugsvariante erfolgt unter Berücksichtigung der Nutzungsansprüche, der gegebenen Randbedingungen sowie der Vor-, Nachteile und gegenseitigen Wechselwirkungen der einzelnen Entwurfs-elemente (Fahrbahn, Radverkehrsführung, Kfz-Parkraumanordnung, Grünflächen, Flächen für den Fußverkehr).

	Abschnitt Variante	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4
ÖPNV	Führung	Gemeinsam mit dem MIV			
	Vor-/Nachteile				Begegnungsfall eingeschränkt
	Bewertung	o	o	o	-
Kraftfahrzeugverkehr (MIV)	Führung	1 Fahrstreifen je Richtung			
	Vor-/Nachteile				
	Bewertung	o	o	o	o
Radverkehr	Führung	Radfahrstreifen	Radweg	Radfahrstreifen	Schutzstreifen
	Vor-/Nachteile		Mindestmaß, uneinheitliche Führungsform		Überfahren der Schutzstreifen durch Busse zu erwarten
	Bewertung	+	-	+	-
Fußverkehr	Führung				
	Vor-/Nachteile	Verbreiterung Gehweg, Trennung vom Radverkehr			
	Bewertung	+	+	+	+
Gestaltung	Führung				
	Vor-/Nachteile				
	Bewertung	o	o	o	o
Aufenthaltsqualität	Wesentliche bauliche Änderungen	/	/	/	/
	Vor-/Nachteile				
	Bewertung	o	o	o	o
Ruhender Kfz-Verkehr	Anordnung	längs	längs/keine	längs	längs
	Bilanz (Bestand)				
	Bewertung	+	-	o	+
	Anordnung				

<b>Fahrradparken</b>	Bilanz (Bestand)				
	Bewertung	+	+	+	+
<b>Oberflächenentwässerung</b>	Wesentliche bauliche Änderungen	/	/	/	/
	Bilanz (Bestand)				
	Bewertung	o	o	o	o
<b>Grünflächen</b>	Wesentliche Änderungen	Fällung von 18 Bäumen			
	Bilanz (Bestand)				
	Bewertung	-	+	+	+
<b>Baukosten Herstellung</b>	Wesentliche bauliche Änderungen				
	Bewertung				
<b>Kosten Unterhaltung</b>	Wesentliche bauliche Änderungen		Radweg im Wurzelbereich		
	Bewertung	o	-	o	o
<b>Gesamt Bewertung (ggf. mit Gewichtung der Faktoren gem. Planungsziel)</b>	Anzahl +/-	7+	5+	7+	6+
		6o	5o	8o	5o
		2-	5-	0-	3-

Die Kriterien Radverkehr, Fußverkehr, ruhender Verkehr und Straßenbegleitgrün wurden je doppelt gewichtet. Als Vorzugsvariante und für die weitere Planung wird die Variante 3 weiterverfolgt.

Die Planung entspricht den technischen Mindestanforderungen. Die Umsetzung erfolgt nach den anerkannten Regeln der Technik, die grundsätzlich auch wirtschaftlichen Gesichtspunkten unterliegen.

Ein effizienter bzw. wirtschaftlicher Einsatz der Mittel ist damit gewährleistet. Unter Berücksichtigung der öffentlichen und verkehrlichen Randbedingungen ist die aufgetragene Planung die wirtschaftliche Lösung.

Ersatzbaustoffe:

Aufgrund des dichten Baumbestandes werden in den Nebenflächen keine Ersatzbaustoffe eingebaut. Im Fahrbahnbereich erfolgt lediglich ein punktueller Ausbau in vollgebundener Bauweise.

Sondermaterialien:

An der nördlichen Planungsgrenze sind bei der Ableitung des Radverkehrs auf den Radfahrstreifen Klebeinseln geplant.

## 5 Geplanter Zustand

Die Maßnahme wird nach der aktuellen Fassung der Hamburger Regelwerke für Planung und Entwürfe von Stadtstraßen (ReStra) ausgeführt. Die gewählte Lösung entspricht den technischen Anforderungen und die Befestigung der Flächen erfolgt in den Standardbauweisen mit den Baustoffen, wie in der ReStra festgelegt wurde.

