

Straßenverkehrstechnische Planung Kenntnisnahmeschlussverschickung

Fuß- und Radverkehr

PSP: 13-14786

Bestandsnahe Maßnahme Krausestraße zwischen
Alter Teichweg und Dehnhaiide



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	4
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	4
3.3	Unfallgeschehen	7
3.4	Nutzung der angrenzenden Grundstücke/Bebauung	7
3.5	Aufteilung und Abmessung des Querschnitts sowie Oberflächenbefestigung	7
3.6	Schadensbild	8
3.7	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen	8
3.8	Wirtschaftsverkehr	8
3.9	ÖPNV und Sharing Angebote	8
3.10	Radverkehr	9
3.11	Fußverkehr	9
3.12	Ruhender Verkehr	9
3.13	Straßenausstattung und Straßenmöblierung	10
3.14	Öffentliche Beleuchtung	10
3.15	Straßenbegleitgrün	10
3.16	Entwässerung	10
3.17	Versorgungsleitungen	10
3.18	Ingenieurbauwerke	10
3.19	Grundwasser	10
3.20	Denkmalschutz	10
3.21	Altlasten	10
3.22	Kampfmittel	10
4	Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante	11
4.1	Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes sowie Oberflächenbefestigung	11
4.2	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen	11
4.3	Wirtschaftsverkehr	12
4.4	ÖPNV und Sharing Angebote	12
4.5	Radverkehr	12
4.6	Fußverkehr	13
4.7	Ruhender Verkehr	13



4.8	Straßenausstattung und Straßenmöblierung	13
4.9	Öffentliche Beleuchtung	13
4.10	Straßenbegleitgrün	13
4.11	Entwässerung	14
4.12	Versorgungsleitungen.....	14
4.13	Ingenieurbauwerke	14
4.14	Baustoffe.....	14
4.15	Feuerwehr.....	14
5	Umsetzung der Planung	14
5.1	Grunderwerb.....	14
5.2	Auswirkungen durch das Projekt.....	15
5.2.1	Immissionen.....	15
5.2.2	Voraus- und Folgemaßnahmen	15
5.2.3	Unmittelbares und erweitertes Umfeld.....	15
5.3	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft	15
5.4	Parallele Maßnahmen Dritter.....	15
5.5	Kosten und Finanzierung/Haushaltstitel	15
5.6	Terminierung des Projektes und Bauausführung	15
6	Sonstiges	15

1 Allgemeines

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

Die Freie und Hansestadt Hamburg beabsichtigt mittels der kurzfristigen Umsetzung von bestandsnahen Maßnahmen, den innerstädtischen Radverkehr zu verbessern. Im Zuge dessen werden Maßnahmen geprüft, die keinen großen baulichen Aufwand bedürfen, mit denen jedoch Verbesserungen für den Radverkehr erreicht werden können.

Die Krausestraße befindet sich im Bezirk Hamburg-Nord im Stadtteil Hamburg-Dulsberg und ist als Hauptverkehrsstraße klassifiziert. Die Maßnahme schließt an die bereits umgesetzten Radfahrstreifen in der Krausestraße an, im Süden Höhe Hausnummer 61 und im Norden Höhe Hausnummer 27.

Der Planungsabschnitt (dargestellt in Abbildung 1, rechts) ist im Radnetz als netzbedeutender Abschnitt mit Verbesserungspotential gekennzeichnet, auch wenn es sich nicht um eine Radroute handelt. Da in diesem Abschnitt Radverkehrsanlagen fehlen, sollen im Zuge der Maßnahme als Lückenschluss beidseitige Schutz- bzw. Radfahrstreifen eingerichtet werden.

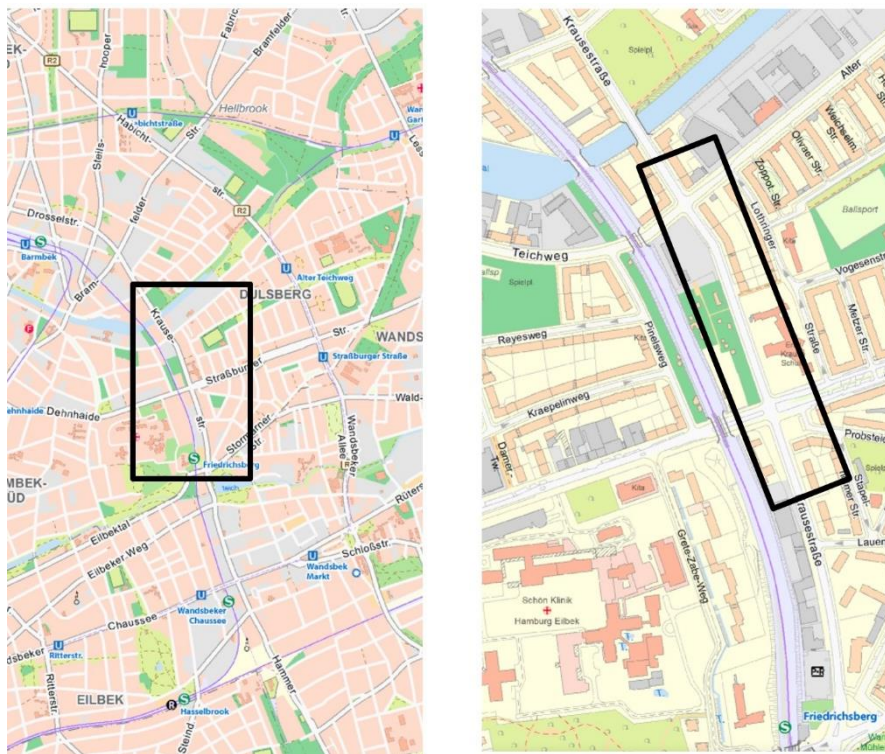


Abbildung 1: Übersichtskarte und Planungsbereich Maßnahme Krausestraße
[Quelle: <https://geofos.fhhnet.stadt.hamburg.de/FHH-Atlas/>]

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

Im Rahmen von bestandsnahen Maßnahmen sollen Radverkehrsanlagen kurzfristig und ohne großen baulichen Aufwand entsprechend der aktuellen Regelwerke geplant und umgesetzt werden. Ziel dieser Maßnahmen ist, bessere Voraussetzungen für attraktives, sicheres und komfortables Radfahren zu schaffen. Die Einrichtung von attraktiveren Radverkehrsanlagen im Planungsabschnitt soll dazu beitragen, den Radverkehrsanteil in den kommenden Jahren deutlich zu steigern und dadurch die Ziele des Senats zu erreichen.

