

# Straßenverkehrstechnische Planung Kenntnisnahmeschlussverschickung

Förderung des Radverkehrs

PSP: 13724

Vorab-Maßnahme Krausestraße



**LSBG**  
Landesbetrieb Straßen,  
Brücken und Gewässer  
Hamburg

## Inhalt

1	Allgemeines .....	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	Bedarfsträger, Realisierungsträger sowie Projektauftrag .....	3
1.4	Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien .....	4
2	Planungsrechtliche Grundlagen .....	4
3	Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage .....	4
3.1	Lage und Funktion im Straßennetz .....	4
3.2	Verkehrsbelastung .....	5
3.3	Unfallgeschehen .....	5
3.4	Nutzung der angrenzenden Grundstücke/Bebauung .....	5
3.5	Aufteilung und Abmessung des Querschnitts sowie Oberflächenbefestigung .....	5
3.6	Schadensbild .....	6
3.7	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen .....	6
3.8	Wirtschaftsverkehr .....	6
3.9	ÖPNV und Sharing Angebote .....	7
3.10	Radverkehr .....	7
3.11	Fußverkehr .....	7
3.12	Ruhender Verkehr .....	7
3.13	Straßenausstattung und Straßenmöblierung .....	8
3.14	Öffentliche Beleuchtung .....	8
3.15	Straßenbegleitgrün .....	8
3.16	Entwässerung .....	8
3.17	Versorgungsleitungen .....	9
3.18	Ingenieurbauwerke .....	9
3.19	Grundwasser .....	9
3.20	Denkmalschutz .....	9
3.21	Altlasten .....	9
3.22	Kampfmittel .....	9
4	Variantenuntersuchung .....	9
4.1	Knotenpunkte .....	9
4.2	Radverkehrsführung Krausestraße .....	9
4.3	Radverkehrsführung Bushaltestelle .....	10
5	Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante .....	11
5.1	Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes sowie Oberflächenbefestigung .....	11
5.2	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen .....	11
5.3	Wirtschaftsverkehr .....	12

5.4	ÖPNV und Sharing Angebote.....	12
5.5	Radverkehr .....	12
5.6	Fußverkehr .....	13
5.7	Ruhender Verkehr .....	13
5.8	Straßenausstattung und Straßenmöblierung .....	14
5.9	Öffentliche Beleuchtung .....	14
5.10	Straßenbegleitgrün .....	14
5.11	Entwässerung.....	14
5.12	Versorgungsleitungen.....	14
5.13	Ingenieurbauwerke .....	14
5.14	Baustoffe.....	14
5.15	Feuerwehr.....	14
6	Umsetzung der Planung .....	15
6.1	Grunderwerb.....	15
6.2	Auswirkungen durch das Projekt.....	15
6.2.1	Immissionen.....	15
6.2.2	Voraus- und Folgemaßnahmen .....	15
6.2.3	Unmittelbares und erweitertes Umfeld .....	15
6.3	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft.....	15
6.4	Kosten und Finanzierung/Haushaltstitel.....	15
6.5	Terminierung des Projektes und Bauausführung .....	16
7	Sonstiges .....	16

## **1 Allgemeines**

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

Der überplante Bereich umfasst den Straßenzug Krausestraße, Mühlenstraße und Brauhausstraße zwischen Bramfelder Straße und Wandsbeker Marktstraße. Der Straßenzug verläuft auf einer Länge von insgesamt ca. 1,8 km durch die Stadtteile Barmbek-Nord und Dulsberg im Bezirk Hamburg Nord sowie den Stadtteil Wandsbek im Bezirk Hamburg Wandsbek. Die Bezirksgrenze liegt im Bereich des Straßenzuges Stormarner Straße – Eilbektal, am Knotenpunkt Krausestraße / Stormarner Straße / Mühlenstraße / Eilbektal.

Die Straßen Krausestraße, Mühlenstraße und Brauhausstraße sind Bestandteile des Hauptverkehrsstraßennetzes Hamburg. Der Straßenzug stellt eine wichtige Verbindung zwischen der City Nord / dem Flughafen Hamburg und dem Südosten Hamburgs, dem Horner Kreisel mit der Anschlussstelle der Autobahn A 24 dar.

Parallel zum Straßenzug verläuft die S-Bahntrasse S1 / S11.

Der Planungsbereich liegt innerhalb bebauter Gebiete mit unterschiedlichen Nutzungen. Die Krausestraße ist geprägt durch Wohnnutzung und der Abschnitt Brauhausstraße durch Gewerbenutzung.

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

Der hier betrachtete Straßenzug soll im Rahmen des Arbeitspaketes Förderung des Radverkehrs umgeplant und erneuert werden. Hierfür ist eine Grundinstandsetzung vorgesehen. Die Umsetzung der Maßnahme soll voraussichtlich in Teilabschnitten ab dem Jahr 2026 erfolgen. Der genaue Zeitpunkt ist abhängig von den verfügbaren Bauzeitenfenstern. Aufgrund der unzureichenden bzw. nicht vorhandenen Radverkehrsanlagen sollen bereits vor Beginn der eigentlichen Baumaßnahme Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen eingerichtet werden. Dadurch kann die Situation für den Radverkehr, der im Bestand auf untermaßigen Radwegen und auf großen Streckenabschnitten im Mischverkehr geführt wird, kurzfristig deutlich verbessert werden. Zugleich profitieren die Fußgänger, da durch den Entfall von Radwegen in den Nebenflächen die Gehwege verbreitert werden können. Die Belange des Motorisierten Verkehrs (Verkehrsfluss) sowie der Anlieger (Parkstände) werden bei der Planung berücksichtigt. Die geplanten Maßnahmen sollen im Zuge einer anstehenden Deckensanierung der Fahrbahn erfolgen.

Aufgrund des temporären Charakters der Maßnahme, die mit einfachen Mitteln kurzfristig umgesetzt werden soll, werden die Knotenbereiche Bramfelder Straße, Alter Teichweg, Straßburger Straße Eilbektal / Stormarner Straße, Eilbeker Weg / Königsreihe sowie Wandsbeker Marktstraße in der Planung ausgespart, da die Einrichtung von Radverkehrsanlagen hier nur mit hohem baulichem Aufwand sowie Anpassungen der Lichtsignalanlagen umsetzbar sind. Dies kann im Rahmen einer Vorab-Maßnahme nicht geleistet werden. Hierdurch ergibt sich, dass der Streckenabschnitt zwischen Alter Teichweg und Straßburger Straße sowie der Streckenabschnitt Mühlenstraße ebenfalls nicht überplant werden. Diese werden daher in den folgenden Erläuterungen nicht einbezogen. Jedoch wird im Abschnitt Mühlenstraße im Zuge der Deckensanierung auch eine Sanierung der bestehenden Radwege erfolgen. Dies ist in den Lageplänen mit dargestellt.

