

- BIS – Polizei PK 31 [REDACTED]
- BIS – VD 5 (Zentrale Verkehrsdirektion)
Zusätzlich Lagepläne 2-fach per Post an:
[REDACTED]
- BIS – F 02 (Feuerwehr)
[REDACTED]
- BIS – F 046 (Gefahrenerkundung / Kampfmittelverdacht)
[REDACTED]
- LSBG
 - LSBG – GF / IVS 1 (Verkehrssteuerung - LSA)
[REDACTED]
 - LSBG – S 1 (Planung Infrastruktur ÖPNV)
[REDACTED]
 - LSBG – S 2 (Planung Infrastruktur Individualverkehr)
[REDACTED]
 - LSBG – F (Geschäftsbereich Fernstraßen)
[REDACTED]
 - LSBG – G1 (Fachbereich Planung + Entwurf Gewässer)
[REDACTED]
 - LSBG – K (Ingenieurbauwerke)
[REDACTED]
 - LSBG – Brückenbetrieb
[REDACTED]
 - LSBG – Bauwerksunterhaltung
[REDACTED]
- BVM – Behörde für Verkehr und Mobilitätswende
[REDACTED]
mit der Bitte um Weiterleitung an:
 - BVM – VE 1 (ITS und Datenmanagement)
 - BVM – VE 2 (Verkehrs- und Infrastrukturentwicklung)
 - BVM – VE 3 (Verkehrsbelange in d. Stadtentwicklung)
 - BVM – MF (Fuß- und Radverkehr)
 - BVM – MV (Verkehrsoptimierung)
 - BVM – VI 1 (Grundlagen des Straßenwesens /Wegeverwaltung)
 - BVM – VI 2 (Stadtstraßen)
 - BVM – VM 1 (Öffentlicher Verkehr)
 - KOST – BVM
[REDACTED]
- BSW
 - WSB – Amt für Wohn- und Stadtern. + Bodenordn.)
[REDACTED]
 - LPA – Amt für Landschaftsplanung
[REDACTED]
- BUKEA (Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft)
 - BUKEA – W1 (Wasserwirtschaft/Oberflächengewässer/GW)
[REDACTED]
 - BUKEA – W2 (Abwasserwirtschaft/Entwässerung)
[REDACTED]
 - BUKEA – W3 (Geologisches Landesamt)
[REDACTED]
 - BUKEA – N (Naturschutz, Grünplanung und Bodenschutz)
[REDACTED]
 - BUKEA – I (Immissionsschutz und Abfallwirtschaft)
[REDACTED]
 - BUKEA – E (Energie und Klima)
[REDACTED]
- BWFGB – Abteilung Anliegerbeiträge
[REDACTED]
- LIG – FB 4 Erschließungsstraßen
[REDACTED]
- LIG – 434 (FB 4 - Immobilienmanagement – Ankauf)
[REDACTED]
- LBV (Parkraummanagement, nur bei größeren Wohnprojekten)
[REDACTED]
- Kulturbehörde – Denkmalschutzamt
[REDACTED]
- Hamburg Verkehrsanlagen GmbH (ÖB/LSA)
[REDACTED]
- Dataport Planwerk Auskunft
[REDACTED]
- Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV)
Steindamm 94, 20099 Hamburg
[REDACTED]
- Hamburger Hochbahn AG (HHA)
Steinstraße 20, 20095 Hamburg
[REDACTED]
- Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein (VHH)
[REDACTED]
- Stromnetz Hamburg
[REDACTED]
- Behörde für Wirtschaft und Innovation (BWI)
Fachbereich Elektromobilität (E-Ladestationen)
[REDACTED]
- Stadtreinigung Hamburg (SRH)
Bullerdeich 19, 20537 Hamburg
[REDACTED]
- Handelskammer G-V/2 [REDACTED]
- Handwerkskammer [REDACTED]
- HAMBURG WASSER
Billhorner Deich 2, 20539 Hamburg
[REDACTED]
 - Hamburger Stadtentwässerung AöR (HSE)
 - Hamburger Wasserwerke GmbH (HWW)
- ADFC Hamburg [REDACTED]
- Fuß e.V. Hamburg [REDACTED]
- Bezirks-Seniorenbeirat, Kümmellstraße 7, 20249 Hamburg
[REDACTED]
- Kompetenzzentrum für ein barrierefreies Hamburg
Paul-Stritter-Weg1, 22297 Hamburg
[REDACTED]
- Ströer DSM - NL Hamburg - Bestandsmanagement
Kehrwieder 8-9, 20457 Hamburg
[REDACTED]
- Wall GmbH - Niederlassung Hamburg
Grusonstr. 48, 22113 Hamburg
[REDACTED]
- Taxi Verbände
[REDACTED]
- DBAG – DB Immobilien Region Nord
Hammerbrookstraße 44, 20097 Hamburg
** mit der Bitte um Weiterleitung **
[REDACTED]
- N/VS [REDACTED]
- N/WBZ [REDACTED]
- N/SL [REDACTED]