Die Maßnahme stellt einen Lückenschluss zu den bereits umgesetzten Abschnitten der Krausestraße dar.

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

Die Stadt Hamburg hat sich zum Ziel gesetzt, den Anteil des Radverkehrs am wegebezogenen Modal Split innerhalb des laufenden Jahrzehnts auf 25 bis 30 Prozent zu steigern. Die Förderung des Radverkehrs wird hierbei als effektives, klimafreundliches und kostengünstiges Mittel gesehen, um die Verkehrswende in Hamburg umzusetzen.

2 Planungsrechtliche Grundlagen

Planungsrechtliche Grundlagen für die vorliegende Planung sind

- der Bebauungsplan Dulsberg6-Barmbek-Sued7 (2022)
- der Bebauungsplan Dulsberg1 (1964)
- der Baustufenplan Barmbek-Nord (1960)

Die Baumaßnahme wird innerhalb der bestehenden Straßenbegrenzungslinien durchgeführt.

3 Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage

3.1 Lage und Funktion im Straßennetz

Die Krausestraße ist im ca. 500 m langen Planungsraum als Hauptverkehrsstraße klassifiziert. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h. Die Krausestraße ist zudem Bestandteil der Großraum- und Schwertransport-Routen (GST-Routen).

Der Radverkehr wird im Planungsraum im Mischverkehr auf einer überbreiten Fahrbahn bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h geführt, nördlich und südlich an die Maßnahme angrenzend befinden sich beidseitig Schutz- bzw. Radfahrstreifen.

Der Planungsraum beinhaltet die Knotenpunkte 180 (Straßburger Straße/Krausestraße) und 430 (Krausestraße/Alter Teichweg).

3.2 Verkehrsbelastung

Die Krausestraße verfügt über eine Querschnittsbelastung von ca. 17.000 Kfz/24h südlich der Straßburger Straße. Zwischen den Knotenpunkten Krausestraße/Straßburger Straße und Krausestraße/Alter Teichweg wurden ca. 13.000 Kfz/24h erhoben und nördlich des Alten Teichwegs ca. 15.000 Kfz/24h. Die Zählungen wurden am Dienstag, den 06.05.2025 durchgeführt.

Für den **Knotenpunkt Krausestraße/Straßburger Straße** (siehe Abbildung 2) sind die Verkehrsmengen des Kfz-Verkehrs von 0 bis 24 Uhr dargestellt (siehe Abbildung 3).

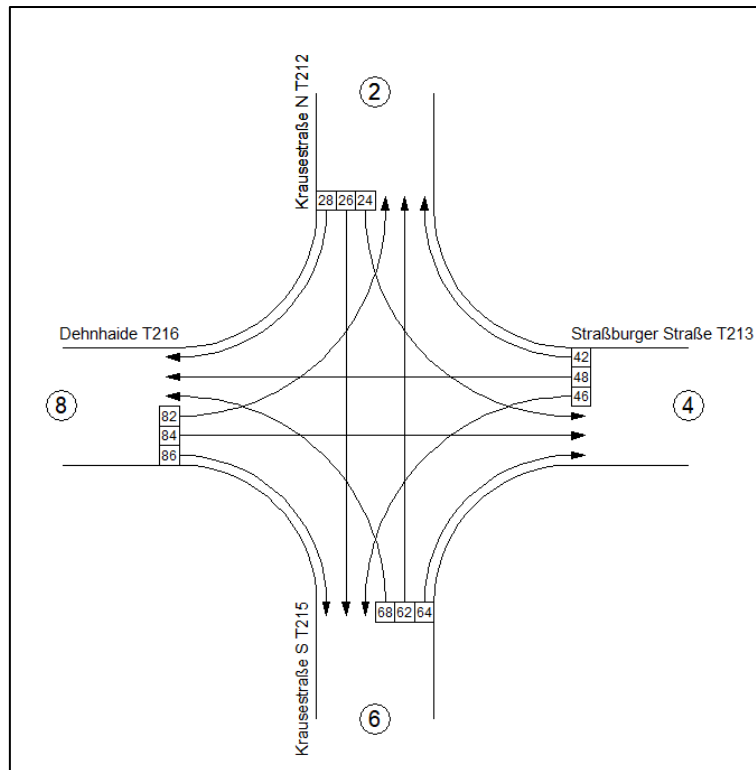


Abbildung 2: Knotenpunktgeometrie Krausestraße/Straßburger Straße

GESAMTBELASTUNG 00:00 bis 24:00 UHR IN KFZ					
VON \ NACH	2	4	6	8	Summe
2 Krausestraße N T212	0	679	5475	310	6464
LKW-Anteil (%)	0.0	1.2	3.7	1.3	3.4
4 Straßburger Straße T213	882	0	1142	5272	7296
LKW-Anteil (%)	1.2	0.0	11.2	2.8	3.9
6 Krausestraße S T215	5248	602	0	1361	7211
LKW-Anteil (%)	3.1	21.3	0.0	1.8	4.4
8 Dehnhai T216	292	6572	3031	0	9895
LKW-Anteil (%)	1.7	3.0	1.9	0.0	2.6
Summe	6422	7853	9648	6943	30866
LKW-Anteil (%)	2.8	4.3	4.0	2.5	3.5
QUERSCHNITT Summe	12886	15149	16859	16838	
LKW-Anteil (%)	3.1	4.1	4.2	2.6	

Abbildung 3: Gesamtbelastung Kfz-Verkehr Knotenpunkt Krausestraße/Straßburger Straße

Für den **Knotenpunkt Krausestraße/Alter Teichweg** (siehe Abbildung 4) sind die Verkehrsmengen des Kfz-Verkehrs (siehe Abbildung 5) dargestellt.

