

Straßenverkehrstechnische Planung Kenntnisnahmeschlussverschickung

Kreisverkehr Klosterstern

PSP: 13-14607



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	3
2	Planungsrechtliche Grundlagen	3
3	Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage	4
3.1	Lage und Funktion im Straßennetz	4
3.2	Verkehrsbelastung	4
3.3	Unfallgeschehen	4
3.4	Nutzung der angrenzenden Grundstücke/Bebauung	5
3.5	Aufteilung und Abmessung des Querschnitts sowie Oberflächenbefestigung	5
3.6	Schadensbild	6
3.7	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen	6
3.8	Wirtschaftsverkehr	6
3.9	ÖPNV und Sharing Angebote	7
3.10	Rad- und Fußverkehr	7
3.11	Barrierefreiheit	8
3.12	Ruhender Verkehr	7
3.13	Straßenausstattung und Straßenmöblierung	8
3.14	Öffentliche Beleuchtung	8
3.15	Straßenbegleitgrün	8
3.16	Sondernutzungen	9
3.17	Werbeträger	9
3.18	Entwässerung	8
3.19	Kampfmittel	9
3.20	Ingenieurbauwerke	8
4	Variantenuntersuchung	9
4.1	Variante 1: Kurzfristige Maßnahme	11
4.2	Variante 2: Mittelfristige Maßnahme	13
4.3	Variante 3: Langfristige Maßnahme	14
5	Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante	16
5.1	Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes sowie Oberflächenbefestigung	17
5.2	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen	18
5.3	Wirtschaftsverkehr	18
5.4	ÖPNV und Sharing Angebote	18
5.5	Barrierefreiheit	18
5.6	Ruhender Verkehr	18

ERLÄUTERUNGSBERICHT - Kenntnisnahmeschlussverschickung

Anlage 2

PSP 13-14607 – Kreisverkehr Klosterstern

5.7	Straßenausstattung und Straßenmöblierung	19
5.8	Öffentliche Beleuchtung	19
5.9	Straßenbegleitgrün	19
5.10	Entwässerung	19
5.11	Werbeträger	19
6	Umsetzung der Planung	19
6.1	Grunderwerb	19
6.2	Immissionen	19
6.3	Voraus- und Folgemaßnahmen	19
6.4	Unmittelbares und erweitertes Umfeld	19



1 Allgemeines

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

Am sechsarmigen Kreisverkehr Klosterstern im Bezirk Eimsbüttel soll die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden verbessert werden. Der Kreisverkehr ist eine zentrale Verbindung in alle Richtungen zwischen den Stadtteilen Harvestehude, Hoheluft, Eppendorf und Winterhude. Die Umgebung ist von belebten Geschäften und Wohnvierteln geprägt.

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

Die Unfallhäufungsstelle am Knotenpunkt Klosterstern (UHS 45a) ist bereits seit einiger Zeit im Fokus der Unfallkommission (UKO-Hamburg) und ist durch die erhöhte Unfalllage an den einzelnen Knotenarmen von besonderer Bedeutung. Daher soll der Kreisverkehr durch eine Umplanung für alle Verkehrsteilnehmenden sicher gestaltet werden. Der sechsarmige Kreisverkehr ist überbreit einstreifig mit einstreifigen Zufahrten und Ausfahrten. Der Innendurchmesser der Kreisfahrbahn beträgt 80 m. Am äußeren Rand der Fahrbahn ist ein rot eingefärbter Radfahrstreifen, welcher durch ein Tiefbord von der Kreisfahrbahn getrennt ist. Im Innenring findet Anwohner- und bewirtschaftetes Parken statt. Aufgrund der gewachsenen Struktur und der immensen Größe des Kreisverkehrs wirkt dieser Kreisverkehr eher wie eine Einbahnstraße mit linksnebenliegender Fahrgasse mit Parkmöglichkeiten.

Im Jahr 2017 wurde der Klosterstern wegen der hohen Unfallzahlen bereits umgebaut. Der damals zweistreifige Kreisverkehr wurde auf einen überbreiten Fahrstreifen reduziert, und es erfolgte die Markierung eines Radfahrstreifens am Fahrbahnrand inklusive Setzen eines Tiefbordes. Im Jahr 2020 erfolgte eine Rotmarkierung des Radfahrstreifens für mehr Verkehrssicherheit, welche bis heute besteht.