Im Zuge der weiteren Planung wurde die in Kapitel 4 aufgeführte Variante 3 als Vorzugsvariante ausgebildet.

### 5.1 Verkehrssituation

Die Verkehrssituation wird nicht wesentlich verändert. Der geplante Fahrbahnquerschnitt weist einen Fahrstreifen je Fahrtrichtung auf, was dem Bestand entspricht. Die Verringerung der Fahrstreifenbreite auf 3,0 m wurde mit den Busbetrieben abgestimmt. Es ist nicht zu erwarten, dass die Maßnahme sich negativ auf den Verkehrsfluss oder den Wirtschaftsverkehr auswirkt.

Strecke je zulässige Geschwindigkeiten [km]:

	Bestand	Planung	Bilanz
Tempo 50 [km]	0,3	0,3	0
Tempo 30 Zone [km]	0	0	0
Tempo 20-25 Zone [km]	0	0	0
Tempo 30 Strecke [km] (werktags 6-22 h)	0,3	0,3	0
Verkehrsberuhigter Bereich [km]	0	0	0

### 5.2 Geplanter Querschnitt

Aufgrund des Wegfalls der Kfz-Schrägparkstände auf der südwestlichen Straßenseite kann die Fahrbahn um ca. 4,00 m verbreitert werden. Dadurch ist es möglich, den Radverkehr zukünftig auf Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn zu führen. Auf der südwestlichen Straßenseite wird dafür die Bordkante versetzt und es werden Kfz-Längsparkstände angeordnet. Durch den Rückbau der vorhandenen, untermaßigen Radwege können die Gehwege verbreitert werden. Durch die Separation vom Fuß- und Radverkehr wird das Konfliktpotenzial reduziert. Durch die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn kann dieser sicherer und komfortabler geführt werden. Der Baumbestand ist durch die Planung größtenteils nicht betroffen.

Im Folgenden ist ein Beispiel für den Planungsquerschnitt Bundesstraße auf Höhe der Hausnummer 68 wiedergegeben:

#### Nebenfläche Nord

- 2,50 m Gehweg Gehwegplatten
- 2,45 m Parkstand / Grünstreifen Wabenstein/Oberboden

#### Fahrbahn

- 0,50 m Sicherheitstrennstreifen Asphalt

- 1,95 m Radfahrstreifen Asphalt
- 6,00 m Zweirichtungsfahrstreifen Asphalt
- 1,90 m Radfahrstreifen Asphalt
- 0,50 m Sicherheitstrennstreifen Asphalt

#### Nebenfläche Süd

- 2,10 m Parkstand Asphalt
- 2,40 m Grünstreifen Oberboden
- 2,50 m Gehweg Gehwegplatten

Die bautechnische Ausführung der Maßnahme erfolgt gemäß der ZTV/ST-Hamburg 09, der ERA, der RStO und der Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen (ReStra).

#### **5.2.1 Knotenpunkte/Lichtsignalanlagen**

Lichtsignalanlagen sind von der Planung nicht betroffen. Die Lichtsignalanlage am Knoten Rentzelstraße wird nicht verändert. Hier werden lediglich bauliche Anpassungen wie Markierungsarbeiten und das Einkürzen der südlichen Mittelinsel vorgenommen. Dabei entfällt der separate Linksabbiegestreifen für den Kfz-Verkehr in die Rentzelstraße NO.

Der Knoten wurde vom LSBG XV umgeplant. Im Zuge dieser Maßnahme werden die baulichen Änderungen am Knoten gemäß den Planungen vom LSBG umgesetzt. In den Nebenflächen werden die Radwege sowie Absperrgitter zurückgebaut und taktile Elemente sowie Borde mit differenzierten Höhen eingebaut. Im Fahrbahnbereich werden Markierungsarbeiten durchgeführt. Das Umsetzen bzw. Neustellen der LSA-Maste sowie die Programmänderung der LSA wird vom LSBG bzw. HHVA ausgeführt.

#### **5.2.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)**

Im Abschnitt Sedanstraße und Rentzelstraße wird die Fahrbahn auf 6,0 m Breite eingeschränkt. Dies wurde mit der Hochbahn abgestimmt, welche die Breite aufgrund der geraden Streckenführung und der geringen Busfrequenz akzeptieren.