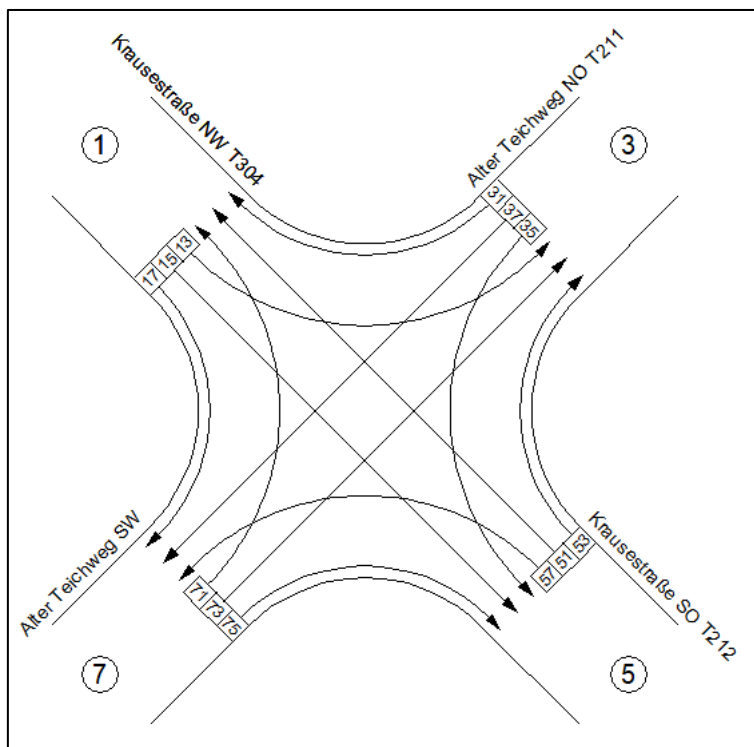


Abbildung 4: Knotenpunktgeometrie Krausestraße/Alter Teichweg

GESAMTBELASTUNG 00:00 bis 24:00 UHR IN KFZ					
VON \ NACH	1	3	5	7	Summe
1 Krausestraße NW T304	0	1056	5256	271	6583
LKW-Anteil (%)	0.0	20.5	3.9	0.7	6.4
3 Alter Teichweg NO	2661	0	607	1272	4540
LKW-Anteil (%)	12.4	0.0	2.1	1.4	7.9
5 Krausestraße SO T212	5574	425	0	154	6153
LKW-Anteil (%)	3.5	0.9	0.0	1.3	3.3
7 Alter Teichweg SW	206	1850	524	0	2580
LKW-Anteil (%)	1.0	0.8	1.5	0.0	1.0
Summe	8441	3331	6387	1697	19856
LKW-Anteil (%)	6.2	7.1	3.5	1.3	5.1
QUERSCHNITT Summe	15024	7871	12540	4277	
LKW-Anteil (%)	6.3	7.6	3.4	1.1	

Abbildung 5: Gesamtbelastung Kfz-Verkehr Krausestraße/Alter Teichweg

Außerdem wurde am 06.05.2025 zwischen 6:00 Uhr und 19:00 Uhr der Radverkehr in der Krausestraße an vier Querschnitten erhoben. Die Zählungen wurden jeweils nördlich und südlich der Knotenpunkte im Planungsgebiet durchgeführt.

Nördlich der Straßburger Straße lag die erhobene Zahl bei 685 Radfahrenden, wobei rund 460 auf der Fahrbahn gefahren sind. Südlich der Straßburger Straße wurden 769 Personen mit dem Fahrrad gezählt, davon nutzten etwa 520 die Fahrbahn. Die restlichen Fahrradfahrenden sind auf dem Gehweg

gefahren. In beiden Bereichen wird der Radverkehr derzeit im Mischverkehr auf einer überbreiten Fahrbahn abgewickelt.

Ebenfalls wurden nördlich und südlich des Knotenpunktes Krausestraße/ Alter Teichweg eine Radverkehrszählung durchgeführt. Nördlich des Alten Teichweges wurden 1050 Radfahrende gezählt, von denen 810 auf der Fahrbahn gefahren sind und 240 auf dem Gehweg. Südlich des Alten Teichweges wurden insgesamt 740 Fahrräder erfasst, von denen 580 auf der Fahrbahn gefahren sind. Auch hier erfolgt die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf einer überbreiten Fahrbahn.

Die Auswertung der vier Zählungen zeigt, dass ein nennenswerter Anteil der Radfahrenden nicht im Mischverkehr auf der Fahrbahn fährt, sondern auf dem Gehweg, obwohl dieser nicht für den Radverkehr freigegeben ist.

Die Ursache dafür ist das Fehlen von Radverkehrsanlagen.

3.3 Unfallgeschehen

Von der Verkehrsdirektion wurden für den Zeitraum vom 01.01.2022 bis 31.12.2024 Unfalldaten zur Verfügung gestellt. Im Auswertzeitraum 01.01.2022 – 31.12.2024 wurden auf der bewerteten Strecke 142 Verkehrsunfälle (VU) polizeilich registriert. 3 Verkehrsunfälle forderten 3 Schwer- und 2 Leichtverletzte, bei weiteren 26 Verkehrsunfällen wurden insgesamt 34 Personen leicht verletzt.

