

E 37 Bundesstraße Mitte

zwischen Kippingstraße und Rentzelstraße

**Sitzung des
Kerngebietsausschusssitzung am
08.04.2024**

Beauftragt durch:



Hamburg | Bezirksamt
Eimsbüttel



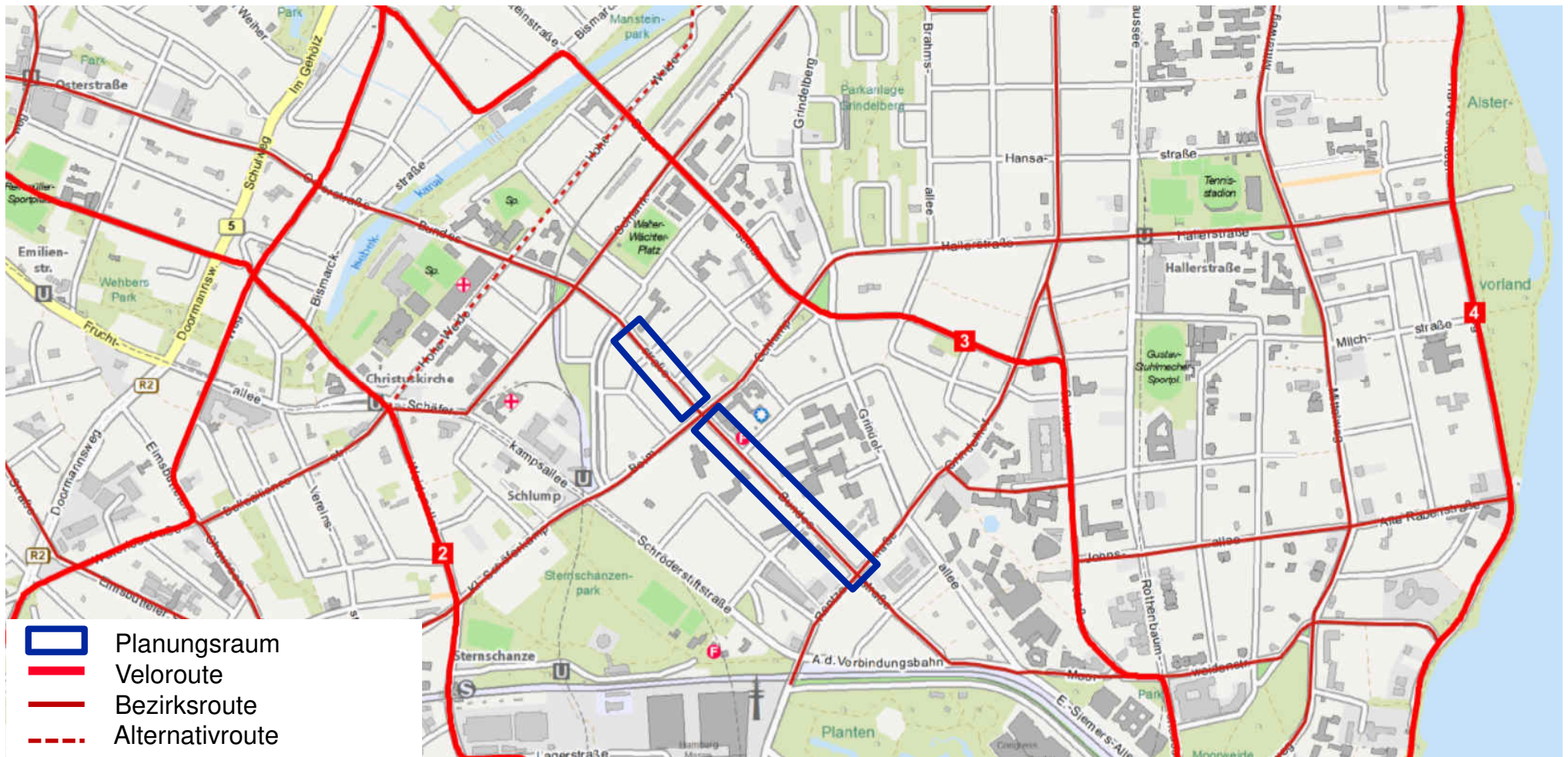
melchior + wittpohl
Beratende Ingenieure PartmbB

Inhalt

1. Planungsraum
2. Anlass
3. Planungsansatz
4. Variantenprüfung
5. Vorzugsvariante
6. Schlussverschickte Planung
7. Bilanzen
8. Besonderheiten
9. Abstimmungen mit anderen Maßnahmen



Planungsraum



(Quelle: LGV)

Anlass

- Bundesstraße zwischen Kippingstraße und Rentzelstraße: Teil der Bezirksradroute B
- Hohes Radverkehrsaufkommen im Umfeld der Uni

Zählstelle und Jahr	Kfz 6:00-19:00	Kfz Spitzen- stunde	Rad 6:00-19:00	Rad Spitzen- stunde
Beim Schlump 2020	6.069 (2,5 %)	590 (16:45-17:45) (1,4%)	3.291	465 (8:15 - 9:15)
Gustav-Falke-Straße 2022	4.738 (2,5%)	441 (7:45-8:45) (2,7%)	2.735	425 (7:45 - 8:45)

- Keine regelkonformen Radverkehrsanlagen vorhanden



(Bundesstraße Haus-Nr. 35, Blickrichtung Nordwest;
Quelle: m+w)



