

# Erläuterungsbericht

<b>Anlass</b>	NACHRÜSTUNG VON RADFAHRSTREIFEN MIT PROTEKTIONSELEMENTEN	
<b>Straße</b>	Friedrich-Ebert-Damm	
<b>PSP</b>	<b>Verfasst</b>	<b>Datum</b>
13-14806	LSBG-SP1	28.01.2026

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

Entlang des 700 m langen Abschnitts auf dem Friedrich-Ebert-Damm wird der vorhandene Radfahrstreifen mit Protektionselementen nachgerüstet. Der Abschnitt liegt zwischen den Knotenpunkten Friedrich-Ebert-Damm/Eckerkoppel sowie Berner Heerweg/Rahlstedter Weg.

Die Nachrüstung ist zur Stärkung der subjektiven und objektiven Verkehrssicherheit der Verkehrsteilnehmenden sowie zur Erhöhung von Attraktivität und Komfort des Radverkehrs erforderlich, da der Straßenabschnitt eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr hat. Zusätzlich ist der Schutz des Radverkehrs vor der dokumentierten vorschriftswidrigen Nutzung des Radfahrstreifens durch den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr Ziel der Nachrüstung von Protektionselementen. Die Ausführung der Protektion **erfolgt nach den Einsatzkriterien des Leitfadens zur Nachrüstung von Protektion auf Radfahrstreifen**. Die Eignung der Elemente und deren Einsatzkriterien wurden im Rahmen der Erstellung des Leitfadens abgestimmt und sind im Leitfaden dokumentiert.

Die Protektionselemente, welche als Borde aus Beton ausgebildet sind, sind aufgrund ihrer Wirkung, Erkennbarkeit, der fehlerverzeihenden Gestaltung, Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit besonders geeignet.

Die Nachrüstung von Protektionselementen an Radfahrstreifen ist eine geringfügige bauliche Änderung im Rahmen der Zuständigkeit des Baulastträgers. Nach dem Aufbringen von Protektionselementen bleibt eine als Radfahrstreifen angeordnete Radverkehrsfläche im straßenverkehrsrechtlichen Sinne weiterhin ein Radfahrstreifen. Radwegebenutzungspflicht und Halteverbot sind weiterhin geregelt. Eine straßenverkehrsbehördliche Anordnung ist daher nicht erforderlich.

Die geringfügige bauliche Änderung durch den Straßenbaulastträger beschränkt sich auf den vorhandenen Straßenverkehrsfläche. Folgende Aspekte sind durch die Maßnahme nicht betroffen und entsprechend nicht im Erläuterungsbericht angeführt:

- Voraus- und Folgemaßnahmen
- Parallelmaßnahmen
- Bodengutachten
- Grundwasser
- Variantenuntersuchung
- Straßenbegleitgrün
- Öffentliche Beleuchtung
- Versorgungsleitungen
- Auswirkungen der Baumaßnahme auf das unmittelbare und erweiterte Umfeld
- Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft
- Grunderwerb