Im Planungsraum wurden im Auswertzeitraum 9 Verkehrsunfälle mit Beteiligung des Radverkehrs registriert. Mehrere dieser Unfälle sind auf Konflikte mit auf dem Gehweg fahrenden Radfahrenden zurückzuführen. Zudem führte das abrupte Aufhören des Radfahrstreifens dazu, dass Radfahrende auf die Nebenflächen ausweichen wollten und dabei am Bordstein stürzten.

Zudem befinden sich im Planungsraum mehrere Unfallhäufungsstellen, unter anderem die Knotenpunkte Krausestraße/Alter Teichweg und Krausestraße/Straßburger Straße. Auffallend sind die Abbiege-Unfälle im nordöstlichen Knotenbereich des Knotenpunktes Krausestraße/Straßburger Straße. Die Ursache der Abbiege-Unfällen ist, dass hauptsächlich die linksabbiegenden Fahrzeuge mit entgegenkommenden Fahrzeugen kollidierten.

3.4 Nutzung der angrenzenden Grundstücke/Bebauung

Die Nutzung der angrenzenden Grundstücke ist überwiegend von Wohnnutzung geprägt. Die Bebauung besteht aus mehrstöckigen Gebäuden. Westlich der Krausestraße, zwischen Straßburger Straße und Alter Teichweg, befindet sich ein Gewerbegebiet mit einem Autohändler sowie gerodete und eingezäunte Kleingärten. Auf Höhe des Knotenpunktes Krausestraße/ Straßburger Straße befindet sich die Emil-Krause-Schule, diese hat ihren Haupteingang jedoch in der Lothringer Straße.

3.5 Aufteilung und Abmessung des Querschnitts sowie Oberflächenbefestigung

Die Krausestraße verfügt im Planungsraum über eine überbreite Fahrbahn mit Fahrstreifenbreiten von ca. 5,0 m Breite je Fahrtrichtung. Auf der Ostseite befinden sich zwischen Bäumen mehrere Parkstände. Die Gehwegbreite beträgt ca. 1,50 m bis 2,0 m. Auf der Westseite befinden sich Schotterflächen zwischen den Bäumen, diese Flächen sind nicht zum Parken freigegeben. Tabelle 1 stellt den Querschnitt der Krausestraße auf Höhe Hausnummer 41 dar.

Gehweg	Grandfläche / Baum	Fahrstreifen	Fahrstreifen	Parkstand / Baum	Gehweg
1,85 m	1,50 m	5,15 m	5,10 m	1,80 m	1,50 m

Tabelle 1: Querschnitt Krausestraße Höhe Hausnr. 41

Die Fahrbahn ist in Asphaltbauweise hergestellt und befindet sich in einem guten Zustand. Die Nebenflächen sind überwiegend mit Gehwegplatten ausgestattet, welche durch Wurzeln teils starke Hebungen erfahren haben und einige Bereiche sind unbefestigt.

3.6 Schadensbild

Die Fahrbahnoberfläche besteht in der Krausestraße aus Asphalt, die Deckschicht wurde vor wenigen Jahren erneuert. Es sind keine gravierenden Mängel hinsichtlich der Oberflächenbeschaffenheit festzustellen.

Die Nebenflächen insbesondere in der Nähe von Bäumen weisen Unebenheiten auf. Es ist davon auszugehen, dass die Gehwegplatten hier durch Baumwurzeln angehoben wurden. Der Zustand der Nebenflächen ist in einigen Bereichen als schlecht anzusehen.

3.7 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Im Planungsgebiet bzw. angrenzend befinden sich die folgenden Lichtsignalanlagen:

LSA Nr.	Knoten	Steuerung	Blindensignalisierung	Taktile Leitelemente/Bordabsenkung	Busbevorrechtigung
K 180	Straßburger Straße/Krausestraße	Verkehrsabhängig	Ja	Nein / Ja	Ja
K 430	Krausestraße/Alter Teichweg	Verkehrsabhängig	Ja	Nein / Ja	Nein

Tabelle 2: Übersicht LSA

3.8 Wirtschaftsverkehr

Mit Ausnahme des Gewerbeparks ist die Krausestraße überwiegend durch Wohnbebauung geprägt. Das Quell- und Zielverkehrsaufkommen des Wirtschaftsverkehrs (u.a. Güterwirtschaftsverkehr, Dienstleistungsverkehr, Nutz- oder Geschäftsverkehr, Personenwirtschaftsverkehr) ist aufgrund der angesiedelten Firmen eher gering. Der LKW-Anteil liegt bei ca. 3 bis 6% (vgl. Abschnitt 3.2).

Die Krausestraße ist Teil des Routennetzes für Großraum- und Schwertransporte.

3.9 ÖPNV und Sharing Angebote

Die Krausestraße wird zwischen den Knotenpunkten Krausestraße/Straßburger Straße und Krausestraße/Alter Teichweg nicht von Buslinien befahren. Die Buslinie 16 (Schenefeld – Rahlstedt) verkehrt in der südlichen Krausestraße und der Straßburger Straße mit Halt an der Bushaltestelle Krausestraße im 10-Minuten-Takt. Diese Haltestelle wird auch von der Buslinie 171 (Barmbek – Bramfeld) im 20-Minuten-Takt bedient. Diese Buslinie befährt die Dehnhaide und Straßburger Straße. Im nördlichen Planungsbereich verkehrt die Buslinie 23 (Niendorf – Billstedt) im Alten Teichweg und der nördlichen Krausestraße im 10-Minuten-Takt. Die Buslinie hält an der Bushaltestelle Olivaer Straße.

