

Baumaßnahme: Pop-Up-Bikelane

Bau-/ Teilbaumaßnahme: Verkehrsversuch Reeperbahn stadtauswärts  
zwischen Millerntorplatz und Holstenstraße

## ERLÄUTERUNGSBERICHT

### INHALTSVERZEICHNIS

<b>1</b>	<b>Allgemeines .....</b>	<b>2</b>
1.1	Darstellung der Baumaßnahme, Lage und Einordnung in die überörtliche Situation 2	
1.2	Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit der Baumaßnahme .....	3
1.3	Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag .....	3
1.4	Angaben zu weiteren Vereinbarungen.....	3
<b>2</b>	<b>Planungsrechtliche Grundlagen.....</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage.....</b>	<b>3</b>
3.1	Beschreibung des Bestandes .....	3
3.2	Rahmenbedingungen .....	6
<b>4</b>	<b>Variantenuntersuchung .....</b>	<b>7</b>
<b>5</b>	<b>Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante .....</b>	<b>7</b>
<b>6</b>	<b>Erläuterungen zu den Kosten, der Wirtschaftlichkeit und der Finanzierung .....</b>	<b>11</b>
6.1	Wirtschaftlichkeit.....	11
6.2	Finanzierung .....	11
<b>7</b>	<b>Durchführung und Auswirkung der Baumaßnahme .....</b>	<b>12</b>
7.1	Auswirkungen aus Immissionen .....	12
7.2	Voraus- und Folgemaßnahmen .....	12
7.3	Auswirkungen der Baumaßnahme auf das unmittelbare und erweiterte Umfeld ..	12
7.4	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft .....	12
7.5	Anlagevermögen.....	12
<b>8</b>	<b>Grunderwerb.....</b>	<b>12</b>
<b>9</b>	<b>Sonstiges .....</b>	<b>12</b>

# 1 Allgemeines

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

Der LSBG beabsichtigt in der Straße Reeperbahn, zwischen dem Knotenpunkt (KP) Millerntorplatz/Reeperbahn und dem KP Holstenstraße/Königstraße, im Rahmen eines Verkehrsversuchs, einen temporären Radfahrstreifen in Fahrtrichtung West bzw. stadtauswärts einzurichten (vgl. *Abbildung 1*). Die Maßnahme soll ab Oktober 2023 für 12 Monate umgesetzt werden. Aufgrund des Radfahrstreifens entfällt der rechte Fahrstreifen im überwiegenden Planungsbereich. Im November 2022 wurde bereits ein Radfahrstreifen als Verkehrsversuch für 12 Monate in der Fahrtrichtung Ost bzw. stadteinwärts eingerichtet.

Die Straße Reeperbahn im Stadtteil St. Pauli, Bezirk Hamburg-Mitte, verläuft in West-Ost-Richtung und erfüllt die Funktion einer regionalen und nahräumigen Verbindungsstraße. Der überwiegende Teil der Reeperbahn verläuft als zweibahnige Straße mit einem baulich getrennten Mittelstreifen. Die Fahrbahn stadtauswärts weist dabei einen zweistreifigen Querschnitt auf. Die Richtung stadteinwärts besitzt aufgrund des laufenden Verkehrsversuchs derzeit einen Fahrstreifen sowie einen Radfahrstreifen. Die Gesamtlänge des überplanten Bereichs beträgt ca. 800 m.