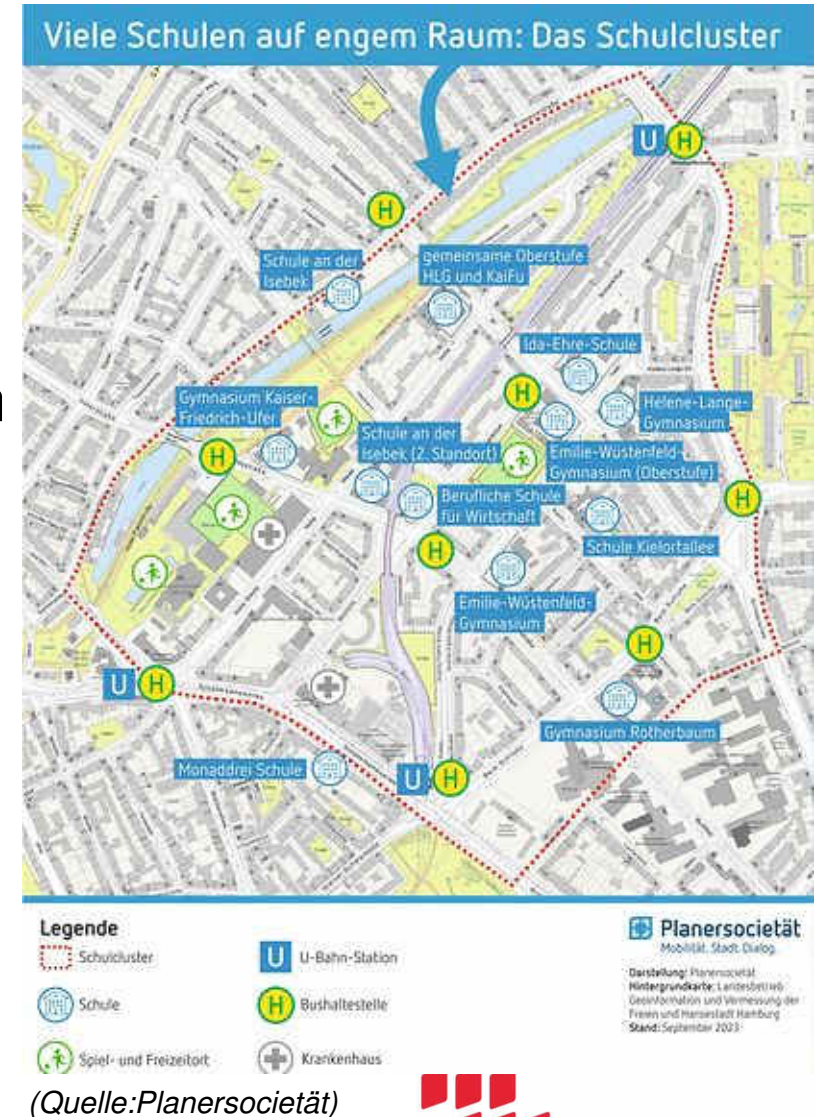
Anlass

Nachträgliche Erweiterung des Anlasses:

- Verkehrskonzept Schulcluster
- Ergebnisse/Wünsche der Online-Beteiligung:
 - ❑ Schlechte/keine Radverkehrsanlagen vorhanden
 - ❑ Konflikte Rad-/Fußverkehr aufgrund geringer Breiten
 - ❑ Tempo 30 oder Fahrradstraße
 - ❑ Durchgangsverkehre reduzieren
 - ❑ Sichere Radverkehrsanlagen
 - ❑ Sichere Querung Einmündung Kippingstraße

Weitere Infos:

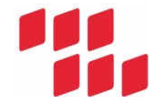
<https://www.hamburg.de/eimsbuettel/schulcluster/>



melchior + wittpohl
Beratende Ingenieure PartmbB

Planungsansatz

- Radfahrstreifen mit beschleunigter Planung (Bündnis für den Rad- und Fußverkehr)
- Bestandsnahe Planung wegen Uni-Baustelle und Gestaltungskonzept Uni:
 - Baumerhalt
 - Erhalt der Bordkante auf der Nord-Ostseite
 - Erhalt der Straßentwässerung
 - Erhalt LSA-Masten (Ausnahme Knoten bei Schlump wegen LSBG-Planung)
- Einrichtung einer durchgängigen, regelwerkskonformen Radverkehrsführung



Variantenprüfung

Welche Varianten wurden nicht im Detail betrachtet?

- Tempo-30-Strecke
 - Keine Anordnungsgrundlage nach VwV-StVO zu Zeichen 274 XI.
 - Schulkinder zusammen mit MIV und ÖPNV im Mischverkehr fahren → nicht angemessen
- Tempo-30-Zone
 - Busbetriebe lehnen rechts-vor-links ab
- Fahrradstraße
 - Regelmäßiger Busverkehr in Bundesstraße widerspricht Voraussetzungen für eine Fahrradstraße
 - Baulicher Aufwand widerspricht Planungsansatz
 - Schulkinder müssten zusammen MIV und ÖPNV im Mischverkehr fahren → nicht angemessen



Variantenprüfung

Untersuchte Varianten

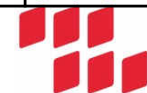
	Kriterien	Variante 1 <i>RFS + 6,50 m Fahrbahn</i>	Variante 2 <i>Radweg im Südwesten</i>	Variante 3 <i>RFS + 6,0 m Fahrbahn</i>	Variante 4 <i>Schutzstreifen + 5,50 m Fahrbahn</i>
ÖPNV	Führung	Gemeinsam mit dem MIV			
	Vor-/Nachteile				Begegnungsfall eingeschränkt
	Bewertung	o	o	o	-
Kraftfahrzeugverkehr (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