Die vorhandenen Bushaltestellen werden mit taktilen Elementen ausgestattet und bleiben ansonsten wie im Bestand erhalten.

Im Abschnitt zwischen Beim Schlump und Kippingstraße ist der ÖPNV nicht betroffen.

#### **5.2.3 Motorisierter Individualverkehr (MIV)**

Für den Kfz-Verkehr ändert sich der Querschnitt in manchen Abschnitten von zwei Kfz-Fahrstreifen mit je 3,25 m Breite zu einer Fahrbahn mit 6,00 m Breite ohne Mittelmarkierung.

#### **5.2.4 Ruhender Verkehr**

Die vorhandenen Kfz-Schrägparkstände auf der Südwest-Seite werden in Kfz-Längsparkbuchten umgewandelt. Dadurch reduziert sich die Anzahl der Kfz-Parkstände im Planungsgebiet. Da sich die Bundesstraße in einem Bewohnerparkgebiet befindet, ist das Parken von Auswärtigen bereits eingeschränkt und der Parkdruck im Gebiet verringert. Zudem gibt es auf dem Abschnitt zwischen der Rentzelstraße und Beim Schlump nur wenige Anwohner. Die Universität als Hauptanlieger in diesem Abschnitt verfügt über Kfz-Parkplätze auf eigenem Grund.



Die vorhandenen Sonderparkstände (Behindertenparkstände, E-Ladeplätze, Ladezonen) bleiben erhalten bzw. werden neu hergestellt.

Parkstandsbilanz:

	Bestand	Planung	Bilanz
Allgemeine Kfz-Parkstände	128	61	-67
Behindertenparkstände	2	2	0
Kfz-Parkstände für Elektrofahrzeuge	2	2	0
Ladezonen, zeitlich beschränkt	1	1	0
Busparkstände/ Bushaltestelle	2	2	0
Fahrradparkstände (Anzahl Bügel)	9	29	+20

**5.2.5 Radverkehr**

Es werden beidseitig Radfahrstreifen mit einer Breite zwischen 1,90 m und 2,25 m hergestellt. Das Regelmaß von 2,75 m gemäß ReStra kann nicht eingehalten werden, da die Fahrbahn aufgrund der beidseitig angrenzenden Bäume nicht im erforderlichen Maße verbreitert werden kann. Die teilweise vorhandenen untermaßigen Radwege werden zurückgebaut.

Herstellung von Radverkehrsanlagen [km]:

Radfahrstreifen	2 x 0,6 km
Schutzstreifen	0
Bauliche Radwege	0
Fahrradstraße	0
Mischverkehr Fahrbahn	0

**5.2.6 Fußverkehr und Barrierefreiheit**

Die Gehwege im Planungsgebiet werden erneuert und in großen Streckenabschnitten durch den Entfall des Radweges verbreitert. Die Befestigung erfolgt mit Betonsteinen. In Teilbereichen ist derzeit keine Erneuerung des Gehweges möglich, da dieser durch die Baumaßnahmen der Universität als Baustelleneinrichtungsfäche genutzt wird und gesperrt ist. Diese Flächen werden später durch die Universität hergestellt.

An den Einmündungen werden taktile Elemente und Bordabsenkungen gemäß ReStra vorgesehen.

Der provisorisch eingerichtete FGÜ auf Höhe des Papendamms bleibt weiterhin als provisorischer FGÜ erhalten. Dieser wird allerdings an die Planung angepasst und dadurch verlängert. Gemäß Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde kann über eine Verstetigung des FGÜ erst entschieden werden, wenn nach Beendigung der Baumaßnahme des MIN-Forums und Freigabe des davor liegenden Gehwegs belastbare Fußverkehrszahlen erhoben werden können.

**5.2.7 Straßenausstattung**

Die Öffentliche Beleuchtung wird im Planungsgebiet nicht verändert.

Es werden teilweise Pfosten und Granitstelen sowie Bügel zurückgebaut. Die vorhandenen Parkscheinautomaten auf der südwestlichen Seite werden teilweise versetzt. Im Bereich der Baumscheiben befinden sich teilweise Findlinge, die entfernt werden.

Neue Fahrradbügel werden im Planungsgebiet verteilt vorgesehen.