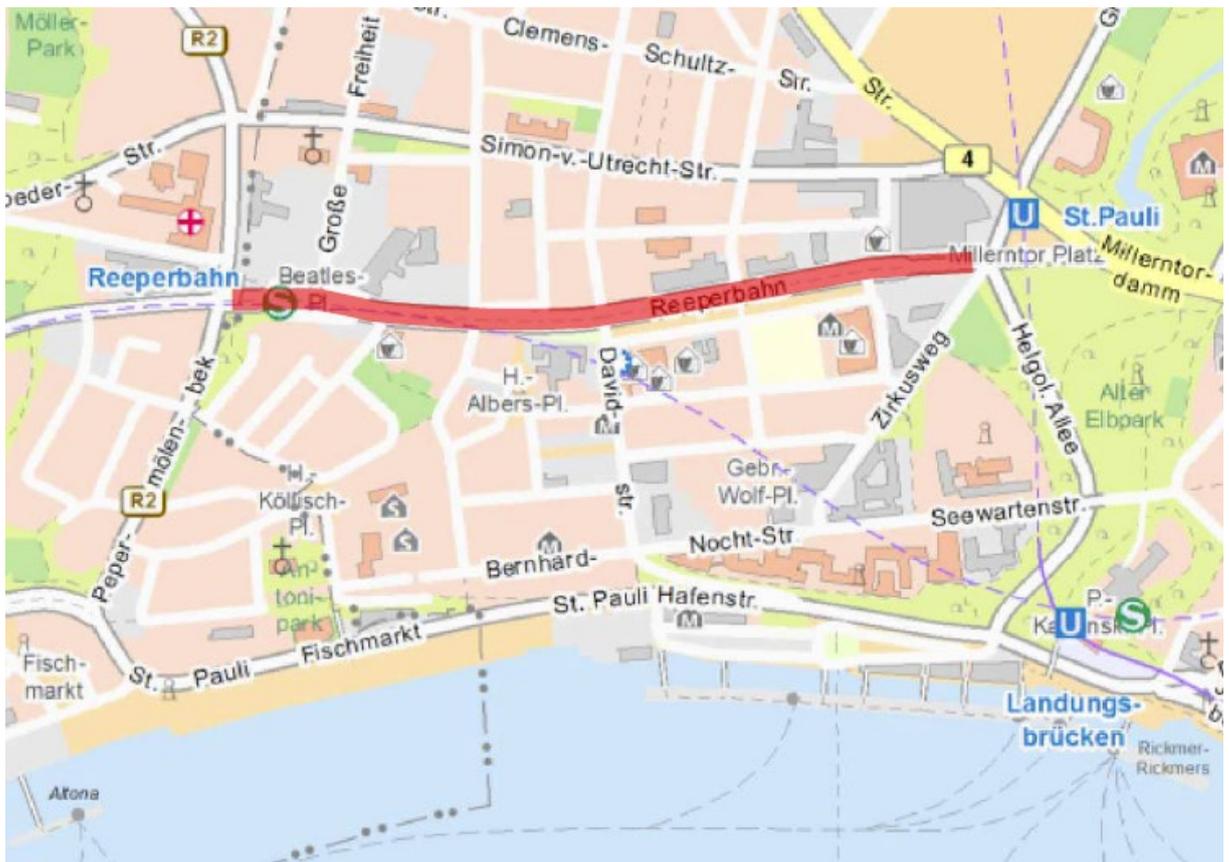


Abbildung 1: Planungsbereich Reeperbahn

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

Die Reeperbahn in Richtung stadtauswärts weist im Bestand keine durchgängige Radverkehrsanlage auf. Im Rahmen eines Verkehrsversuchs soll daher erprobt werden, ob durch die Realisierung eines kurzfristig eingerichteten Radfahrstreifens, eine sichere und komfortable Radverkehrsanlage nach aktuellem Stand der Technik geschaffen werden kann. Der Verkehrsversuch wird dabei hinsichtlich der verkehrlichen Auswirkungen evaluiert.

## 1.3 Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag

Auftraggeber und Bedarfsträger ist die Freie und Hansestadt Hamburg, vertreten durch die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende. Der Landesbetrieb für Straßen, Brücken und Gewässer als Realisierungsträger wird die Planung und Bauausführung für das Projekt durchführen.

## 1.4 Angaben zu weiteren Vereinbarungen

-entfällt-

# 2 Planungsrechtliche Grundlagen

Die für die Baumaßnahme geltenden rechtsverbindlichen Bebauungspläne D216, TB27, TB167, TB430, BSStPauli, StPauli44 und StPauli39-Neustadt38 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

Die Einrichtung des Verkehrsversuchs erfolgt im Bereich der nördlichen Fahrbahn mit Fahrtrichtung stadtauswärts (Ri. Westen). Die Beschreibung des Bestandes bezieht sich daher überwiegend auf die nördliche Fahrbahn. Eine beidseitige Betrachtung erfolgt an den notwendigen Stellen.