- | | |
|---|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> N/MR 3
[REDACTED] | <input type="checkbox"/> N/D4 |
| <input checked="" type="checkbox"/> N/MR 1
[REDACTED] | <input checked="" type="checkbox"/> RegA BUHD über N/IS11
[REDACTED] |
| <input checked="" type="checkbox"/> N/MR 21
[REDACTED] | <input checked="" type="checkbox"/> Stadtteilrat Barmbek Nord
[REDACTED] |
| <input checked="" type="checkbox"/> N/MR 22
[REDACTED] | <input checked="" type="checkbox"/> W/MR2
[REDACTED] |
| <input checked="" type="checkbox"/> N/MR 23
[REDACTED] | <input checked="" type="checkbox"/> über N/MR 20, N/MR 240, N/MR2410
v.A.z.K., dann N/MR 2411 z.d.A. |
| <input checked="" type="checkbox"/> N/MR 24
[REDACTED] | |
| <input checked="" type="checkbox"/> N/MR 5
[REDACTED] | |
-

Betr.: **1. Planverschickung**

Baumaßnahme: **Bündnis für den Rad- und Fußverkehr**
Teilbaumaßnahme: **Veloroute 5 – Poppenhusenstraße**

Anlagen: Erläuterungsbericht
Übersichtskarte = 1:5000 RF-2019-021.2-ÜK-01
Lageplan = 1:250, Blatt 01 RF-2019-021.2-LP-01

Der Fachbereich Tiefbau beabsichtigt, die vorgenannte Baumaßnahme gem. beigefügtem Lageplan voraussichtlich im 1./2. Quartal 2025 durchzuführen.

Die Poppenhusenstraße wurde bereits im Rahmen der Maßnahme VR5 – Hufnerstraße, zwischen Flachland und Hufnertwiete, erstverschickt. Die Planung für den Umbau der Poppenhusenstraße konnte jedoch aufgrund fehlender Finanzierungsmittel nicht weiterverfolgt werden. Durch die Anmeldung im fortgeschriebenen neuen Bündnis für den Rad- und Fußverkehr gibt es jetzt die Möglichkeit die Poppenhusenstraße baulich so anzupassen, dass der bezirkspolitische Beschluss von 2018 „Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung der Einbahnstraße Poppenhusenstraße“ umgesetzt werden kann.

Sie werden um Stellungnahme bis zum **17.05.2024** gebeten.

Bitte senden Sie Ihre Stellungnahme per E-Mail an [REDACTED] unter [REDACTED] und zusätzlich an [REDACTED] vom [REDACTED] unter [REDACTED]. Sollte eine Kalenderwoche nach dem Termin keine Stellungnahme eingegangen sein, gehen wir davon aus, dass keine Bedenken gegen die Planung bestehen.

N/MR1 wird gebeten, alle Sondernutzungen aufzugeben und für den vorgesehenen Bauzeitraum nur in Absprache mit MR 24 Sondernutzungserlaubnisse für die Fläche innerhalb der Planungsgrenzen zu erteilen.

N/WBZ wird gebeten, genehmigte Flächen für die Zuwegungen bzw. Anfahr-, Bewegungs- und Anleitemöglichkeiten für die Feuerwehr sowie weitere Informationen zur Anleiterbarkeit der Gebäude durch die Feuerwehr (z.B. zweiter Rettungsweg) innerhalb der Planungsgrenzen mitzuteilen.

