

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

Bau-/ Teilbaumaßnahme: Verkehrsversuch Reeperbahn stadteinwärts

ERLÄUTERUNGSBERICHT

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.	Angaben zu weiteren Vereinbarungen.....	4
2.	Planungsrechtliche Grundlagen.....	4
3.	Bestand	4
3.1.	Technische Angaben zur bestehenden bauliche Anlage	4
3.2.	Rahmenbedingungen	6
4.	Variantenuntersuchung.....	6
5.	Beschreibung der vorgesehenen Ausführungsvariante.....	7
5.1.	MIV	7
5.2.	Lichtsignalanlagen	7
5.3.	ÖPNV.....	7
5.4.	Ruhender Verkehr	7
5.5.	Fußverkehr	7
5.6.	Radverkehr	8
5.7.	Straßenbegleitgrün	8
5.8.	Öffentliche Beleuchtung.....	8
5.9.	Entwässerung	8
5.10.	Versorgungsleitungen.....	8
5.11.	Ausstattung und Wegweisung	8
5.12.	Sonstiges.....	8
6.	Erläuterungen zu den Kosten, der Wirtschaftlichkeit und der Finanzierung	8
6.1.	Wirtschaftlichkeit.....	8
6.2.	Kosten und Finanzierung	9
7.	Durchführung und Auswirkungen der Baumaßnahme	9
7.1.	Durchführungszeitraum.....	9

7.2.	Auswirkungen	9
7.3.	Auswirkungen der Baumaßnahme auf das unmittelbare und erweiterte Umfeld	9
7.4.	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft...	9
7.5.	Anlagevermögen.....	9
8.	Grunderwerb	9

1. Allgemeines

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

Der LSBG beabsichtigt in der Straße Reeperbahn, zwischen dem KP Holstenstraße/Königstraße und dem KP Millerntorplatz/Reeperbahn, im Rahmen eines Verkehrsversuchs einen Radfahrstreifen stadteinwärts einzurichten (vgl. Abb. 1). Die Maßnahme soll im 4. Quartal 2022 für 12 Monate umgesetzt werden.

Die Straße Reeperbahn im Stadtteil St. Pauli, Bezirk Hamburg-Mitte, verläuft in West-Ost-Richtung und erfüllt die Funktion einer regionalen und nähräumigen Verbindungsstraße. Der überwiegende Teil der Reeperbahn verläuft als zweibahnige Straße mit einem baulich getrennten Mittelstreifen. Die beiden Fahrbahnen besitzen jeweils zwei Fahrstreifen. Der überplante Bereich weist eine Gesamtlänge von ca. 900 m auf.



Abbildung 1: Planungsbereich Reeperbahn

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

Im Rahmen eines Verkehrsversuchs soll erprobt werden, ob durch die Realisierung eines kurzfristig eingerichteten Radfahrstreifens, eine sichere und komfortable Radverkehrsanlage nach aktuellem Stand der Technik geschaffen werden kann. Zusätzlich werden die Auswirkungen auf die weiteren Verkehrsteilnehmenden untersucht.

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, D279, 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. Bestand

3.1. Technische Angaben zur bestehenden baulichen Anlage

3.1.1. MIV

Der betrachtete Abschnitt weist zwischen den beiden plangleichen Knotenpunkten (KP) Holstenstraße/Königstraße und Millerntorplatz/Reeperbahn zwei Fahrbahnen mit jeweils zwei Fahrstreifen pro Richtung auf. Die Fahrstreifenbreite beträgt ca. 2,90 m – 3,55 m. Die beiden Fahrbahnen sind baulich durch einen überwiegend begrünten Mittelstreifen voneinander getrennt. In Knotenpunkten wird die 2-Streifigkeit zum Teil um weitere Abbiegefahrstreifen erweitert.

Die Kfz-Verkehrsstärke ist der Tabelle 1 zu entnehmen. Die aktuelle Verkehrszählung aus dem Jahr 2020 unterliegt möglicherweise Schwankungen durch die COVID-19-Pandemie. Daher werden die Daten durch die Zählung aus dem Jahr 2019 ergänzt und in Relation zueinander gesetzt.

Erhebungsjahr	Vormittagsspitze [Kfz/h]		Nachmittagsspitze [Kfz/h]	
	RiFa West	RiFa Ost	RiFa West	RiFa Ost
2019	731	1.586	1.113	1.322
2020	637	1.118	725	1.122
Veränderung zu 2019	-13%	-30%	-35%	-15%

Tabelle 1: Kfz-Verkehrsstärke (Zählstelle 3008 Reeperbahn W Millerntorplatz T34)

Die Straße ist Teil des Großraum- und Schwertransportnetzes.

In der Straße Reeperbahn beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h.