### Verkehrsbelastung

Im Querschnitt Reeperbahn W Beim Trichter ergibt sich zwischen 6 – 19 Uhr eine Verkehrsstärke von 21.899 Kfz (vgl. Abbildung 2). Die beiden Fahrtrichtungen weisen dabei über den Tag hinweg eine ähnliche Belastung auf. Der SV-Anteil beträgt ca. 4,8%.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Verkehrszählung vom 30.03.2023 zwischen 6-19 Uhr.

242510606	10636 (501)	10636 (501)	10636 (501)	242510623
21899 (1047)	11263 (546)	11263 (546)	11263 (546)	21899 (1047)
Detlev-Bremer-Straße				Beim Trichter

Abbildung 2: Verkehrsstärke Querschnitt Reeperbahn W Beim Trichter, 6 - 19 Uhr (30.03.2023)

Die Morgenspitze ergibt sich von 07:30 – 08:30 mit 1.487 Kfz/h und die Abendspitze von 17:15 – 18:15 Uhr mit 1.705 Kfz/h. Die Einzelergebnisse der Spitzenbelastungen können für die Morgenspitze der Abbildung 3 und für die Abendspitze der Abbildung 4 entnommen werden.

VON \ NACH	4	8	Summe
4 Beim Trichter	0	595	595
Schwerverkehrsanteil (%)	0.0	7.4	7.4
8 Detlev-Bremer-Straße	892	0	892
Schwerverkehrsanteil (%)	5.9	0.0	5.9
Summe	892	595	1487
Schwerverkehrsanteil (%)	5.9	7.4	6.5
QUERSCHNITT Summe	1487	1487	
Schwerverkehrsanteil (%)	6.5	6.5	

Abbildung 3: Verkehrsstärke Morgenspitze, 07:30 - 08:30 Uhr (30.03.2023)

VON \ NACH	4	8	Summe
4 Beim Trichter	0	904	904
Schwerverkehrsanteil (%)	0.0	1.8	1.8
8 Detlev-Bremer-Straße	801	0	801
Schwerverkehrsanteil (%)	2.7	0.0	2.7
Summe	801	904	1705
Schwerverkehrsanteil (%)	2.7	1.8	2.2
QUERSCHNITT Summe	1705	1705	
Schwerverkehrsanteil (%)	2.2	2.2	

Abbildung 4: Verkehrsstärke Morgenspitze, 17:15 - 18:15 Uhr (30.03.2023)

## ÖPNV

In der Fahrtrichtung stadtauswärts verkehren auf der Reeperbahn die Buslinien 16, 111 und 112. Die Buslinie 111 befährt die Reeperbahn dabei erst ab dem KP Reeperbahn/Hein-Hoyer-Straße. In Höhe der Haus-Nr. 88 befindet sich die Haltestelle Davidstraße, welche von allen Buslinien bedient wird.

Westlich der Einmündungen Talstraße und Silbersackstraße sowie im östlichen Knoten-Arm (KA) Holstenstraße/Königstraße befinden sich im Seitenraum Zugänge zur S-Bahn. Die Zugänge zur S-Bahn sowie die Haltestelle sind nicht barrierefrei ausgebaut.

## Fußverkehr

Für den Fußverkehr stehen ausreichend breite Gehwege zur Verfügung. Die Gehwege weisen dabei eine mangelnde Barrierefreiheit auf. So fehlen insbesondere an Querungsanlagen des Fußverkehrs und ÖPNV-Zugangsstellen taktile Elemente bzw. barrierefreie Zugänge.

## Radverkehr

Für den Radverkehr sind in Richtung stadtauswärts keine durchgehenden separaten Anlagen vorhanden. Der Radverkehr wird auf der Reeperbahn überwiegend im Mischverkehr geführt. Im westlichen KA Millerntorplatz/Reeperbahn befindet sich auf der Nordseite ein ca. 1,60 m breiter nicht benutzungspflichtiger Radweg. Dieser wird ca. 120 m nach dem KP in einen untermaßigen Radfahrstreifen mit einer Länge von ca. 15 abgeleitet und anschließend in den Mischverkehr überführt. Im östlichen KA Holstenstraße/Königstraße wird der Radverkehr für ca. 70 m auf einem Radfahrstreifen in Mittellage geführt.