# Erläuterungsbericht

## Übersichtskarte

### Übersichtskarte Friedrich-Ebert-Damm

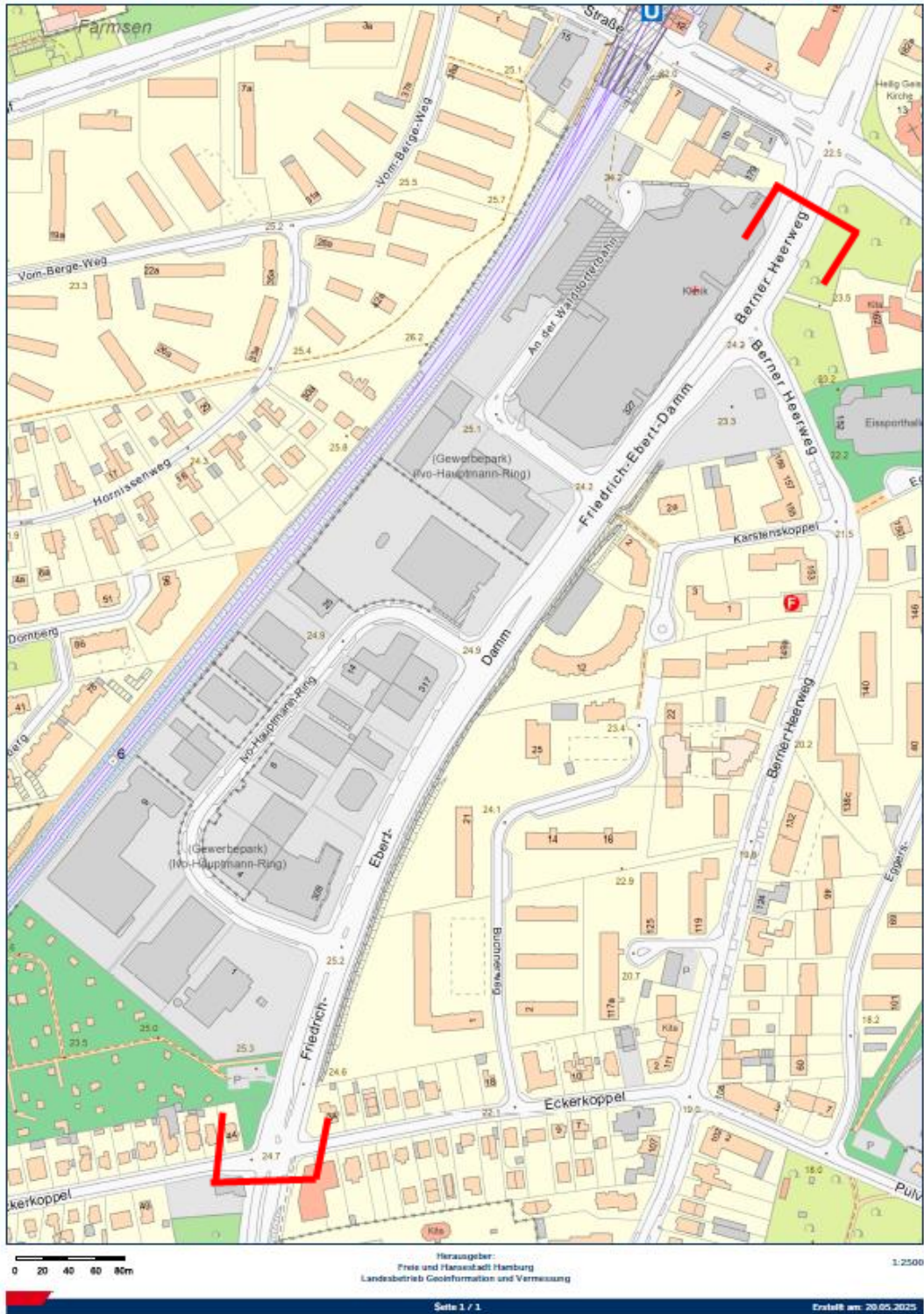


Abbildung 1: Übersichtskarte mit dem nachzurüstenden Radfahrstreifen (rot markiert); Quelle: FHH-Atlas, LGV

# Erläuterungsbericht

## 1.1. Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit der Baumaßnahme

Die Nachrüstung erfolgt zur Stärkung der subjektiven und objektiven Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden sowie zur Erhöhung der Attraktivität und des Komforts beim Radfahren, um langfristig den Radverkehrsanteil im Modal Split nach Zielen des Senats zu erhöhen. Bei vorliegender Gefahrenlage ist der zusätzliche Schutz des Radverkehrs vor der vorliegenden, vorschriftswidrigen Nutzung des Radfahrstreifens durch den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr ein weiteres Ziel der Nachrüstung von Protektion.