### 5.2.8 Straßenbegleitgrün

Der Baumbestand bleibt weitestgehend erhalten. Wo die Bordkante auf der südwestlichen Seite näher an die Bäume heranrückt, werden die Baumscheiben seitlich vergrößert. Durch viele der Baumscheiben verläuft im Bestand eine Entwässerungsrinne, die die Grünfläche unterbricht. Die durchgeführten Wurzeluntersuchungen haben gezeigt, dass die Rinne eine Barriere für die Wurzeln bildet und die Grünflächen dahinter nur schwach durchwurzelt sind. Das Bord wird nicht näher als diese Rinne an die Bäume gesetzt.

Insgesamt müssen 4 Bäume aufgrund der Änderungen im Bordverlauf gefällt werden. Diese sollen am selben Standort durch Neupflanzungen ersetzt werden.

Die Maßnahme wird mit einer baumpflegerischen Baubegleitung durchgeführt.

Baumbilanz:

Baumfällungen	4
Baumneupflanzungen (ortsnah oder in der unmittelbaren Umgebung)	4 *)
Bilanz	0

\*) Die beiden zu fällenden Bäume im Bereich der Hochbaumaßnahme der Universität auf der Südwest-Seite können erst nach Abschluss der Hochbaumaßnahme ersetzt werden.

### 5.2.9 Oberflächenentwässerung

Die Oberflächenentwässerung erfolgt wie im Bestand über Trummen und das Mischwassersiel. Die Trummen werden teilweise entsprechend dem geänderten Bordverlauf neu gesetzt und die Anschlussleitungen nach Bedarf saniert. Die Entwässerungsrinnen aus Großpflaster im Bereich der Baumscheiben auf der Südwest-Seite werden zurückgebaut.

### 5.2.10 Leitungsplanung

Leitungsarbeiten sind nicht geplant. Eine Leitungsbesprechung mit den betroffenen Leitungsträgern wird noch erfolgen.

### 5.2.11 Baugrund

Für eine Verbreiterung des Querschnitts werden die Bauminseln im südlichen Fahrbahnbereich zurückgebaut. Zudem werden zum Teil Trummenanschlussleitungen zurückgebaut und neu verlegt. Diese Bereiche werden mit Asphalt mit einem vollgebundenen Oberbau verfüllt. Im südlichen Fahrstreifen soll zudem eine Sanierung der Deck- und Binderschicht erfolgen.

Für die Fahrbahn der Bundesstraße Mitte wird gemäß vorherrschender werktäglicher Schwerverkehrbelastung ein bituminöser Aufbau gemäß der Belastungsklasse Bk 1,8 vorgesehen.

#### **Fahrbahn (Verfüllung von Leitungsgräben und zurückgebauten Bauminseln)**

(gem. ReStra 2017, Tafel 4 zur RStO, Zeile 1, Bk 1,8)

Asphaltdeckschicht SMA 8 Hmb.	3,5 cm
Asphaltbinderschicht AC 16 B Hmb.	6,5 cm
<u>Asphalttragschicht AC 22 T Hmb. (zweilagig)</u>	<u>24,0 cm</u>

Gesamtaufbau: 34,0 cm

#### **Fahrbahn (Deckenerneuerung)**

(gem. ReStra 2017, Tafel 4 zur RStO, Zeile 1, Bk 1,8)

Asphaltdeckschicht SMA 8 Hmb. 3,5 cm

Asphaltbinderschicht AC 16 B Hmb. 6,5 cm

Gesamtaufbau: 10,0 cm

#### **Gehwege**

(gem. ReStra 2017, S. 57, Tafel 6, zur RStO, Zeile 2, Platten)

Gewegpflaster 25/25/7 cm, grau 7,0 cm

Bettung Brechensand / Splitt 3,0 cm

Schottertragschicht (Naturschotter) 20,0 cm

Gesamtaufbau: 30,0 cm

#### **Radweg**

(gem. ReStra 2017, S. 57, Tafel 6, zur RStO, Zeile 2, Platten)

Pflaster 25/25/7 cm, rot 7,0 cm

Bettung Brechensand 3,0 cm

Schottertragschicht (Naturschotter) 20,0 cm

Gesamtaufbau: 30,0 cm

#### **Parkstände (Kfz < 3,5 t)**

(gem. ReStra, 2017, Tafel 3 zur RStO, Zeile 3, Bk 0,3)