Haltestelle	Haltende Linien	Art der Haltestelle	Oberflächenbelag	Barrierefreiheit	Ausstattung
Krausestraße	16, 171	Fahrbahnrand	Beton / Asphalt	Ja	FGU (je 1x)
Olivaer Straße	23	Fahrbahnrand	Beton	Ja	FGU (1x)

Tabelle 3: Haltestellen im Bestand



Der Planungsraum wird durch den Ridepooling-Dienst Moia bedient.

Die nächstgelegene Stadtrastation befindet sich an der S-Bahn-Station Friedrichsberg. Außerdem befinden sich in der Probsteier Straße Switch-Parkstände.

3.10 Radverkehr

Die Krausestraße ist im Radnetz als netzbedeutender Abschnitt mit Verbesserungspotential gekennzeichnet, auch wenn es sich nicht um eine Radroute handelt. In vorhergehenden Maßnahmen wurden nördlich und südlich des Planungsgebietes Schutz- bzw. Radfahrstreifen eingerichtet, der Abschnitt zwischen den Knotenpunkten Krausestraße/Straßburger Straße und Krausestraße/Alter Teichweg verfügt über eine überbreite Fahrbahn ohne gesonderte Radverkehrsinfrastruktur, vgl. Abbildung 6.

Der Radverkehr wird in der Krausestraße auf der überbreiten Fahrbahn im Mischverkehr bei Tempo 50 geführt. Der Kfz-Verkehr fährt in der Krausestraße einstreifig, stellt sich jedoch situativ zweistreifig vor den Knotenpunkten auf. Dadurch kommt es zu Behinderungen für den Radverkehr, vgl. Abbildung 7. Aufgrund der geringen subjektiven Sicherheit kommt es vermehrt dazu, dass Radfahrer auf den schmalen Nebenflächen statt auf der Fahrbahn verkehren (vgl. Abschnitt 3.2).



Abbildung 7: Unechte Zweistreifigkeit in der Krausestraße

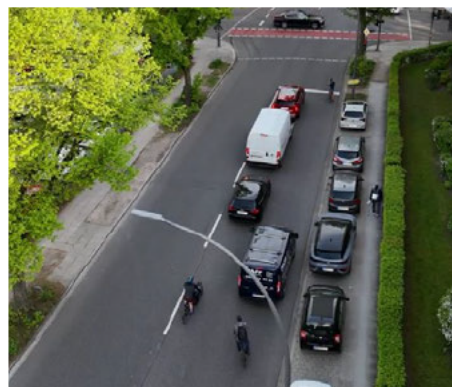


Abbildung 6: Behinderung des Radverkehrs durch zweistreifiges Aufstellen

In der Dehnhaid wird der Radverkehr in den Nebenflächen geführt, in der Straßburger Straße sind Radfahrstreifen vorhanden. Der Radverkehr wird an der Bushaltestelle Krausestraße in Fahrtrichtung Osten vorbeigeführt, in Fahrtrichtung Westen wird der Radverkehr vor dem Knotenpunkt Krausestraße/Straßburger Straße auf die Nebenflächen aufgeleitet. Im Alten Teichweg liegen in Fahrtrichtung Ost durchgehende Radfahrstreifen vor, der Radfahrstreifen in Fahrtrichtung West läuft hinter der Bushaltestelle Olivaer Straße aus.

Im Planungsraum sind nur wenige Fahrradbügel im öffentlichen Raum vorhanden. Die vorhandenen Fahrradbügel sind stark ausgelastet. Aus diesem Grund werden Fahrräder häufig an Baumschutzbügeln abgestellt, wodurch sich die Breite des nutzbaren Gehweges verringert.

3.11 Fußverkehr

Der Fußverkehr wird auf überwiegend untermaßigen Gehwegen (Breite z.T. nur 1,50 m) geführt und die Gehwegplatten sind insbesondere im Bereich der Bäume in einem schlechten Zustand. Teile des Gehwegs sind unbefestigt. Wie in Abschnitt 3.2 geschildert, verkehren einige Radfahrende derzeit auf dem Gehweg, was zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen kann.

3.12 Ruhender Verkehr

Auf der Ostseite der Krausestraße befinden sich auf den Nebenflächen zwischen den Bäumen Parkstände, welche zum Teil unbefestigt sind. Außerdem darf außerhalb der Hauptverkehrszeit am

Fahrbahnrand gehalten werden. Im Alten Teichweg, westlich der Krausestraße, kann am Fahrbahnrand geparkt werden.

Im gesamten Planungsgebiet ist ein hoher Bedarf an Fahrradabstellmöglichkeiten erkennbar, da viele Fahrräder an Baumschutzbügeln abgestellt werden.

3.13 Straßenausstattung und Straßenmöblierung

Die vorhandene Straßenmöblierung besteht aus Baumschutzbügeln, der Haltestellenausstattung sowie einzelnen Fahrradbügeln.

3.14 Öffentliche Beleuchtung

Die öffentliche Beleuchtung besteht im Planungsraum aus einseitig angeordneten Beleuchtungsmasten. In der Straßburger Straße ist die Beleuchtung oberhalb der Fahrbahn mit Seilen angebracht. Auf der Mittelinsel der Straßburger Straße befinden sich zurzeit provisorische Beleuchtungsmasten, die als Ersatz für die zuvor an Seilen befestigte Beleuchtung dienen.

3.15 Straßenbegleitgrün

Im Planungsgebiet befinden sich 58 Straßenbäume verschiedenen Alters und verschiedener Gattung (Eiche, Linde, Kastanie, Vogelbeere). Entlang der Krausestraße sind beidseitig Bäume gepflanzt.

3.16 Entwässerung

Bis auf die Untersuchung von zwei Trümmen im Bereich der Bushaltestelle in der Straßburger Straße wird eine Prüfung der vorhandenen Straßenentwässerungsanlagen aufgrund des geringen geplanten baulichen Eingriffs der Maßnahme nicht durchgeführt.