### **1.3 Bedarfsträger, Realisierungsträger sowie Projektauftrag**

Bedarfsträger für die Straßenbaumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg, vertreten durch die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende.

Der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer wird als Realisierungsträger die Planung und Bauausführung für das Projekt durchführen.

## 1.4 Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien

Der Hamburger Senat hat mit dem Bündnis für den Rad- und Fußverkehr das Ziel gesetzt, die Mobilitätswende für Hamburg zu gestalten und den Anteil des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) an allen zurückgelegten Wegen bis 2030 auf 80% zu erhöhen. Hierfür ist eine gezielte Angebots- und Kapazitätsausweitung für den Radverkehr auch auf den Hauptverkehrsstraßen erforderlich.

## 2 Planungsrechtliche Grundlagen

Planungsrechtliche Grundlagen für den Abschnitt Krausestraße sind die B-Pläne Barmbek – Nord 21 und 31(1996), Dulsberg 1 (1964) und Dulsberg 6 – Barmbek – Süd 7 (im Entwurf) sowie die Durchführungspläne 107 (1957), 190 (1958), 352 (1957), 353 (1958), 353-1 (1959) und 198 (1961), sowie der Baustufenplan Barmbek-Nord (1955).

Planungsrechtliche Grundlage für den Abschnitt Mühlenstraße sind der B-Plan Eilbek 4 – Wandsbek 20 (1968), der Durchführungsplan 408 (1960) und der Baustufenplan Wandsbek-Marienthal (1955).

Planungsrechtliche Grundlage für den Abschnitt Brauhausstraße sind die B-Pläne Wandsbek 75 (2014), Eilbek 4 – Wandsbek 20 (1968), Wandsbek 59- Marienthal 20 (1989) und Wandsbek 74 (im Entwurf) sowie der Durchführungsplan 230 von 1960.

## 3 Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage

### 3.1 Lage und Funktion im Straßennetz

Der betrachtete Straßenzug ist eine einbahnige Hauptverkehrsstraße und verläuft in Nord-Süd-Richtung. Im Bereich Krausestraße besteht eine sogenannte unechte Vierstreifigkeit. Das bedeutet, dass je Richtung eine überbreite Fahrbahn von ca. 5,00 m vorhanden ist. Der Kfz-Verkehr fährt auf den überbreiten Fahrstreifen versetzt und kann sich an den Knotenpunkten zweistreifig aufstellen. Der Abschnitt Krausestraße ist insgesamt ca. 1,2 km lang und in die Teilabschnitte West (westlich Alter Teichweg) und Ost (östlich Straßburger Straße) unterteilt. Der Abschnitt Brauhausstraße ist vierstreifig und ca. 300 m lang. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt im gesamten Abschnitt 50 km/h.

Die Krausestraße und die Brauhausstraße gehören zum Netz für Großraum- und Schwerlasttransporte, jedoch nicht zum Netz für Gefahrguttransporte.

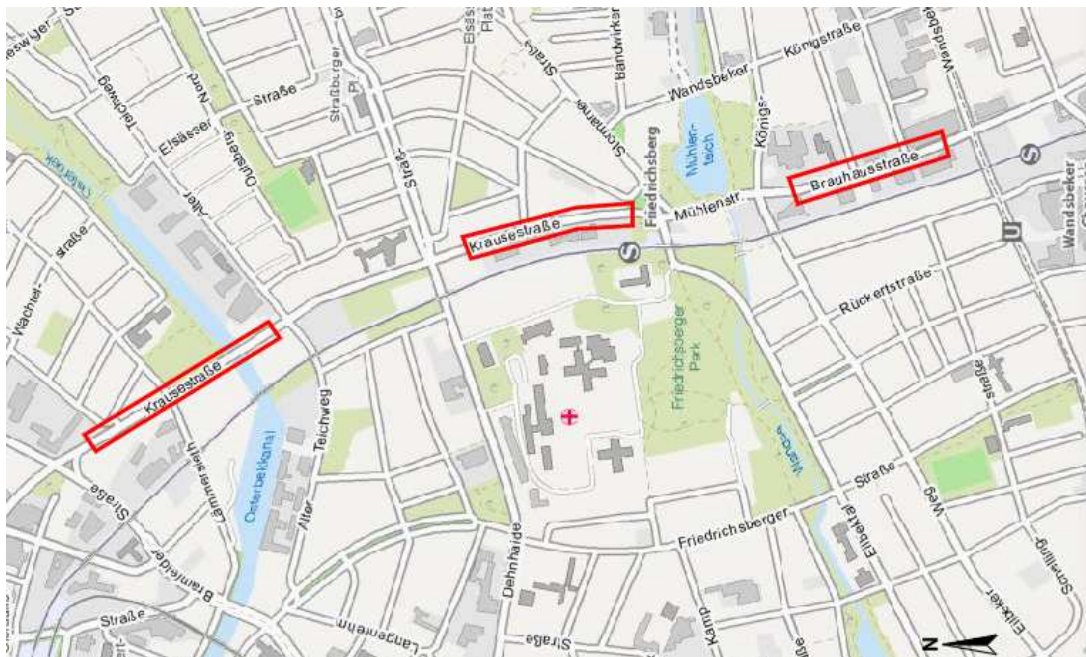


Abbildung 1: Übersichtskarte überplante Bereiche

Innerhalb der überplanten Abschnitte befinden sich der Knoten Lämmersieth sowie die Einmündungen Halbenkamp, Lauenburger Straße, Mühlenstieg und Brauhausstieg. Zwischen den Knoten Lämmersieth und Alter Teichweg befindet sich im Verlauf der Krausestraße ein Brückenbauwerk über den Osterbekkanal.

### 3.2 Verkehrsbelastung

Zu den betroffenen Straßenabschnitten liegen Verkehrszahlen aus dem Jahr 2020 vor, die aufgrund der Corona-Pandemie nicht als repräsentativ gelten können. Es werden daher Zahlen aus dem Jahr 2019 herangezogen.

