



## Umsetzung B+R-Entwicklungskonzept Für die Freie und Hansestadt Hamburg

Erläuterungsbericht  
B+R-Anlage Kellinghusenstraße  
zur Entwurfsplanung

02.10.2018

Auftragnehmer der Planung:



## Inhalt

<b>1. Allgemeines</b>	3
1.1. Darstellung der Baumaßnahme, Lage und Einordnung in die überörtliche Situation	3
1.2. Begründung des Vorhabens, Anlass Notwendigkeit und Dringlichkeit der Baumaßnahme	3
1.3. Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag	4
1.4. Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien	4
<b>2. Planungsrechtliche Grundlagen</b>	4
2.1. Sondernutzungsantrag	4
<b>3. Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlagen</b>	4
3.1. Beschreibung des Bestandes	4
3.1.1. Verkehrsbelastung	5
3.1.2. ÖPNV	6
3.1.3. Rad- und Fußgängerverkehre	6
3.1.4. Barrierefreiheit	6
3.1.5. Lichtsignalanlagen	7
3.1.6. Öffentliche Beleuchtung	7
3.1.7. Straßenbegleitgrün	7
3.1.8. Ruhender Verkehr	7
3.1.9. Entwässerung	7
3.1.10. Ausstattung	8
3.1.11. Leitungen	8
3.1.12. Besonderheiten	8
3.2. Rahmenbedingungen	8
3.2.1. Umweltverträglichkeit	8
3.2.2. Bodengutachten	8
3.2.3. Grundwasser	9
3.2.4. Kampfmittel	9
<b>4. Variantenuntersuchung</b>	9
<b>5. Technische Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante</b>	10
5.1. Rad- und Fußgängerverkehr	12
5.2. Barrierefreiheit	13
5.3. MIV	13
5.4. Lichtsignalanlagen	13
5.5. Öffentliche Beleuchtung	13
5.6. Straßenbegleitgrün	13
5.7. Ruhender Kfz-Verkehr	13
5.8. Entwässerung	14
5.9. Ausstattung/ Wegweisung	14
5.10. Leitungen	14
<b>6. Erläuterungen zu der Wirtschaftlichkeit und der Finanzierung</b>	14
6.1. Wirtschaftlichkeit	14
6.2. Finanzierung	14
<b>7. Durchführung und Auswirkungen der Baumaßnahme</b>	14
7.1. Auswirkungen aus Immissionen	15
7.2. Voraus- und Folgemaßnahmen	15
7.3. Auswirkungen der Baumaßnahme auf das unmittelbare und erweiterte Umfeld	15
7.4. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft	15
<b>8. Grunderwerb</b>	15
<b>9. Sonstiges</b>	15



## **1. Allgemeines**

### **1.1. Darstellung der Baumaßnahme, Lage und Einordnung in die überörtliche Situation**

Die U-Bahn-Haltestelle Kellinghusenstraße befindet sich in der Kellinghusenstraße im Bezirksamtsbereich Hamburg-Nord, im Stadtteil Eppendorf.

Die Kellinghusenstraße ist im Bereich der U-Bahn-Haltestelle Kellinghusenstraße eine 2-streifige Bezirksstraße. Diese beginnt im Norden am Knotenpunkt Ludolfstraße/ Hudtwalkerstraße/ Kellinghusenstraße und endet im Süden am Loogeplatz. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Nördlich der U-Bahn-Haltestelle Kellinghusenstraße verläuft die Goernestraße in Ost-West-Richtung zwischen Goernebrücke und Kümmellstraße bzw. Eppendorfer Landstraße. Für den motorisierten Individualverkehr (MIV) gilt in der Goernestraße eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h (Zonenbeschilderung mit VZ 274.1).

### **1.2. Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit der Baumaßnahme**

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

Der Begriff „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. Nach der Fahrt mit dem öffentlichen Verkehrsmittel wird wieder das Fahrrad genutzt. Fahrrad und ÖPNV bieten als Bausteine des Umweltverbundes hervorragende Potentiale 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 Ziele der Ausgestaltung von B+R-Anlagen sind wie folgt definiert:

- Verknüpfung des ÖPNV mit ergänzenden Angeboten
- Ausgestaltung der Haltestellen einschließlich des Umfeldes als „Visitenkarte“ des ÖPNV
- Herstellen eines attraktiven Haltestellenumfeldes
- Einheitlicher Anlagenstandard und Entwicklung einer gesamtheitlichen Instandhaltungsstrategie

Der Bereich rund um die U-Bahn-Haltestelle Kellinghusenstraße ist gekennzeichnet von einer sehr hohen Anzahl von ungeordnet und „wild“ abgestellten Fahrrädern. Insbesondere auf der Nordseite des Bahnhofes - im Bereich Goernestraße - ist die Zahl der vorhandenen Fahrradabstellbügel nicht ausreichend, um den hier herrschenden hohen Bedarf zu decken. Der Zustand der vorh. Fahrradabstellanlage auf der Südseite des Bahnhofes ist nicht sehr attraktiv, sodass dieser nicht voll ausgelastet ist.