3.17 Versorgungsleitungen

Eine Prüfung der vorhandenen Versorgungsleitungen wird aufgrund des geringen geplanten baulichen Eingriffs der Maßnahme nicht durchgeführt.

3.18 Ingenieurbauwerke

Im Planungsgebiet befinden keine konstruktiven Ingenieurbauwerke wie Brücken oder Tunnel.

3.19 Grundwasser

Eine Prüfung des vorhandenen Grundwasserpegels ist aufgrund des geringen geplanten baulichen Eingriffs der Maßnahme nicht erforderlich.

3.20 Denkmalschutz

Das Schulgebäude des Emil-Krause-Gymnasiums ist als Baudenkmal klassifiziert, ansonsten liegen im Planungsgebiet keine denkmalgeschützten Objekte oder Bereiche.

3.21 Altlasten

Eine Prüfung der Altlastenbelastung wird aufgrund des geringen geplanten Umbaus nicht durchgeführt.

3.22 Kampfmittel

Eine Prüfung der Kampfmittelbelastung ergab Befunde im Knotenpunkt Krausestraße/ Straßburger Straße. Ein Kampfmittelräumkonzept wird gesondert erstellt.

4 Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante

4.1 Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes sowie Oberflächenbefestigung

Im Zuge dieser bestandsnahen Maßnahme werden den Regelwerken entsprechende Radverkehrsanlagen ohne großen baulichen Aufwand hergestellt. Dadurch kann die Qualität der Radverkehrsanlagen spürbar verbessert werden.

Im Rahmen der Maßnahme werden Radfahr- bzw. Schutzstreifen zwischen den Knotenpunkten Krausestraße/Alter Teichweg und Krausestraße/Straßburger Straße eingerichtet. Die Maßnahme schließt an die bereits umgesetzte Radverkehrsinfrastruktur in der Krausestraße an, im Süden Höhe Hausnummer 61 und im Norden Höhe Hausnummer 27.

In der Krausestraße Fahrtrichtung Norden wird ein rot eingefärbter Schutzstreifen mit einer Breite von 1,35 m, zusätzlich dazu ist noch ein Sicherheitstrennstreifen von 0,5 m vorgesehen, da auf der Ostseite der Krausestraße das Parken in den Nebenflächen angeordnet ist. Eine Ausnahme stellt der Bereich vor der Emil-Krause-Schule dar. Zur Erhöhung der Schulwegsicherheit und aufgrund untermaßiger Gehwege wird das Gehwegparken hier untersagt und ein Radfahrstreifen (1,85m breit) eingerichtet. In Fahrtrichtung Süden wird ein Radfahrstreifen mit einer Breite von 1,85 m eingerichtet. Die Breite der Kfz-Fahrstreifen variiert wie in den zuvor umgesetzten Maßnahmen der Krausestraße zwischen ca. 3,10 m und 3,25 m, je nach Breite der Fahrbahn. Tabelle 4 stellt den geplanten Querschnitt in Höhe Hausnummer 41 dar.

Gehweg	Grandfläche /Baum	Radfahrstreifen	Fahrstreifen	Fahrstreifen	Radfahrstreifen	Parkstand/ Baum	Gehweg
1,85 m	1,50 m	1,85 m	3,30 m	3,25 m	1,85 m	1,80 m	1,50 m

Tabelle 4: Querschnitt Krausestraße Höhe Hausnr. 41

Der bereits umgesetzte Radfahrstreifen des Alten Teichwegs in Fahrtrichtung Westen wird über den Knotenpunkt Krausestraße/Alter Teichweg hinweg fortgesetzt, ca. 35 m hinter dem Knotenpunkt wird der Radverkehr in den Mischverkehr eingeleitet. Die bestehende Aufleitung des Radverkehrs in die Nebenflächen wird zugunsten einer Grünfläche zurückgebaut.

An den Knotenpunkten werden vorgezogene Haltlinien zur besseren Sichtbarkeit des Radverkehrs vorgesehen. Im Alten Teichweg werden aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS) eingerichtet, um das Linksabbiegen des Radverkehrs zu erleichtern. Am Knotenpunkt Krausestraße/Straßburger Straße sind Aufstelltaschen zum indirekten Linksabbiegen vorgesehen.

Durch die bestandsnahe Maßnahme kann eine durchgängige Radverkehrsinfrastruktur in der Krausestraße geschaffen werden und so wird ein Lückenschluss erzielt. Darüber hinaus werden im Rahmen der Maßnahme die Grandflächen zwischen den bestehenden Bäumen auf der westlichen Straßenseite der Krausestraße durch Oberboden ersetzt, sodass mehrere neue Bäume gepflanzt werden können.

4.2 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Im Rahmen der bestandsnahen Maßnahme werden nur geringe bauliche Eingriffe an den Knotenpunkten vorgenommen. Die Maßnahme beschränkt sich überwiegend auf Markierungen.

Die Radfahrstreifen der Krausestraße werden am Knotenpunkt Krausestraße/Straßburger Straße fortgesetzt, durchgehend markiert und rot eingefärbt. Auch die bestehenden Radfurten werden rot eingefärbt. Zum indirekten Linksabbiegen des Radverkehrs werden Aufstelltaschen markiert. Hierzu ist es erforderlich, das Bord im Südosten des Knotenpunktes baulich anzupassen und zu versetzen. Die Bushaltestelle wird ca. 1,80 m weit in die Kreuzung verlegt. Der verbreiterte Radfahrstreifen wird im Bereich der Bushaltestelle unterbrochen.