Straßenabschnitt	Datum der Erhebung	DTVw [Kfz/24h]	SV-Anteil
Krausestraße (Lämmersieth – Alter Teichweg)	2019	18.000	4 %
Krausestraße (Alter Teichweg – Straßburger Str.)	2019	17.000	2%
Krausestraße (Straßburger Str. – Stormaner Str.)	2019	20.000	2%
Brauhausstraße	2019	23.000	2 %

Tabelle 1: Verkehrsbelastung

### 3.3 Unfallgeschehen

In der querenden Straße Alter Teichweg wurde eine Gefahrenstelle festgestellt. Diese besteht aufgrund einer Fahrbahneinengung im östlichen Arm des Alten Teichwegs. Hier sind Radfahrer, die im Mischverkehr aus Richtung Westen kommen, derzeit gezwungen, in den MIV auszuweichen, bevor sie den Radfahrstreifen hinter der Einengung erreichen. Die Gefahrenstelle soll im Rahmen der Maßnahme entschärft werden.

### 3.4 Nutzung der angrenzenden Grundstücke/Bebauung

Der Abschnitt Krausestraße ist vorrangig von Wohnbebauung in Form von Mehrfamilienhäusern geprägt. Zwischen Bramfelder Straße und Dehnhaide befinden sich auf der Westseite Kleingartenanlagen. An der Ecke Krausestraße / Straßburger Straße befindet sich die Emil-Krause-Schule. Im weiteren Verlauf der Krausestraße sind unter anderem ein Autohändler und ein Fahrradgeschäft ansässig.

Am Knotenpunkt Krausestraße / Stormaner Straße / Eilbektal befindet sich die S-Bahn-Station Friedrichsberg. In diesem Bereich sind mehrere kleine Gastronomiebetriebe ansässig.

Der Abschnitt Mühlenstraße verläuft entlang des Mühlenteichparks.

Im Abschnitt Brauhausstraße überwiegt die gewerbliche Nutzung der anliegenden Grundstücke. Hier befinden sich unter anderem eine Autovermietung, ein Hotel und ein Supermarkt.

### 3.5 Aufteilung und Abmessung des Querschnitts sowie Oberflächenbefestigung

Der Querschnitt im Abschnitt Krausestraße hat folgende exemplarische Abmessungen (von West nach Ost):

- Gehweg, ca. 1,5 m – 2,0 m, Betonplatten (stellenweise Grand)
- Baumscheiben / Gehwegparken, ca. 1,50 m - 2,0 m, Grand / Grünfläche
- Fahrbahn, ca. 10,0 m, Asphalt



- Baumscheiben / Gehwegparken, ca. 2,0 m, Kleinpflaster / Wabensteine / Grand / Grünfläche
- Gehweg, ca. 1,5 m, Betonplatten (stellenweise Grand)
- Gesamtbreite ca. 17,0 m

Der Querschnitt im Abschnitt Brauhausstraße hat folgende exemplarische Abmessungen (von West nach Ost):

- Gehweg, ca. 2,0 m – 2,25 m, Betonplatten
- Radweg, ca. 1,0 m – 1,25 m, Asphalt / Betonpflaster
- Sicherheitstrennstreifen, ca. 0,7 m, Betonplatten
- Fahrbahn, ca. 13,1 m (zzgl. Abbiegestreifen), Asphalt
- Längsparkbucht, ca. 2,1 m, Großpflaster
- Sicherheitstrennstreifen, ca. 0,7 m, Betonplatten
- Radweg, ca. 1,0 m, Asphalt / Betonpflaster
- Gehweg, ca. 2,0 – 2,25 m, Betonplatten
- Gesamtbreite ca. 22,9 m

Die vorhandenen Geh- und Radwege sind untermaßig. Sicherheitstrennstreifen zwischen Gehwegparken und Gehwegen im Abschnitt Krausestraße sind nicht gegeben.

### 3.6 Schadensbild

Die Fahrbahn sowie die Nebenflächen befinden sich augenscheinlich in einem schlechten Zustand. Die Fahrbahn wird aufgrund der vorliegenden Schäden mittels einer Deckensanierung instandgesetzt. Die Nebenflächen sind teilweise unbefestigt oder weisen starke Unebenheiten auf.

### 3.7 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Im Planungsgebiet bzw. angrenzend befinden sich die folgenden LSA:

LSA Nr.	Knoten	Steuerung
1059	Krausestr./ Läm-mersieth	Verkehrsabhängig

Tabelle 2: Übersicht LSA

Im betrachteten Streckenzug, aber außerhalb des Planungsgebietes befinden sich die folgenden LSA:

LSA Nr.	Knoten
440	Krausestr. / Stormaner Str. / Eilbektal
455	Mühlenstr. / Königsreihe / Eilbeker Weg
269	Brauhausstr. / Wandsbeker Chaussee
430	Krausestr. / Alter Teichweg
180	Krausestr. / Straßburger Str. / Dehnhaide

Tabelle 3: Übersicht LSA außerhalb des Planungsgebietes

Weiterhin sind folgende nicht signalisierte Knotenpunkte vorhanden:

- Einmündung Halbenkamp / Krausestraße
- Einmündung Lauenburger Straße / Krausestraße
- Einmündung Mühlenstieg / Brauhausstraße
- Einmündung Brauhausstieg / Brauhausstraße

### 3.8 Wirtschaftsverkehr

Der Straßenzug ist Teil des Netzes für Großraum- und Schwerlasttransporte, gehört jedoch nicht zum Netz für Gefahrguttransporte.

Im Bereich der Bushaltestelle Friedrichsberg ist eine Überfahrt vorhanden, die nur für Taxen freigegeben ist. Über diese sind die in der Dithmarscher Straße vorhandenen Taxi-Stände erreichbar.

Für Dienstleistungsverkehr mit Waren sind keine gesonderten Ladezonen ausgewiesen.

### **3.9 ÖPNV und Sharing Angebote**

Im Planungsgebiet verkehren zwei Buslinien auf unterschiedlichen Streckenabschnitten:

- Krausestraße zwischen Bramfelder Straße und Alter Teichweg:  
Metrobus Linie 23, Haltestelle Lämmersieth Mitte
- Krause-, Mühlenstraße zwischen Straßburger Straße und Eilbeker Weg:  
Linie 16, Haltestelle S Friedrichsberg

Die Buslinie 171 kreuzt die Krausestraße am Knoten Dehnhaide / Straßburger Straße.

Die Haltestelle Lämmersieth Mitte ist in beide Fahrrichtungen als Fahrbahnrad-Haltestelle ausgelegt und in Betonbauweise befestigt. Ein Fahrgastunterstand ist nur in Fahrrichtung Nord vorhanden.

Die Haltestelle S Friedrichsberg in Fahrrichtung Nord befindet sich in Form einer Busbucht mit Großpflaster-Befestigung hinter der Stormaner Straße. Hier ist ein Fahrgastunterstand vorhanden. In Fahrrichtung Südwesten befindet sich die Haltestelle in der Straße Eilbektal, außerhalb des Planungsgebietes.

Des Weiteren befindet sich am Knoten Krausestr. / Stormaner Str. / Eilbektal die S-Bahn-Haltestelle Friedrichsberg.

### **3.10 Radverkehr**

Im Abschnitt Krausestraße sind keine Radverkehrsanlagen vorhanden. Der Radverkehr wird hier im Mischverkehr geführt. Vor dem Knoten Krausestraße / Eilbektal erfolgt eine Aufleitung auf einen Radweg in Richtung Süden. Dieser verläuft weiter entlang der Mühlenstraße und Brauhausstraße bis zur Wandsbeker Chaussee. In Fahrrichtung Norden verläuft ebenfalls ein Radweg entlang der Brauhaus- und Mühlenstraße. Hinter der Stormaner Straße wird der Radverkehr auf einem Zwei-Richtungs-Radweg durch die Nebenfläche an der Bushaltestelle S Friedrichsberg geführt. Von dort besteht die Möglichkeit, weiter in die Dithmarscher Straße zu fahren, jedoch gibt es keine geregelte Möglichkeit zur Weiterfahrt in die Krausestraße.

Im Abschnitt Mühlenstraße weist der Radweg in beide Fahrrichtungen eine Breite von ca. 1,60 m auf. Im Abschnitt Brauhausstraße besteht lediglich noch eine Breite von 1,0 – 1,25 m.

An der Stormaner Straße wird das Planungsgebiet von der Veloroute 6 gekreuzt, die nach Nordwesten in Richtung Berne und in südwestlicher Richtung zur Außenalster und weiter bis in die Innenstadt verläuft.

An der S-Bahn-Station Friedrichsberg ist eine StadtRAD-Station vorhanden.

### **3.11 Fußverkehr**

Die vorhandenen Gehwege sind insbesondere im Abschnitt Krausestraße untermaßig. Taktile Elemente sind im Planungsgebiet nicht vorhanden. Im Bereich der Bushaltestelle S Friedrichsberg kommt es zu Konfliktsituationen mit dem Radverkehr, da der Zweirichtungs-Radweg zwischen Gehweg und Wartefläche verläuft.

### **3.12 Ruhender Verkehr**

Der Abschnitt der Brauhausstraße zwischen der Wandsbeker Marktstraße und Brauhausstieg verfügt am nordöstlichen Fahrbahnrand über Parkstände, welche als absolutes und eingeschränktes Halteverbot mit Einschränkung auf Wochentage ausgewiesen sind. Diese Plätze dürfen werktags 8:30-11:30



Uhr und 16-18 Uhr nicht benutzt werden, da hier das absolute Haltverbot gilt. Ein eingeschränktes Halteverbot erlaubt außerhalb dieser Zeiten lediglich das Halten.

Im weiteren Verlauf des Straßenzugs Brauhausstraße zwischen Brauhausstiege und der Königsreihe sind Längsparkbuchten auf der nordöstlichen Straßenseite vorhanden. In diesem Abschnitt befinden sich insgesamt 21 Parkstände mit einer Oberflächenbeschaffenheit aus Großpflaster. Zudem sind südlich der Königsreihe drei Parkstände auf Gehwegniveau ausgewiesen.

Auf der Westseite des Abschnittes Brauhausstraße sind keine Parkstände vorhanden.

Im Straßenzug Krausestraße zwischen der Stormarner Straße und der Lauenburger Straße sind keine Parkstände vorhanden. Dieser Bereich ist als absolutes und eingeschränktes Halteverbot mit Einschränkung auf Wochentage beschildert und darf werktags 8:30-11:30 Uhr und 16-18 Uhr nicht zum Halten am Fahrbahnrand benutzt werden. Das Parken auf Gehwegniveau ist hier nicht zulässig, jedoch wird auf der Ostseite widerrechtlich geparkt. Die Nebenfläche auf der Westseite ist mit Bügeln gegen Parken gesichert. Zwischen der Lauenburger Straße und der Straßburger Straße sind auf der nordöstlichen Straßenseite Längsparkstände auf dem Gehweg ausgewiesen. Hier befinden sich 20 Parkstände. Die Oberflächenbeschaffenheit ist größtenteils aus Wabensteinen und ein geringer Anteil aus Grand.

Auf der Westseite des Abschnittes Krausestraße zwischen Dehnhaid und Eilbektal sind keine Parkstände vorhanden.

Der weitere Abschnitt der Krausestraße zwischen der Straßburger Straße und Alter Teichweg beinhaltet Parkplätze auf Gehwegniveau in Längsrichtung zur Fahrbahn auf der nordöstlichen Straßenseite; allerdings nur bis Hausnummer 72. Auf den restlichen Gehwegflächen ist das Parken nicht gestattet, jedoch wird auch hier auf beiden Seiten widerrechtlich geparkt. Der gesamte genannte Abschnitt ist zudem auf beiden Straßenseiten als absolutes und eingeschränktes Halteverbot mit Einschränkung auf Werktage zwischen 8:30-11:30 Uhr und 16-18 Uhr beschildert. Mit Grand als Oberfläche sind in diesem Abschnitt 7 Parkstände vorhanden.

Im Abschnitt Krausestraße zwischen Alter Teichweg und Halbenkamp sind auf beiden Straßenseiten reguläre Längsparkstände auf dem Gehweg ausgewiesen. Hier befinden sich auf der nordöstlichen Straßenseite 23 und auf der südwestlichen Straßenseite 25 Parkstände, die ebenfalls mit Grand befestigt sind. Der restliche Abschnitt der Krausestraße bis zum Knoten Bramfelder Straße beinhaltet auf der südwestlichen Straßenseite Parkbuchten, die als Schrägparkstände ausgewiesen sind. Diese Parkstände sind mit Wabensteinen befestigt und bieten Platz für 11 Fahrzeuge. Auf der nordöstlichen Straßenseite ist in diesem Abschnitt das Parken nicht möglich.

Insgesamt befinden sich regulär 110 Parkstände im Planungsgebiet. Zusätzlich wird auch in den Abschnitten, in denen dies nicht zulässig ist, auf den Nebenflächen geparkt.

### **3.13 Straßenausstattung und Straßenmöblierung**

#### **3.14 Öffentliche Beleuchtung**

- Für die Vorabmaßnahme nicht von Bedeutung -

#### **3.15 Straßenbegleitgrün**

Im Abschnitt Krausestraße befinden sich beidseitig der Fahrbahn Bäume in den Nebenflächen. Dabei handelt es sich hauptsächlich um Linden und Eichen, jedoch sind auch Ahornbäume und Kastanien vorhanden. Im Abschnitt Brauhausstraße sind lediglich eine Platane neben der Einmündung Brauhausstiege sowie vier Eichen in der westlichen Nebenfläche kurz vor der Wandsbeker Chaussee vorhanden.

#### **3.16 Entwässerung**

Die Entwässerung erfolgt über ein Dachgefälle der Fahrbahn und Trümmen am Fahrbahnrand. Das Niederschlagswasser wird von dort ins Siel abgeleitet.

### **3.17 Versorgungsleitungen**

- Für die Vorabmaßnahme nicht von Bedeutung -

### **3.18 Ingenieurbauwerke**

- Für die Vorabmaßnahme nicht von Bedeutung -

### **3.19 Grundwasser**

- Für die Vorabmaßnahme nicht von Bedeutung -

### **3.20 Denkmalschutz**

- Für die Vorabmaßnahme nicht von Bedeutung -

### **3.21 Altlasten**

- Für die Vorabmaßnahme nicht von Bedeutung -

### **3.22 Kampfmittel**

- Für die Vorabmaßnahme nicht von Bedeutung -

## **4 Variantenuntersuchung**

### **4.1 Knotenpunkte**

Wie bereits erläutert, können die Knotenpunkte größtenteils nicht in die Planung einbezogen werden. Diesem Ergebnis ist eine Prüfung vorausgegangen, bei der die Kapazitäten der einzelnen LSA-Knoten nach einer Einschränkung der Fahrbahnbreite durch Radfurten ermittelt wurde.

Demnach ist lediglich am Knoten Lämmersieth das Einrichten von Radfurten möglich, ohne dass mit erheblichen Rückstaulängen und einer Überstauung benachbarter Knoten zu rechnen ist. Am Knoten Alter Teichweg ist dies aufgrund der starken Linksabbiegebeziehungen nicht möglich. Bei durchlaufenden Radfurten könnte der Geradeaus-Verkehr nicht an wartenden Linksabbiegern vorbeifahren. Am Knoten Straßburger Straße besteht aufgrund der LSA-Schaltung zwar kein Konflikt mit Linksabbiegern, jedoch ergab die Prüfung, dass bei den vorliegenden Verkehrszahlen die vorhandene Fahrbahnbreite vor und hinter dem Knoten bestehen bleiben muss, um den Verkehrsfluss aufrecht zu erhalten. Eine Radverkehrsführung in den Nebenflächen ist hier ebenfalls nicht umsetzbar, da die Breite der bestehenden Nebenflächen hierfür nicht ausreicht.

Für die Knotenpunkte im Bereich Mühlenstraße und Brauhausstraße wurden ebenfalls die erforderlichen Aufstell- bzw. Verflechtungslängen vor und hinter den Knoten ermittelt, woraus das oben erläuterte Aussparen der Knotenbereiche resultiert.

Ebenfalls wurde geprüft, wie die Abbiegebeziehungen für den Radverkehr am Knoten Lämmersieth verbessert werden können. Im Ergebnis können Aufstelltaschen für linksabbiegenden Radverkehr aus der Krausestraße in den Lämmersieth angelegt werden. Für Linksabbieger in die Krausestraße können keine Aufstelltaschen realisiert werden, ohne den Knotenpunkt baulich anzupassen.

### **4.2 Radverkehrsführung Krausestraße**

Es wurde unter Beteiligung der betroffenen Dienststellen (Straßenverkehrsbehörde) geprüft, wie unter den Bedingungen einer bestandsnahen Planung eine möglichst durchgehende und sichere Radverkehrsführung ermöglicht werden kann. Dies gilt insbesondere für den Streckenabschnitt Krausestraße, da hier der zur Verfügung stehende Querschnitt sehr eingeschränkt ist.

Variante Radfahrstreifen:

In dieser Variante werden im überplanten Bereich der Krausestraße beidseitig 1,85 m breite Radfahrstreifen eingerichtet, sodass eine Fahrbahnbreite von ca. 6,30 - 6,40 m verbleibt. Da die Platzverhältnisse keinen zusätzlichen Sicherheitstrennstreifen zu Parkständen zulassen, müssen die sämtliche vorhandenen Parkstände auf Gehwegniveau im Bereich der Radfahrstreifen entfallen.

Variante Schutzstreifen / Radfahrstreifen:

In dieser Variante werden im überplanten Bereich der Krausestraße zwischen Bramfelder Straße und Alter Teichweg beidseitig Schutzstreifen mit einer Breite von mindestens 1,25 m bis 1,40 m angelegt. Hierbei bleiben überall dort, wo Wohnbebauung angrenzt, die bestehenden Parkstände auf Gehwegniveau erhalten und mit einem Sicherheitstrennstreifen von den Schutzstreifen abgegrenzt. Im südlichen Abschnitt der Krausestraße zwischen Straßenburger Straße und Eilbektal sind im Bestand keine Parkstände vorhanden, sodass hier kein Sicherheitstrennstreifen erforderlich ist und 1,85 m breite Radfahrstreifen angelegt werden können.

Das Anlegen von baulichen Radwegen in den Nebenflächen kommt im Streckenabschnitt Krausestraße aufgrund des dichten Baumbestandes nicht infrage.

Die Abwägung der Varianten hat ergeben, dass der Erhalt von Parkständen im Bereich der Wohnbebauung erforderlich ist, vor allem im Hinblick auf Park- und Haltemöglichkeiten für Anlieferungen, Handwerker, Pflegedienste etc. Aus diesem Grund wurde die Variante mit Schutzstreifen für die weitere Planung gewählt.

### **4.3 Radverkehrsführung Bushaltestelle**

Im Bereich der Bushaltestelle S Friedrichsberg wurde geprüft, wie die Radverkehrsführung verbessert und möglichst konfliktfrei gestaltet werden kann. Im Bestand verläuft in der Nebenfläche der Bushaltestelle ein Zweirichtungs-Radweg zwischen der Busbucht und dem Gehweg. In Richtung Norden geht dieser in die Dithmarscher Straße über, ein geregelter Übergang zur Krausestraße besteht nicht.

Variante Führung über Busbucht / Taxi-Stände:

In dieser Variante wird der vorhandene Zweirichtungs-Radweg zurückgebaut und dem Gehweg zugeschlagen. Der Radverkehr in Richtung Krausestraße Nord wird hinter dem Knotenpunkt nicht in die Nebenfläche aufgeleitet, sondern über die Busbucht und danach in den weiterführenden Radfahrstreifen geführt. Die Taxi-Überfahrt am Ende der Busbucht wird für die Weiterfahrt Richtung Dithmarscher Straße für den Radverkehr freigegeben. Der Radverkehr aus der Dithmarscher Straße wird über einen neu angelegten Radfahrstreifen im Bereich der Taxi-Stände in Richtung Stormaner Straße geführt.

Variante Verlegung Radweg und Aufhebung Taxi-Überfahrt

In dieser Variante wird der Zweirichtungs-Radweg an den Rand der Nebenfläche verschoben, sodass Fahrgäste zum Ein- und Aussteigen den Radweg nicht mehr queren müssen. Somit kann der Konflikt zwischen Fußgängern und Radfahrer an dieser Stelle entschärft werden. Für den Radverkehr in Richtung Krausestraße Nord wird hinter der Bushaltestelle ein neuer Radweg-Abzweig im Bereich der bestehenden Taxi-Überfahrt hergestellt. Die Taxi-Überfahrt kann nach Rücksprache mit dem Hamburger Taxengewerbe und der BVM entfallen.

Bei der Variante mit Führung des Radverkehrs über die Busbucht ist zu befürchten, dass es zu Konflikten zwischen Radfahrenden und dem Busverkehr kommt. Zudem würde die Führung des Radverkehrs aus der Dithmarscher Straße Richtung Süden einen Umweg bedeuten, sodass diese möglicherweise nicht angenommen und der Radverkehr stattdessen den Gehweg nutzen würde. Aus diesen Gründen wurde die Variante mit verlegtem Zweirichtungs-Radweg für die weitere Planung gewählt.

## **5 Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante**

### **5.1 Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes sowie Oberflächenbefestigung**

Im Abschnitt Krausestraße ist in dem überplanten Bereich mit Erhalt der Gehwegparkstände folgender Querschnitt vorgesehen:

- Gehweg, ca. 1,5 m – 2,0 m, Betonplatten
- Gehwegparken, ca. 2,0 m, verschiedene Befestigungen
- Sicherheitstrennstreifen, 0,50 cm, Asphalt
- Schutzstreifen, 1,25 – 1,40 m, Asphalt
- Fahrbahn, ca. 6,30 – 6,40 m, Asphalt
- Schutzstreifen, 1,25 – 1,40 m, Asphalt
- Sicherheitstrennstreifen, 0,50 cm, Asphalt
- Gehwegparken, ca. 2,0 m, verschiedene Befestigungen
- Gehweg, ca. 1,5 m, Betonplatten
- Gesamtbreite ca. 17,0 m

Im Bereich ohne Gehwegparken ist in der Krausestraße folgender Querschnitt vorgesehen:

- Gehweg, ca. 1,5 m – 2,0 m, Betonplatten
- Grünstreifen / Fahrradbügel, ca. 2,0 m, verschiedene Befestigungen
- Radfahrstreifen, 1,85 m, Asphalt
- Fahrbahn, ca. 6,30 – 6,40 m, Asphalt
- Radfahrstreifen, 1,85 m, Asphalt
- Baumscheiben / Fahrradbügel, ca. 2,0 m, verschiedene Befestigungen
- Gehweg, ca. 1,5 m, Betonplatten
- Gesamtbreite ca. 17,0 m

Im Abschnitt Brauhausstraße sind zwei Bereiche zu unterscheiden. Im Bereich vor bzw. hinter den LSA-Knoten werden lediglich die Nebenanlagen in erforderlichem Umfang saniert und die Fahrbahnmarkierung angepasst. Im Bereich zwischen Hausnr. 46 und 22 ist folgender Querschnitt vorgesehen:

- Gehweg, ca. 3,8 m, Betonplatten\*
- Protected Bikelane, 2,50 m zzgl. bauliche Trennung, Asphalt
- Fahrbahn, ca. 6,6 m Asphalt
- Radfahrstreifen, ca. 2,50 m, Asphalt
- Sicherheitstrennstreifen, 0,75 m, Asphalt
- Längsparkbucht, ca. 2,1 m, Großpflaster
- Sicherheitstrennstreifen, ca. 0,7 m, Betonplatten
- Gehweg, ca. 3,0 m, Betonplatten\*
- Gesamtbreite ca. 22,9 m

\*) Die vorhandenen Radwege werden nur jeweils ca. 15 m vor und hinter Einmündungen zurückgebaut und durch Gehwegplatten ersetzt, um deutlich zu machen, dass diese aufgehoben sind. Die gesamte Breite der Nebenfläche wird künftig zum Gehweg gehören.

Wo sich im Bestand Großpflaster im Bereich der künftigen Radverkehrsführung befindet, wird dieses ausgebaut Pflastersteine ersetzt.

### **5.2 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen**

Die Lichtsignalanlagen werden im Rahmen der Vorab-Maßnahme nicht verändert. Radverkehrsfurten an Knotenpunkten werden rot eingefärbt.

### **5.3 Wirtschaftsverkehr**

Im westlichen Teil des Planungsgebietes wird eine neue Ladezone im Bereich der vorhandenen Schrägparkstände angelegt.

Die Taxi-Überfahrt an der Bushaltestelle S Friedrichsberg entfällt nach Rücksprache mit dem [REDACTED].

Die GST-Route wird durch die Anpassungen nicht beeinträchtigt, da die erforderlichen Fahrbahnbreiten weiterhin zur Verfügung stehen.

### **5.4 ÖPNV und Sharing Angebote**

Für den ÖPNV ergeben sich keine Änderungen. Die baulichen Änderungen der Nebenflächen im Bereich der Bushaltestelle S Friedrichsberg wurden mit der Hochbahn abgestimmt. Die Haltestelle Lämmersieth Mitte wird baulich nicht verändert, hier erfolgt lediglich eine Anpassung der Markierung.

### **5.5 Radverkehr**

Im Abschnitt Krausestraße werden zwischen der Bramfelder Straße und dem Alten Teichweg in beide Fahrtrichtungen Schutzstreifen angelegt. Die Breiten der Schutzstreifen variieren zwischen 1,25 m und 1,40 m zuzüglich 0,50 m Sicherheitstrennstreifen. Lediglich im Abschnitt zwischen Bramfelder Straße und Halbenkamp ist auf Grund der Schrägparkstände auf der südwestlichen Seite der Sicherheitstrennstreifen 0,75 m breit und passt sich im weiteren Verlauf dem 0,5 m breiten Sicherheitstrennstreifen an. Im Abschnitt zwischen Lämmersieth und der Krausebrücke entfallen auf der Ostseite die Parkstände, da diese hier keine Angrenzung zu Wohnbebauungen haben. Im Knoten Lämmersieth werden Radfurten im Verlauf der Krausestraße sowie Aufstelltaschen für das indirekte Linksabbiegen angelegt. Da es sich um einen zweiphasig gesteuerten LSA-Knoten handelt, sind keine gesonderten Lichtsignalanlagen für den indirekt linkabbiegenden Radverkehr erforderlich. Die Haltlinien für den Radverkehr werden vorgezogen.

In den Knotenbereichen Alter Teichweg sowie Straßburger Straße / Dehnhaide können, wie oben erläutert, keine Radfurten angelegt werden, da im Zuge der Vorab-Maßnahmen keine umfangreichen Umbauarbeiten an den LSA-Knoten möglich sind. Die Bestandssituation zwischen Alter Teichweg und Eilbektal / Stormaner Straße bleibt daher bis zur Umsetzung der Grundinstandsetzungs-Maßnahme erhalten. Eine Ausnahme ist die Fahrbeziehung von West nach Ost im Alten Teichweg. Hier wird die oben beschriebene Gefahrenstelle entschärft (siehe Abs. 3.3), indem die Einengung zurückgebaut und der Radverkehr bereits westlich der Krausestraße in einen Radfahrstreifen überführt wird.

Im Abschnitt zwischen Straßburger Straße / Dehnhaide und Eilbektal / Stormaner Straße werden in beide Fahrtrichtungen 1,85 m breite Radfahrstreifen angelegt. In Fahrtrichtung Süden erfolgt wie im Bestand eine Aufleitung in die Nebenfläche auf Höhe der S-Bahn-Station Friedrichsberg. In Fahrtrichtung Norden wird der bestehende Zweirichtungs-Radweg im Bereich der Bushaltestelle an den äußeren Rand der Nebenfläche verschoben, um Konflikte zwischen Fußgängern bzw. Fahrgästen und dem Radverkehr zu minimieren. Hinter der Bushaltestelle erfolgt die Ableitung in den Radfahrstreifen mit einem baulichen Schutz durch eine Klebe-Insel. Hierfür wird die bestehende Taxi-Überfahrt aufgehoben. Der Radweg auf der nördlichen Seite der Stormaner Straße, die hier Teil der Veloroute 6 ist, wird von ca. 1,25 m auf 2,0 m verbreitert.

Im Abschnitt Mühlenstraße werden die vorhandenen Radwege im Rahmen der Deckensanierung instandgesetzt und, wo möglich, auf 1,60 m verbreitert.

Im Abschnitt Brauhausstraße wird der Radverkehr Richtung Süden ca. 90 m hinter dem Eilbeker Weg auf einen baulich abgetrennten Radweg auf Fahrbahnniveau abgeleitet (Protected Bikelane). Diese wird auf einem einzelnen Streckenabschnitt eingerichtet, da Protected Bikelanes gem. den aktuellen Regelungen in der ReStra die zu priorisierende Radverkehrsführung darstellen und überall, wo es möglich

ist, umgesetzt werden sollen. Zudem sollen die möglichen Bauweisen für die Protektion erprobt werden. Die Protected Bikelane wird mit einer lichten Breite von 2,50 m hergestellt und mittels Klebeborden von der Fahrbahn abgetrennt. Neben den Klebeborden wird gem. Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde fahrbahnseitig eine Markierung aufgebracht, um den baulich abgetrennten Radweg auf Fahrbahnniveau als Sonderfahrstreifen zu kennzeichnen und so das Parken auf diesem Streifen zu untersagen. Auf Höhe der Hausnr. 15 erfolgt die Aufleitung in die Nebenfläche, da der Knotenbereich Wandsbeker Chaussee nicht überplant wird. Zu Beginn der Protected Bikelane wird die Ableitung des Radweges mit einer Klebe-Insel baulich geschützt.

In Fahrtrichtung Norden wird der Radverkehr hinter dem Brauhausstieg auf einen Radfahrstreifen abgeleitet. Dieser ist mindestens 2,50 m breit und durch einen markierten Sicherheitstrennstreifen von den Längsparkständen getrennt. Auf Höhe der Hausnr. 50 erfolgt die Aufleitung in die Nebenfläche. Der dortige Radweg wird bis zur Königsreihe auf 2,0 m verbreitert und die Furt über die Königsreihe begründet. Die Ableitung des Radweges wird hier ebenfalls mit einer Klebe-Insel baulich geschützt.

Alle Radfurten sowie beginnende Radfahrstreifen nach Ableitungen aus der Nebenfläche werden rot eingefärbt. Die bestehenden Radwege werden teilweise zurückgebaut.

## **5.6 Fußverkehr**

Die Gehwege werden in den Bereichen, in denen die Radwege entfallen, entsprechend breiter. Vor und nach Einmündungen werden die vorhandenen Radwege zurückgebaut und mit Gehwegplatten neu befestigt, um dies deutlich zu machen. Dort, wo neben dem Radweg auch der Gehweg erneuert wird, wird der Radweg durch einen Begrenzungstreifen aus Noppenplatten vom Gehweg getrennt. Dies ist der Fall im Bereich der Bushaltestelle S Friedrichsberg sowie auf der Ostseite südlich der Königsreihe.

Die weitere Ausstattung des Gebietes mit taktilen Elementen ist nicht Bestandteil der Planung und kann in dem gegebenen Bauzeitfenster nicht mit ausgeführt werden.

## **5.7 Ruhender Verkehr**

Die im Planungsgebiet vorhandenen Parkstände auf Gehwegniveau bleiben im Bereich angrenzender Wohnbebauung erhalten, um auch zukünftig das Halten und Parken für Anlieferer, Handwerker, Pflegedienste etc. zu ermöglichen. Wo keine Wohnbebauung angrenzt, entfallen die Parkstände auf Gehwegniveau. Dies betrifft insgesamt 11 Parkstände. Zwischen Alter Teichweg und Straßburger Straße bleibt die Bestands-Situation erhalten, sodass hier weiterhin 7 Parkstände auf Gehwegniveau zur Verfügung stehen. Ebenso bleiben 13 Parkstände auf Gehwegniveau südlich der Straßburger Straße und 5 nördlich des Alten Teichwegs erhalten.

Die Schrägparkstände auf der südwestlichen Seite kurz vor dem Knoten Krausestraße / Bramfelder Straße bleiben ebenfalls erhalten. An dieser Stelle wird ein 0,75 m breiter Sicherheitstrennstreifen zum Schutzfahrstreifen abmarkiert. Zwei der Parkstände werden als Ladezone eingerichtet. Die beiden Parkstände mit Ladesäule für E-Fahrzeuge bleiben erhalten.

Von den 22 vorhandenen Längsparkständen in der Brauhausstraße werden vier zurückgebaut, um die Radwegauf- und -ableitung herstellen zu können. Insgesamt betrachtet entfallen im gesamten Planungsgebiet 21 von 110 regulären Parkständen. Zudem wird auf den Streckenabschnitten mit geplanten Radfahrstreifen das Wildparken durch den Einbau von Fahrradbügeln unterbunden.