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

Bedarfsträger für die Baumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg.

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

### **1.4. Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien**

Das B+R-Entwicklungskonzept wurde in der Drucksache 20/14485 des Senats vom 27.01.2015 beschlossen.

## **2. Planungsrechtliche Grundlagen**

Die planungsrechtlichen Grundlagen sind der Baustufenplan BS Eppendorf vom 14.01.1955 und der Bebauungsplan Eppendorf 5 vom 18.05.1971.

Aus dem Bebauungsplan und dem Baustufenplan ergeben sich keine weiteren Maßgaben für diese Baumaßnahme.

### **2.1. Sondernutzungsantrag**

Für die Herstellung der B+R-Anlagen ist eine Sondernutzungserlaubnis für die öffentlichen Straßenverkehrsflächen erforderlich. Die für die Erlaubnis erforderlichen Abstimmungen mit den Trägern öffentlicher Belange werden im Vorwege sowie planungsbegleitend durchgeführt.

## **3. Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlagen**

### **3.1. Beschreibung des Bestandes**

Zur Herstellung der B+R-Anlage Kellinghusenstraße werden sowohl Nebenflächen im Bereich der Goernestraße als auch der Kellinghusenstraße entsprechend umgebaut. Nachfolgend werden die Bereiche beschrieben.

#### Goernestraße:

Die Fläche B1 umfasst einen Teil der denkmalgeschützten Grünfläche des Kellinghusenparks, zwischen einem vorhandenen Heckenweg der Grünanlage und dem U-Bahndamm. Die Fläche hat eine Größe von rd. 200 m<sup>2</sup> auf der 44 neue Fahrradabwehrbündel vorgesehen sind. Diese sind direkt vom Vorplatz der U-Bahn-Haltestelle Kellinghusenstraße, Ausgang Goernestraße, zu erreichen. Die wegebegleitende Hecke ist zu erhalten, ebenso wird der Erhalt der Bestandsbäume auf der Böschung der Bahn angestrebt. Die Durchführung der Maßnahme erfolgt mit baumpflegerischer Begleitung. Die vorh. Fläche ist unbefestigt.

Bei der Fläche B2 handelt es sich um eine bereits bestehende Anlage mit Fahrradabwehrbündeln. Sie befindet sich im Einmündungsbereich Goernestraße / Kellinghusenstraße auf der Seite des Holthusenbades. Die Fläche soll weitestgehend erhalten bleiben. Hier ist das Aufstellen neuer B+R-Standardbündel in optimierter Anordnung vorgesehen. Die Fläche ist durch zahlreiche Baumstandorte unterteilt und überwie-



gend mit einer ungebundenen Decke (Grand) befestigt. Es sind 28 Fahrradanhänger für 56 Fahrräder vorgesehen.

Die Fläche B3 befindet sich in der Goernestraße gegenüber des Eingangs des Holthusenbades. Auf dieser ist die Errichtung von 37 Fahrradanhängern für 74 Fahrräder in Schrägaufstellung vorgesehen. Der vorh. Taxenstand für zwei Fahrzeuge sowie vier der angrenzenden Stellplätze des switchh-Punktes werden aufgehoben. Die Taxenstellplätze sind in Betonwabensteinpflaster befestigt, die Stellplätze des switchh-Punktes sind asphaltiert.

Westlich der Zufahrt zum Kellinghusenpark bis zur Einmündung Gustav-Leo-Straße werden auf der Fläche B4 ca. 8 Schrägparkstände aufgehoben. Auf der rd. 130 m<sup>2</sup> großen, asphaltierten Fläche sind 31 Fahrradanhänger für 62 Fahrräder in Schrägaufstellung vorgesehen.

#### Kellinghusenstraße:

Auf der Westseite der Kellinghusenstraße, unter der U-Bahnbrücke befinden sich 20 vorh. Fahrradanhänger, die mit Betonpflaster 25/25 cm grau befestigte Fläche (B5) bleibt unverändert. Die Fahrradanhänger werden durch 20 neue B+R-Standardanhänger ausgetauscht.

Auf der Ostseite der Kellinghusenstraße werden unter der U-Bahnbrücke bis in den Einmündungsbereich der östlichen Goernestraße (Fläche B6) 39 neue Fahrradanhänger hergestellt. Die Fläche ist weitestgehend mit Betongehwegplatten befestigt. Ca. 75 m<sup>2</sup> im Einmündungsbereich der östl. Goernestraße/ Kellinghusenstraße sind mit einer ungebundenen Deckschicht (Grand) befestigt.

Südlich des U-Bahnhofes Kellinghusenstraße befinden sich auf einer rd. 600 m<sup>2</sup> großen Fläche ca. 160 zum Teil überdachte Fahrradabstellplätze. Des Weiteren befindet sich hier eine StadtRad-Station für 16 Leihfahrräder. Die Fläche ist im Nordwesten durch den U-Bahndamm und im Süden durch den Skatepark am Loogeplatz begrenzt. Östlich dieser Fläche besteht die Bushaltestelle Kellinghusenstraße der Metro-Buslinien MB 22, MB 25 und MB 26. Die Fläche ist weitestgehend unbefestigt. Hier soll ein zweistöckiges Fahrradparkhaus für insgesamt rd. 600 Fahrräder errichtet werden.

#### **3.1.1. Verkehrsbelastung**

Die Verkehrsstärke in der Kellinghusenstraße beträgt gemäß einer Verkehrszählung aus 2014 rd. 11.500 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von 7,4%.

Bei einer Verkehrserhebung durch die BWVI, Abteilung Verkehrsdaten vom 07.10.2014 wurde für die Goernestraße eine werktägliche Verkehrsstärke von 3.420 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von 1,1% ermittelt. Durch die vom Bezirksamt Hamburg-Nord beauftragte Verkehrszählung vom 24.04.2014 des Knotenpunktes Kellinghusenstraße / Goernestraße wurde in der Zeit zwischen 18 Uhr und 19 Uhr eine maximale Belastung des Knotenpunktes mit ca. 1.750 PKW-Einheiten festgestellt.



### **3.1.2. ÖPNV**

In der Kellinghusenstraße befindet sich nördlich der Einmündung Goernestraße / Kellinghusenstraße die Bushaltestelle Kellinghusenstraße, die zum Ausstieg der Fahrgäste der Linien MB 22 und MB 26 genutzt wird, diese ist ca. 50 m lang und in Betonbauweise hergestellt. Südlich der Einmündung Goernestraße befindet sich die Haltestelle der MB 25, die auch zum Einstieg der Fahrgäste der Linien MB 22 und MB 26 genutzt wird. Dort verkehrt die MetroBus-Linie 25 von Mo. bis Fr. tagsüber im Abstand von jeweils 10 Minuten und in den Nebenzeiten alle 20 Minuten, die Linien MB 22 tagsüber im 7-min Takt und in den Nebenzeiten alle 20 Minuten und MB 26 tagsüber im 20-min Takt. Die Busbucht ist etwa 3,10 m breit und über eine Länge von ca. 50 m in Beton hergestellt.

### **3.1.3. Rad- und Fußgängerverkehre**

In der Kellinghusenstraße wird der Radverkehr auf einem Radfahrstreifen auf der Fahrbahn geführt. Im Bereich der Bushaltestellen in der Kellinghusenstraße führt der Radfahrstreifen an den Busbuchten vorbei.

Radfahrende gelangen über die Nebenflächen zu den vorh. Fahrradabstellanlagen südlich der U-Bahnstation am Looeplatz.

In der Goernestraße sind keine Radverkehrsanlagen vorhanden. Der Radverkehr wird im Mischverkehr geführt. Aufgrund der zu geringen Anzahl an Fahrradabstellbügeln kommt es im gesamten Bereich rund um den U-Bahn-Zugang Goernestraße zu einer Vielzahl an „wild“ und ungeordnet abgestellten Fahrrädern.

Der Fußgänger wird auf den Nebenflächen und den dortigen Gehwegen geführt. Die Gehwege sowie die Bereiche rund um die Zugänge zur U-Bahn-Station sind mit Beton-Gehwegplatten 50/50/7 cm befestigt. Der durch das Bezirksamt Hamburg-Nord neugestaltete Bahnhofsvorplatz in der Goernestraße sowie die angrenzenden Gehwege sind mit Beton-Gehwegplatten 50/50/7 cm, mit Betonsteinpflaster 25/25/7 cm sowie Kleipflaster gestaltet.

### **3.1.4. Barrierefreiheit**

Im Rahmen der Umgestaltung Goernestraße West durch das Bezirksamt Hamburg-Nord sowie den Neubau der Bushaltestellen Kellinghusenstraße durch das Senatsprogramm „Busbeschleunigung MetroBus-Linie 25“ wurden die Gehwege der Goernestraße und der Kellinghusenstraße vollständig umgebaut und erneuert. In diesem Zusammenhang wurde auch an allen Stellen, an denen es erforderlich ist (z.B. Furchen, Querungen, Fahrgastwartebereiche), taktile Leitelemente für Menschen mit Sehbehinderungen entsprechend den derzeit geltenden Richtlinien eingerichtet.



### **3.1.5. Lichtsignalanlagen**

Die Einmündungen Kellinghusenstraße / Goernestraße und Kellinghusenstraße / Loogeplatz sind mit Lichtsignalanlagen ausgestattet. Diese wurden im Zuge des Bushaltestellenumbaus 2016 vollständig erneuert.

### **3.1.6. Öffentliche Beleuchtung**

In der Kellinghusenstraße befinden sich, zwischen Loogeplatz und Kunhardtstraße, die Standorte der Auslegermaste der öffentlichen Beleuchtung in den westlichen und östlichen Nebenflächen sowie auf der Mittelinsel am Loogeplatz. Im näheren Umfeld der Haltestelle Kellinghusenstraße sowie im Wartebereich der Bushaltestelle befindet sich keine öffentliche Beleuchtung.

In der Goernestraße befinden sich die Auslegermaste der öffentlichen Beleuchtung in der nördlichen Nebenfläche.

### **3.1.7. Straßenbegleitgrün**

Im gesamten Planungsgebiet befinden sich zahlreiche Straßenbäume in den Nebenflächen. Diese stehen teilweise unmittelbar am Fahrbahnrand bzw. im Bereich der vorh. Schrägparkstände, aber auch innerhalb der Flächen am Bahndamm. Sämtliche Bäume im Planungsraum sind während der Baumaßnahme durch entsprechende Maßnahmen besonders zu schützen.

### **3.1.8. Ruhender Verkehr**

In der Goernestraße befindet sich gegenüber des Holthusenbades eine Fläche für ca. 11 Fahrzeuge in Schrägaufstellung, welche für Leihfahrzeuge verschiedener Anbieter vorbehalten sind. Westlich der Zufahrt zum Kellinghusenpark bis zur Einmündung Goernestraße/ Gustav-Leo-Straße befindet sich eine Fläche für rd. 8 PKW in Schrägaufstellung. Am nördlichen Fahrbahnrand der Goernestraße ist abschnittsweise das Parken am Fahrbahnrand zulässig. Vor dem Eingangsbereich des Holthusenbades ist ein barrierefreier Parkstand am nördlichen Fahrbahnrand der Goernestraße ausgewiesen.

Auf der Ostseite der Kellinghusenstraße befinden sich nördlich der Goernestraße zwei Parkbuchten für rd. 6 Fahrzeuge in Längsaufstellung. Südlich der Goernestraße ist auf der Ostseite der Kellinghusenstraße bis zum Loogeplatz Gehwegparken zulässig.

### **3.1.9. Entwässerung**

Das Oberflächenwasser der Nebenflächen wird durch die jeweiligen Querneigungen in Richtung der Fahrbahnränder und der dortigen Straßenabläufe geführt. Die Straßenabläufe leiten das anfallende Niederschlagswasser über Anschlussleitungen in die vorhandene Mischwassersiele der Hamburger Stadtentwässerung.



### **3.1.10. Ausstattung**

Im Bereich rund um den U-Bahn-Zugang befinden sich derzeit rd. 40 Anlehnbügel. Südlich der U-Bahn-Haltestelle Kellinghusenstraße befindet sich eine Fahrradabstellanlagen für insgesamt ca. 160 Fahrräder, die teilweise überdacht sind.

Die vorhandenen Fahrradabstellmöglichkeiten in der Goernestraße decken nicht den Bedarf. Aufgrund der zu geringen Anzahl an Fahrradanhlehnbügeln und der wenig attraktiven Abstellanlage südlich des U-Bahnhofes Kellinghusenstraße kommt es zu einer Vielzahl von „wild“ und ungeordnet abgestellten Fahrrädern. Es werden insbesondere Fahrräder an Pfosten, Zäunen und den Hecken des angrenzenden Kellinghusenparks angeschlossen. Hierdurch kommt es zu Einengungen der verbleibenden Gehweg-Flächen und damit zu potentiellen Konflikten.

Die Bushaltestellen in der Kellinghusenstraße sind mit Haltestellenmast, Fahrgastunterständen, Fahrkartenautomaten sowie einem Fahrgastinformationssystem ausgestattet.

### **3.1.11. Leitungen**

Im Planungsgebiet sind die ortsüblichen Ver- und Entsorgungsleitungen sowie die dazugehörigen Anlagen (Schächte, Schieber, Kästen etc.) vorhanden.

### **3.1.12. Besonderheiten**

Im Umfeld des U-Bahnhofes Kellinghusenstraße befinden sich zahlreiche Baudenkmäler (Bahnhofsgebäude Kellinghusenstraße, Holthusenbad, Kellinghusenpark).

## **3.2. Rahmenbedingungen**

Die Zuwegungen zur U-Bahn-Station sind jederzeit frei zu erhalten. Der Betrieb der Bushaltestellen ist jederzeit aufrechtzuerhalten. Andere Baustellen im Umfeld sind aktuell nicht bekannt.

### **3.2.1. Umweltverträglichkeit**

Durch die Baumaßnahme sind keine erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltensziele für den Natur- und Landschaftshaushalt zu erwarten. Nach den Kriterien des §13a Hamburgisches Wegegesetz (HWG) ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht erforderlich.

### **3.2.2. Bodengutachten**

Eine Baugrunduntersuchung liegt für die betreffende Bahnböschung und Anschlussflächen in der Parkanlage vor. Für die heutige befestigten Straßen- und Nebenflächen besteht aus derzeitiger Sicht nicht das Erfordernis zusätzlicher Baugrundaufschlüsse. Schadstoffanalysen der bestehenden Oberflächenbefestigungen (Asphalt) werden noch durchgeführt.





### 3.2.3. Grundwasser

Der Grundwasserstand im betrachteten Gebiet liegt laut Geo-Online Hamburg zwischen 3,0 m und 4,0 m NHN. Der Grundwasserflurabstand liegt im Planungsraum zwischen 0,0 m und 2,5 m.

Der Einsatz von Ersatz-/ Recyclingbaustoffen ist gemäß Geo-Online Hamburg nicht zulässig.

### 3.2.4. Kampfmittel

Die Prüfung auf Kampfmittelverdacht müssen noch durchgeführt werden.

## 4. Variantenuntersuchung

### Anforderungen an Art und Umfang der erforderlichen Baumaßnahme

Ziel der Maßnahme ist es, das Angebot an Fahrradabstellmöglichkeiten deutlich zu erhöhen und die Forderungen und Vorgaben des B+R-Entwicklungskonzeptes umzusetzen. Der Planungsraum für die Realisierung einer B+R-Anlage umfasst einen Radius von max. 100 m rund um die Haltestelle Kellinghusenstraße. Ein größerer Abstand zur Haltestelle würde nicht mehr zu der gewünschten Akzeptanz durch die Nutzer führen. Aus diesem Grunde ist der Bereich beidseitig der U-Bahn-Haltestelle Kellinghusenstraße mit einem Abstand von max. 40 m bzw. 60 m zur Haltestelle als ideal einzustufen.

Bei der Variantenuntersuchung wurden verschiedene zur Verfügung stehende Flächen in der Goernestraße betrachtet.

Bei der Neugestaltung der Flächen sollen alle Verkehrsteilnehmer berücksichtigt und die Akzeptanz der Radverkehrsanlagen sowie ihre Nutzungsrate deutlich gesteigert werden.

### Vorgaben aus Planungsrecht sowie sonstigen Randbedingungen

Aus dem bestehenden Planungsrecht (bestehende B-Plan/ Baustufenplan) ergeben sich keine weiteren Maßgaben für das Vorhaben.

Die vorhandenen und zu erhaltenden Bäume im Planungsraum sind während der Baumaßnahme durch entsprechende Maßnahmen besonders zu schützen.

### Variantenuntersuchung

Gemäß des o.g. Zielkonzeptes gilt es, ein Maximum an Fahrrad-Abstellmöglichkeiten zu schaffen. Dabei sollen für die B+R-Anlagen folgende Ausstattungs- und Planungselemente vorgesehen werden:

- Fahrradanhänger
- Fahrradanhänger, überdacht
- Doppelstockparker, überdacht
- Fahrradsammelschließanlagen
- Schließfächer



Sowie zusätzlich:

- StadtRadstation

Die Umsetzung der StadtRadstation liegt nicht in der Verantwortung der P+R-Betriebsgesellschaft mbH, wird jedoch in der Planung berücksichtigt.

Im Zuge der im Jahr 2017 durchgeführten Machbarkeitsuntersuchung sind mehrere Varianten unterschiedlicher Anordnungen im Haltestellenumfeld untersucht worden. Die Varianten wurden in mehreren Abstimmungsterminen mit den Fachämtern Management des öffentlichen Raumes und Stadt- und Landschaftsplanung des Bezirksamtes Hamburg-Nord sowie der Behörde für Kultur und Medien, dem Denkmalschutzamt und dem Gartendenkmalamt erörtert. Weiterhin haben Abstimmungen mit der Hamburger Hochbahn AG zum Eingriff in den Bahndamm und der baulichen Umsetzung als auch Abstimmungen zum switchh-Punkt stattgefunden. Darüber hinaus gab es einen Ortstermin mit der Behörde für Inneres und Sport, der Verkehrsdirektion und dem zuständigen Polizeikommissariat.

Es wurden zahlreiche Varianten zur Anordnung der o.g. Ausstattungselemente auf den zur Verfügung stehenden Flächen erarbeitet. Es wurden sowohl die Anzahl der einzelnen Elemente, als auch deren Anordnung und Lage innerhalb der Flächen vielfach variiert. Es galt insbesondere die Abwicklung der Radfahrer-, Fußgänger- und Wirtschaftsverkehre sicherzustellen, als auch eine optisch ansprechende und funktionale Anordnung der Abstellelemente zu finden, welche zudem die Belange des Denkmalschutzes berücksichtigt. Gleichzeitig sollen hierbei ein Maximum an Abstellmöglichkeiten geschaffen werden.

Nach Abwägung und Diskussion diverser Planungskonzepte mit verschiedenen Flächenaufteilungen sowie mit unterschiedlichster Art der Anordnung der einzelnen Ausstattungselemente und unter Berücksichtigung der Rand- und Rahmenbedingungen wurde die nachfolgend beschriebene Lösung als Entwurflösung ausgewählt.

## **5. Technische Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante**

Die gewählte Entwurflösung berücksichtigt den Ausbau der B+R-Anlage beidseitig der U-Bahn-Haltestelle Kellinghusenstraße, d.h. das Angebot an Fahrradabstellanlagen wird sowohl im Bereich der Goernestraße, als auch im Bereich der vorhandenen Fahrradabstellanlage südlich des U-Bahnhofes Kellinghusenstraße ausgebaut.

Nachfolgend werden die Bereiche gesondert beschrieben:

### Goernestraße:

Auf der Fläche B1 werden 44 Fahrradanhänger zum Abstellen von 88 Fahrrädern hergestellt. Die Fläche befindet sich im Bereich des denkmalgeschützten Kellinghusenpark und ist direkt vom Bahnhofsvorplatz zu erreichen. Die doppelreihige Anlage erhält eine 1,70 m breite Erschließungsgasse aus aufgehelltem Asphalt, die beidseitig angrenzenden 1,70 m breiten Flächen der Bügelreihen werden aus gebrauch-



tem, bunten Kleinpflaster in gebundener Bauweise hergestellt. Die Fläche wird zum Schutz der Hecken eingezäunt. Zur Sicherung der Bahnböschung ist eine rd. 8,0 m lange Stützwand aus Natursteinblöcken vorgesehen.

Die vorh. Abstellanlage auf der Fläche B2, im Einmündungsbereich Goernestraße/ Kellinghusenstraße wird mit neuen B+R Standardbügel in optimierter Anordnung aufgewertet. Die wassergebundenen Flächen werden auch unter den Bäumen überarbeitet. Die vorhandenen Bordsteine werden gerichtet und bei Bedarf erneuert. Auf der Fläche B2 werden zukünftig 28 Fahrradbügel für das Abstellen von 56 Fahrrädern zur Verfügung stehen.

Auf der Fläche B3, in der Goernestraße gegenüber des Einganges zum Holthusenbad werden 37 Fahrradbügel für 74 Fahrräder in Schrägaufstellung hergestellt. Die vorh. Flächenbefestigung wird entfernt. Die neu herzustellende Fläche wird mit einer Hochbordkante eingefasst. Für die Oberflächenbefestigung sind Betongehwegplatten 50/50/7 cm sowie Betonsteinpflaster 25/25/7 cm vorgesehen. Die verbleibende Fahrgassenbreite in der Goernestraße beträgt 5,50 m.

Im Bereich der Fläche B4 wird die Fahrgassenbreite der Goernestraße auf 4,75 m reduziert. Dies ermöglicht das Aufstellen von 31 Fahrradbügel und somit eine Abstellmöglichkeit für 62 Fahrräder. Die vorh. Asphaltbefestigung wird ausgebaut. Die neu herzustellende Fläche wird ebenso mit einer neuen Hochbordkante eingefasst und mit Betonsteinpflaster 25/25/7 cm befestigt. Die gepl. Fahrradbügel wurden so angeordnet, dass die vorh. Baumscheiben deutlich vergrößert werden können. Die wassergebundene Decke zwischen dem vorh. Gehweg und der neu herzustellenden Fläche wird erneuert. Im Einmündungsbereich Goernestraße / Gustav-Leo-Straße sind Beton-Sitzelemente vorgesehen.

#### Kellinghusenstraße:

Die Oberflächenbefestigung der vorhandenen Fläche B5, auf der Westseite der Kellinghusenstraße, unter der U-Bahn-Brücke bleibt weitestgehend erhalten. Es werden die vorh. Fahrradanhängerbügel durch B+R Standardbügel ausgetauscht. Auf der rd. 75 m<sup>2</sup> großen Fläche stehen 20 Fahrradbügel für somit 40 Fahrräder zur Verfügung.

Auf der Ostseite der Kellinghusenstraße werden ab nördlich der Einmündung Goernestraße Ost/ Kellinghusenstraße 39 Fahrradbügel für 78 Fahrräder neu hergestellt. Die Aufstellung erfolgt im Gehwegbereich in Schrägaufstellung entlang des Brückenwiderlagers. Die Fläche wird neu in Betonsteinpflaster 25/25/7 cm hergestellt.

#### Fahrradparkhaus:

Auf der dreieckförmigen Freifläche am Loogeplatz werden die vorhandenen Fahrradunterstände abgebrochen und durch eine Abstellanlage für 600 Fahrräder ersetzt. Das Grundstück liegt unmittelbar neben dem östlichen Zugang zur U-Bahn-Haltestelle, hinter der Bushaltestelle an der Kellinghusenstraße und wird nach Nord-Westen durch den Bahndamm, nach Süd-Westen durch die über einem Bunker errichtete Skateparkanlage begrenzt.



Die Anzahl von 600 Fahrrad-Stellplätzen kann auf zwei Abstellebenen mit jeweils 150 Doppelparkständen in 2-reihiger Anordnung mit Mittelgasse untergebracht werden. Damit wird eine Kapazität von 300 überdachten Fahrrad-Stellplätzen pro Ebene erreicht.

Radfahrende aus Richtung Goernestraße werden auf einem Radfahrstreifen auf der Fahrbahn der Kellinghusenstraße an der Bushaltestelle vorbei bis zur LSA Loogeplatz geführt und können hier über die Bordabsenkung auf die Nebenflächen am Loogeplatz gelangen. An dieser Stelle ist der Zugang zur Anlage für Nutzer, die ihr Fahrrad in der Anlage abstellen wollen, vorgesehen.

Die infolge der 2-geschossig angeordneten Stellplatzebenen erforderlichen auf- und abwärts führenden Rampenanlagen münden am südlichen Kopf der Anlage, unmittelbar gegenüber der LSA mit Fußgängerfurt am Loogeplatz.

Nach Abstellen des Fahrrades können Fahrgäste der U-Bahn die Anlage über Treppenanlagen am nördlichen Kopf der Anlage, in unmittelbarer Nähe zum Haltestellenzugang wieder verlassen.

Durch den 2-flügeligen, winkelförmigen Baukörper wird die städtebauliche Situation zwischen Bushaltestelle, Skatepark, Bahndamm und Haltestellenzugang neu formuliert. Die bisher vorhandene Freifläche erhält eine 2-seitige Fassung. Die Fläche hinter dem vorhandenen Fahrgastunterstand der Bushaltestelle wird befestigt. Es entsteht eine platzartige Aufweitung des vorhandenen Gehwegbereichs. In diese Fläche werden die am südlichen Gebäudeflügel anliegende abwärts führende Rampe mit begrenzender Stufenanlage sowie die Stellplätze für Leihräder (StadtRAD) integriert.

Durch das Absenken der unteren Stellplatzebene in die Platzfläche wird die Länge der aufwärts führenden Rampenanlage auf das erforderliche Maß begrenzt und die Höhe des flach gedeckten Baukörpers gemindert. Die Oberkante des gepl. Gebäudes liegt nur geringfügig über der Bahnsteighöhe der U-Bahn-Haltestelle auf dem Bahndamm.

Geplant ist ein Bauwerk in Massivbauweise mit Decken und Wänden aus Beton. Teile der Fassade werden mit hellem Klinkermauerwerk verkleidet. Zur Straßenseite gibt es großzügige Bänder in Streckmetall und zu den Rückseiten ist eine Verglasung mit Industrieglas vorgesehen. Die endgültige Materialfestlegung für die Fassade sowie eine Straßenabwicklung um die Integration des Gebäudes in den Straßenzug Loogestraße von der U-Bahn-Haltestelle bis zum Loogestieg beurteilen zu können, wird im Genehmigungsverfahren für den Hochbau erarbeitet.

### **5.1. Rad- und Fußgängerverkehr**

Es sind keine Eingriffe in die Radverkehrsführung durch die Umsetzung der B+R-Anlage geplant.

Für den Fußgängerverkehr ergeben sich keine wesentlichen Änderungen. Der Gehweg auf der Ostseite der Kellinghusenstraße wird um rd. 1,70 m reduziert, ist mit rd. 2,80 m Breite weiterhin ausreichend dimensioniert.



## **5.2. Barrierefreiheit**

Die vorh. taktilen Leitelemente in den Einmündungen Goernestraße West / Kellinghusenstraße und Goernestraße Ost / Kellinghusenstraße werden geringfügig angepasst. Die Flächen B1 bis B6 werden durch drei Reihen Kleinpflaster taktil erkennbar von der Gehwegbefestigung abgegrenzt.

## **5.3. MIV**

Für den MIV ergeben sich keine wesentlichen Änderungen. Die Fahrgasse der Goernestraße wird auf einer Länge von rd. 30 m auf 4,75 m Breite eingeschränkt.

## **5.4. Lichtsignalanlagen**

Es ist kein Eingriff in eine der vorh. Lichtsignalanlagen erforderlich.

## **5.5. Öffentliche Beleuchtung**

Die Standorte der Anlagen der öffentlichen Beleuchtung werden an die Planung angepasst. Für die Herstellung eines Taxenstandes für zwei Fahrzeuge, auf der Ostseite der Kellinghusenstraße, muss ein Mast der öffentlichen Beleuchtung versetzt werden.

Auf der Fläche B1 sind zwei neue Masten für die öffentliche Beleuchtung vorgesehen.

Südlich des U-Bahnhofes Kellinghusenstraße sind zwei neue Standorte für die öffentliche Beleuchtung auf dem neu entstehenden Vorplatz vor dem gepl. Fahrradparkhaus vorgesehen.