Der teils nicht regelkonforme Ausbau führt vermeidlich zu erhöhten Unfallzahlen. Nach den FGSV-Regelwerken, sollte der Radverkehr in einem Kreisverkehr je nach Verkehrsstärken entweder im Mischverkehr auf der Fahrbahn, oder auf baulich getrennten Radwegen bzw. gemeinsamen Geh- und Radwegen geführt werden. Es wird darauf hingewiesen, dass Radfahrstreifen und Schutzstreifen aus Sicherheitsgründen/Sichtbeziehungen nicht auf der Kreisfahrbahn angelegt werden sollten (EAR 2010, S. 54 ff. sowie RAS 06, S. 118 ff. und VwV-StVO zu § 2, Absatz 4 Satz 2).

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 Projektauftrag erfolgte durch die Unfallkommission, die im betreffenden Bereich einen Bedarf festgestellt hat.

Der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) wird als Realisierungsträger die Planung für das Projekt durchführen. Die Zuständigkeit der Bauausführung liegt beim LSBG.

2 Planungsrechtliche Grundlagen

Der für die Baumaßnahme geltende rechtsverbindliche Baustufenplan Harvestehude-Rotherbaum B 62 (06.09.1955) wird eingehalten.

Die Umsetzung der Baumaßnahme erfolgt innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinie.

ERLÄUTERUNGSBERICHT - Kenntnisnahmeschlussverschickung

Anlage 2

PSP 13-14607 – Kreisverkehr Klosterstern

3 Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage

3.1 Lage und Funktion im Straßennetz

In den Klosterstern münden die drei Hauptverkehrsstraßen Eppendorfer Baum, Rothenbaumchaussee und St. Benedictstraße. Drei weitere Einmündungen sind die Bezirksstraßen Harvestehuder Weg, Oderfelder Straße und Jungfrauenthal. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt im Jungfrauenthal und Harvestehuder Weg 30 km/h, in den restlichen Einmündungen und im Kreisverkehr gilt Tempo 50.

3.2 Verkehrsbelastung

Die Verkehrszählungen erfolgen in den jeweiligen Knotenarmen, einfahrend und ausfahrend in den Klosterstern vom 06. – 08.05.2025 von 6:00 bis 22:00 Uhr.

Tabelle 1: Ergebnisse der Rad-Verkehrszählung am 08.05.2025

Straße	Einfahrend Rad	Ausfahrend Rad
Eppendorfer Baum	1432	1755
Oderfelder Str.	629	506
St. Benedictstr.	1860	1625
Harvestehuder Weg	1773	1931
Rothenbaumchaussee	887	881
Jungfrauenthal	1843	2189

Die Verkehrszählung am 08.05.2025 von 6:00 bis 22:00 Uhr ergab folgende Auswertung für den Kfz-Verkehr:

Tabelle 2: DTVw des Kfz-Verkehrs am 08.05.2025

Straße	Einfahrend Kfz DTVw		Ausfahrend Kfz DTVw	
	Kfz	SV-Anteil	Kfz	SV-Anteil
Eppendorfer Baum	6304	3,2 %	5509	3,7 %
Oderfelder Str.	3091	1,1 %	2346	0,7 %
St. Benedictstr.	4330	0,9 %	3672	1,0 %
Harvestehuder Weg	2927	0,9 %	2425	0,9 %
Rothenbaumchaussee	6908	2,3 %	8432	2,1 %
Jungfrauenthal	2886	0,7 %	3152	1,0 %

3.3 Unfallgeschehen

Laut Unfallkommission gibt es ein erhöhtes Unfallgeschehen an fünf der sechs Einmündungen (siehe



ERLÄUTERUNGSBERICHT - Kenntnisnahmeschlussverschickung

Anlage 2

PSP 13-14607 – Kreisverkehr Klosterstern

Abbildung 1: Übersicht der polizeilich registrierten Verkehrsunfallauswertungen (VU) im Zeitraum 2020 bis 2023

Abbildung 2: Übersicht der Unfalltypen und -ursachen im genannten Zeitraum

). Zwischen dem 17.08.2020 – 16.08.2023 sind 97 VU polizeilich registriert, davon 49 VU mit Personenschaden. Es wurden zwei Personen schwerverletzt und 47 Personen leichtverletzt. Mit 43 % ist der häufigste Unfalltyp das Einbiegen bzw. ein Kreuzen-Unfall. Die häufigste Unfallursache ist mit 35 % das Nichtbeachten der vorfahrtsregelnden Verkehrszeichen durch die hauptverursachende Person, hier überwiegend im Kfz. Es sind kaum Unfälle mit dem Fußverkehr an den FGÜ, sowie beim Abbiegen und im Innenring gemeldet.

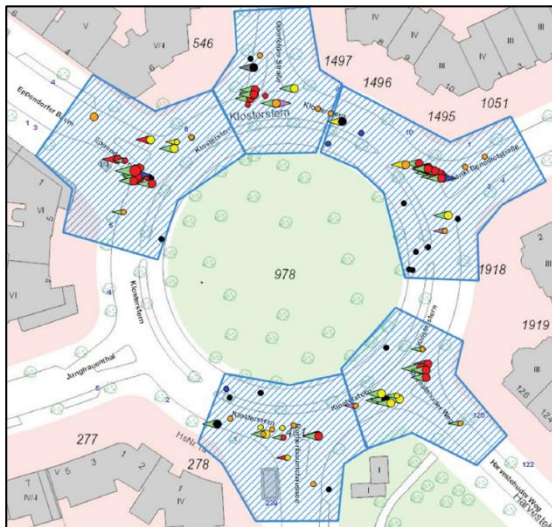


Abbildung 1: Übersicht der polizeilich registrierten Verkehrsunfallauswertungen (VU) im Zeitraum 2020 bis 2023

Unfalltyp	Anzahl
2 Abbiegeunfall (AB)	15 16%
3 Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)	41 43%
5 Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)	3 3%
6 Unfall im Längsverkehr (LV)	19 20%
7 Sonstiger Unfall (SO)	17 18%

Unfallumstände	Anzahl
1 Fußgänger	4 4%
2 Radfahrer	52 55%
3 Elektrokleinstfahrzeug	2 2%
4 Kraftrad	3 3%
5 Alkohol oder Drogen	2 2%
6 Überholunfall	3 3%

Abbildung 2: Übersicht der Unfalltypen und -ursachen im genannten Zeitraum

3.4 Nutzung der angrenzenden Grundstücke/Bebauung

An den Einmündungen des Kreisverkehrs befinden sich vornehmlich Wohnungen und Geschäfte der Nahversorgung. Zwischen den Straßen Harvestehuder Weg und St. Benedictstraße ist der Bolivapark mit gleichnamigem Spielplatz. Auf der Kreisverkehrsinsel sind Sitzgelegenheiten und teils über 100 Jahre alte Bäume vorhanden. Unmittelbar an den Einmündungen Eppendorfer Baum und Rothenbaumchaussee finden sich jeweils U-Bahnaufgänge. Im Umfeld sind eine Grundschule, eine Stadtteilschule und ein Gymnasium, weshalb Schulverkehr zu erwarten ist.

3.5 Aufteilung und Abmessung des Querschnitts sowie Oberflächenbefestigung

Die Straßenoberflächen aller Einmündungen und innerhalb des Kreisverkehrs sind mit Asphalt aufgebaut. Der Radweg in Asphalt hat durchgängig eine Breite von 2,65 m und die Fahrbahn ist mit 5,50 m überbreit. Dadurch können Pkw in langsamer Fahrt ggf. überholt werden, sollte es bei den Ausfahrten aus dem Kreisverkehr zu Rückstau kommen.

Die Einmündungen aller Kreisverkehrsarme sind gleich aufgebaut, wie die der Oderfelder Straße (siehe Abbildung 3).