3.1.2. Lichtsignalanlagen

Im Planungsgebiet befinden sich folgende sieben Lichtsignalanlagen:

- K485 Königstraße/Holstenstraße
- F1635 Reeperbahn/Lincolnstraße
- F717 Reeperbahn/Talstraße
- K1111 Reeperbahn/Hein-Hoyer-Straße
- F715 Reeperbahn/Detlev-Bremer-Straße
- F197 Reeperbahn/Beim Trichter
- K1932 Millerntorplatz/Reeperbahn

3.1.3. ÖPNV

In der Straße Reeperbahn verkehren die Buslinien 16, 37, 111 und 112. Es werden dabei die Haltestellen S Reeperbahn und Davidstraße bedient. Zwischen den Straßen Taubenstraße und Beim Trichter in Fahrtrichtung Ost befinden sich Haltestellen am Fahrbahnrand für Reisebusse.

3.1.4. Ruhender Verkehr

Entlang der Strecke befinden sich in Fahrtrichtung West nahezu durchgehend und in Fahrtrichtung Ost vereinzelt Parkbuchten für den ruhenden Verkehr. Zudem sind mehrere Nebenfahrbahnen mit Möglichkeiten zum Parken parallel zur Reeperbahn vorhanden.

Die Reeperbahn ist Teil der Bewohnerparkgebiete MA 203 Spielbudenplatz und MA 204 Hein-Köllisch-Platz.

Der Wirtschaftsverkehr wird hauptsächlich über die Nebenfahrbahnen abgewickelt. Die Nebenfahrbahn zwischen Hamburger Berg und Talstraße und die Straße Spielbudenplatz sind dabei ausschließlich für den Wirtschaftsverkehr befahrbar. Im Bereich der Hausnummer 42 und 72 bestehen zeitlich befristete Ladezonen.

3.1.5. Fußverkehr

Für den Fußverkehr stehen im betrachteten Bereich beidseitige Gehwege zur Verfügung. Die Gehwege sind nicht barrierefrei ausgebaut.

3.1.6. Radverkehr

Für den Radverkehr sind im Planungsgebiet keine durchgehenden separaten Anlagen vorhanden. Der Radverkehr wird entlang der Strecke im Mischverkehr geführt. Im östlichen KP-Arm Holstenstraße/Königstraße befinden sich beidseitige Radfahrstreifen. In Fahrtrichtung West befindet sich ein Radfahrstreifen in Mittellage mit einer Länge von ca. 70 m. Der Radfahrstreifen in Fahrtrichtung Ost endet nach ca. 50 m und der Radverkehr wird in den Mischverkehr eingeleitet.

Im westlichen KP-Arm Millerntorplatz/Reeperbahn befinden sich in der Straße Reeperbahn zunächst beidseitige Radwege im Seitenraum. Diese werden ca. 120 m nach bzw. vor dem Knotenpunkt ab- bzw. aufgeleitet. Die Breite der Radwege beträgt ca. 1,70 m bis 2,00 m.

3.1.7. Straßenbegleitgrün

Auf dem baulich hergestellten Mittelstreifen befinden sich nahezu durchgehend Straßenbäume. Des Weiteren sind in den Nebenflächen Straßenbäume vorzufinden.

3.1.8. Sonstiges

Auf Höhe der Reeperbahn Hausnummer 74 befindet sich eine Hochbaumaßnahme bis zum 15.10.2022. Die Fahrbahn in der Hein-Hoyer-Straße und Reeperbahn ist in diesem Bereich währenddessen nur eingeschränkt benutzbar.

3.2. Rahmenbedingungen

3.2.1. Voraus- und Folgemaßnahmen

Es sind keine Vorausmaßnahmen bekannt.

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

Ab April 2023 soll in der Reeperbahn stadtauswärts ein temporärer Radfahrstreifen als Verkehrsversuch für 12 Monate eingerichtet werden.

3.2.2. Parallelmaßnahmen

Es sind keine parallel stattfindenden Maßnahmen bekannt.

3.2.3. 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. 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.

3.2.4. Bodengutachten

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

3.2.5. Grundwasser

Der Grundwasserflurabstand beträgt zwischen 7,00 m bis 20,00 m unter GOK.¹

3.2.6. Kampfmittel

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

4. Variantenuntersuchung

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

¹ Geoportal Hamburg (abgerufen am 01.07.2022).

5. Beschreibung der vorgesehenen Ausführungsvariante

5.1. MIV

Im Planungsgebiet steht dem Kfz-Verkehr zwischen 0+120 und 0+720 ein Fahrstreifen zur Verfügung. Alle Abbiegebeziehungen an den Knotenpunkten bleiben erhalten. Dem Kfz-Verkehr steht stadteinwärts ein Fahrstreifen mit einer Breite von 3,25 m zur Verfügung. Zwischen 0+000 und 0+120 bleibt die 2-streifigkeit erhalten um den zufließenden Verkehr aus dem KP Holstenstraße/Königstraße leistungsfähig abwickeln zu können

5.2. Lichtsignalanlagen

An den F-LSA Reeperbahn/Lincolnstraße und Reeperbahn/Beim Trichter wird die Kfz-Haltlinie zurückversetzt, um die Sichtbeziehung zum Radverkehr zu verbessern.