[REDACTED]

Unterschrift

Verkehrstechnischer Erläuterungsbericht

**Betr.: Bündnis für den Rad- und Fußverkehr
Veloroute 5 – Poppenhusenstraße**

hier: 1. Verschickung

Inhaltsverzeichnis

1	Anlass der Planung	2
2	Vorhandener Zustand	2
2.1	Allgemeines	2
2.2	Verkehrssituation.....	2
3	Untersuchung verschiedener Alternativen für die Veloroutenführung .	3
4	Geplanter Zustand	6
4.1	Planungsansatz	6
4.2	Einzelheiten der Planung	6
5	Planungsrechtliche Grundlagen	6
6	Umsetzung der Planung	6
6.1	Gründerwerb.....	6
6.2	Kosten, Nutzen und Finanzierung	6
6.3	Entwurfs- und Baudienststelle.....	6
6.4	Terminierung der Planung und Bauausführung.....	7

1 ANLASS DER PLANUNG

Der Senat hat sich zum Ziel gesetzt, den Radverkehrsanteil am Gesamtverkehrsaufkommen (Modal Split) in den 2020er Jahren auf 25% zu steigern. Zur Zielerreichung ist der Ausbau der Veloroute 5 als komfortable, schnell befahrbare und sichere Wegeverbindung eine prioritäre Aufgabe.

Die Veloroute 5 führt vom Stadtzentrum über Uhlenhorst, Barmbek, Bramfeld und Poppenbüttel nach Duvenstedt und ist insgesamt 22,7 km lang.

Die Poppenhusenstraße ist eine Einbahnstraße in Fahrtrichtung Wiesendamm, welche nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben ist. Dies ist bisher aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht möglich. Die Poppenhusenstraße soll im Zuge dieser Planung so umgestaltet werden, dass diese für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden kann. Im Zuge der Umbauarbeiten am Knoten Poppenhusenstraße / Hufnerstraße wurde dies bereits berücksichtigt.

2 VORHANDENER ZUSTAND

2.1 Allgemeines

Lage und Funktion im Straßennetz

Die Poppenhusenstraße befindet sich im Stadtteil Barmbek-Nord, im Bezirksamtsbereich Hamburg-Nord und ist etwa 220 m lang. Sie ist eine Einbahnstraße in Fahrtrichtung Norden.

Die Richtungsverläufe der Veloroute 5 sind im betrachteten Abschnitt getrennt. In Fahrtrichtung stadteinwärts verläuft sie von der Fuhlsbüttler Straße über die Hufnerstraße / Reesestraße weiter in Richtung City. In Fahrtrichtung stadtauswärts verläuft die Veloroute über die Reesestraße / Hufnerstraße und Poppenhusenstraße zur Fuhlsbüttler Straße.

Verkehrsbelastung

Die Verkehrsbelastung des Knotenpunktes Hufnerstraße / Poppenhusenstraße beträgt 11.742 Kfz mit einem Schwerlastverkehrsanteil von 2,5%. Die Radverkehrsbelastung des Knotens beträgt 1.480 Radfahrende / 24h.

Nutzung der anliegenden Grundstücke / Bebauung

Die angrenzende Bebauung besteht größtenteils aus mehrgeschossigen Wohngebäuden. In der Poppenhusenstraße befindet sich die Bücherhalle Barmbek, das Kundenzentrum Barmbek-Uhlenhorst und die Zentralverwaltung der SAGA.

2.2 Verkehrssituation

Die Fahrbahn der Poppenhusenstraße ist in einer Breite von ca. 10,0 m bituminös befestigt und mit Hochborden zu den Nebenflächen abgegrenzt. Jeweils beidseitig der Fahrbahn parken Kfz am Fahrbahnrand. Im Abschnitt zwischen der Hufnerstraße und der in die Poppenhusenstraße einmündende Straße Roggenkamp passiert dies beidseitig in Längsaufstellung. Im Abschnitt zwischen Roggenkamp und Wiesendamm stehen die Autos in den westlichen Nebenflächen in Schrägaufstellung, östlich der Straße in Längsaufstellung.

Die östlichen Nebenflächen sind in einer Breite von ca. 3,4 m teilweise wassergebunden (Grand), teilweise mit Gehwegplatten aus Beton befestigt.

Die westlichen Nebenflächen bestehen aus einem ca. 1,7 m breiten, mit Gehwegplatten aus Beton befestigtem Gehweg. Die übrigen Nebenflächen sind im Abschnitt zwischen Roggenkamp und Wiesendamm mit Wabensteinpflaster aus Beton befestigt und zum Schrägparken freigegeben. Die Parkstände werden durch Baumstandorte unterbrochen. Im Bereich der Baumscheiben ist der Gehweg mit Betonsteinpflaster befestigt. Die Bäume sind durch Baumschutzbügel geschützt.