## Barrierefreiheit

Die Gehwege weisen eine mangelnde Barrierefreiheit auf. So fehlen insbesondere an Querungsanlagen des Fußverkehrs und ÖPNV-Zugangsstellen taktile Elemente bzw. barrierefreie Zugänge.

## MIV

Die Reeperbahn gehört gem. RIN zur Kategorie angebaute Hauptverkehrsstraße. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h. Die Straße ist Teil des Großraum- und Schwertransportnetzes.

Der betrachtete Abschnitt weist zwischen den plangleichen KP Millerntorplatz/Reeperbahn und dem KP Holstenstraße/Königstraße zwei Fahrbahnen auf, die durch einen baulichen Mittelstreifen getrennt sind. Die 6,50 m breiten Richtungsfahrbahnen sind jeweils zweistreifig und werden z.T. in KP-Bereichen um Abbiegefahrstreifen ergänzt. Zwischen 0+050 - 0+150 und 0+290 - 0+340 verlaufen parallel Nebenfahrbahnen.

## Lichtsignalanlagen

Im Planungsgebiet befinden sich folgende Lichtsignalanlagen:

- K111 Reeperbahn/Hein-Hoyer-Straße
- K485 Königstraße/Holstenstraße
- F197 Reeperbahn/Beim Trichter
- F715 Reeperbahn/Detlev-Bremer-Straße
- F717 Reeperbahn/Talstraße
- F1635 Reeperbahn/Lincolnstraße

## Straßenbegleitgrün

Auf dem Mittelstreifen befinden sich nahezu durchgehend Straßenbäume. Des

Weiteren sind im Seitenraum vereinzelt Straßenbäume vorzufinden.

### Ruhender Verkehr

Für den Kfz-Verkehr befinden sich entlang der Strecke in Fahrtrichtung stadtauswärts nahezu durchgehend Parkbuchten mit Längsaufstellung. Zudem sind zwei Nebenfahrbahnen mit Möglichkeiten zum Parken und Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs parallel zur Reeperbahn vorhanden.

Die Flächen für den ruhenden Verkehr auf der Nordseite sind nahezu durchgehend mit VZ 286 / ZZ 1053-34 / ZZ „Zeitliche Beschränkung“ beschildert, sodass ausreichend bestehende Lademöglichkeiten vorhanden sind.

Abstellmöglichkeiten für den Radverkehr in Form von Anlehnbügeln finden sich insbesondere im Bereich des S-Bahn Zugangs am östlichen KA Holstenstraße/Königstraße. Ansonsten befinden sich vereinzelt weitere wenige Abstellanlagen im Planungsbereich.

## 3.2 Rahmenbedingungen

### Parallelmaßnahmen

Im nördlichen KA Reeperbahn/Hein-Hoyer-Straße befindet sich bis voraussichtlich Mitte Oktober 2023 eine Hochbaumaßnahme im Seitenraum. Die Hein-Hoyer-Straße ist währenddessen nur in Richtung Reeperbahn befahrbar.

### 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, welcher als Auslöser für eine wesentliche Änderung vorausgesetzt wird. Grund hierfür ist, dass der Straßenquerschnitt nicht verändert wird und es sich vordergründig um eine Markierungsmaßnahme handelt. Es bestehen keine Ansprüche und keine Kosten für Lärmschutzmaßnahmen.

### Bodengutachten

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

### Grundwasser

Die Maßnahme sieht keinen Eingriff in die Entwässerung oder den tieferliegenden Straßenaufbau vor.

### Kampfmittel

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

## 4 Variantenuntersuchung

Der Verkehrsversuch sieht die Einrichtung eines temporären Radfahrstreifens vor. Eine Variantenuntersuchung entfällt.

## 5 Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante

Die Ausführungsvariante sieht die Einrichtung eines temporären Radfahrstreifens auf der Reeperbahn zwischen Stationierung 0+060 und 0+800 in der Richtung stadtauswärts vor. Zur Verdeutlichung des temporären Charakters wird der Radfahrstreifen in Gelb markiert. Die Radfahrstreifenbreite beträgt dabei zwischen 2,48 m – 3,97 m. Die bestehenden zwei Fahrstreifen werden auf einen Fahrstreifen mit einer Breite von 3,25 m reduziert.