Für die KP Holstenstraße/Königstraße und Reeperbahn/Davidstraße wird das Signalprogramm angepasst. Am KP Reeperbahn/Davidstraße wird in der Morgenspitze zwischen 6 und 10 Uhr von der progressiven Schaltung für den Fußverkehr abgewichen.

5.3. ÖPNV

Der Radfahrstreifen wird ab 0+150 m für HVV-Busse freigegeben. In diesem Fall kann, aber muss der Bus den Radfahrstreifen nicht benutzen, wenn er z.B. eine Bushaltestelle anfahren oder den Rückstau vor einer Signalanlage umfahren möchte. Die Breite berücksichtigt deshalb auch kein Überholen von Radfahrenden durch Busse innerhalb des Radfahrstreifens. Insbesondere in der Morgenspitze können potenzielle Fahrzeitenverlängerungen des Linienverkehrs an der LSA Reeperbahn/Davidstraße kompensiert werden und die Busbucht Davidstraße bereits früher angefahren werden.

Neben der Markierung von Fahrrad-Piktogrammen wird zusätzlich in regelmäßigen Abständen der Schriftzug „BUS“ markiert.

Die Haltestelle für Reisebusse zwischen 0+600 und 0+690 bleibt bestehen.

5.4. Ruhender Verkehr

Es entfallen durch die Einrichtung des Radfahrstreifens keine bestehenden Parkplätze. Um den Wirtschaftsverkehr und die Anwohnerlogistik zu gewährleisten, werden zwei Ladezonen auf der Südseite eingerichtet. Die Ladezonen sollen ein Blockieren des Radfahrstreifens durch haltende Fahrzeuge vermeiden. Folgende Parkstände werden zu temporären Ladezonen ausgewiesen:

- Reeperbahn Hausnummer 89, stadteinwärts (Nebenfahrbahn)
- Reeperbahn Hausnummer 153, stadteinwärts (Nebenfahrbahn)

Die Einrichtung der Ladezonen ist mit dem LBV abgestimmt. Weitere Parkstände sind von der Maßnahme nicht betroffen.

Der Planungsbereich ist zudem Bestandteil des Bewohnerparkens MA 203 Spielbudenplatz und MA 204 Hein-Köllisch-Platz.

5.5. Fußverkehr

Es finden keine Änderungen der Fußverkehrsanlagen statt. Durch die Einrichtung einer separaten Radverkehrsanlage ist davon auszugehen, dass sich die Anzahl der

Radfahrenden im Seitenraum wesentlich reduziert und Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden minimieren.

5.6. Radverkehr

In Fahrtrichtung stadteinwärts soll, zwischen dem KP Holstenstraße/Königstraße und dem KP Millerntorplatz/Reeperbahn, auf dem rechten Fahrstreifen ein temporärer Radfahrstreifen in Gelbmarkierung umgesetzt werden. Ab Lincolnstraße wird dieser für HVV-Busse freigegeben. Der temporäre Radfahrstreifen knüpft dabei sowohl zu Beginn als auch am Ende an bestehende Radverkehrsanlagen an.

Im KP Reeperbahn/Davidstraße wird eine Aufstelltasche für den indirekt linksabbiegenden Radverkehr in Richtung Hein-Hoyer-Straße vorgesehen.

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

5.7. Straßenbegleitgrün

Das Straßenbegleitgrün wird durch die Maßnahme nicht verändert.

5.8. Öffentliche Beleuchtung

Die öffentliche Beleuchtung wird durch die Maßnahme nicht verändert.

5.9. Entwässerung

Die Entwässerung wird durch die Maßnahme nicht verändert.

5.10. Versorgungsleitungen

Die Versorgungsleitungen werden durch die Maßnahme nicht verändert.

5.11. Ausstattung und Wegweisung

Das VZ 237 in Kombination mit dem ZZ „HVV frei“ bei wird montiert (Stationierung 0+150).

Die neu hergestellten Ladezonen werden entsprechend beschildert.

5.12. Sonstiges

Die Maßnahme wird als Verkehrsversuch umgesetzt. Alle linienhaften Markierungen werden in Gelb aufgebracht. Die Maßnahme wird temporär für 12 Monate angeordnet und währenddessen evaluiert.

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

6.2. Kosten und Finanzierung

Der Kostenträger der Baumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg. Die Bereitstellung der Mittel erfolgt durch die BVM

Kontrakt 1001 - Stadtstraßen
PSP 13475

7. Durchführung und Auswirkungen der Baumaßnahme

7.1. Durchführungszeitraum

Die Maßnahme ab dem 14. November 2022 in einem Zeitraum von zwei Wochen durchgeführt werden.

7.2. Auswirkungen

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.²

7.3. Auswirkungen der Baumaßnahme auf das unmittelbare und erweiterte Umfeld

Während der Umsetzung wird es zu verkehrlichen Einschränkungen auf der Straße Reeperbahn stadteinwärts 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

Es ergeben sich keine Änderungen im Anlagevermögen, da es sich um eine rein konsumtive Maßnahme handelt.

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 ausreichend sind.

² Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV)