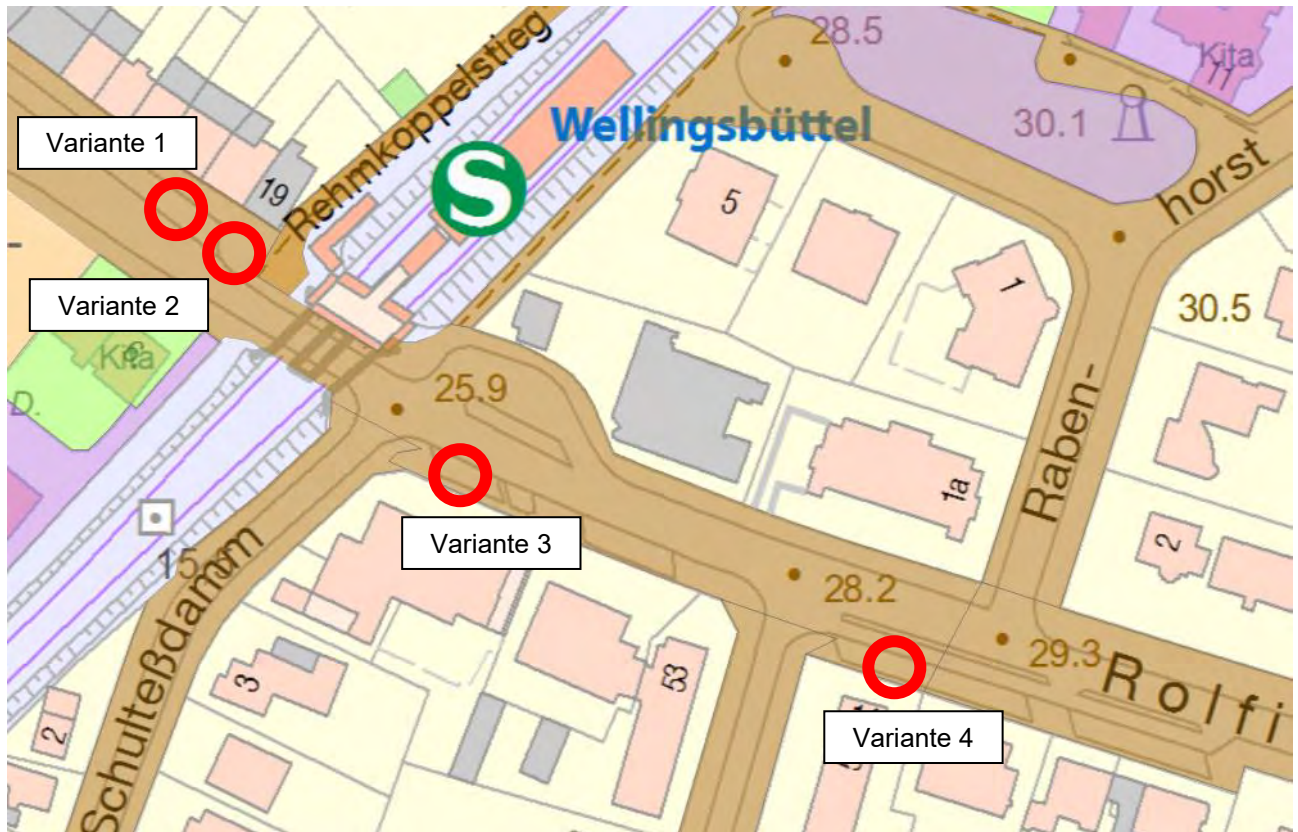


StadtRAD Hamburg
S Wellingsbüttel / Rolfinckstraße
ca. 16 Plätze



Ausschnitt aus dem Landesgrundbesitzverzeichnis, Zustand vor dem Umbau der Rolfinckstraße

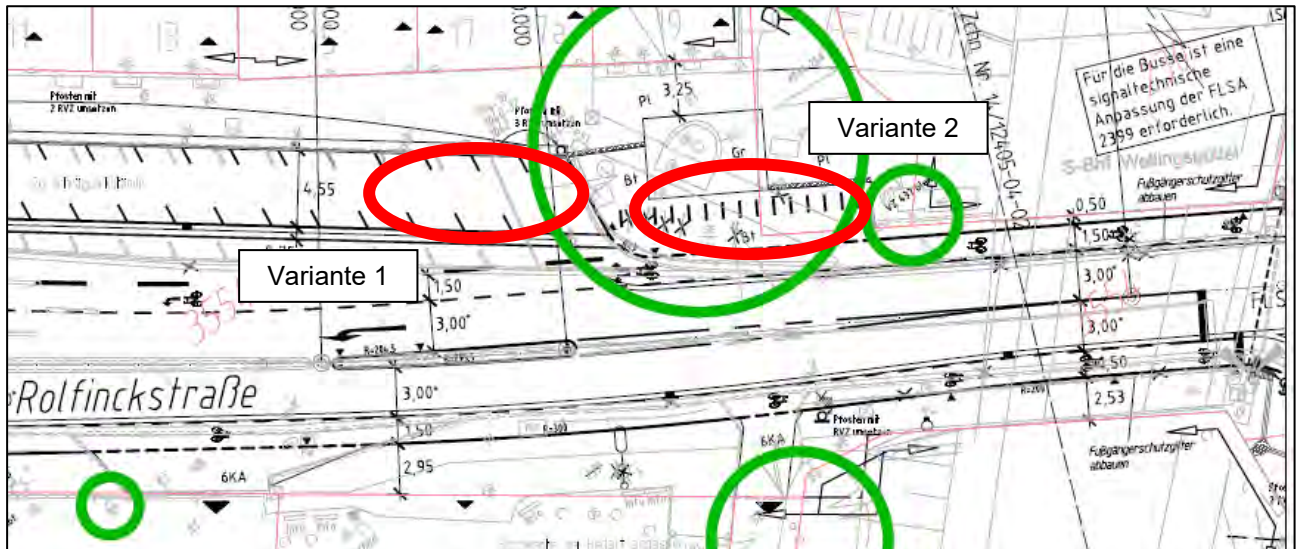
Variante 1: Rolfinckstraße Nordseite, westlich der S-Bahn, Inanspruchnahme von Parkplätzen

Variante 2: Rolfinckstraße Nordseite, westlich der S-Bahn, Inanspruchnahme von Fahrradständern

Variante 3: Rolfinckstraße Südseite, östlich der S-Bahn, Inanspruchnahme von Fahrradständern

Variante 4: Rolfinckstraße Südseite, östlich der S-Bahn, Inanspruchnahme von Gehwegfläche

Alle Varianten befinden sich auf öffentlicher Straßenverkehrsfläche. Weitere Varianten bieten sich nicht an.



Ausschnitt aus der umgesetzten Verkehrsplanung Rolfinckstraße, Bereich westlich der S-Bahn



Variante 1:
Rolfinckstraße Nordseite, westlich der S-Bahn,
Inanspruchnahme von Parkplätzen

Vorteile:

- + Nähe zum S-Bahn-Zugang und zum Geschäftsbereich Wellingsbütteler Markt
- + direkter Zugang von der Fahrbahn
- + Betriebsfahrzeug kann Parkplätze nutzen

Nachteile:

- Inanspruchnahme von ca. 4 Parkplätzen
- schwierige Geometrie für StadtRAD-Station auf Grund der Schrägausrichtung
- hoher baulicher Aufwand => höhere Kosten
- evtl. Neubau Haus Nr. 19 (siehe Stellungnahme von W/MR 2)



Variante 2:

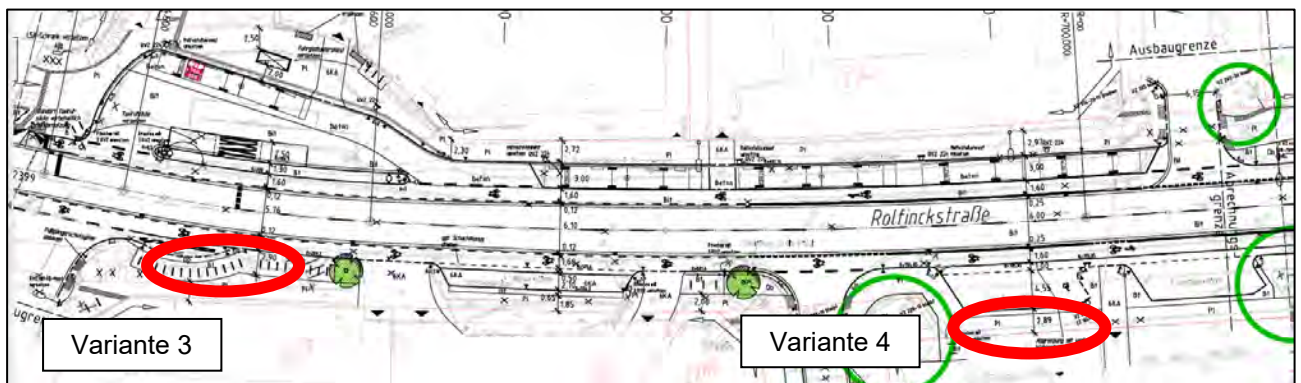
Rolfinckstraße Nordseite, westlich der S-Bahn,
Inanspruchnahme von Fahrradständern

Vorteile:

- + Nähe zum S-Bahn-Zugang und zum Geschäftsbereich Wellingsbütteler Markt
- + direkter Zugang von der Fahrbahn
- + Betriebsfahrzeug kann benachbarte Parkplätze nutzen

Nachteile:

- Inanspruchnahme der Fläche für Fahrradständer (Bike+Ride-Anlage) ohne Ersatzstandort
- Fläche liegt unter einer Baumkrone (starke Verschmutzung der Station)
- evtl. Neubau Haus Nr. 19 (siehe Stellungnahme von W/MR 2)



Ausschnitt aus der umgesetzten Verkehrsplanung Rolfinckstraße, Bereich östlich der S-Bahn



Variante 3: Rolfinckstraße Südseite, östlich der S-Bahn, Inanspruchnahme von Fahrradständern

Vorteile:

- + Nähe zum S-Bahn-Zugang und zum Geschäftsbereich Wellingsbütteler Markt
- + direkter Zugang von der Fahrbahn

Nachteile:

- Inanspruchnahme der Fläche für Fahrradständer ohne Ersatzstandort



Variante 4: Rolfinckstraße Südseite, östlich der S-Bahn, Inanspruchnahme von Gehwegfläche

Vorteile:

- + keine Inanspruchnahme von Parkplätzen oder Fahrradbügeln
- + geringster baulicher Aufwand => wirtschaftlichste Lösung
- + Betriebsfahrzeug kann benachbarte Parkplätze nutzen

Nachteile:

- für den Fußverkehr verbleibt nur der öffentlich genutzte Privatgrund
- kein direkter Zugang von der Fahrbahn, Kunden müssten bis zur StadtRAD-Station schieben
- größerer Abstand zur S-Bahn und zum Geschäftsbereich

Diskussion der Varianten:

Variante 1 wird auf Grund des Entfalls von Parkplätzen und insbesondere der schwierigen Flächengeometrie sowie des baulichen Aufwands kritisch bewertet. Variante 2 ist auf Grund des ebenfalls hohen Bedarfs an Bike+Ride-Plätzen ebenfalls kritisch. Varianten 1 und 2 könnten bei Realisierung des angrenzenden Hochbaus (Haus Nr. 19) für längere Zeit nicht genutzt werden. Bei Variante 3 wird der Konflikt mit dem Fahrradparken etwas geringer eingeschätzt, da die Bike+Ride-Nutzung auf der gegenüber liegenden Straßenseite intensiver sein dürfte. Variante 4 ist auf Grund der genannten Nachteile auch nicht optimal; eine Nutzung des Gehwegs auf Privatfläche (öffentlich genutzter Privatgrund) ist aber ohnehin gegeben, da sich im weiteren Verlauf eine größere Baumscheibe auf voller Breite im öffentlichen Gehweg befindet. Sollten die anliegenden Eigentümer die öffentliche Nutzung des Privatgrunds eines Tages kündigen, könnte die StadtRAD-Station immer noch entfernt werden.