### ÖPNV

Der Busverkehr wird auf dem verbleibenden Fahrstreifen geführt. Die Haltestelle Davidstraße kann, wie im Bestand, bedient werden.

### Fußverkehr

Im Rahmen des Verkehrsversuchs finden keine Änderungen für den Fußverkehr statt. Durch die Einrichtung einer separaten Radverkehrsanlage nach aktuellem Stand der Technik ist davon auszugehen, dass sich die Anzahl der regelwidrigen Radfahrenden im Seitenraum wesentlich reduziert und Konflikte zwischen dem Fuß- und Radverkehr minimieren.

### Radverkehr

In Fahrtrichtung stadtauswärts wird zwischen Stationierung 0+060 und 0+800 auf dem bestehenden rechten Fahrstreifen ein temporärer Radfahrstreifen in Gelbmarkierung umgesetzt. Der Radfahrstreifen knüpft dabei sowohl zu Beginn als auch am Ende an bestehende Radverkehrsanlagen an.

Die Ableitung des Radwegs auf den Radfahrstreifen (0+800), wird durch eine Sperrfläche zzgl. Pfeilbaken und Leitschwellen abgesichert.

Um die Sichtbeziehungen zwischen Kfz- und Radverkehr an KP zu verbessern, sowie dem Radverkehr einen räumlichen Vorsprung zu geben, werden an den LSA K111 Reeperbahn/Hein-Hoyer-Straße und F1635 Reeperbahn/Lincolnstraße die Haltlinien für den Radverkehr vorgezogen.

Im Bereich der Längsparkstände wird ein Sicherheitstrennstreifen von ca. 0,75 m zum Radfahrstreifen hin markiert, um Unfälle mit dem ruhenden Verkehr zu vermeiden.

In regelmäßigen Abständen werden Rad-Piktogramme markiert. An Einmündungen und besonderen Konfliktstellen wird der Radfahrstreifen rot markiert.

## Barrierefreiheit

Im Rahmen des Verkehrsversuchs finden keine Änderungen in Bezug auf die Barrierefreiheit statt.

## MIV

Der Kfz-Verkehr wird auf dem verbleibenden linken Fahrstreifen mit einer Breite von 3,25 m geführt. Die Zweistreifigkeit wird für ca. 95 m im westlichen KA Millerntorplatz/Reeperbahn fortgeführt. Ab 0+800 wird die Fahrbahn von zwei auf einen Fahrstreifen reduziert. Die Einstreifigkeit bleibt bis 0+060 bestehen und wird in der Zuführung des östlichen KA Holstenstraße/Königstraße auf zwei Fahrstreifen erweitert. Alle Abbiegebeziehungen an den Knotenpunkten bleiben erhalten.

Die verkehrlichen Auswirkungen der Reduzierung von Fahrstreifen wurden hinsichtlich der Leistungsfähigkeit geprüft. Die verkehrlichen Auswirkungen durch die Einrichtung von Radfahrstreifen auf der Reeperbahn wurden mittels Verkehrsmodell und Berechnungen nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) ermittelt. Das HBS enthält standardisierte Verfahren, mit denen in Abhängigkeit von infrastrukturellen und verkehrlichen Randbedingungen für verschiedene Arten von Straßenverkehrsanlagen deren Kapazität ermittelt und darauf aufbauend die Qualität des Verkehrsablaufs in sechs Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) von A bis F bewertet werden kann.

Durch die Fahrstreifenreduzierung ergibt sich eine räumliche Verkehrsverlagerung des Kfz-Verkehrs von ca. 15% von der Reeperbahn stadtauswärts in die parallel verlaufende Simon-von-Utrecht-Straße. Im Folgenden werden die Auswirkungen zusammenfassend auf die sich im unmittelbaren Umfeld befindlichen Knotenpunkten beschrieben (vgl. Abbildung 5).

