

Baumaßnahme: *Ad-hoc Maßnahme Radverkehr (Pop-Up-Bikelane)*

Bau-/ Teilbaumaßnahme: *Verstetigung Pop-Up-Bikelane Am Sandtorkai - Brooktorkai,
zwischen Niederbaumbrücke und Oberbaumbrücke*

**ERLÄUTERUNGSBERICHT
ZUR
KENNTNISNAHMESCHLUSSVERSCHICKUNG**

Inhaltsverzeichnis

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. Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag	4
1.4. Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien	4
1.5. Angaben zu weiteren Vereinbarungen	4
2. Planungsrechtliche Grundlagen	4
3. Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage	4
3.1. Beschreibung des Bestandes	4
3.1.1. Kfz-Verkehr	4
3.1.2. Ruhender Verkehr	5
3.1.3. ÖPNV/Reisebusse/Stadtrundfahrtbusse	5
3.1.4. Fußverkehr/Barrierefreiheit	5
3.1.5. Radverkehr	5
3.1.6. Verkehrsbelastung	6
3.1.7. Unfallzahlen	6
3.1.8. Lichtsignalanlagen	7
3.1.9. Straßenbegleitgrün	7
3.1.10. Ausstattung und Wegweisung	7
3.2. Rahmenbedingungen	8
3.2.1. Umweltverträglichkeit	8
3.2.2. Bodengutachten, Grundwasser und Kampfmittel	8
4. Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante	8
4.1. Kfz-Verkehr	8
4.2. Ruhender Verkehr	8
4.3. ÖPNV/Reisebusse/Stadtrundfahrtbusse	9
4.4. Fußverkehr/Barrierefreiheit	9
4.5. Radverkehr	9
4.6. Lichtsignalanlagen	10
4.7. Straßenbegleitgrün	10
4.8. Öffentliche Beleuchtung	10
4.9. Entwässerung	10
4.10. Versorgungsleitungen	10
4.11. Ausstattung und Wegweisung	10
5. Erläuterungen zur Wirtschaftlichkeit und Finanzierung	11
5.1. Wirtschaftlichkeit	11

5.2. Finanzierung	11
6. Durchführung und Auswirkung der Baumaßnahme	11
6.1. Durchführungszeitraum	11
6.2. Auswirkungen von Immissionen	11
6.3. Voraus- und Folgemaßnahmen	11
6.4. Parallel laufende Maßnahmen	11
6.5. Auswirkungen der Baumaßnahme auf das unmittelbare und erweiterte Umfeld	11
6.6. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft	12
6.7. Anlagevermögen	12
7. Grunderwerb	12

1. Allgemeines

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

Die Freie und Hansestadt Hamburg beabsichtigt in den Straßen Am Sandtorkai und Brooktorkai, zwischen Niederbaumbrücke und Oberbaumbrücke Radfahrstreifen einzurichten (vgl. Abb. 1). In Richtung Niederbaumbrücke wird der Radfahrstreifen auf der gesamten Länge umgesetzt. In Richtung Oberbaumbrücke wird der Radfahrstreifen zwischen Niederbaumbrücke (West) und Kehrwiedersteg eingerichtet. Im Abschnitt wurden zuvor temporäre Verkehrsanlagen gem. dem Arbeitspaket „PUBL als Verkehrsversuche“ eingerichtet, die als Verkehrsversuch für 12 Monate evaluiert wurden.¹ Basierend auf den Ergebnissen der Evaluation wurde die Maßnahme als erfolgreich bewertet und soll verstetigt werden.²

Die Straßen Am Sandtorkai und Brooktorkai liegen im Bezirk Hamburg-Mitte im Stadtteil Hafencity. Der Straßenzug stellt, neben der Hafencity als bedeutende Quell- und Zielzelle, eine wichtige Verbindungsfunktion zwischen Innenstadt/Altona und dem Hamburger Osten dar.