## **5.6. Straßenbegleitgrün**

Auf der Südseite des Bahndammes entfallen ca. 9 vorh. Baumstandorte, weitere 3 Baumstandorte können im Bereich der vorh. Fahrradabstellanlage nicht gehalten werden.

Auf dem Vorplatz des neu herzustellenden Fahrradparkhauses werden als Ersatz 2 große Hochstämme mit Baumroste und überbaubarem Substrat gepflanzt.

Die Standorte der neu herzustellenden Fahrradanhänger wurden so gewählt, dass die vorh. Baumstandorte nicht betroffen sind. Die Herrichtung der angrenzenden Flächen wird unter baumpflegerischer Begleitung erfolgen.

## **5.7. Ruhender Kfz-Verkehr**

In der Goernestraße entfallen ca. 8 Schrägparkstände, 4 Parkstände von switchh sowie der Taxenstand für 2 Fahrzeuge.

Als Ersatz für den Taxenstandort in der Goernestraße, wird auf der Ostseite der Kellinghusenstraße, zu Lasten von zwei Längsparkständen, eine neue Fläche für 2 Taxen eingerichtet.

Neue Parkstände können nicht hergestellt werden.



## **5.8. Entwässerung**

Die Entwässerung der Fläche B1, im Bereich des Kellinghusenparks erfolgt durch örtliche Versickerung. Für die Entwässerung der Flächen B3 und B4 in der Goernestraße sind die vorh. Straßenabläufe auszubauen. Es ist ein Wasserlauf mit neu herzustellenden Straßenabläufen vorgesehen. Die Straßenabläufe leiten das anfallende Niederschlagswasser über Anschlussleitungen in die vorhandene Mischwasser-Siele der Hamburger Stadtentwässerung.

Die Herstellung der Flächen B2, B5 und B6 hat keine Auswirkungen auf die vorh. Entwässerung.

Die Entwässerung der Flächen des gepl. Fahrradparkhauses wird im Rahmen des Genehmigungsverfahrens für den Hochbau erarbeitet.

## **5.9. Ausstattung / Wegweisung**

In der Goernestraße wird eine switchh-Stele versetzt. Eine weitere switchh-Stele entfällt. Es sind 3 neue switchh-Ladesäulen vorgesehen.

Die StadtRadstation wird nach Fertigstellung des Fahrradparkhauses in den neu hergestellten Flächen wieder hergestellt.

Die wegweisende Beschilderung ist von dieser Maßnahme nicht betroffen.

## **5.10. Leitungen**

Die Erfordernisse von Leitungsbauarbeiten werden im Rahmen der Leitungstrassenplanung noch geklärt.

# **6. Erläuterungen zu der Wirtschaftlichkeit und der Finanzierung**

## **6.1. 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 ist 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).

## **6.2. Finanzierung**

Die Haltestelle Kellinghusenstraße ist Bestandteil des B+R-Entwicklungskonzeptes, die Finanzierung entspricht den Vorgaben der Senatsdrucksache 20/14485.

# **7. Durchführung und Auswirkungen der Baumaßnahme**

Die Realisierung der Maßnahme ist ab dem IV. Quartal 2018 vorgesehen.



### **7.1. Auswirkungen aus Immissionen**

Durch die Baumaßnahme sind keine erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltensziele für den Natur- und Landschaftshaushalt zu erwarten. Nach den Kriterien des §13a Hamburgisches Wegegesetz (HWG) ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht erforderlich.

### **7.2. Voraus- und Folgemaßnahmen**

Gegebenenfalls zu verlegende Leitungen müssen vor Baubeginn durch die Leitungsträger verlegt oder tiefer gelegt werden. Die Erfordernisse werden bei der weiteren Entwurfsplanung berücksichtigt.

Die vorhandenen Beleuchtungsmasten werden im Vorwege oder parallel zu den Bauarbeiten durch Hamburg Verkehrsanlagen demontiert und erneuert.

### **7.3. Auswirkungen der Baumaßnahme auf das unmittelbare und erweiterte Umfeld**

Folgende Auswirkungen ergeben sich:

- Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs
- Schaffung neuer Fahrradabstellmöglichkeiten
- Schaffung neuer Schließfächer
- Gesteigerte Attraktivität und Aufenthaltsqualität im Umfeld der Haltestelle

### **7.4. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft**

-entfällt-

## **8. Grunderwerb**

Es muss kein Grunderwerb getätigt werden.

Für die Errichtung der B+R-Anlage Kellinghusenstraße wird ein Sondernutzungsantrag nach dem Hamburgischen Wegegesetz – HWG gestellt.

## **9. Sonstiges**

Im Rahmen des Planungsprozesses werden durch die Kenntnisnahmeverschickung alle erforderlichen Dienststellen, Personen und Institutionen am Abstimmungsverfahren beteiligt.

Verfasst:

[REDACTED]  
[REDACTED]

Aufgestellt:

P+R-Betriebsgesellschaft mbH  
Steinstraße 20  
20095 Hamburg