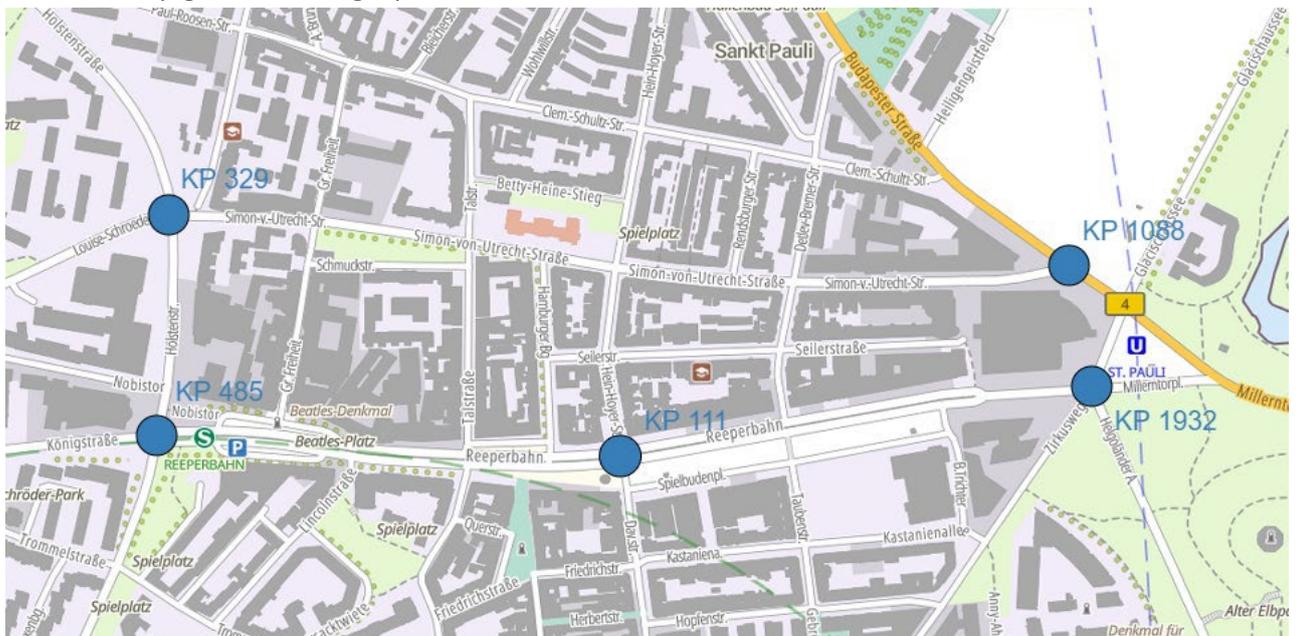


Abbildung 5: Untersuchte Knotenpunkte

### *Knotenpunkt 111 Reeperbahn/Hein-Hoyer-Straße:*

Die Qualität des Verkehrsablaufs für diesen Knoten liegt mindestens bei D in der Morgenspitze und bei C in der Abendspitze. Für den Strom K2 von der Reeperbahn Ost in Richtung West ergibt sich durch Einrichtung eines Radfahrstreifens eine mittlere Wartezeit von 13,5 s und damit QSV A.

Das Lichtsignalprogramm für diesen Knotenpunkt wurde bereits im Rahmen des Verkehrsversuchs stadteinwärts optimiert. Die Freigabezeitanteile wurden zugunsten des Hauptstroms angepasst. Eine weitere Optimierung ist nicht möglich.

### *Knotenpunkt 329 Simon-von-Utrecht-Straße/Holstenstraße:*

Der KA Simon-von-Utrecht-Straße weist zwar QSV A auf, aber die Rückstaulängen von ca. 118 m reichen bis in den nächsten KP 1086 Simon-von-Utrecht-Straße/ Große Freiheit. Grund dafür ist, dass der rechte Abbiegestreifen in der Simon-von-Utrecht-Straße in Richtung Holstenstraße nicht mehr leistungsfähig ist. Zum einen durch die räumliche Verkehrsverlagerung und zum anderen durch den Umbau der Louise-Schröder-Straße und der damit verbundenen Fahrstreifenreduzierung.