Abbildung 1: Planungsbereich Am Sandtorkai-Brooktorkai (Niederbaumbrücke - Oberbaumbrücke)

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

In dem Straßenzug wurde zuvor zwischen Oberbaumbrücke und Niederbaumbrücke ein Radfahrstreifen (Richtung Niederbaumbrücke) und zwischen Wilhelminenbrücke und Kehrwiedersteg ein Bussonderfahrstreifen mit Freigabe Radverkehr (Richtung Oberbaumbrücke) eingerichtet, die als Verkehrsversuche für 12 Monate von März 2021 bis März 2022 evaluiert wurden. Basierend auf den Ergebnissen dieser Evaluation wurde die Maßnahme als erfolgreich bewertet und soll verstetigt werden. Die Verstetigung erfolgt auf Grundlage von § 45 Abs.1 Satz 1 i. V. m. Abs. 9 Satz 1 StVO und soll aus Gründen der Sicherheit und Ordnung im Rahmen eines beschleunigten Abstimmungsverfahrens eingerichtet werden. Ziel ist hierbei die dauerhafte

¹ Pop-Up-Bikelane (PUBL).

² Abrufbar unter: hamburg.de/fahrradfahren-in-hamburg/14227874/pop-up-bikelanes/.

Herstellung anforderungsgerechter Infrastruktur ohne umfangreiche Straßenbauarbeiten. Die Umsetzung der Maßnahme orientiert sich weitestgehend am Bestand, der im Rahmen des Verkehrsversuchs erprobt wurde. Ggf. werden aufgrund der Handlungsempfehlungen aus dem Evaluationsbericht oder geänderter Randbedingungen, Änderungen vorgenommen. Die Maßnahme soll in Abhängigkeit der Witterung im 4. Quartal 2022 umgesetzt werden.

1.3. Auftraggeber, Bedarfsträger 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 als Realisierungsträger wird die Planung und Bauausführung für das Projekt durchführen.

1.4. Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien

Die Förderung des Radverkehrs ist ein effektives, klimafreundliches und kostengünstiges Mittel, um die Verkehrswende in Hamburg umzusetzen. Die Stadt Hamburg hat sich daher im Koalitionsvertrag 2020 zum Ziel gesetzt, den Anteil des Radverkehrs am wegebezogenen Modal Split innerhalb des laufenden Jahrzehnts auf 25 bis 30 Prozent zu steigern.

1.5. Angaben zu weiteren Vereinbarungen

- entfällt -

2. Planungsrechtliche Grundlagen

Die für die Baumaßnahme geltenden rechtsverbindlichen Bebauungspläne BSInnenstadt, Hamburg-Altstadt31, Hamburg-Altstadt32-HafenCity1, Hamburg-Altstadt34-HafenCity2, Hamburg-Altstadt39-HafenCity5, HafenCity3, HafenCity8 werden eingehalten.

Die Umsetzung der Baumaßnahme erfolgt innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinie. Grunderwerb ist für die geplante Maßnahme nicht notwendig.

3. Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage

3.1. Beschreibung des Bestandes

Bei der folgenden Beschreibung des Bestands handelt es sich um einen Zustand der während des Verkehrsversuchs vom März 2021 bis März 2022 in dem Straßenzug Am Sandtorkai - Brooktorkai befristet eingerichtet wurde. Dieser wurde evaluiert und anschließend als erfolgreich bewertet, sodass der Verkehrsversuch nun durch die vorliegende Planung verstetigt werden soll. Der Zustand des Verkehrsversuchs wurde für den Zeitraum bis zur Verstetigung befristet angeordnet und hat weiterhin Bestand.

3.1.1. Kfz-Verkehr

Der betrachtete Abschnitt weist für den Kfz-Verkehr zwischen Niederbaumbrücke und Kehr wiedersteg einen 2-streifigen Querschnitt auf. Zwischen Kehr wiedersteg und Oberbaumbrücke weist die Straße einen 3-streifigen Querschnitt auf, wobei in Fahrtrichtung Oberbaumbrücke zwei Kfz-Fahstreifen zur Verfügung stehen. Die Kfz-Fahstreifenbreite beträgt ca. 3,25 m. Die Fahrtrichtungen werden durch eine bauliche Mittelinsel voneinander getrennt. In den Knotenpunktbereichen werden ggf. die Fahstreifen um Abbiegebeziehungen ergänzt.

In dem Straßenzug Am Sandtorkai - Brooktorkai beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h.

Der Abschnitt zwischen Oberbaumbrücke und Shanghaiallee sowie die Osakaallee sind Teil einer Großraum- und Schwertransportroute.