ERLÄUTERUNGSBERICHT - Kenntnismessschlussverschickung

Anlage 2

PSP 13-14607 – Kreisverkehr Klosterstern

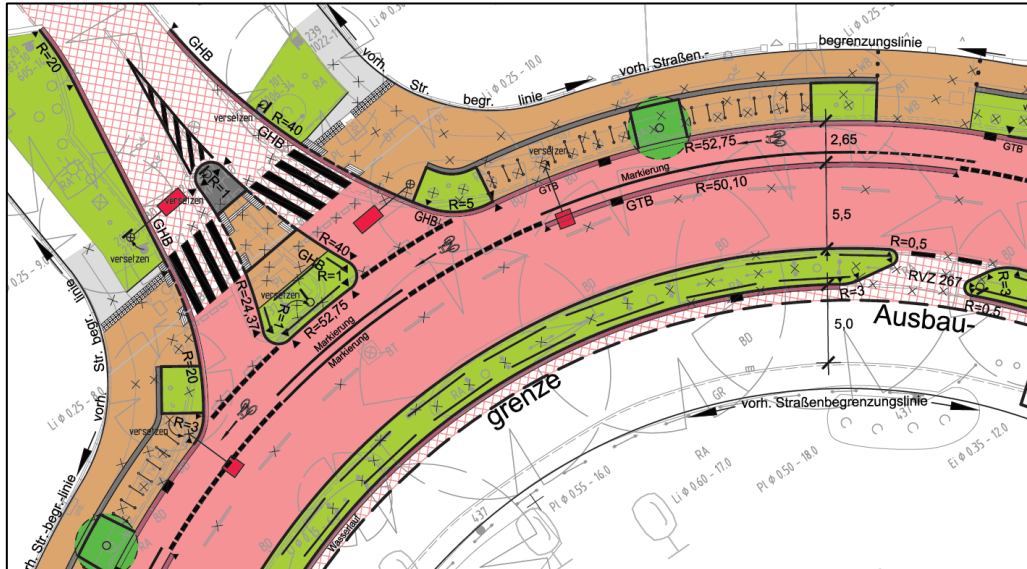


Abbildung 3: Ausschnitt der Bestandsplanung mit Einmündung Oderfelder Straße

Die überbreite Fahrbahn ermöglicht zweispuriges Fahren des Kfz auf der Fahrbahn. Somit wird der Verkehrsfluss nicht durch wartende, ausfahrende Kfz gehindert.

Der Gehweg ist jeweils zur Gebäudeseite mit einem unterschiedlich breiten Streifen aus Kleinpflaster gesäumt.

3.6 Schadensbild

Fahrbahn, Radweg, Innenring und Nebenflächen weisen keine nennenswerten Schäden auf. Die Asphaltoberfläche ist in einem guten Zustand.

3.7 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

An den Einmündungen und innerhalb des Kreisverkehrs sind keine Lichtsignalanlagen (LSA) vorhanden. Die Vorfahrt wird über die Schilderkombination „Kreisverkehr“ (VZ215) und „Vorfahrt gewähren“ (VZ205) geregelt.

3.8 Motorisierter Individualverkehr

Die Planung hat keine Auswirkungen im und außerhalb des Planungsgebietes, da keine Fahrbeziehungen herausgenommen werden. Die Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrs bleibt erhalten.

3.9 Wirtschaftsverkehr

Der Klosterstern ist nicht Teil des GST-Netzes.

Der Wirtschaftsverkehr setzt sich zusammen aus:

- Handwerker:innen
- Techniker:innen
- Reinigung
- Taxi
- Anlieferung

Es sind keine Höhen-, Breiten- oder Gewichtsbeschränkungen auf der Straße vorhanden.

ERLÄUTERUNGSBERICHT - Kenntnisnahmeschlussverschickung

Anlage 2

PSP 13-14607 – Kreisverkehr Klosterstern

3.10 ÖPNV und Sharing Angebote

Die Buslinien 114 und 605 (Nachtbus) fahren auf den Straßen Eppendorfer Baum und Rothenbaumchaussee und bedienen die Haltestelle Klosterstern unmittelbar an der Einmündung der Straße Eppendorfer Baum. Die U-Bahn Haltestelle Klosterstern wird von der Linie U1 bedient und hat 6 Eingänge in den Straßen Eppendorfer Baum und Rothenbaumchaussee. An der Einmündung Rothenbaumchaussee ist eine Ersatzhaltestelle für die U-Bahn Linie eingerichtet, die nur bei Bedarf bedient wird. hvv switch ist nicht vorhanden.

Die ÖPNV-Linien verkehren mit folgendem Takt und Fahrgastzahlen:

Tabelle 3: ÖPNV-Taktung und Streckenverlauf

Linie	Takt (Hauptverkehrszeit)	Streckenverlauf (vereinfacht)
114	Alle 10 min	Lufthansa-Basis ↔ Bf. Dammtor
605	Stündlich zwischen 0:36 und 3:38 Uhr	Airport ↔ Bf. Dammtor ↔ Rathausmarkt
U1	Alle 5 min	Ohlstedt ↔ Wandsbek Gartenstadt ↔ Lübecker Str. ↔ Hbf. ↔ Stephansplatz ↔ Kellinghusenstr. ↔ Fuhlsbüttel Nord ↔ Norderstedt Mitte