## 1.2. 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.

## 1.3. Angaben zu weiteren Vereinbarungen

Entfällt.

## 2. Planungsrechtliche Grundlagen

Es handelt sich dabei um eine geringfügige bauliche Änderung im Rahmen der Zuständigkeit des Baulastträgers, eine Anordnung ist nicht erforderlich.

Die Umsetzung der Baumaßnahme erfolgt innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinien. Grunderwerb ist für die Nachrüstung von Protektion nicht notwendig.

## 3. Bestand

Der Friedrich-Ebert-Damm ist eine gewerblich geprägte Hauptverkehrsstraße, die von der U-Bahn-Station Farmsen im Nordosten zur U-Bahn-Station Straßburger Straße im Südwesten führt. Sie besitzt durchgängig zwei Kfz-Fahrstreifen je Fahrtrichtung, die durch eine begrünte Mittelinsel getrennt werden. Im Plangebiet sind zudem beidseitig Radfahrstreifen angeordnet, die 2019 im Rahmen einer bezirklichen Maßnahme hergestellt wurden.

### 3.1. Technische Angaben zur bestehenden baulichen Anlage

An der westlichen Straßenseite des Friedrich-Ebert-Damms befindet sich ein Gewerbegebiet mit Hallenstrukturen und Bebauung mittlerer Dichte. Es wird über den Ivo-Hauptmann-Ring erschlossen, der an beiden Enden in den Friedrich-Ebert-Damm einmündet. Im Nordwesten liegt das Einkaufszentrum Farmsen, welches neben kleinteiligen Dienstleistungs- und Einzelhandelsangeboten einen großen Lebensmittelvollsortimenter besitzt und über die Stichstraße An der Walddörferbahn erschlossen wird. Das Wohngebiet östlich des Straßenzuges grenzt sich durch einen lärmschutzwirksam umzäunten Grünstreifen ab, welcher nur durch eine Fußwegeverbindung an der Einmündung An der Walddörferbahn unterbrochen wird.

Aufgrund der 2019 erfolgten Umbaumaßnahme des Bezirks Wandsbek sind Fahrbahndecke, Markierungen und Nebenflächen in einem guten baulichen Zustand.

# Erläuterungsbericht

## 3.1.1. Kfz-Verkehr

Der Kfz-Verkehr wird auf je zwei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung abgewickelt. Es gilt die Regelgeschwindigkeit von 50 km/h. In den Knotenpunktbereichen besitzt jede Abbiegebeziehung einen eigenen, zusätzlichen Fahrstreifen. Eine Ausnahme stellt der gänzlich unmarkierte Ivo-Hauptmann-Ring dar, wo nur die Fahrbeziehungen aus dem Friedrich-Ebert-Damm über markierte Abbiegespuren verfügen.

### 1.1 Verkehrsbelastung

Straßenabschnitt	Datum der Erhebung	DTV	SV-Anteil	Zählstelle
Eckerkoppel / An der Walddörferbahn	2019	17.000	1 %	6144
An der Walddörferbahn / Berner Heerweg	2019	28.000	2 %	7298
Berner Heerweg / Rahlstedter Weg	2019	31.000	3 %	6092

Tabelle 1: Verkehrsbelastung (Quelle: FHH-Atlas 2025)

## 3.1.2. Lichtsignalanlagen

Der Straßenraum weist Breiten von regelhaft 30 und in Knotenpunktbereichen bis zu 37,5 Metern auf. Die beidseitigen Gehwege sind gepflastert und zwischen 2,65 und 4,50 Meter breit, bei einzelnen Engstellen auch nur 1,65 m. Die beidseitigen Radfahrstreifen sind durchgängig 2,25 Meter breit. Die beiden äußeren Kfz-Fahrstreifen sind 3,25 Meter breit, die beiden inneren zwischen 3,00 und 3,05 m. Die zwischenliegende Mittelinsel ist zwischen 4,35 bis 7,50 Meter breit und wird in den Knotenpunkt- und Einmündungsbereichen von Abbiegespuren eingenommen.