Die BWVI empfiehlt daher die Umsetzung von Variante 4; Rückfallebene wäre die Variante 3.

Eingegangene Stellungnahmen

W/MR 2 vom 05.02.2020:

MR 2 spricht sich auch für die Variante 4 aus und bittet bei der Planung und Ausführung darauf zu achten, dass die Erreichbarkeit der Parkstände Berücksichtigung findet. Für den Standort der Varianten 1 und 2 ist anzumerken, dass MR 21 eine Anfrage zur Neubebauung von Hs. Nr. 19 vorgelegen hat. Sollte hier eine Umsetzung erfolgen, würde eine längerfristige Sondernutzung öffentlichen Grundes während des Hochbaus nicht auszuschließen sein.

PK 35 vom 07.02.2020:

Das PK 35 STVB würde die Variante 4 bevorzugen, aber nur, wenn im Vorwege eine eindeutige vertragliche Regelung in Hinsicht auf den Gehweg auf Privatgrund getroffen wird. Es wäre nicht hinnehmbar, dass bei einer Nutzung durch den Eigentümer eine Vollsperrung des Gehweges

vorkommen könnte. *Hinweis: Dies ist gegeben, da es sich um öffentlich genutzten Privatgrund handelt.*

HVV vom 18.02.2020:

Die Haltestellenumfeld-Koordination hat sich die Bereiche am 11. Februar 2020 vor Ort angesehen. Wir können ihrem Vorschlag zur Variante 4 zustimmen. Dies jedoch unter Berücksichtigung der von Ihnen bereits angeführten Kommentare in Ihrem Schreiben vom 3.2.20. Variante 4 ist die am weitesten abgelegene der in Frage kommenden Varianten. Wir messen etwas mehr als 150 Meter Entfernung vom östlichen Ausgang der Haltestelle der S-Bahn. Wir unterstellen, dass eine Nutzung von StadtRAD eine bewusste Entscheidung ist, die Nutzer also auch die 150 Meter Distanz von oder zur S-Bahn zurücklegen werden. Für spontane Nutzer von StadtRAD, die von der Bahn kommen, empfehlen wir eine Ausschilderung, da – jenseits einer Smartphone-Navigation – die StadtRAD-Station nicht einfach zu finden ist und vom Nutzer u.U. näher am Bahnhof vermutet würde. Ebenso muss die Straßenseite gewechselt werden. Als unseren Favoriten würden wir unter Nicht-Berücksichtigung Ihrer aufgeführten Nachteile Variante 1 bezeichnen. Hier ist die Nähe zur Haltestelle gegeben. StadtRAD wäre schneller auffindbar. Nicht gut wäre es, im Bereich der Haltestelle Fahrradstellplätze aufzugeben (Varianten 2 und 3). Am Tag unserer Begehung bei schlechten Wetterbedingungen (Regen und Sturm) waren die Stellplätze sehr gut ausgelastet. Es wurden wenige Wildparker gesichtet. Bei besseren Wetterbedingungen und geringerem Stellplatzangebot wäre sicherlich mit mehr Fahrradwildparkern im Nahbereich der Haltestelle zu rechnen.

P+R GmbH vom 30.03.2020:

Für die geplante B+R-Anlage sollen Fahrradbügel im Umkreis von 50 bis 100 m um die Haltestelle ggf. in die Bilanz aufgenommen werden, daher wird Variante 4 präferiert.

Weiteres Vorgehen

Da sich im Bezirk Wandsbek die politischen Gremien die Entscheidung über die StadtRAD-Stationsflächen vorbehalten haben, erfolgt nunmehr eine Beteiligung des Regionalausschusses. Gleichwohl handelt es sich bei der Rolfinckstraße um eine Hauptverkehrsstraße in Zuständigkeit der BWVI, so dass das Votum des Ausschusses empfehlenden Charakter hat. Nach Entscheidung über die Fläche erstellt DB Connect eine Stationsplanung, auf deren Grundlage die Schlussabstimmung erfolgt und der Antrag auf Sondernutzungserlaubnis beim Bezirksamt gestellt wird. Die StadtRAD-Station soll im Laufe des Jahres 2020 in Betrieb genommen werden.