Variantenprüfung

Untersuchte Varianten

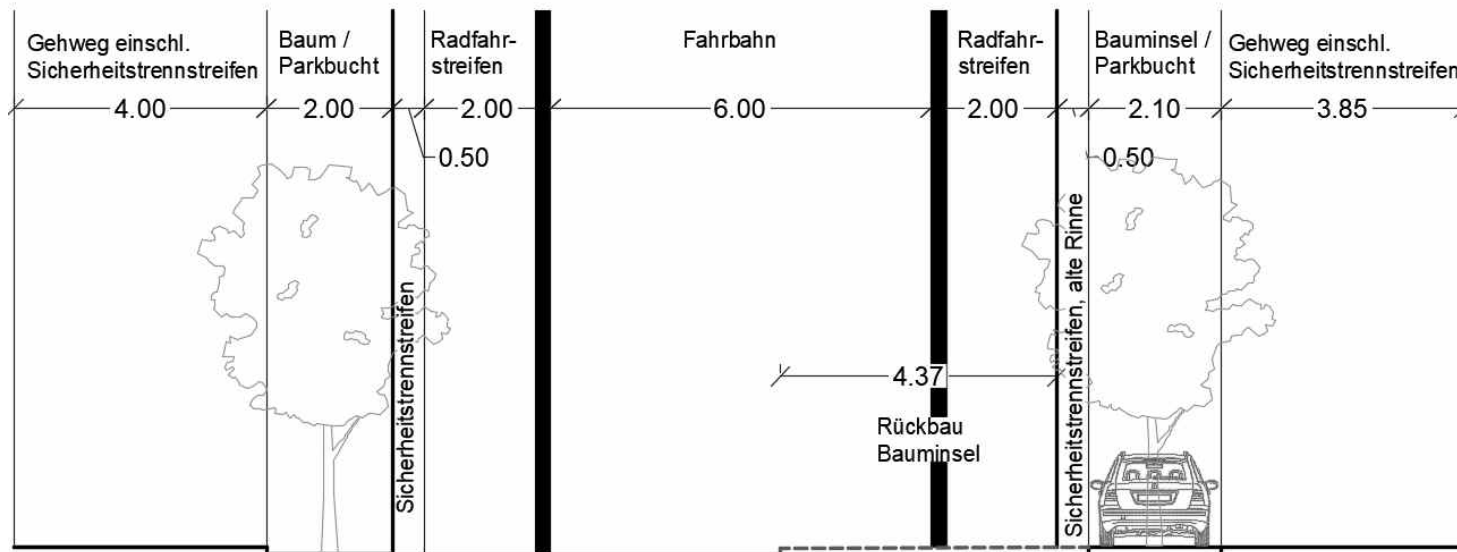
	Kriterien	Variante 1 <i>RFS + 6,50 m Fahrbahn</i>	Variante 2 <i>Radweg im Südwesten</i>	Variante 3 <i>RFS + 6,0 m Fahrbahn</i>	Variante 4 <i>Schutzstreifen + 5,50 m Fahrbahn</i>
Ruhender Kfz-Verkehr	Anordnung	Beidseitig längs	längs/keine	Beidseitig längs	Beidseitig längs
	Bilanz (Bestand)		Entfall Parkstände im Südwesten		
	Bewertung	+	-	+	+
Fahrradparken	Anordnung				
	Bilanz (Bestand)				
	Bewertung	+	+	+	+
Oberflächenentwässerung	Wesentliche bauliche	/	/	/	/
	Änderungen				
	Bilanz (Bestand)				
	Bewertung	o	o	o	o
Grünflächen	Wesentliche Änderungen	Fällung von 18 Bäumen			
	Bilanz (Bestand)				
	Bewertung	-	+	+	+
Kosten Unterhaltung	Wesentliche bauliche Änderungen		Radweg im Wurzelbereich		
	Bewertung	o	-	o	o
	Gesamt Bewertung	Anzahl +/-	7 + 6 o 2 -	5 + 5 o 5 -	8 + 6 o 0 -



Vorzugsvariante

Variante 3

- Einrichtung 2,0 m breite Radfahrstreifen und 6,0 m breite Fahrbahn
- Umwandlung Schräg- in Längsparkstände
- Größtenteils Baumerhalt
- Kein Umbau der Nebenflächen im Bereich der Uni-Baustelle