	<b>Bestand</b>	<b>Ausführungsvariante</b>	<b>Bilanz</b>
<b>Parkstände Krausestraße</b>	<b>85</b>	<b>71</b>	<b>-14</b>
Längs, VZ 315	74	59	-15
Schräg, baulich	9	8	-1
E-Ladeplatz (schräg, baulich)	2	2	0
Ladezone	0	2	+2
<b>Parkstände Brauhausstraße</b>	<b>25</b>	<b>18</b>	<b>-7</b>
Längs, VZ 315	3	0	-3
Längs, baulich	22	18	-4
<b>Gesamt</b>	<b>110</b>	<b>89</b>	<b>-21</b>
<b>Wildparken</b>	<b>68</b>	<b>52</b>	<b>-16</b>
<b>Fahrradbügel</b>	<b>0</b>	<b>39</b>	<b>+39</b>

Tabelle 4: Bilanz des ruhenden Verkehrs der Ausführungsvariante

### 5.8 Straßenausstattung und Straßenmöblierung

Neue Fahrradbügel werden im Abschnitt Krausestraße verteilt in den Nebenflächen vorgesehen. Insgesamt werden 39 Bügel eingebaut.

### 5.9 Öffentliche Beleuchtung

Die Öffentliche Beleuchtung wird nicht verändert.

### 5.10 Straßenbegleitgrün

Eingriffe in den Baumbestand sowie Neupflanzungen sind nicht vorgesehen.

### 5.11 Entwässerung

Die Entwässerungssituation wird nicht verändert.

### 5.12 Versorgungsleitungen

Da keine Eingriffe in den Untergrund oder Anpassungen des Bordverlaufs erfolgen, sind keine Umlenkungen von Versorgungsleitungen erforderlich.

### 5.13 Ingenieurbauwerke

Es werden keine Änderungen an Brückenbauwerken vorgenommen.

### 5.14 Baustoffe

Es kommen Baustoffe gemäß ReStra und ZTV/St-Hmb zum Einsatz.

### 5.15 Feuerwehr

Im größten Teil des Planungsabschnittes wird der Bordverlauf nicht verändert, es ergeben sich daher keine Einschränkungen für die Anleiterbarkeit durch die Feuerwehr. Im Abschnitt Brauhausstraße wird im Bereich von Hausnr. 23 bis 17 eine bauliche Protektion eingerichtet. Hierdurch erhöht sich der Abstand der Bordkante vom Gebäude (Hausnr. 17-19) auf bis zu 7,2 m. Gemäß den „Richtlinien über Flächen für die Feuerwehr“ darf der Abstand bei Brüstungshöhen bis 18,0 m bis zu 9,0 m betragen. Diese Voraussetzung wird erfüllt. Das Gebäude Hausnr. 21 steht weit von der Straße zurückgesetzt,

sodass eine Anleierung von der Straße ausgeschlossen ist. In Hausnr. 23 befindet sich ein Supermarkt, der aufgrund der geringen Höhe ebenfalls nicht angeleiert wird. Auch im Bereich der geplanten Protektion ergeben sich daher keine Einschränkungen für die Anleierbarkeit durch die Feuerwehr.

## **6 Umsetzung der Planung**

### **6.1 Grunderwerb**

Grunderwerb wurde nicht in Betracht gezogen, da es sich bei der Maßnahme um eine Übergangslösung bis zum endgültigen Umbau handelt.

### **6.2 Auswirkungen durch das Projekt**

#### **6.2.1 Immissionen**

Die vorliegende Maßnahme fällt nicht unter die Regelungen der 16. BImSchV. Es entstehen keine Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen und keine entsprechenden Kosten. Weder wird vorliegend eine Straße durch einen durchgehenden Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr erweitert (§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 16. BImSchV), noch werden die Beurteilungspegel durch einen erheblichen baulichen Eingriff i. S. v. § 16 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 16. BImSchV erhöht. Das Ziel der Maßnahme ist keine Steigerung der Leistungsfähigkeit des Verkehrswegs.

Zwar werden, dort wo es aufgrund der örtlichen Verhältnisse möglich ist, überwiegend Radfahrstreifen angelegt. Dabei werden jedoch die vorhandenen Kfz-Fahrstreifen auf die geringstmögliche Breite verschmälert, was nachweislich zu einer Reduzierung der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs führt. Die Anlage von Radfahrstreifen hat zudem die Folge, dass die Kfz-Fahrstreifen in die Mitte der Fahrbahn gerückt und insofern von der vorhandenen Bebauung weggerückt werden.

#### **6.2.2 Voraus- und Folgemaßnahmen**

Es ist geplant, den Straßenzug im Rahmen des Arbeitspaketes Förderung des Radverkehrs umzuplanen und zu erneuern. Für die Umsetzung der Maßnahme gibt es derzeit noch kein Bauzeitfenster.

#### **6.2.3 Unmittelbares und erweitertes Umfeld**

Der Umfang der Planung wurde unter Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte im Planungsgebiet festgelegt. Es wird daher nicht davon ausgegangen, dass die Umsetzung erhebliche Verdrängungsverkehre zur Folge hat. Die Auswirkungen, die sich aus der Fahrstreifenreduzierung sowie aus dem Entfall von Parkständen ergeben, werden beobachtet. Die gewonnenen Erkenntnisse fließen in die weitere Planung des endgültigen Ausbaus des Straßenzuges ein.

### **6.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft**

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind nicht erforderlich.

### **6.4 Kosten und Finanzierung/Haushaltstitel**

Die Kosten werden im weiteren Planungsablauf ermittelt.

Der Kostenträger der Baumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg. Die Finanzierung erfolgt aus dem Einzelplan 7.1 der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, Aufgabenbereich 301 – Verkehr und Mobilitätswende.

Die investiven Mittel werden im Investitionsprogramm – Öffentliche Straßeninfrastruktur zur Verfügung gestellt. Die konsumtiven Mittel stehen in der Produktgruppe 301.02 zur Verfügung.

Die Bereitstellung der Mittel erfolgt über den Kontrakt 1001 – Stadtstraßen.

### 6.5 Terminierung des Projektes und Bauausführung

Die Umsetzung der Planung soll im 3. Quartal 2023 erfolgen.

## 7 Sonstiges

-Entfällt-

---

Verfasst:	██████████	Aufgestellt:	██████████
	████████████████████		
Datum:	18.07.2023	Datum:	18.07.2023
Unterschrift:	████████████████	Unterschrift:	████████████████

---