Wabensteine, grau 8,0 cm

Bettung Brechensand / Splitt 4,0 cm

Schottertragschicht 25,0 cm

Schicht aus frost unempf. Material 23,0 cm

Gesamtaufbau: 60,0 cm

#### **Parkstände/ Überfahrten (Kfz > 3,5 t)**

(gem. ReStra, 2017, Tafel 3 zur RStO, Zeile 3, Bk 1,8)

Wabensteine, grau 10,0 cm

Bettung Brechensand / Splitt 4,0 cm

Schottertragschicht 30,0 cm

Schicht aus frost unempf. Material 26,0 cm

Gesamtaufbau: 70,0 cm

### **5.2.12 Rettungswege und Anleiterbarkeit**

Die Anleiterbarkeit der anliegenden Gebäude wird nicht beeinträchtigt, da der Abstand zwischen Gebäudekanten und Bord nicht vergrößert wird. Die Maßnahme hat keinen negativen Einfluss auf Feuerwehrezufahrten, Aufstellflächen und Rettungswege.

### **5.2.13 Lärmschutz**

Die Straßenbaumaßnahme stellt keinen baulichen Eingriff im Sinne §1 Absatz 2 Satz 1 und Satz 2 der 16. BImSchV dar. Die Leistungsfähigkeit, die räumliche Abgrenzung und die Nutzungen der Straße werden nicht verändert. Es findet keine Veränderung der Lärmemission statt.

#### **5.2.14 Umweltbelange**

Die Straßenbaumaßnahme unterliegt nach der Prüfung der in § 13 a Hamburgisches Wegegesetz genannten Kriterien keiner Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in Hamburg.

Wasserschutz- oder Landschaftsschutzgebiete sind von der Maßnahme nicht betroffen.

Die vier zu fällenden Bäume werden innerhalb des Planungsgebietes durch Neupflanzungen ersetzt. Zwei der betroffenen Bäume können erst nach Abschluss der Hochbaumaßnahme der Universität ersetzt werden, wenn die Flächen zur Verfügung stehen.

#### **5.2.15 Verträglichkeit mit anderen Planungen**

Die Bundesstraße im Bereich südlich des Knotens Rentzelstraße befindet sich ebenfalls gerade in der Überplanung. Es erfolgt eine Abstimmung zwischen den beiden Planungen. Der südliche Knotenarm Bundesstraße am Knoten Rentzelstraße wird an die Planung der Bundesstraße Süd anschließen. Die Ummarkierungen am Knotenpunkt Rentzelstraße sowie die Einkürzung der Mittelinsel erfolgen im Zuge der Maßnahme Bundesstraße (Mitte).

Im Knoten Rentzelstraße / Beim Schlump ist eine bauzeitliche Koordination mit einer geplanten Leitungssanierung der Hamburger Energiewerke erforderlich.

Am Knoten Beim Schlump / Bundesstraße erfolgt eine Sanierung der LSA durch den LSBG XV und die HHVA. In diesem Rahmen sollen auch weitere bestandsnahe Änderungen am Knoten erfolgen. Es erfolgte eine Abstimmung der beiden Planungen. Hierbei wurde festgelegt, dass alle Arbeiten außer der Sanierung der LSA im Rahmen der bezirklichen Maßnahme erfolgen.

## **6 Planungsrechtliche Grundlagen**

### **6.1 Bebauungsplanung**

Die für die Baumaßnahme geltenden rechtsverbindlichen Bebauungs- und Teilbebauungspläne Rotherbaum 19 sowie TB808, TB588 und TB 621 werden eingehalten.

### **6.2 Planfeststellung**

-entfällt-

### **6.3 Denkmalschutz / Sanierungsgebiete**

Im Verlauf der Bundesstraße befinden sich vor mehreren Häusern Stolpersteine im Gehweg. Diese werden im Zuge der Arbeiten aufgenommen und an gleicher Stelle wieder eingebaut.

Bei der Bundesstraße 43 sowie dem Gymnasium Rotherbaum an der Ecke zum Beim Schlump handelt es sich um denkmalgeschützte Gebäude. Diese werden durch die Maßnahme nicht beeinträchtigt.