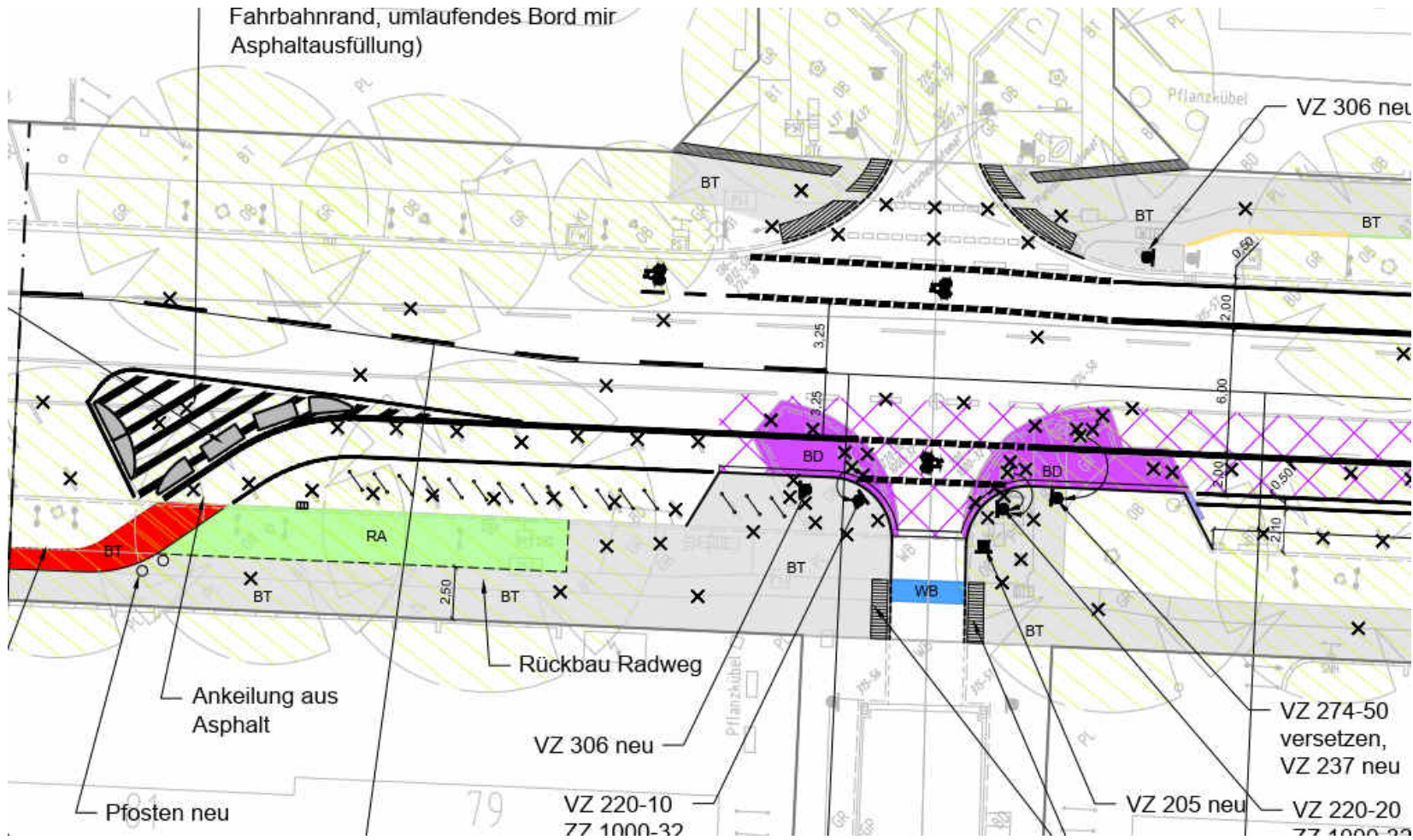


Schlussverschickte Planung



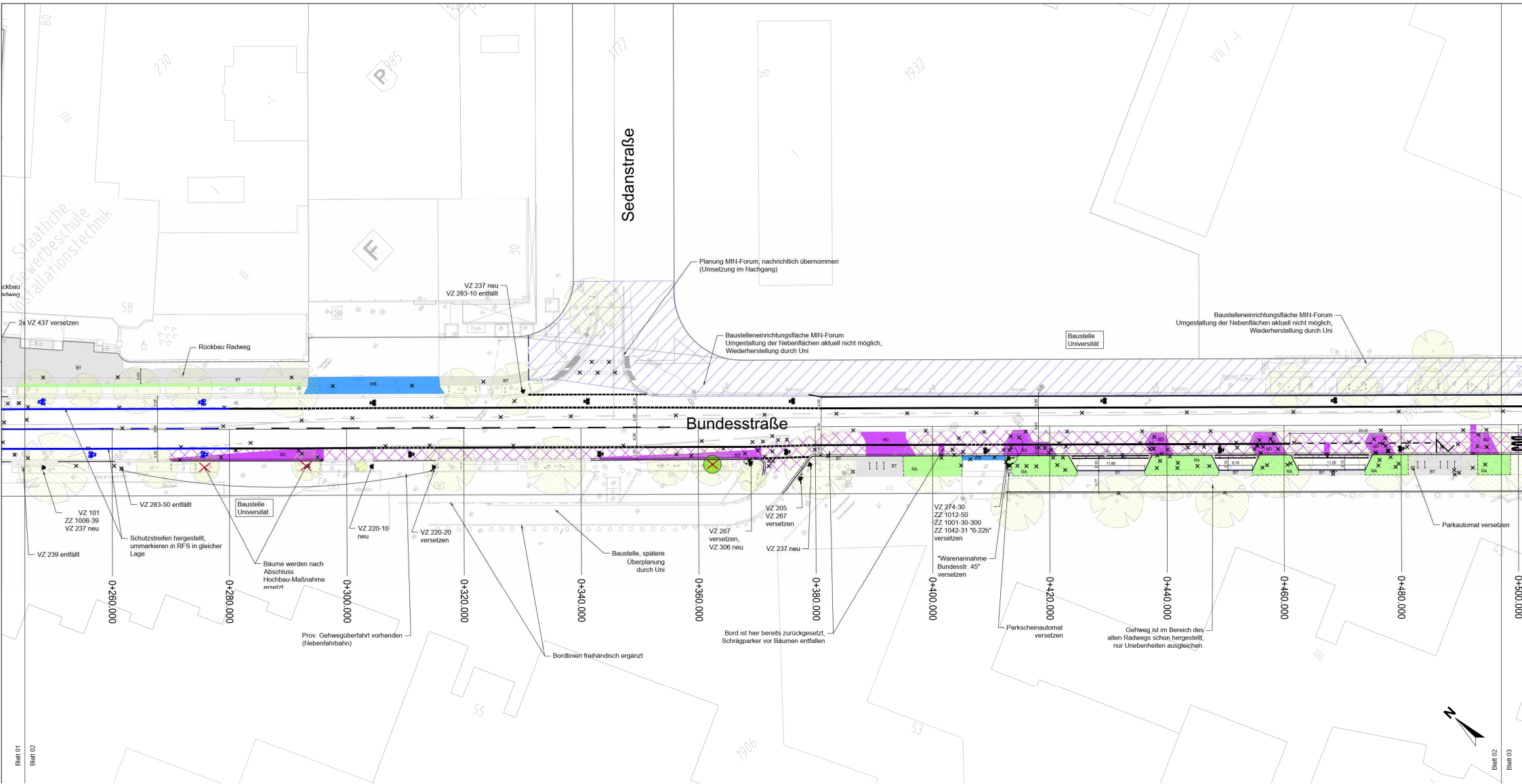
(Verkehrstechnischer Lageplan, Kenntnismessschlussverschickung, m+w)

Schlussverschickte Planung



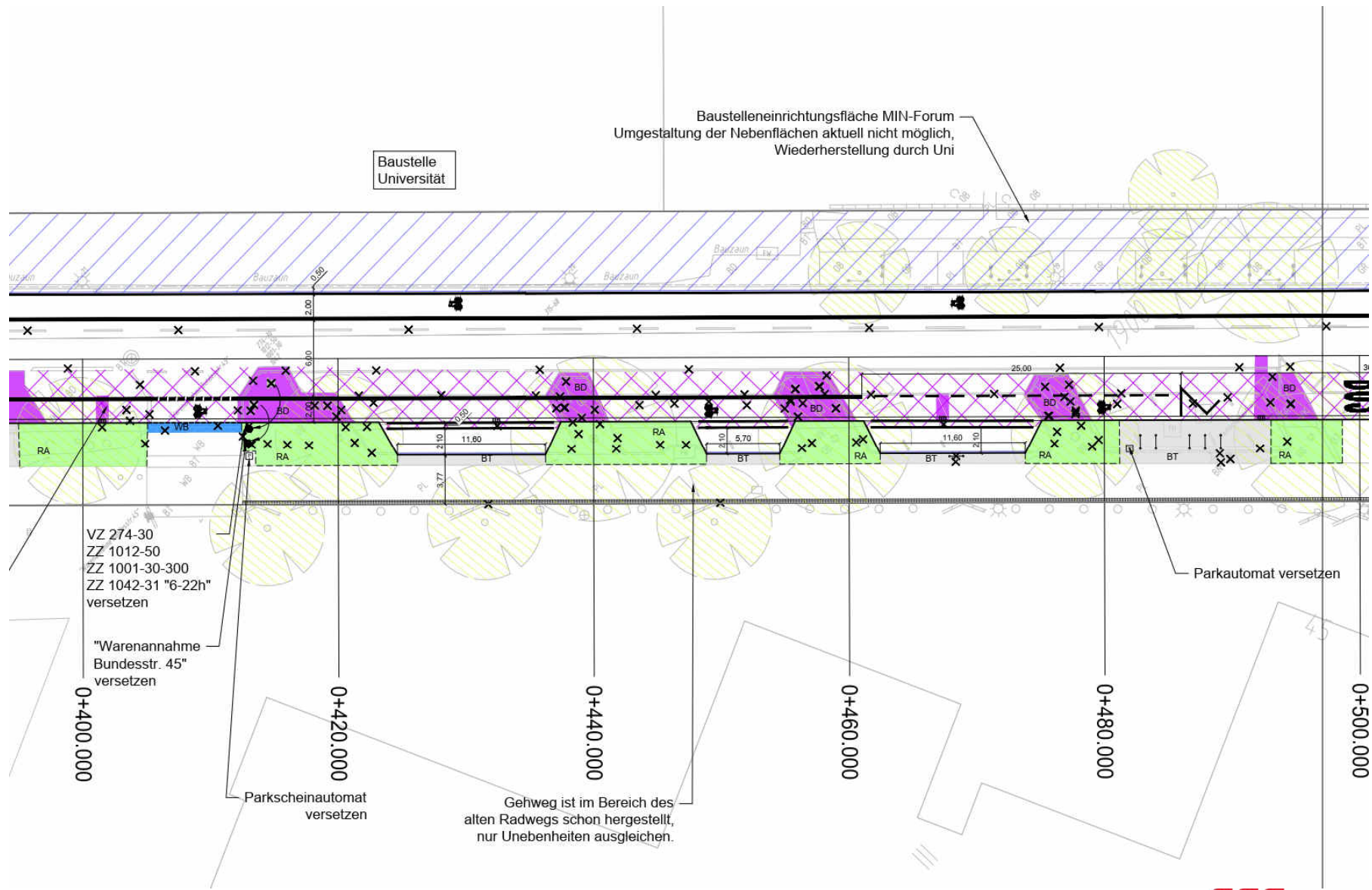
(Verkehrstechnischer Lageplan, Kenntnisnahmeschlussverschickung, m+w)