Der nachzurüstende Radfahrstreifen im Bereich Friedrich-Ebert-Damm befindet sich zwischen den Knotenpunkten mit den *Kreuzung Lichtsignalanlagen* (K-LSA) 1866, 2074 und 2072. Im Planungsgebiet bzw. angrenzend befinden sich die folgenden LSA:

LSA Nr.	Knoten	Steuerung	Blindensignalisierung	Taktile Leitelemente/Bordabsenkung	Busbevorrechtigung
K-LSA 1866	Berner Heerweg / Einkaufstreffpunkt Farmsen	Verkehrshängig	Ja	Ja	nein
K-LSA 2074	Friedrich-Ebert-Damm / An Der Walddörferbahn	Verkehrshängig	Ja	Ja	nein
K-LSA 2072	Friedrich-Ebert-Damm / Eckerkoppel	Verkehrshängig	Ja	Ja	nein

Tabelle 1: Übersicht LSA (Quelle: FHH-Atlas 2025)

Die signalisierten Knotenpunkte wurden im Zuge der Installation der Radfahrstreifen modernisiert und mit intelligenten Verkehrssteuerungssystemen ausgestattet. Blindenleitsysteme sind an allen Knotenpunkten verbaut, ebenso wie taktile Bodenelemente mit Ausnahme des Knotenpunkts Rahlstedter Weg. Auch die Einmündungen des Ivo-Hauptmann-Rings sind mit taktilen Elementen ausgestattet.