Der Radverkehr findet im Mischverkehr auf der Fahrbahn statt. Lediglich kurz nach dem Minikreisverkehr existiert im Bestand noch ein Schutzstreifen, welcher nach kürzester Zeit

ausläuft und den Radfahrenden in den Mischverkehr leitet. Die Poppenhusenstraße ist nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet.

In der Poppenhusenstraße befinden sich mehrere Parkstände für mobilitätseingeschränkte Personen, welche teilweise personengebunden sind.

Rad- und Fußgängerverkehre

Zu Fuß Gehende können im gesamten Planungsgebiet Gehwege nutzen, die zwischen ca. 1,5 m und 3,4 m breit und mit Gehwegplatten aus Beton befestigt sind.

Der Radverkehr findet in der Poppenhusenstraße vom Knoten Hufnerstraße / Poppenhusenstraße kommend auf einem Schutzstreifen statt, welcher Radfahrende später in den Mischverkehr auf die Fahrbahn leitet.

Ruhender Verkehr

Im gesamten betrachteten Bereich parken Kfz am Fahrbahnrand in Längsaufstellung. In den westlichen Nebenflächen zwischen Roggenkamp und Wiesendamm parken Kfz in Schrägaufstellung. Es ist insgesamt Platz für ca. 58 Kfz. Vier Parkstände sind für mobilitätseingeschränkte Personen vorgesehen. Zwei davon sind personenbezogen. Zudem befindet sich in den östlichen Nebenflächen auf Höhe der Station 0+120 eine Elektroladesäule. Hier ist das Parken zeitlich begrenzt.

ÖPNV

Die Poppenhusenstraße wird von der Buslinie 171 befahren. Des Weiteren werden in der Poppenhusenstraße bei Sperrungen der U- oder S-Bahn Überliegerplätze für bis zu vier 19-Meter-Busse eingerichtet.

Straßenbegleitgrün

In den westlichen Nebenflächen befindet sich erhaltenswerter Baumbestand.

Barrierefreiheit

Im gesamten Planungsgebiet sind keine taktilen Leitelemente vorhanden. Das Planungsgebiet ist nicht barrierefrei nutzbar.

Öffentliche Beleuchtung

Die öffentliche Beleuchtung erfolgt über Langfeldleuchten an Peitschenmasten, welche in den östlichen Nebenflächen stehen.

Leitungen und Straßenentwässerung

In der Poppenhusenstraße befinden sich beidseitig der Fahrbahn Trummen, welche das Oberflächenwasser in ein Mischwassersiel der Hamburger Stadtentwässerung (HSE) leiten.

In der Poppenhusenstraße ist der in Hamburg übliche Leitungsbestand der Ver- und Entsorger vorhanden.

3 GEPLANTER ZUSTAND

3.1 Planungsansatz

Ziel der Umplanung ist die Förderung des Rad- und Fußverkehrs unter Berücksichtigung der Belange des motorisierten Individualverkehrs sowie des ÖPNV.

Diese Maßnahme wird im Rahmen des „Bündnis für den Rad- und Fußverkehr“ gefördert.

3.2 Einzelheiten der Planung

Die Fahrbahn der Poppenhusenstraße wird zukünftig in einer Breite von 4,75 m bituminös befestigt. Dies hängt damit zusammen, dass die Poppenhusenstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben wird. Zudem wird die Poppenhusenstraße von der Buslinie 171

befahren. Um den Radverkehr in Gegenrichtung entsprechend ohne großes Risiko zu ermöglichen, wurde sich für eine Fahrbahnbreite von 4,75 m entschieden.