Schlussverschickte Planung



(Verkehrstechnischer Lageplan, Kenntnismessverschickung, m+w)

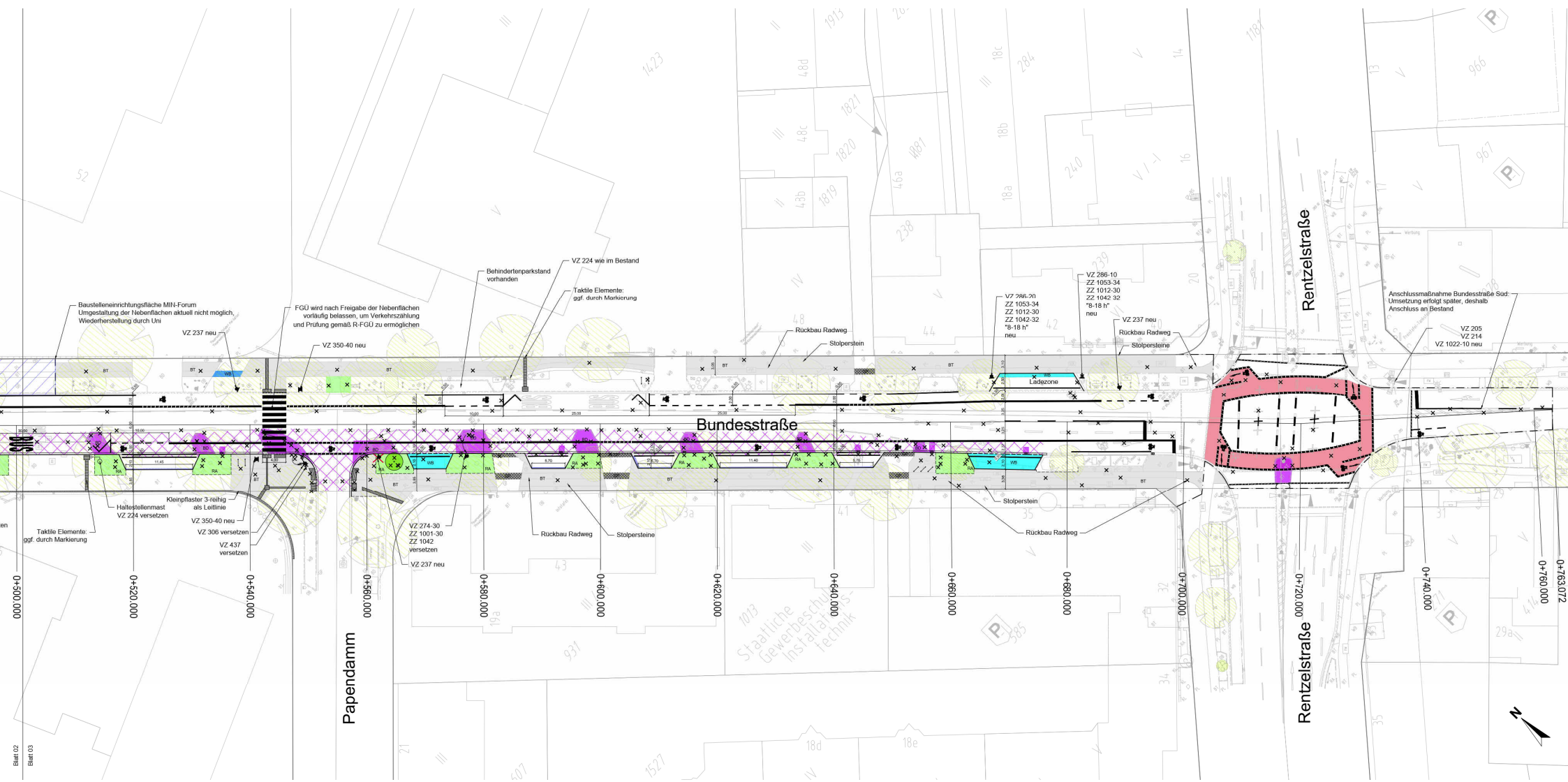
Schlussverschiekte Planung



(Verkehrstechnischer Lageplan, Kenntnisnahmeschlussverschiebung, m+w)