Aufgrund der Unfallhäufung beim Linksabbiegen des Kfz-Verkehrs aus der Dehnhaide (vgl. Abschnitt 3.3) entfällt diese Fahrbeziehung für den Kfz-Verkehr. Aufgrund des vorhandenen Baumbestandes auf den Mittelinseln sowie der Leistungskapazität des Knotenpunktes ist die Einrichtung eines separaten Linksabbiegers nicht möglich. Andere Knotenpunkte können den zusätzlichen Verkehr von ca. 290 Kfz/24h (vgl. Abschnitt 3.2) aufnehmen. Fahrzeuge in Richtung Barmbek können unter anderem die Friedrichsberger Straße nutzen und weiter über die Straße Pfenningbusch verkehren. Um das Verbot des Abbiegens zu verdeutlichen, wird eine mit Gussasphalt verfüllte Klebeinsel als Verlängerung der Mittelinsel aufgebracht. Die Beschilderung wird entsprechend angepasst.

Am Knotenpunkt Krausestraße/Alter Teichweg werden Radfurten eingerichtet und rot markiert. Die bestehende Radfurt des Alten Teichwegs in Fahrtrichtung Westen wird in Verlängerung des Radfahrstreifens verlegt. Im Alten Teichweg werden aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS) geschaffen. Dies ermöglicht dem Radverkehr einfacher links abzubiegen. Die Haltlinien des Kfz-Verkehrs in der Krausestraße werden aus Sicherheitsgründen nach hinten verlegt.

Die Freigabezeiten der Lichtsignalanlage werden an beiden Knotenpunkten neu verteilt, um einen möglichst guten Verkehrsfluss zu ermöglichen.

4.3 Wirtschaftsverkehr

Es ergeben sich keine relevanten Veränderungen gegenüber dem Bestand. Die Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs wird durch die bestandsnahe Maßnahme nicht beeinträchtigt.

4.4 ÖPNV und Sharing Angebote

Die Bushaltestelle Krausestraße in Fahrtrichtung Osten wird baulich ca. 1,80 m in Richtung Norden verschoben, da das Bord angepasst werden muss. Im Zuge dessen erhält die Bushaltestelle ein Sonderbord zum barrierefreien Ein- und Ausstieg.

4.5 Radverkehr

Der Radverkehr wird in Fahrtrichtung Norden auf einer Länge von ca. 480 m auf einem Schutzstreifen geführt, welcher eine Breite von 1,35 m plus 0,50 m Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Autos besitzen wird und auf ganzer Länge rot eingefärbt wird. Im Bereich der Emil-Krause-Schule wird ein Radfahrstreifen (1,85 m breit) vorgesehen und das Gehwegparken in diesem Abschnitt baulich unterbunden. In Fahrtrichtung Süden wird ein 1,85 m breiter Radfahrstreifen eingerichtet. Die Einrichtung von Protektionselementen ist nicht möglich, da es sich bei der Krausestraße um eine Strecke des Großraum- und Schwertransportnetzes handelt.

Der bestehende Radfahrstreifen im Alten Teichweg wird über den Knotenpunkt Krausestraße/Alter Teichweg hinaus in Fahrtrichtung Westen verlängert, dort entfällt die Möglichkeit des Parkens am Fahrbahnrand. Insgesamt werden durch die Maßnahme ca. 1.100 m zusätzliche Radverkehrsinfrastruktur geschaffen.

An den Knotenpunkten werden die Furten rot eingefärbt, der Schutzstreifen in Fahrtrichtung Norden wird auf ganzer Länge rot eingefärbt. Zudem werden mit aufgeweiteten Radaufstellstreifen (ARAS) und Aufstelltaschen Möglichkeiten zum Linksabbiegen geschaffen. Die Haltlinien des Kfz-Verkehrs werden auf ein Maß von 5 m zur Haltlinie des Radverkehrs zurückgesetzt. Am Knotenpunkt Krausestraße/Alter Teichweg wird für den rechtsabbiegenden Radverkehr aus dem Alten Teichweg VZ 721 (Grünpfeil für Radverkehr) angeordnet.

Im Rahmen der Maßnahme werden zusätzliche Radbügel im Alten Teichweg ergänzt, da gegenwärtig viele Fahrräder an Baumschutzbügeln und Laternen angeschlossen sind.

4.6 Fußverkehr

Durch die verbesserte Radverkehrsführung auf der Fahrbahn ist anzunehmen, dass der Anteil an Radfahrenden, welche die Nebenflächen befahren, stark zurück geht. Dadurch reduzieren sich Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr in den Nebenflächen. In Bereichen mit markanten Höhenunterschieden zwischen Gehwegplatten und Schotterbelag wird Schotter aufgefüllt. Dies ist insbesondere im Bereich vor der Emil-Krause-Straße vorgesehen, um die nutzbare Breite des Gehwegs zu erhöhen. Ein barrierefreier Ausbau ist im Rahmen von bestandsnahen Maßnahmen nicht vorgesehen.

4.7 Ruhender Verkehr

Durch die Herstellung des Radfahrstreifens im Alten Teichweg entfallen die dortigen 6 Parkstände am Fahrbahnrand. Zur Erhöhung der Schulwegsicherheit entfallen 8 Parkstände vor der Emil-Krause-Schule in der Krausestraße. Durch die Einrichtung von Radfahr- bzw. Schutzstreifen in der Krausestraße entfällt die Möglichkeit des Haltens am Fahrbahnrand.

Im Rahmen der bestandsnahen Maßnahme werden acht zusätzliche Fahrradbügel im Alten Teichweg vor Hausnummer 118 a-c sowie vier Fahrradbügel vor Hausnummer 49 ergänzt. Darüber hinaus ist es möglich, Fahrräder an den ergänzten Absperrbügel abzustellen, u.a. vor dem Schulgebäude.