Aufgrund der geringen Überstauung des Knotenpunktes und der Sensitivität der Prognosezahlen, die sich aus der Methodik der Ermittlung ergibt, befürwortet BVM-VE die Umsetzung entsprechend vorgelegter Planung. Im Detail beruht das Fazit auf folgender Begründung:

- die mit dem gesamtstädtischen Verkehrsmodell ermittelten Prognosewerte sind modellierte Werte, die Schwankungen unterliegen
- die Simon-von-Utrecht-Straße und die Reeperbahn bilden zwei direkt parallel verlaufende Ost-West-Achsen- die gegenseitige Alternativen darstellen, d.h. die individuelle Entscheidung warum Verkehrsteilnehmer die eine oder die andere Trasse wählen, kann nicht hinreichend genau modelliert werden
- der Rechtsabbieger von der Reeperbahn in die Holstenstraße weist im Modell erhebliche Reserven auf – werden die im Modell hinterlegten Kapazitäten an den Knotenpunkten Holstenstraße/Simon-von-Utrecht-Straße/ Louise-Schröder-Straße nur geringfügig angepasst, z.B. auf Grundlage der ermittelten Kapazitäten durch den LSBG, werden wieder mehr Fahrzeuge in die Reeperbahn verlagert, was eine Verringerung der Rückstaulängen bedeutet
- des Weiteren führt die ermittelte Rückstaulänge von 118 m nur zu einer geringfügigen Überstauung des Knotenpunktes Simon von Utrecht Straße/ Große Freiheit, bereits bei einer geringeren Rückstaulänge von 106 m liegt der Rückstau außerhalb des Knotenpunktes
- der Berechnung der Rückstaulängen liegt zugrunde, dass die Fahrzeuge nicht koordiniert an den Knoten anfahren, was hier nicht der Fall ist und die Rückstaulängen entsprechend geringer ausfallen werden

Eine Optimierung des Signalprogramms wird im Rahmen des Verkehrsversuchs umgesetzt.

#### *Knotenpunkt 485 Königstraße/Holstenstraße:*

Der Knotenpunkt weist in der Vormittags- und Nachmittagsspitze QSV F auf. Grund dafür ist der Strom K2 von der Königstraße in Richtung Holstenstraße. Für den Knotenarm Reeperbahn wird, aufgrund des Linksabbiegers von der Reeperbahn in Richtung Pepermölenbek, QSV E zu beiden Verkehrsspitzen erreicht. Die erforderliche Stauraumlänge überschreitet dabei nicht die vorhandene Aufstelllänge des Linksabbiegefahrstreifens. Der Strom K4 von der Reeperbahn in Richtung Königstraße erreicht mind. QSV B. Der geplante Radfahrstreifen endet rechtzeitig, sodass die Stautraumlänge von ca. 62 m für beide Geradeausfahrstreifen eingehalten wird.

#### *Knotenpunkt 1088 Budapester Straße/Simon-von-Utrecht-Straße:*

Der Knotenpunkt wird in der Morgenspitze mit QSV B und in der Abendspitze mit QSV C bewertet. Für den Strom K3 ergeben sich problematische Rückstaulängen von ca. 125 m. Gegenüber dem Bestand (2007) entsteht jedoch keine Verschlechterung, da das Verkehrsmodell von geringeren Kfz-Verkehrszahlen ausgeht. Eine Optimierung des Signalprogramms wird dennoch im Rahmen des Verkehrsversuchs umgesetzt.

#### *Knotenpunkt 1932 Millerntorplatz/Reeperbahn:*

Der Knotenpunkt erreicht zu beiden Verkehrsspitzen QSV C. Hinsichtlich der Leistungsfähigkeit gibt es keine Einschränkungen. Dieses Ergebnis war zu erwarten, da bei den Annahmen des Verkehrsmodells davon ausgegangen wird, dass sich die Verkehrsbelastung an dem Knoten reduziert und sich zur Simon-von-Utrecht-Straße verlagert. Eine Anpassung des Signalprogramms ist nicht notwendig.

### Lichtsignalanlagen

Um die Sichtbeziehungen zwischen Kfz- und Radverkehr an KP zu verbessern, sowie dem Radverkehr einen zeitlichen Vorsprung zu geben, werden an den LSA K111 Reeperbahn/Hein-Hoyer-Straße und F1635 Reeperbahn/Lincolnstraße die Haltlinien für den Radverkehr vorgezogen.

An der LSA F717 Reeperbahn/Talstraße wird die Haltlinie des Kfz-Verkehr vorgezogen, um die Aufstellfläche für einbiegende Fahrzeuge aus der Talstraße zu verlängern.