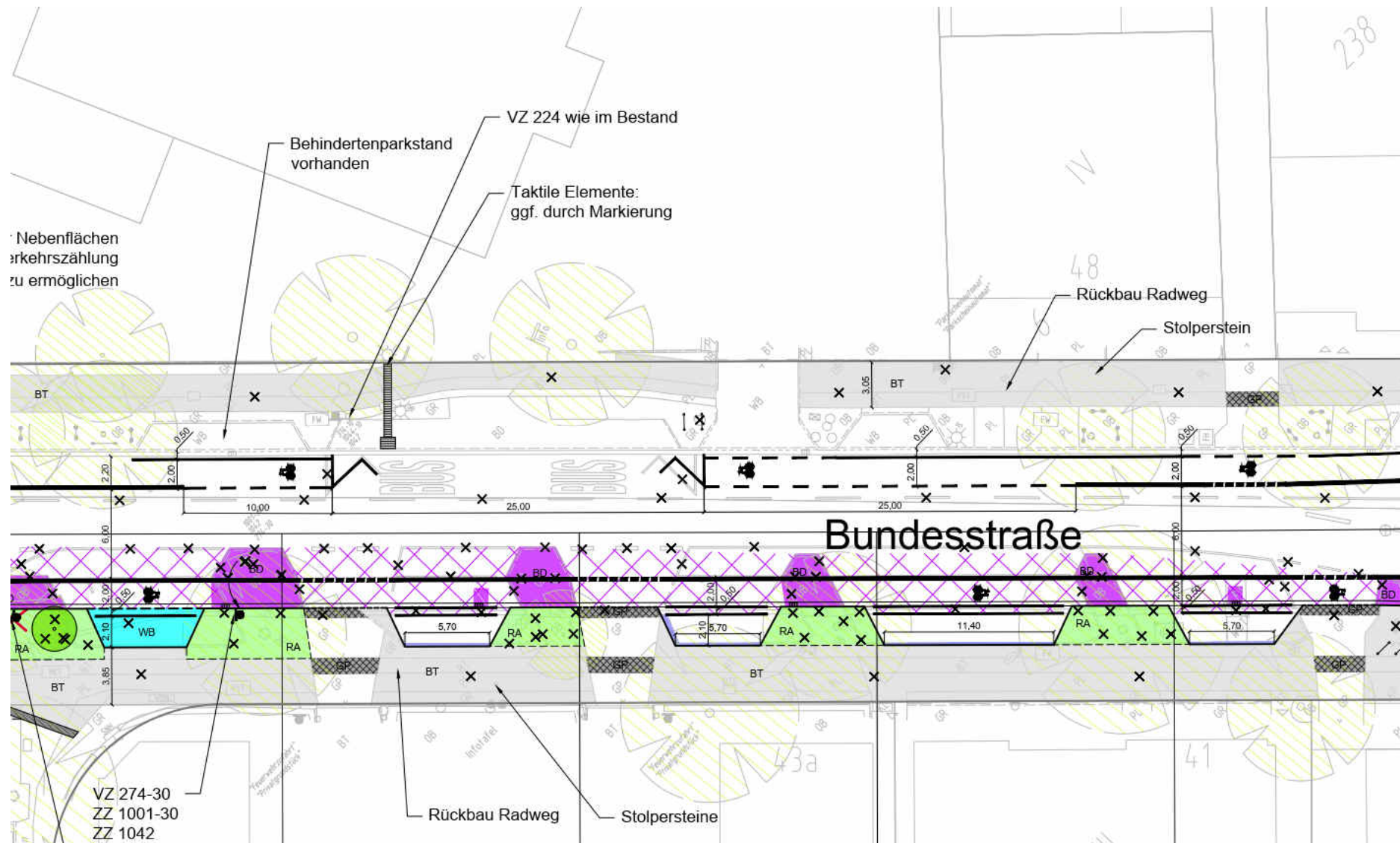


Schlussverschickte Planung



(Verkehrstechnischer Lageplan, Kenntnismessverschickung, m+w)

Schlussverschickte Planung



(Verkehrstechnischer Lageplan, Kenntnismessverschickung, m+w)



Bilanzen

➤ Parkstände

	Bestand	Planung	Bilanz
Bundesstraße	128	61	-67
Gesamt			

- Behindertenparkstände und E-Ladeplätze bleiben erhalten
- Neue Ladezone vor Knoten Rentzelstraße

➤ Bäume

	Fällungen	Neupflanzungen	Bilanz
Bundesstraße	-4	+4	+/- 0
Gesamt			

- 2 Neupflanzungen im Bereich Baustelle Uni nach Abschluss Hochbau-Maßnahme



Besonderheiten

Fußgängerüberweg (FGÜ) Papendamm

- provisorischer FGÜ auf Höhe Papendamm vorhanden aufgrund gesperrter Nebenfläche durch Baustelle MIN-Forum
- Verstetigung wird angestrebt, aufgrund des Querungsbedarfs des Uni-Campus



(Quelle: Cyclomedia)

Besonderheiten

Fußgängerüberweg (FGÜ) Papendamm

- Zählung Fußgänger Mai 2022
 - Im Mittel ca. 130 FG / h, Spitzenwert 200 FG / h
- Zählung Kfz September 2021
 - 488 Kfz in der Spitzenstunde, 355 - 444 Kfz zur Fußgänger-Spitzenstunde
- Spitzenwerte außerhalb des empfohlenen Einsatzbereiches gem. R-FGÜ, jedoch *„können FGÜ in begründeten Ausnahmefällen angeordnet werden“*

Tabelle 2: Einsatzbereiche für FGÜ

Kfz/h \ Fg/h	0–200	200–300	300–450	450–600	600–750	über 750
0– 50						
50–100		FGÜ möglich	FGÜ möglich	FGÜ empfohlen	FGÜ möglich	
100–150		FGÜ möglich	FGÜ empfohlen	FGÜ empfohlen		
über 150		FGÜ möglich				

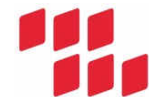
(Quelle: FGSV, Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen, R-FGÜ)