Das Parken wird zukünftig geordnet, sodass dies in Parkbuchten und nicht mehr am Fahrbahnrand stattfindet. In den westlichen Nebenflächen entstehen Längsparkbuchten, in denen Platz für insgesamt etwa 22 Kfz ist. Einer dieser Parkstände ist ein personenbezogener Parkstand für mobilitätseingeschränkte Personen (die Anpassung wurde in Rücksprache mit dem PK 31 vorgenommen). Zudem werden zwei Parkstände als Kurzparker (eingeschränktes Halteverbot) vorgesehen, damit z.B. Paketzusteller hier halten können. In den östlichen Nebenflächen entsteht ebenfalls eine Längsparkbucht, welche jedoch in einer Breite von 2,8 m befestigt ist. Hiervon entfallen 2,1 m für den Parkstand in Betonwabensteinpflaster und 0,7 m für einen Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn, welche in Gussasphalt befestigt wird. In dieser Längsparkbucht befinden sich zwei Parkstände für mobilitätseingeschränkte Personen. Die Breite der Parkstände begründet sich damit, dass in der Poppenhusenstraße Überliegerplätze für bis zu vier 19-Meter-Busse eingerichtet werden, wenn der U- oder S-Bahn-Verkehr aufgrund von Bauarbeiten o.ä. unterbrochen ist. Wenn die Überliegerplätze benötigt werden, wird die Längsparkbucht in den östlichen Nebenflächen entsprechend für den normalen Parkvorgang gesperrt. In dieser Längsparkbucht können zwei Überliegerplätze untergebracht werden. So wird sichergestellt, dass die Busse komplett in der Längsparkbucht und nicht teilweise auf der Fahrbahn stehen. Zwei weitere Überliegerplätze werden gemäß Aussage von der Hochbahn zukünftig dauerhaft benötigt. Hierfür befindet sich am Beginn der Poppenhusenstraße eine Busbucht in den östlichen Nebenflächen. Diese ist für zwei 19-Meter-Busse ausgelegt und wird mit Beton befestigt. Da es sich hier um reine Überliegerplätze handelt, an denen keine Fahrgäste Ein- oder Aussteigen, wird auf eine Einfassung mit Bussonderborden und die Anordnung von taktilen Leitelementen verzichtet. Die Busbucht wird mittig durch eine Überfahrt unterbrochen, diese Fläche wird entsprechend für das Ein- und Ausfahren freigehalten. Die Parkstände in den östlichen Nebenflächen werden Montag - Freitag zwischen 7 Uhr und 16 Uhr für maximal zwei Stunden (mit Parkscheibe) nutzbar sein.

Im Bereich des Knotens Hufnerstraße / Poppenhusenstraße wird an den neuen Minikreisverkehr angeschlossen. Der Fußgängerüberweg (FGÜ) sowie die taktilen Leitelemente und Bordverläufe müssen leicht angepasst werden.

Die Gehwege, welche sich an die Längsparkbuchten bzw. Busbucht anschließen, haben in den östlichen Nebenflächen eine Breite von ca. 3,15 m und werden mit grauem Betonsteinpflaster befestigt. In den westlichen Nebenflächen beträgt die Breite des Gehwegs durchgehend 1,5 m. In Bereichen, in denen sich keine Baumscheibe zwischen Parkständen und Gehweg befindet, wird der Gehweg entsprechend aufgeweitet. Die Bestandshochborde bleiben auf dem gesamten Abschnitt bestmöglich erhalten, aufgrund der starken Wurzelaktivität. Wenn die Hochborde ausgebaut werden, könnten diese die Bestandsbäume stark beeinträchtigen. Zwischen den Baumscheiben und den Längsparkständen befindet sich ein 0,65 m breiter Streifen, welcher ebenfalls mit grauem Betonsteinpflaster befestigt wird und zum Ein- und Aussteigen dient.

In den östlichen und westlichen Nebenflächen befinden sich insgesamt acht Standorte mit insgesamt 30 Fahrradabwehrbügeln (60 Abstellmöglichkeiten) sowie vier Fahrradabwehrbügel für Lastenräder (8 Abstellmöglichkeiten). Des Weiteren befinden sich in den östlichen Nebenflächen zwei Standorte und in den westlichen Nebenflächen ein Standort für seniorengerechte Sitzbänke (insgesamt vier Sitzbänke).

Rad- und Fußgängerverkehre

Für Zu Fuß Gehende stehen zukünftig beidseitig der Fahrbahn zwischen 1,5 m und 3,15 m breite, mit Betonsteinpflaster befestigte Gehwege zur Verfügung.

Der Radverkehr findet auch zukünftig im Mischverkehr auf der Fahrbahn statt. Der vorhandene Schutzstreifen entfällt. Die Poppenhusenstraße wird für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben.

Ruhender Verkehr

Die Abstellmöglichkeiten für den ruhenden Verkehr werden neu geordnet. Zukünftig sind sowohl östlich als auch westlich der Fahrbahn Längsparkbuchten für Kfz vorgesehen. Die Längsparkbucht östlich der Fahrbahn wird temporär gesperrt sein, wenn diese für Überliegerplätze der Hochbahn benötigt wird.

Die Elektroladesäule wird im Zuge dieser Maßnahme versetzt. Es werden zwei Parkstände hierfür vorgesehen.