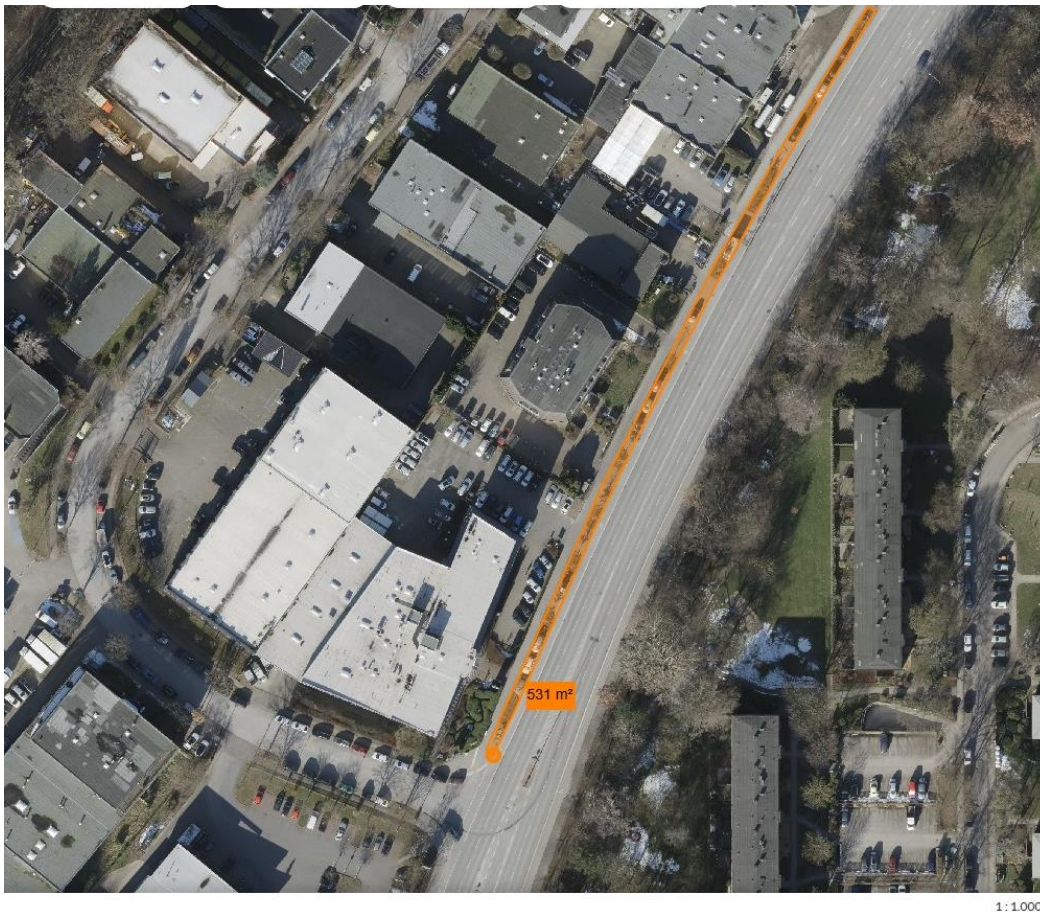
### 3.1.3. ÖPNV

Im Planungsraum liegen keine Bushaltestellen. Im nördlichen Bereich des Plangebiets verkehrt die Buslinie 171 entlang des Berner Heerwegs im 10 bis 20 Minuten-Takt.

Nördlich knapp außerhalb des Plangebiets liegt die U-Bahn-Station Farmsen der Linie 1, deren Gleise das Gewerbegebiet des Friedrich-Ebert-Damms westlich begrenzen.

### 3.1.4. Ruhender Verkehr

Das Parken von Kraftfahrzeugen ist nur in ausgewiesenen Parkbuchten zulässig. Diese sind lediglich auf der westlichen Straßenseite zwischen den beiden Einmündungen des Ivo-Hauptmann-Rings angeordnet. In den Nebenstraßen ist Fahrbahnrandparken zulässig.



**Abbildung 2:** Parkbucht; Quelle: FHH-Atlas, LGV

Fahrradabstellbügel finden sich in kleinen Clustern in der Nebenfläche auf beiden Straßenseiten. Sie konzentrieren sich auf die Einmündungen und Knotenpunkte sowie entlang des Einkaufszentrums Farmsen.

# Erläuterungsbericht

Entlang des weiteren Verlaufs des betrachteten Straßenabschnitts sind keine weiteren ausgewiesenen Stellflächen für den ruhenden Verkehr vorhanden.

## 3.1.5. Fußverkehr

Der Fußverkehr wird auf beidseitigen Gehwegen geführt, die im Regelfall die ReStra-Mindestbreiten von 2,65 Metern einhalten. Neben den Knotenpunkten als Zugangswege gibt es eine mittige Fußverbindung zwischen der Stichstraße Karstenkoppel im östlich gelegenen Wohngebiet und der Einmündung An der Walddörferbahn, eine südlich gelegene Verbindung zum Kleingartenverein Eckerkoppel und eine nördliche Direktverbindung zur Kita Sternipark.

Die Querung des Friedrich-Ebert-Damms ist über eine F-LSA an den Knotenpunkten Berner Heerweg/Rahlstedter Weg, Berner Heerweg/Friedrich-Ebert-Damm, hier nur am südlichen Anschlussbereich, An der Walddörferbahn/Friedrich-Ebert-Damm, sowie Eckerkoppel/Friedrich-Ebert-Damm möglich. An den Einmündungsbereichen des Ivo-Hauptmann-Rings sind rot gepflasterte Querungshilfen für den Radverkehr vorgesehen, die informell von zu Fuß Gehenden mitbenutzt werden.