Besonderheiten

Fußgängerüberweg (FGÜ) Papendamm

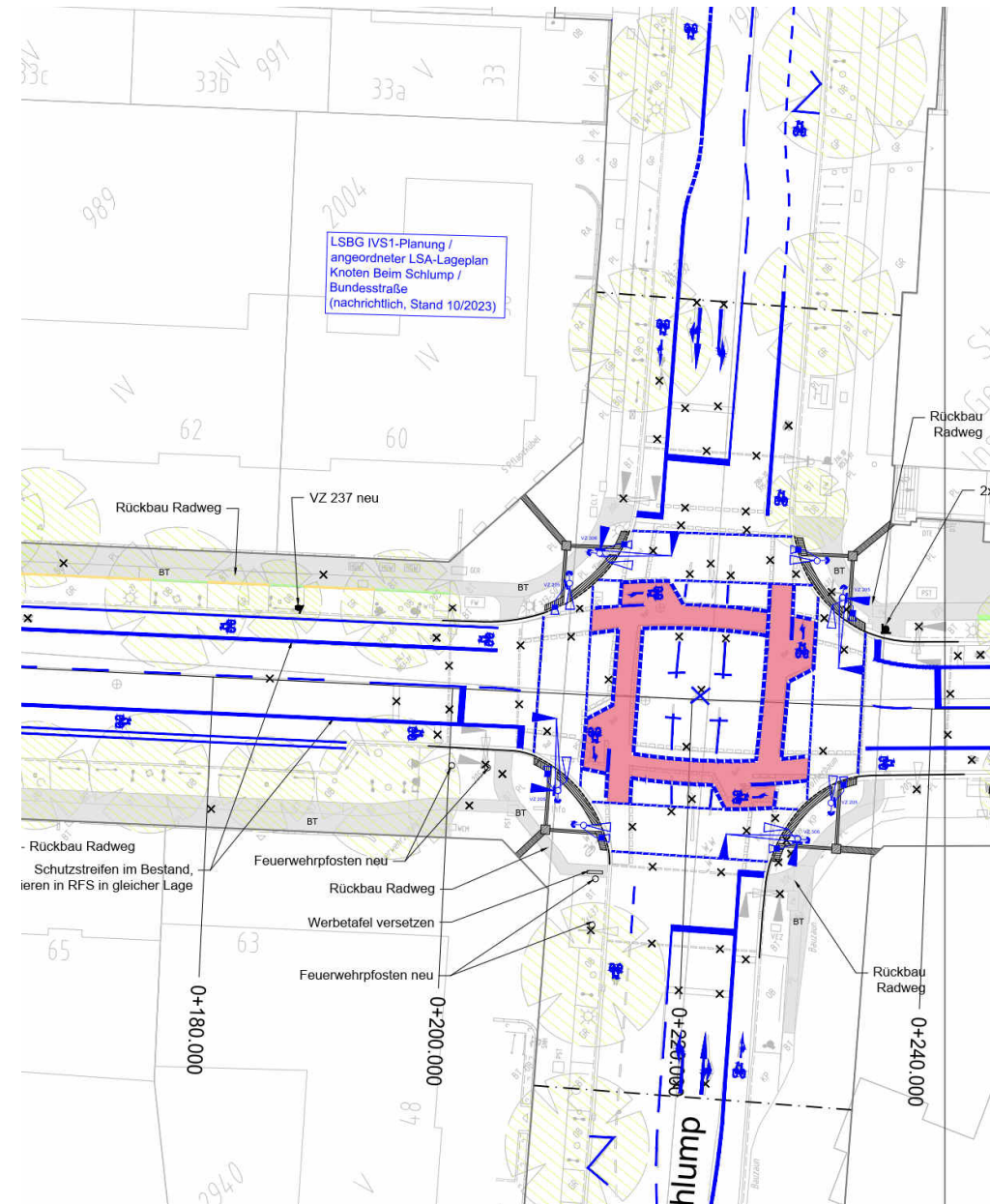
- Entscheidung über Verstetigung nach Fertigstellung der Uni- und Straßenbaumaßnahme
 - Erneute Fußgängerzählung für Bedarf FGÜ im Normalzustand
- Zunächst bestandsnahe Anpassungen (Markierung)
- Im Falle einer Verstetigung: Anpassung der Beleuchtung



Besonderheiten

LSA beim Schlump

- LSA beim Schlump wird vom LSBG überplant
- Nachträgliche Kooperation mit LSBG
 - Straßenbau-AN setzt Borde neu, führt Markierungsarbeiten durch und stellt Nebenflächen am Knoten her



(Verkehrstechnischer Lageplan,
Kenntnisnahmeschlussverschickung,
m+w)

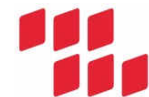


melchior + wittpohl
Beratende Ingenieure PartmbB

Abstimmungen

Mit anderen Maßnahmen/Planungen

- Straßenplanung Bundesstraße Süd
- Straßenplanung Beim Schlump (LSBG)
- Baumaßnahmen an der Uni
- Schulsanierung Gymnasium Rotherbaum



Die vorliegende Präsentation ist geistiges Eigentum der melchior + wittpohl Beratende Ingenieure PartmbB (m+w). Die kommerzielle und gewerbliche Nutzung auch von Teilen der Präsentation ist ohne schriftliche Zustimmung der melchior + wittpohl Beratende Ingenieure PartmbB nicht gestattet.

© m+w 2023

melchior + wittpohl Beratende Ingenieure PartmbB – Rödingsmarkt 43 - 20459 Hamburg

Partner: Dipl.-Ing. (FH) Claudia Krabbe + Dr. Bernd Steinert + Dipl.-Ing. Torben Supplitt – Beratende Ingenieure



melchior + wittpohl
Beratende Ingenieure PartmbB