Art des ruhenden Verkehrs	Bestand	Planung	Bilanz
Kfz Parkstände	58	30	-28
Fahrrad Anlehnbügel 1 Bügel = 2 Fahrräder	0 Bügel 0 Fahrräder	33 Bügel 66 Fahrräder	+33 +66
Fahrrad-Anlehnbügel (Lastenräder)	0 Bügel 0 Fahrräder	4 Bügel 8 Fahrräder	+4 +8

ÖPNV

Die Buslinie 171 befährt die Poppenhusenstraße auch weiterhin.

Es werden vier Möglichkeiten für Überliegerplätze geschaffen, welche für 19-Meter-Busse ausgelegt sind. Zwei davon sind dauerhaft in einer Busbucht vorgesehen. Die anderen können bei Bedarf in der östlichen Längsparkbucht untergebracht werden.

Straßenbegleitgrün

Der Baumbestand bleibt weitestgehend erhalten. Im Einmündungsbereich Wiesendamm / Poppenhusenstraße muss ein Baum gefällt werden. Es sind zwei Standorte für neue Baumpflanzungen vorgesehen.

Bestand	Fällungen	Neupflanzungen	Bilanz
19	1	2	+1

Barrierefreiheit

Der Breiten- und Längenbedarf von Personen mit Stock oder Armstützen, blinden Menschen mit Langstock, Blindenführhund oder Begleitperson bzw. die Abmessungen von Rollstühlen wurden bei der Dimensionierung der Gehwege berücksichtigt.

Die Querungsstellen werden zu getrennten Querungen ausgebaut (Bordansichten 0 cm bzw. 6 cm), welche teilweise gesichert und teilweise ungesichert sind. Die Querungsstellen werden mit taktilen Leitelementen ausgestattet.

Die Straßenmöblierung (Pfeiler, Verkehrszeichen, Papierkörbe etc.) wird so angeordnet, dass sie sich nicht in den Verkehrs- und Sicherheitsräumen befindet.

Die Anzahl der Sitzbänke erhöht sich gegenüber dem Bestand.

Bestand	Ausbau	Neuplanung	Bilanz
0	0	4	+4

Kampfmittel

Gemäß Bescheid der Feuerwehr (Gefahrenerkundung / Kampfmittel) vom 09.03.2020 besteht für den Großteil des Planungsgebiets nach Luftbildauswertung / Fernerkundung kein Hinweis auf Bombenblindgänger oder vergrabene Kampfmittel aus dem II. Weltkrieg. In diesen Bereichen sind keine weiteren Maßnahmen notwendig. In Abschnitten zwischen Roggenkamp und

Wiesendamm besteht allgemeiner Bombenblindgängerverdacht. In diesen Bereichen sind baubegleitende Kampfmittelsondierungen notwendig.

Öffentliche Beleuchtung

Die öffentliche Beleuchtung wird im Zuge dieser Baumaßnahme an die neue Planung angepasst.

Leitungen und Straßenentwässerung

Die Ver- und Entsorgungsleitungen bleiben erhalten.

Die Trummen werden im Zuge der Planung an die neuen Bordkantenverläufe angepasst, entwässern jedoch auch zukünftig in ein Mischwassersiel der Hamburger Stadtentwässerung.

Sonstiges

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

Der Umfang der geplanten Arbeiten stellt keinen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV dar, wie er als Auslöser für eine wesentliche Änderung vorausgesetzt wird. Schallschutzmaßnahmen sind somit nicht erforderlich.

4 PLANUNGSRECHTLICHE GRUNDLAGEN

Im Planungsbereich gilt folgendes Planrecht:

- Bebauungsplan Barmbek-Nord40, festgestellt am 07.11.2023
- Bebauungsplan Barmbek-Nord7-Barmbek-Sued6, festgestellt am 20.06.1996
- Baustufenplan BS Barmbek-Nord (2Aend), festgestellt am 11.10.1960

5 UMSETZUNG DER PLANUNG

5.1 Grunderwerb

Grunderwerb ist für die Umsetzung dieser Maßnahme nicht erforderlich.

5.2 Kosten, Nutzen und Finanzierung

Die Maßnahme ist Bestandteil des Bündnisses für den Radverkehr – Vereinbarung gem. Ziffer 5.3 zwischen der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) und dem Bezirk Nord v. 01.03.2023. Die Finanzierung erfolgt durch Mittel der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM). Die zugehörigen PSP-Elemente lauten 2-22003010-20009.38 (investiv) und 3-22003010-200031.44 (konsumtiv).