## 3.1.6. Radverkehr

Der Radverkehr wird auf gesamter Länge des Plangebiets auf 2,25 m breiten Radfahrstreifen am rechten Fahrbahnrand geführt. An Knotenpunkten und Einmündungen mit Rechtsabbiegespuren liegt der Radfahrstreifen in Mittellage zwischen der Geradeaus- und der Rechtsabbiegespur für Kfz. Die Haltelinien des Radverkehrs sind dabei in Relation zum Geradeausfahrstreifen um 3,5 Meter vorgezogen. Rechtsabbiegende Radfahrende ordnen sich im Mischverkehr ein. An den Einmündungen des Ivo-Hauptmann-Rings befinden sich rot gepflasterte Überquerungshilfen, die in Fahrtrichtung Norden durch Aufstelltaschen am rechten Fahrbahnrand erreicht werden können. Vor Ort konnte festgestellt werden, dass trotz der Einrichtung von Radfahrstreifen, die Radfahrenden (womöglich aus Sicherheitsgründen) lieber den baulich getrennten Gehweg benutzen.

Entlang des mit Protektionen nachzurüstenden Straßenabschnitts befindet sich (Höhe Friedrich-Ebert-Damm/Berner Heerweg) einer von 105 Standorten in Hamburg, an denen der Radverkehr über Infrarotsensoren und einer Induktivschleife erhoben wird. Aus Tabelle 3 ist zu entnehmen, dass die durchschnittliche tägliche Rad-Verkehrsstärke (DTV) im Jahr 2024 rd. 830 betrug (Quelle: HMDK Hamburger Metadatenkatalog 2026).

Kategorie	2019	2020	2021	2022	2023	2024
DTV (Rad/24h)	-	-	710	800	780	720
DTVw (Rad/24h)	-	-	800	910	910	830
Erhebungsmethode	-	-	Infrarotsensor	Infrarotsensor	Infrarotsensor	Infrarotsensor

Tabelle 3: DTV Radverkehr (Quelle: FHH-Atlas 2026)

# Erläuterungsbericht

## 3.1.7. Sonstiges

Der ausgewertete Bereich ist hinsichtlich des Verkehrsunfallgeschehens insgesamt als unauffällig einzustufen. Abbildung 3 zeigt die im Zeitraum von 2020 bis 2024 erfassten Verkehrsunfälle, einschließlich der Unfälle unter Beteiligung von Radfahrenden, im betrachteten Abschnitt.