3.1.2. Ruhender Verkehr

In Richtung Niederbaumbrücke befinden sich zwischen Neuerwegsbrücke und Kehrwiedersteg zahlreiche Schräg- und Senkrechtparkstände. Im Bereich Am Sandtorkai Hausnummer 36 bestehen zwei Ladezonen.

In Richtung Oberbaumbrücke sind zwischen Am Kaiserkai und Großer Grasbrook zahlreiche Längsparkstände vorhanden. Der überwiegende Teil davon ist dabei bewirtschaftet.

3.1.3. ÖPNV/Reisebusse/Stadtrundfahrbusse

In Richtung Oberbaumbrücke ist zwischen Wilhelminenbrücke und Kehrwiedersteg ein Bussonderfahrstreifen mit Freigabe Radverkehr umgesetzt. Die Breite beträgt 3,26 m.

Im Planungsbereich verkehren die Metrobuslinien 2 und 6 sowie die Stadtbuslinie 111. Folgende Haltestellen werden von den Buslinien im Planungsraum angefahren:

- Am Kaiserkai (Elbphilharmonie)
- Am Sandtorkai
- Singapurstraße
- Ericusspitze

Zusätzlich befinden sich für Anbieter von Stadtrundfahrten folgende Haltestellen im Planungsraum:

- Am Kaiserkai (Elbphilharmonie)
- Niederbaumbrücke in Höhe Kehrwieder 12
- Brooktorkaibrücke Nord

Westlich des KP Am Sandtorkai/Am Kaiserkai besteht in Richtung Oberbaumbrücke eine Haltestelle für Reisebusse. Reisebusse haben hier die Möglichkeit bis zu 10 Minuten zu halten.

3.1.4. Fußverkehr/Barrierefreiheit

Für den Fußverkehr steht im Planungsgebiet ein Gehweg auf der gesamten Südseite sowie auf der Nordseite, zwischen Kehrwiedersteg und Oberbaumbrücke, zur Verfügung. Die Gehwege weisen dabei Breiten zwischen 2,00 m – 5,00 m auf. Die Fußverkehrsflächen sind nicht mit taktilen Leitelementen ausgestattet.

3.1.5. Radverkehr

Für den Radverkehr sind im Planungsgebiet in Richtung Niederbaumbrücke ein Radfahrstreifen (2,80 m – 3,73 m) und in Richtung Oberbaumbrücke zwischen Wilhelminenbrücke und Kehrwiedersteg ein Bussonderfahrstreifen mit Freigabe Radverkehr (Breite 3,00 m) umgesetzt.

Diese bestehen aufgrund des Verkehrsversuchs nur temporär und sind in Gelbmarkierung aufgebracht.

Der Radfahrstreifen knüpft an die bestehenden Radverkehrsanlagen in der Nieder- und Oberbaumbrücke an. In regelmäßigen Abständen sind auf dem Radfahrstreifen Rad-Piktogramme markiert.

Der Bussonderfahrstreifen endet kurz vor dem Kehrwiedersteg. Der Radverkehr hat hier eine duale Führung und kann im Mischverkehr oder auf dem bestehenden Radweg weiterfahren.

3.1.6. Verkehrsbelastung

Für die Verkehrsbelastung liegt eine Verkehrszählung vom 22.09.2021 vor. Gezählt wurde von 6 bis 19 Uhr. Die Kfz-Verkehrsstärke liegt dabei für die Straße Am Sandtorkai im Querschnitt westlich des KP Am Sandtorkai/Bei St. Annen bei 11.011 Kfz. In dem Zeitraum wurden 1.906 Radfahrende gezählt.

Dem Evaluationsbericht sind genauere Angaben zu den Verkehrszahlen zu entnehmen.

3.1.7. Unfallzahlen

Hinsichtlich der Verkehrsunfälle im Planungsgebiet liegt eine Auswertung für die Zeiträume 2019/20, 2020/21 (vor Einrichtung des Verkehrsversuchs) und 2021/22 (während des Verkehrsversuchs) vor. Insgesamt ereigneten sich in diesem Zeitraum 153 Unfälle.³ In allen drei Zeiträumen weist der Unfalltyp „Sonstiger Unfall“ die meisten Unfällen auf (vgl. Abb. 2). Hierunter fallen alle Unfälle, die keinem anderen Unfalltyp zuzuordnen sind.

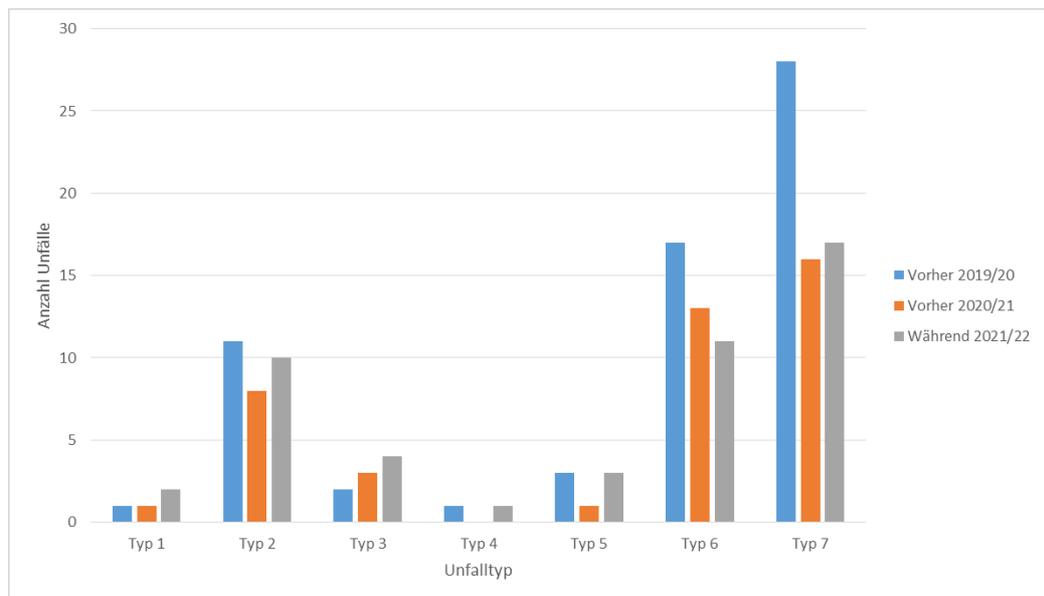


Abbildung 2: Unfälle nach Unfalltyp

In dem gesamten Auswertungszeitraum ereigneten sich keine Unfälle mit einer getöteten Person. Es ereignete sich 1 Unfall mit einer schwerverletzten Person und 43 Unfälle mit leichtverletzten Personen. Am häufigsten ereigneten sich Unfälle mit Sachschaden (vgl. Abb. 3).

³ Für den Zeitraum Während 2020/21 Q4 liegen Daten aus der Alis-Datenbank vor. Diese sind nicht validiert und werden nicht berücksichtigt.

	Kat. 1	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4	Kat. 5	Kat. 6
Vorher 2019/20	0	1	12	3	47	0
Vorher 2020/21	0	0	15	1	26	0
Während 2021/22	0	0	16	1	31	0
Gesamt	0	1	43	5	104	0

Abbildung 3: Unfälle nach Kategorien

Unfallkategorien	Unfalltypen
● Unfall mit Getöteten 1	● 1 - Fahr Unfall (F)
● Unfall mit Schwerverletzten 2	● 2 - Abbiegeunfall (AB)
● Unfall mit Leichtverletzten 3	● 3 - Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)
● Unfall mit schwerwiegendem Sachschaden 4	○ 4 - Überschreiten-Unfall (ÜS)
● Unfall mit Sachschaden 5,6	● 5 - Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)
	● 6 - Unfall im Längsverkehr (LV)
	● 7 - Sonstiger Unfall (SO)

Abbildung 4: Unfallkategorien und Unfalltypen

3.1.8. Lichtsignalanlagen

Im unmittelbaren Planungsgebiet befinden sich 7 signalisierte Knotenpunkte und 2 signalisierte Querungsanlagen:

- Baumwall /Niederbaumbrücke/U-Bahnhof (Knoten 228)
- Am Sandtorkai/Am Kaiserkai (Knoten 2421)
- Am Sandtorkai/Kehrwiedersteg (F-LSA 2422)
- Am Sandtorkai/Auf dem Sande (Knoten 2423)
- Am Sandtorkai/Großer Grasbrook (Knoten 2349)
- Am Sandtorkai/Am Sandtorpark (Knoten 2394)
- Am Sandtorkai/Osakaallee (Knoten 2403)
- Brooktorkai/Shanghaiallee (Knoten 2414)
- Brooktorkai/Poggenmühle (F-LSA 2429)

3.1.9. Straßenbegleitgrün

Sowohl im südlichen Seitenraum als auch auf den baulichen Mittelinseln zwischen den Fahrbahnen sind vereinzelt Straßenbäume vorzufinden.

3.1.10. Ausstattung und Wegweisung

Im Planungsgebiet sind diverse Ausstattungselemente bzw. Straßenmöblierung vorhanden. Darunter Werbetafeln, Sperrbügel sowie Poller.

3.2. Rahmenbedingungen

3.2.1. Umweltverträglichkeit

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung ist nach Art und Größe der Maßnahme gem. § 13a des Hamburgischen Wegegesetzes nicht erforderlich. 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. Es bestehen keine Ansprüche und keine Kosten für Lärmschutzmaßnahmen.

3.2.2. Bodengutachten, Grundwasser und Kampfmittel

Ein Bodengutachten liegt nicht vor. Die Maßnahme sieht keinen wesentlichen Eingriff in den Straßenaufbau vor.

Eine Kampfmittelauskunft liegt nicht vor. Die Maßnahme sieht keinen Eingriff in den tieferliegenden Straßenaufbau vor.

4. Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante

Die gewählte Ausführungsvariante entspricht der unter Kapitel 3.1 genannten Ausführung. Für die Verstetigung der Maßnahme werden geringfügige Änderungen und Ergänzungen vorgenommen, die den nachfolgenden Kapiteln zu entnehmen sind.

4.1. Kfz-Verkehr

Im Vergleich zum Bestand ergeben sich für den fließenden Verkehr geringfügige Änderungen. Der Kfz-Fahrstreifen wird durchgehend mit einer Breite von 3,25 m realisiert.

Am KP Am Sandtorkai/Auf dem Sande entfällt der Rechtsabbiegefahrstreifen in Richtung Auf dem Sande zugunsten eines durchgehenden Radfahrstreifens. Der rechtsabbiegende Verkehr wird über den verbleibenden Geradeausfahrstreifen abgewickelt. Die Kfz-Haltlinie wird dabei zugunsten der Sichtbeziehung zum Radverkehr um 3,00 m zurückversetzt.

In der Straße Am Sandtorpark entfällt die Sperrfläche zugunsten eines Linksabbiegefahrstreifens in Richtung Am Sandtorkai. Der bestehende Kfz-Linksabbiegefahrstreifen wird zukünftig dem Radverkehr, als direkten Linksabbiegefahrstreifen, zur Verfügung gestellt.

In der Straße Shanghaiallee entfällt die Sperrfläche zugunsten eines Linksabbiegefahrstreifens in Richtung Brooktorkai. Der bestehende Kfz-Linksabbiegefahrstreifen wird zukünftig dem Radverkehr, als direkten Linksabbiegefahrstreifen, zur Verfügung gestellt.

4.2. Ruhender Verkehr

Im Planungsgebiet werden zwei Ladezonen eingerichtet um die Anwohnerlogistik und den Wirtschaftsverkehr sicherzustellen. Zudem soll dadurch ein Blockieren der Fahrstreifen durch haltende Fahrzeuge verringert werden. Dazu werden bestehende Parkstände zu temporären Ladezonen ausgewiesen.

Folgende Ladezonen sollen für Lieferwagen bzw. kleiner LKW (2-achsig) ausgewiesen werden:

- Am Sandtorkai 72 (Richtung Oberbaumbrücke), Länge ca. 20 m
- Am Sandtorkai 30 (Richtung Niederbaumbrücke), Länge ca. 12 m

Die übrigen Parkstände bleiben von der Maßnahme unberührt.

4.3. ÖPNV/Reisebusse/Stadtrundfahrtbusse

Der bestehende Bussonderfahrstreifen mit Freigabe für den Radverkehr wird durch einen Radfahrstreifen mit Freigabe für HVV-Busse ersetzt. Im Gegensatz zum bestehenden Bussonderfahrstreifen, ist der rechte Fahrstreifen nicht zwingend zu befahren. HVV-Busse können den Radfahrstreifen bei Bedarf befahren. Die Haltestellen für Reisebusse bleiben dabei erhalten.

Die Haltestellen der Stadtrundfahrtbusse sind von der Maßnahme nicht betroffen.

4.4. Fußverkehr/Barrierefreiheit

Es ergeben sich keine Änderungen an den Anlagen für den Fußverkehr.

4.5. Radverkehr

Die vorhandene Gelbmarkierung der temporären Radfahrstreifen wird entfernt und in Weißmarkierung neu aufgebracht. In regelmäßigen Abständen werden Rad-Piktogramme markiert. Radverkehrsfurten und Linksabbiegestreifen für den Radverkehr werden rot markiert.

Am Knotenpunkt Am Baumwall/Niederbaumbrücke wird der bestehende Radfahrstreifen in Mittellage (RiM) im Zuge der Bauausführung der Verstetigung rot markiert, da dieser Bereich für die erforderliche Verkehrsführung sowieso gesperrt werden muss. Die Kreuzung Am Baumwall/Niederbaumbrücke liegt jedoch außerhalb des Planungsgebietes, und wird daher nicht weiter betrachtet.

In Richtung Oberbaumbrücke wird der Radfahrstreifen zwischen Niederbaumbrücke (West) und Wilhelminenbrücke auf min. 3,11 m verbreitert, sodass ein Kfz-Fahrstreifen von 3,25 m realisiert werden kann. Im Bereich des Großpflasters werden zur Abgrenzung des Radfahrstreifens Markierungsnägel verwendet.

Auf dem bestehenden Radweg in Richtung Oberbaumbrücke werden vor und nach den Furten Rad-Piktogramme mit Richtungspfeilen markiert. Ziel ist es, dass der Radweg nicht in entgegengesetzter Fahrtrichtung benutzt wird. Vor Beginn der Oberbaumbrücke endet der Radweg in einem Gehweg. Um ein regelhaftes Benutzen des Gehwegs durch den Radverkehr zu ermöglichen, wird der Gehweg mit dem ZZ 1022-10 freigegeben.

In Richtung Niederbaumbrücke wird der bestehende Rechtsabbiegestreifen in Richtung Auf dem Sande herausgenommen. Grund ist das Ende der Hochbaumaßnahme Am Sandtorkai 31 – 33. Der Radfahrstreifen kann dann hier durchgehend markiert werden. Die Einfädelung des Radverkehrs in den Mischverkehr entfällt. Für eine bessere Sichtbeziehung wird die Kfz-Haltlinie um 3,00 m zurückversetzt.

Der Radfahrstreifen im Bereich Niederbaumbrücke (Ost) wird verbreitert, sodass eine Restfahrbahnbreite von 3,25 m für den Kfz-Verkehr zur Verfügung steht.

Am KP Am Sandtorkai/Osakaallee werden Bereiche des Radfahrstreifens im KP-Arm Nord und Ost mit einem Protektionselement zum Kfz-Verkehr abgetrennt. Die Ausführung erfolgt durch Klebeborde mit einer Breite von 0,50 m. Ebenso wird der Radfahrstreifen im Bereich der Wilhelminenbrücke baulich durch Protektionselemente abgetrennt. In der Einmündung Bei St. Annen werden in Richtung Innenstadt Sharrows markiert. Diese sollen die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr verdeutlichen. Zu einem späteren Zeitpunkt sollen für die Haupt- als auch für die Nebenrichtungen Aufstelltaschen für das indirekte Linksabbiegen für den Radverkehr vorgesehen werden. Dadurch werden die Abbiegebeziehungen und die Erreichbarkeit der Ziele in der Hafencity für den Radverkehr wesentlich verbessert. Zusätzlich kann dadurch die Zahl an Radfahrenden in falscher Richtung auf dem Radweg reduziert werden. Eine zeitgleiche Ausführung mit der Verstetigung der Pop-Up-Bikelane ist nicht möglich. Um unnötige Markierungsarbeiten zu vermeiden, werden bestimmte Bereiche des KP in Gelbmarkierung für die Verstetigung belassen. Die Weißmarkierung erfolgt im Zuge der Einrichtung der Aufstelltaschen.

In den Straßen Am Sandtorpark und Shanghaiallee wird jeweils ein direkter Linksabbiegestreifen für den Radverkehr umgesetzt. Der Radverkehr kann diesen über den Mischverkehr erreichen. Die zugehörigen Furten werden rot markiert.

4.6. Lichtsignalanlagen

Am KP Am Sandtorkai/Auf dem Sande (Richtung Niederbaumbrücke) wird die Haltlinie für den Kfz-Verkehr zurückversetzt. Dadurch verbessert sich die Sichtbeziehung des rechtsabbiegenden Kfz-Verkehrs auf den Radverkehr. Eine Anpassung des Signalprogramms ist nicht erforderlich.

Am KP Am Sandtorkai/Osakaallee werden sowohl für die Haupt- als auch für die Nebenrichtung Aufstelltaschen für das indirekte Linksabbiegen für den Radverkehr vorgesehen. Für die Realisierung ist neben eigenen Signalgebern auch eine Anpassung des Signalprogramms notwendig. Die Kfz-Haltlinie für den Rechtsabbieger in die Straße Bei St. Annen wird im KP-Arm Ost zurückversetzt.

Zur Übersicht der Lichtsignalanlagen siehe Kapitel 3.1.8.

4.7. Straßenbegleitgrün

Es ergeben sich keine Änderungen für das Straßenbegleitgrün

4.8. Öffentliche Beleuchtung

Es finden keine Anpassungen der bestehenden öffentlichen Beleuchtung statt.

4.9. Entwässerung

Die Entwässerungssituation wird durch die Maßnahme nicht verändert.

4.10. Versorgungsleitungen

Die vorhandenen Versorgungsleitungen werden nicht verändert.

4.11. Ausstattung und Wegweisung

Aufgrund des Wegfalls des Rechtsabbiegestreifens in Richtung Auf dem Sande sind die beidseitigen VZ 138 zu demontieren.

Weitere Ausstattung wird durch die Maßnahme nicht verändert.

5. Erläuterungen zur Wirtschaftlichkeit und Finanzierung

5.1. Wirtschaftlichkeit

Die Umsetzung geschieht ohne größere Eingriffe in den Straßenkörper. Eine Umsetzung ist daher wirtschaftlich sinnvoll.

5.2. Finanzierung

Kostenträger ist die Freie und Hansestadt Hamburg. Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt durch Mittel der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende.

PSP-Nr.:	13475
Kontrakt-Nr.:	1001-Stadtstraßen

6. Durchführung und Auswirkung der Baumaßnahme

6.1. Durchführungszeitraum

Die Maßnahme soll, in Abhängigkeit der Witterung, im 4. Quartal 2022 durchgeführt werden.

6.2. Auswirkungen von Immissionen

Ansprüche auf Lärmschutz nach der 16. BImSchV bestehen nicht. Es handelt sich bei der Maßnahme nicht um eine wesentliche Änderung gem. § 1 Abs. 2 BImSchV.⁴

6.3. Voraus- und Folgemaßnahmen

Im Voraus wurde ein Verkehrsversuch mit einer Dauer von 12 Monaten durchgeführt und evaluiert. Der Verkehrsversuch sah vor in Richtung Niederbaumbrücke einen Radfahrstreifen und in Richtung Oberbaumbrücke einen Bussonderfahrstreifen mit Freigabe Radverkehr, zwischen Wilhelminenbrücke und Kehrwiedersteg, umzusetzen. Das Evaluationsergebnis hat dabei bestätigt, dass kurzfristig sichere und komfortable Radverkehrsanlagen in dem Straßenzug Am Sandtorkai – Brooktorkai umgesetzt werden konnten.

6.4. Parallel laufende Maßnahmen

Es sind keine weiteren parallel laufenden Maßnahmen im Baufeld vorgesehen.

6.5. Auswirkungen der Baumaßnahme auf das unmittelbare und erweiterte Umfeld

Zur Umsetzung der Baumaßnahme ergeben sich temporäre Einschränkungen für den Verkehr. Aufgrund der baulichen Mittelinseln sind für die Fahrtrichtungen Vollsperrungen notwendig. Die Verkehrsführung richtet sich nach den entsprechenden Regelplänen der RSA 21.

⁴ Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV)

6.6. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

Es sind keine Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft erforderlich.

6.7. Anlagevermögen

Es ergeben sich keine Änderungen im Anlagevermögen.

7. Grunderwerb

Grunderwerb ist nicht erforderlich. Ein Grunderwerb wird nicht in Betracht gezogen, da die zur Verfügung stehenden Flächen für eine anforderungsgerechte Umsetzung der Radverkehrsanlagen ausreichend sind.