Gemäß der Kostenschätzung vom 21. Februar 2024 betragen die Gesamtkosten (Brutto) ca. 1.120.530,00 €.

5.3 Entwurfs- und Baudienststelle

Planungs-, Entwurfs- und Baudienststelle ist das Bezirksamt Hamburg-Nord, Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt, Fachamt Management des öffentlichen Raumes, Fachbereich Tiefbau – Nachhaltige Mobilität – N/MR24.

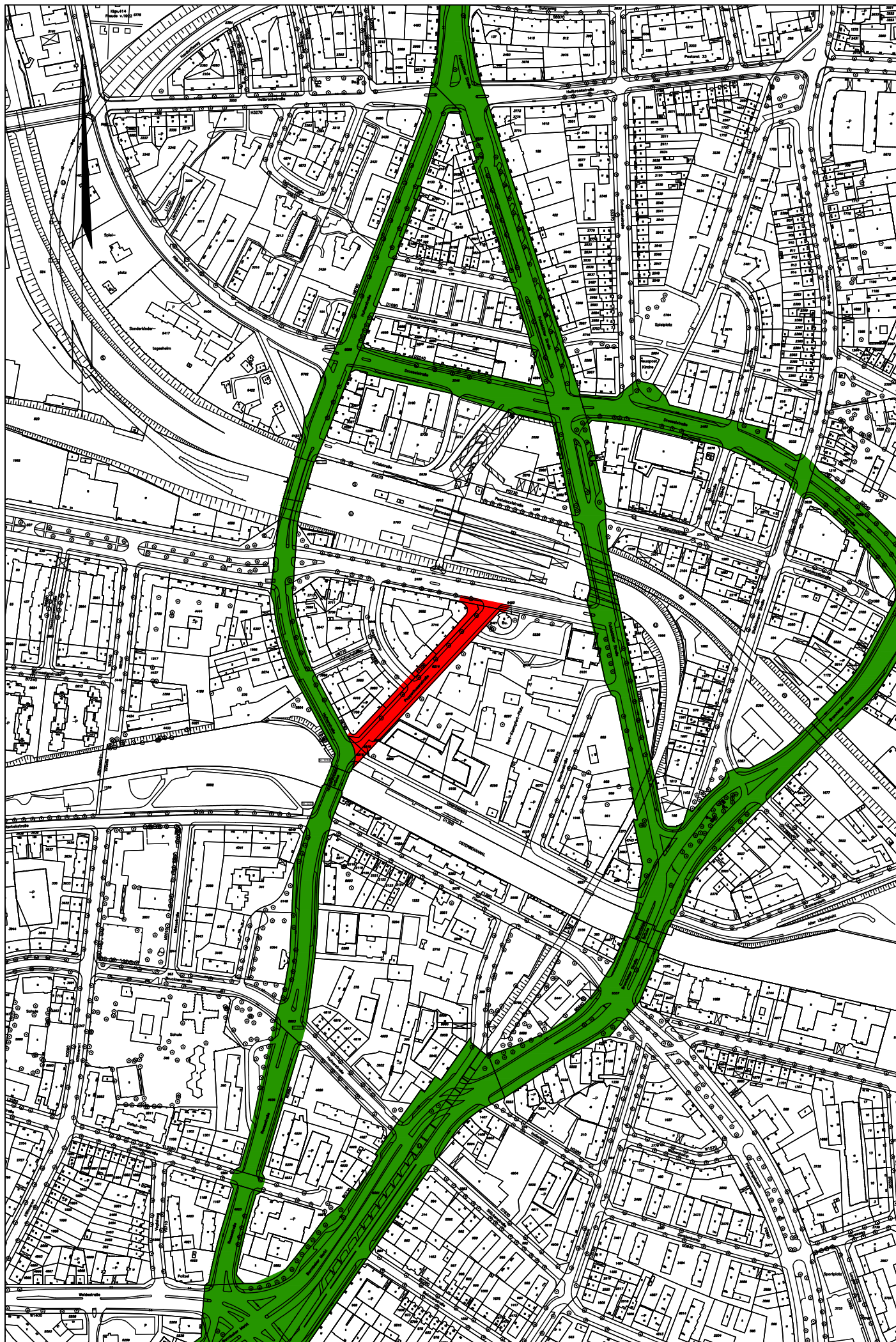
Mit der Bearbeitung ist das Büro [REDACTED] beauftragt.