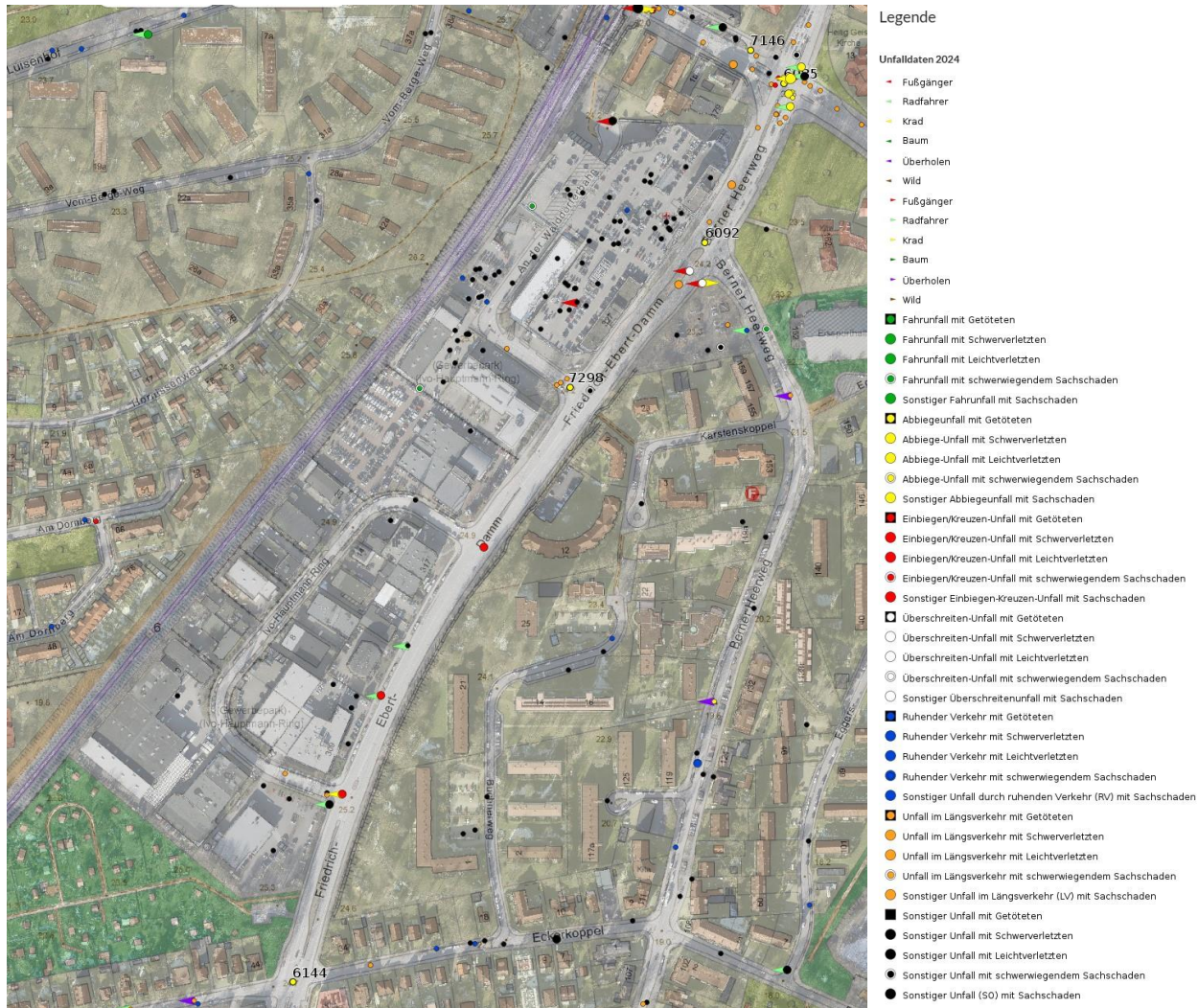


Abbildung 3: Verkehrsunfälle Friedrich-Ebert-Damm (2020-24); FHH-Atlas, LGV

Es ist zu erkennen, dass insbesondere im Knotenpunkt 878 (Friedrich-Ebert-Damm/Rahlstedter Weg) mehrere Abbiegeunfälle von KFZ verzeichnet wurden. Dieser Knotenpunkt ist jedoch nicht mehr Teil der zu betrachteten Strecke, da der Radfahrstreifen am Berner Heerweg endet. Insbesondere bei den Einmündungen des Ivo-Hauptmann-Rings wurden Unfälle von KFZ mit Radfahrenden verzeichnet. Unter Berücksichtigung der dortigen Unfalllage sowie der dokumentierten Vorfälle im unmittelbar an den Radfahrstreifen angrenzenden Kfz-Fahrstreifen ergibt sich eine zusätzliche Begründung für die Nachrüstung des Radfahrstreifens mit Protektionselementen, um die Verkehrssicherheit insbesondere für den Radverkehr weiter zu erhöhen.

## 3.2. Rahmenbedingungen

# Erläuterungsbericht

k.A.

## 3.2.1. Umweltverträglichkeit

Die Maßnahme unterliegt nach **Prüfung der in § 13a Hamburgisches Wegegesetz** genannten Kriterien keiner Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in Hamburg.

## 3.2.2. Kampfmittel

Wegen des oberflächigen Einbaus der Protektionselemente (kleben), ist keine Kampfmittelräumung notwendig. Ver- und Entsorgungsleitungen sind aus genanntem Grund ebenfalls nicht betroffen.

## 4. Beschreibung der vorgesehenen Ausführungsvariante

### 4.1. MIV

Der MIV ist durch die Maßnahme nicht beeinflusst.

### 4.2. Lichtsignalanlagen

Die Maßnahme hat keinen Einfluss auf Lichtsignalanlagen.