	Bestand	Ausführungsvariante	Bilanz
Parkstände	73	61	-12
Krausestraße	54	48	-6
Straßburger Straße / Dehnhaiide	0	0	0
Alter Teichweg	11	5	-6
Probsteier Straße	8	8	0
Fahrradbügel (mit Doppelaufstellung)	5	15	+10
Krausestraße	0	0	0
Straßburger Straße / Dehnhaiide	0	0	0
Alter Teichweg	5	17	+12
Probsteier Straße	0	0	0

Tabelle 5: Bilanz des ruhenden Verkehrs der Ausführungsvariante

4.8 Straßenausstattung und Straßenmöblierung

Zwischen den Bäumen in der Krausestraße sowie im Alten Teichweg werden verzinkte Stahlbügel vorgesehen, um ein Befahren der Nebenflächen und Beschädigungen der Bäume durch parkende Kfz zu unterbinden. Darüber hinaus werden im Alten Teichweg Fahrradbügel ergänzt.

4.9 Öffentliche Beleuchtung

Die bestehende öffentliche Beleuchtung bleibt unverändert.

4.10 Straßenbegleitgrün

Im Rahmen der Maßnahme wurden Potentiale für zusätzliche Baumstandorte erkannt. Im Alten Teichweg können durch den Rückbau der Rad-Aufleitung sowie den Rückbau ehemaliger Hochbord-Parkstände zwei zusätzliche Straßenbäume (Tilia x europaea / Holländische-Linde) gepflanzt werden. Der östliche Baumstandort wird mit Mulden versehen, sodass das in den Nebenflächen anfallende Niederschlagswasser in der dortigen Fläche versickern kann. Darüber hinaus ist geplant, in der Krausestraße zusätzliche Bäume zwischen den bestehenden Straßenbäumen auf der westlichen Straßenseite zu

pflanzen. Die Grandflächen zwischen den Bäumen werden dort abgetragen und durch Oberboden ersetzt. Die Baumstandorte werden durch Stahlbügel vor Beschädigungen durch parkende Kfz geschützt.

Im Rahmen der Vorplanung und Kenntnisnahmeschlussverschickung war es aus Zeitgründen nicht möglich, alle Baumstandorte detailliert zu prüfen. Die angegebenen Standorte gründen auf einer Potentialanalyse. Im Rahmen der Ausführungsplanung werden die Standorte genauer geprüft, sodass nur dort Bäume gepflanzt werden, wo es die Randbedingungen zulassen.

	Bestand	Ausführungsvariante	Bilanz
Straßenbäume	58	70	+12
Krausestraße	43	53	+10
Straßburger Straße / Dehnhaide	6	6	0
Alter Teichweg	9	11	+2

Tabelle 6: Bilanz des Straßenbegleitgrüns der Ausführungsvariante

4.11 Entwässerung

Durch die Anpassung des Bordverlaufs am Knotenpunkt Krausestraße/Straßburger Straße werden zwei Trummen versetzt.

4.12 Versorgungsleitungen

Keine Veränderung gegenüber dem Bestand.

4.13 Ingenieurbauwerke

Keine Veränderung gegenüber dem Bestand.

4.14 Baustoffe

Die neuen Radfahrstreifen auf der Fahrbahn werden mit einem Breitstrich weiß abmarkiert. Zusätzlich wird der Schutzstreifen in Fahrtrichtung Norden auf ganzer Länge sowie die Radfahrstreifen in den Einmündungs- und Knotenpunktbereichen flächig rot eingefärbt.

Die Grandflächen zwischen den Bäumen auf der westlichen Straßenseite der Krausestraße werden aufgenommen und durch Oberboden ersetzt. Am Knotenpunkt Krausestraße/Straßburger Straße ist eine mit Gussasphalt verfüllte Klebeinsel vorgesehen. Die versetzte Bushaltestelle Krausestraße erhält ein Kassler Sonderbord mit einer Höhe von 16 cm, der Aufstellbereich wird mit Gehwegplatten gepflastert.

4.15 Feuerwehr

Im Rahmen der Maßnahme werden keine für die Anleiterbarkeit der Gebäude ausschlaggebenden Änderungen vorgenommen.

5 Umsetzung der Planung

5.1 Grunderwerb

Grunderwerb ist nicht erforderlich, da sich der Umbau auf den bestehenden Straßenquerschnitt bezieht und eine Verbreiterung nicht vorgesehen ist.

5.2 Auswirkungen durch das Projekt

5.2.1 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.

5.2.2 Voraus- und Folgemaßnahmen

Es sind keine Voraus- und Folgemaßnahmen erforderlich.

5.2.3 Unmittelbares und erweitertes Umfeld

Für den Fuß- und Radverkehr ergibt sich durch die Maßnahme eine deutlich verbesserte subjektive und objektive Sicherheit. Es wird mit einer Zunahme des Radverkehrsaufkommens gerechnet.

5.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

Es sind keine Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erforderlich.

5.4 Parallele Maßnahmen Dritter

5.5 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 Straßenwesen.

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

5.6 Terminierung des Projektes und Bauausführung

Der Umsetzungszeitraum ist für September bis Oktober 2026 vorgesehen. Die Bauzeit wird derzeit auf ca. 2 Monate geschätzt. Einzelne Bauphasen am Knotenpunkt Krausestraße/ Dehnhai werden erst Anfang 2027 im Zusammenhang einer Sanierungsmaßnahme durchgeführt. In einer Verkehrsbesprechung werden Bauphasen und Verkehrsablauf detailliert besprochen. Die Neupflanzungen in der Krausestraße können zeitlich unabhängig der Straßenbaumaßnahme erfolgen.

6 Sonstiges

Im Rahmen der Planung fand eine Beteiligung von Trägern öffentlicher Belange statt. Hierbei wurde die Maßnahme mit ihnen abgesprochen sowie die Planung vorgestellt und abgestimmt.

Aufgrund dessen ist für die Maßnahme eine Kenntnisnahmeschlussverschickung vorgesehen, es wird auf eine 1. Verschickung verzichtet.

Verfasst	LSBG, SP-1	Aufgestellt	LSBG, SP-1
Datum	██████████	Datum	██████████
Unterschrift	██████████████████	Unterschrift	██████████████████