5.4 Terminierung der Planung und Bauausführung

Die Umsetzung dieser Baumaßnahme ist für das Frühjahr 2025 vorgesehen.

Verfasst: April 2024






Legende


- Baustrecke
- Hauptverkehrsstraßen

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet (Name)	Leit- / Kurzzeichen und Unterschrift	Datum

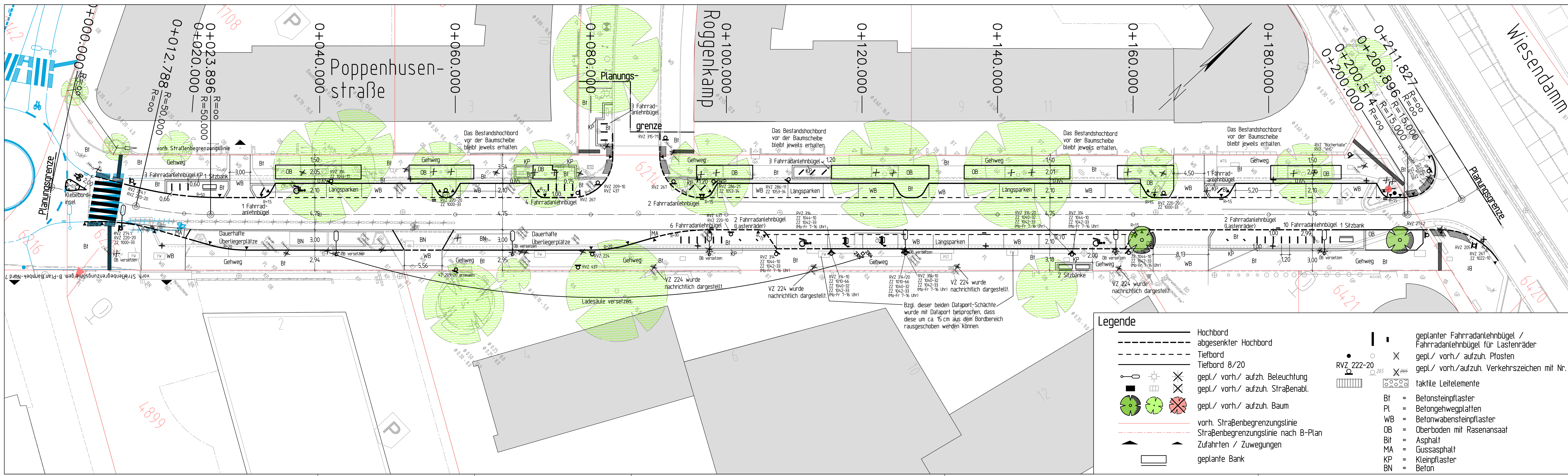
Bedarfsträger: **Freie und Hansestadt Hamburg**
 Bezirksamt Hamburg - Nord
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes
 Tiefbau



Realisierungsträger: **Freie und Hansestadt Hamburg**
 Bezirksamt Hamburg - Nord
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes
 Tiefbau



Baumaßnahme: Bündnis für den Rad- und Fußverkehr		
Teilbaumaßnahme: Veloroute 5 - Poppenhusenstraße		
Planinhalt: Übersichtskarte		Datum: Fachtechnisch geprüft: Unterschrift, N/MR 240
Zeichnung Nr: RF-2019-021.2-ÜK-01	Maßstab: 1 : 5.000	Datum: Aufgestellt: Unterschrift, N/MR 20
Datum: Geprüft:		Datum: Freigegeben: Unterschrift, N/MR-L
Unterschrift, Technische Aufsicht		



Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet (Name)	Leit- / Kurzzeichen und Unterschrift	Datum

Bedarfsträger: **Freie und Hansestadt Hamburg**
 Bezirksamt Hamburg - Nord
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes
 Tiefbau

Realisierungsträger: **Freie und Hansestadt Hamburg**
 Bezirksamt Hamburg - Nord
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes
 Tiefbau

Baumaßnahme: Bündnis für den Rad- und Fußverkehr

Teilbaumaßnahme: Veloroute 5 - Poppenhusenstraße

Planinhalt: Lageplan 1/1

Zeichnung Nr.: RF-2019-021.2-LP-01
 Maßstab: 1 : 250

Datum:	Datum:
Geprüft:	Freigegeben:
Unterschrift, Technische Aufsicht	Unterschrift, N/MR-L