Für die LSA am KP 329 Simon-von-Utrecht-Straße/Holstenstraße und 1088 Budapester Straße/Simon-von-Utrecht-Straße werden die Signalprogramm angepasst.

### Öffentliche Beleuchtung

Die öffentliche Beleuchtung wird durch die Maßnahme nicht verändert.

### Straßenbegleitgrün

Das Straßenbegleitgrün wird durch die Maßnahme nicht verändert.

### Ruhender Verkehr

Der ruhende Verkehr wird durch die Maßnahme nicht verändert. Aufgrund der derzeitigen Beschilderung der Parkstände, werden die Belange des Wirtschaftsverkehrs sowie der Anwohnerlogistik ausreichend berücksichtigt.

### Entwässerung

Die Entwässerung wird durch die Maßnahme nicht verändert.

### Ausstattung / Wegweisung

Auf der Sperrfläche im Bereich der Ableitung des Radwegs (0+800), werden Pfeilbaken und Leitschwellen auf die Fahrbahn montiert. Ca. 60 m vor der Sperrfläche wird VZ 531-10 angebracht, um auf die Fahrstreifenreduzierung zu verweisen.

### Versorgungsleitungen

Die Versorgungsleitungen werden durch die Maßnahme nicht verändert.

### Sonstiges

Die Maßnahme wird temporär als Verkehrsversuch für 12 Monate eingerichtet und währenddessen evaluiert. Die Markierung wird in Gelb aufgebracht. Erläuterungen zu den Kosten, der Wirtschaftlichkeit und der Finanzierung

## **6 Erläuterungen zu den Kosten, der Wirtschaftlichkeit und der Finanzierung**

### 6.1 Wirtschaftlichkeit

Die Planung wurde gemäß den geltenden Vorschriften und Regelwerken der FHH (ReStra u.a.) aufgestellt. Die Umsetzung erfolgt ohne größere Eingriffe in den Straßenkörper. Der Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit wurde bei allen Entscheidungen angemessen beachtet.

### 6.2 Finanzierung

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 konsumtiven Mittel werden Sonstigen Maßnahmen zugeordnet und stehen in der Produktgruppe 301.02 Straßen und Brücken zur Verfügung.

Die Bereitstellung der Mittel erfolgt über den Kontrakt 1001 - Stadtstraßen, Arbeitspaket Fuß- und Radverkehr.

LSBG-Projekt-Nr.: 13475

Die Maßnahme hat eine Bauzeit kleiner einem Jahr und wird innerhalb eines Jahres umgesetzt. Die Aufteilung der Kosten auf die Jahresscheiben (Bauzeitenkostenplan) ist daher nicht erforderlich.

## **7 Durchführung und Auswirkung der Baumaßnahme**

Eine Realisierung ist für Oktober 2023 vorgesehen. Die Gesamtbauzeit beträgt voraussichtlich zwei Wochen.

Die genaue Verkehrsführung wird mit allen notwendigen Dienststellen (KOST, PK, VD, HHA, Anlieger etc.) abgestimmt.

### **7.1 Auswirkungen aus 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 BImSchV16.

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

Es sind keine Vorausmaßnahmen geplant.

Bei erfolgreicher Evaluation soll der Verkehrsversuch dauerhaft im Anschluss als Folgemaßnahme verstetigt werden.

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

Während der Umsetzung wird es zu verkehrlichen Einschränkungen in der Straße Reeperbahn stadtauswärts geben.

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

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

### **7.5 Anlagevermögen**

Aufgrund der rein konsumtiven Maßnahme wird kein bilanzierungsfähiges Anlagevermögen gemäß § 18 Abs. 1 LHO geschaffen.

## **8 Grunderwerb**

Grunderwerb ist nicht erforderlich. Ein Grunderwerb wurde nicht in Betracht gezogen, da die zur Verfügung stehenden Flächen für eine anforderungsgerechte Umsetzung der Radverkehrsanlagen, durch den Wegfall eines Fahrstreifens, ausreichend sind.

## **9 Sonstiges**

Ein Verschickungsverfahren wurde für den Verkehrsversuch nicht durchgeführt. Im

Rahmen einer etwaigen Verstetigung wird eine Kenntnisnahmeschlussverschickung erfolgen.