### 4.3. ÖPNV

Der ÖPNV ist durch die Maßnahme nicht beeinflusst.

### 4.4. Ruhender Verkehr

Es entfallen durch die Maßnahme keine bestehenden Parkplätze. Es werden an den entsprechenden Abschnitten keine Protektionselemente nachgerüstet.

### 4.5. Fußverkehr

Es finden keine Änderungen der Fußverkehrsanlagen statt.

### 4.6. Radverkehr

Die Maßnahme verstärkt die subjektive und objektive Sicherheit von Radfahrenden aller Altersgruppen, erhöht Komfort und Attraktivität des Radfahrens im betroffenen Straßenabschnitt und verhindert eine vorschriftswidrigen Nutzung des Radfahrstreifens durch den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr.

### 4.7. Entwässerung

Bei der Nachrüstung von Protektion auf Radfahrstreifen wird die entstehende Protektionskette an regelmäßigen Ab-

# Erläuterungsbericht

ständen unterbrochen, um die Entwässerung zu gewährleisten. Durch die Maßnahme entstehen keine neuen Neigungen oder Gefälle, die bestehenden Entwässerungslinien bleiben erhalten.

## 4.8. Ausstattung und Wegweisung

Nach dem Aufbringen von Protektionselementen bleibt eine als Radfahrstreifen angeordnete Radverkehrsfläche im straßenverkehrsrechtlichen Sinne weiterhin ein Radfahrstreifen. Der Breitstrich ist weiterhin durchgehend erkennbar. Radwegebenutzungspflicht und Halteverbot sind weiterhin geregelt. Eine Anpassung der Wegweisung ist nicht erforderlich.

## 4.9. Barrierefreiheit

Die Protektionselemente sind für sehbeeinträchtigte Menschen durch kontrastreiche Gestaltung leichter erkennbar. Die Elemente sind in ihrer ausgeführten Höhe mit dem Blindenstock ertastbar (Mindesthöhe 6 cm). Durchlässe in der Protektionskette, vor allem an Querungshilfen und Grundstückszufahrten, sind mit Rollstühlen passierbar.

## 4.10. Rettungswege

Die Überfahrbarkeit der Protektionselemente ist durch deren Ausführungshöhe (8 cm) für Einsatzfahrzeuge auf der gesamten Länge des Radfahrstreifens mit Protektion gewährleistet.

## 4.11. Großraum- und Schwertransporte

Die Überfahrbarkeit der Protektionselemente ist durch deren Ausführungshöhe (8 cm) für Großraum- und Schwertransporte auf der gesamten Länge des Radfahrstreifens mit Protektion gewährleistet.

## 4.12. Sonstiges

Entfällt.

## 5. Erläuterungen zu den Kosten, der Wirtschaftlichkeit und der Finanzierung

### 5.1. 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.

### 5.2. 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 13-14806

# Erläuterungsbericht

## 6. Durchführung und Auswirkungen der Baumaßnahme

### 6.1. Durchführungszeitraum

Die Maßnahme wird im August 2026 in einem Zeitraum von ca. 2 Wochen durchgeführt werden

### 6.2. Auswirkungen

Die Maßnahme verstärkt die subjektive und objektive Sicherheit von Radfahrenden aller Altersgruppen, erhöht Komfort und Attraktivität des Radfahrens im betroffenen Straßenabschnitt und verhindert eine vorschriftswidrige Nutzung des Radfahrstreifens durch den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr.

### 6.3. Anlagevermögen

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

## 7. Beitrag zum Klimaplan

Die Maßnahme erhöht Sicherheit, Attraktivität und Komforts beim Radfahren und leistet damit im Sinne der Mobilitätswende einen Beitrag, um langfristig den Radverkehrsanteil im Modal Split nach Zielen des Senats zu erhöhen und die CO2-Emissionen zu verringern.

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