## **7 Umsetzung der Planung**

### **7.1 Grunderwerb**

Zur Umsetzung der Maßnahme ist kein Grunderwerb erforderlich.

## 7.2 Kosten und Finanzierung

### Kosten

In einer überschläglichen Kostenschätzung werden die Baukosten für die gesamte Straßenbaumaßnahme auf ca. 1.500.000 Euro netto geschätzt.

Für die Kostenschätzung wurden folgende Parameter berücksichtigt:

- Marktübliche Preise Stand 2022/2023
- Weitere Kosten (Straßenbegleitgrün)

Grunderwerbskosten fallen nicht an.

Eine genaue Kostenberechnung erfolgt im Verlauf der weiteren Entwurfs- und Ausführungsplanung.

Die Aufwendungen für die Um- und Rücklegungen der Versorgungsleitungen sind von den Leitungsunternehmen zu tragen.

### Finanzierung

Die geplante Maßnahme wurde im Rahmen der jährlichen Vereinbarungen an die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (ehemals Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation) gemeldet und ist somit Bestandteil des "Bündnisses für den Rad- und Fußverkehr" Ziffer II.3. Die Finanzierung erfolgt daher durch Mittel der BVM. Die Bündnis-Maßnahmennummer des Projekts lautet BR-E037 und die PSP-Elemente 2-21603020-20100.35 (investiv) und 3-21603020-200001.35 (konsumtiv).

Nach Fertigstellung der Baumaßnahme geht dieser Straßenabschnitt in das Anlagevermögen des Bezirks über. Die Unterhaltung und das Anlagemanagement obliegen dem Bezirk.

## 7.3 Entwurfs- und Baudienststelle

Planung, Entwurf und Baudurchführung erfolgen durch das Bezirksamt Hamburg Eimsbüttel - Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt - Fachamt Management des öffentlichen Raumes.

Mit der ingenieurmäßigen Bearbeitung ist das Ingenieurbüro melchior und wittpohl Beratende Ingenieure PartmbB beauftragt.

## 7.4 Zeitplan

Die Umsetzung der Maßnahme soll im Sommer 2024 beginnen und bis Ende des Jahres 2024 abgeschlossen sein.

### Unterschriften

Funktion	Leitzeichen	Zeichnungsvermerk	Datum	Unterschrift
<b>melchior + wittpohl</b> <b>Beratende Ingenieure PartmbB</b>				
Projektleitung/ Sachbearbeitung BA-E				

## Bilanzierungsübersicht

### Verkehrssituation

	Bestand	Planung	Bilanz
Tempo 50 [km]	0,3	0,3	0
Tempo 30 Zone [km]	0	0	0
Tempo 20-25 Zone [km]	0	0	0
Tempo 30 Strecke [km] (werktags 6-22 h)	0,3	0,3	0
Verkehrsberuhigter Bereich [km]	0	0	0

### Parkstandsbilanz:

	Bestand	Planung	Bilanz
Parkstände	128	61	-67
Kfz-Parken am Fahrbahnrand	0	0	0
Parkstände in Lieferzonen	2	2	0
Behindertenparkstände	2	2	0
Kfz-Parkstände für Elektrofahrzeuge	2	2	0
Parkstände für Krafträder	0	0	0
Taxistände	0	0	0
Busparkstände/ Bushaltestelle	2	2	0
Lieferzonen, zeitlich beschränkt	1	1	0
Parkstände für Sharingfahrzeuge	0	0	0
Fahrradparkstände (Anzahl Bügel)	9	29	20

### Vorwiegende Art der Radverkehrsführung:

Planung	Radfahrstreifen
---------	-----------------

Bestand	Radwege (untermaßig), Mischverkehr
---------	------------------------------------

Herstellung von Radverkehrsanlagen [km]:

Radfahrstreifen	1,25 (beide Fahrtrichtungen)
Schutzstreifen	0
Bauliche Radwege	0
Fahrradstraße	0
Mischverkehr Fahrbahn	0

Baumbilanz:

Baumfällungen	4
Baumneupflanzungen (ortsnah oder in der unmittelbaren Umgebung)	4
Bilanz	0

Herstellung/Sanierung (falls vorliegend):

Fahrstreifen-km (Asphaltfläche m <sup>2</sup> )	--
Gehwegflächen [km]	0,95 (beide Seiten)