3.11 Rad- und Fußverkehr

Die bisherigen Velorouten, Bezirksrouten und Radschnellwege wurden zu einem umfassenden Radnetz zusammengeführt. Der Kreisverkehr Klosterstern und die Rothenbaumchaussee sind Teil des Radnetzes. In der Straße Eppendorfer Baum ist der Ausbau geplant. Die übrigen Knotenarme sind als netzbedeutende Abschnitte mit Verbesserungspotenzial gekennzeichnet. Am Klosterstern gibt es eine StadtRAD-Station an der Einmündung Eppendorfer Baum. Die Radverkehrsführung ist an allen sechs Einmündungen im Mischverkehr auf der Straße (siehe Abbildung 3). Am äußeren Rand der Fahrbahn im Kreisverkehr ist ein rot eingefärbter Radfahrstreifen, welcher durch ein 3 cm Tiefbord von der Kreisfahrbahn getrennt ist.

Es befinden sich 82 Fahrradbügel unmittelbar am Klosterstern in den Nebenflächen. Weitere sind an den Einmündungen Eppendorfer Baum, Jungraunthal und Rothenbaumchaussee. Im näheren Umfeld der Treppenaufgänge der U-Bahn Klosterstern sind die Stellplätze als Park+Ride ausgewiesen.

Am äußeren Rand des Kreisverkehrs und in den Einmündungen befinden sich Gehwege in Pflasterbauweise mit Betongehwegplatten. Die Gehwege sind durch einen Grünstreifen und Fahrradabstellflächen von der Fahrbahn getrennt. Die Breite dieser Nebenflächen beträgt mindestens etwa 4,50 m. Die Gehwege sind nicht für den Radverkehr freigegeben. Der Radweg auf der Fahrbahn ist nicht als benutzungspflichtig gekennzeichnet.

3.12 Ruhender Verkehr

Im Innenring des Kreisverkehrs gibt es angeordnete Kfz-Parkstände fürs Parken in Längsaufstellung. Hier findet Parken in Schrägaufstellung mit Parkschein und Bewohnerparken statt. Die Parkstände sind durch einen umlaufenden Grünstreifen mit Unterbrechungen für das Ein- und Ausfahren in den Kreisverkehr getrennt. An allen Einmündungen bis auf am Eppendorfer Baum ist Parken mit Parkschein erlaubt. An der Einmündung Eppendorfer Baum sind Ladezonen für das Gewerbe ausgewiesen. An der Einmündung St. Benedictstraße und Eppendorfer Baum sind Behindertenstellplätze eingerichtet.

ERLÄUTERUNGSBERICHT - Kenntnisnahmeschlussverschickung

Anlage 2

PSP 13-14607 – Kreisverkehr Klosterstern

3.13 Barrierefreiheit

Alle Einmündungen sind mit taktilen Leitelementen an den FGÜ ausgestattet. Signalisierte Querungen und Querungshilfen zu den Parkplätzen im Innenring gibt es nicht. Im Klosterstern sind ergänzende Leiteinrichtungen als Abgrenzung zu den Fahrradbügeln eingebaut.

Im Umfeld sind eine Grundschule, eine Stadtteilschule und ein Gymnasium, weshalb Schulverkehr zu erwarten ist.

3.14 Straßenausstattung und Straßenmöblierung

Auf der Kreisinsel befinden sich Mülleimer, Sitzbänke sowie eine Gabionenwand. Auf den Nebenflächen am äußeren Fahrbahnrand sind vereinzelt Mülleimer vorhanden.

3.15 Öffentliche Beleuchtung / Wegweisung

Die Beleuchtung des Kreisverkehrs erfolgt über einarmige Bogenmasten. Diese stehen in den Nebenflächen am äußeren Fahrbahnrand.

Wegweisende Beschilderung ist auf der Mittelinsel in der Rothenbaumchaussee mit Hinweis auf „Centrum“ und auf der Mittelinsel im Eppendorfer Baum mit Hinweis auf „Wochenmarkt“ vorhanden. Die abzweigenden Knotenarme sind an den jeweiligen Einmündungen mit übergroßen Straßennamenschildern ausgestattet. Weitere Straßennamenschilder sind in den Nebenflächen vorhanden.

3.16 Straßenbegleitgrün

Nicht nur das Kreisinnere, sondern auch die Nebenflächen sind begrünt. Auf den Grünstreifen zwischen dem Parken im Innenring und der Kreisfahrbahn sind 20 Straßenbäume, überwiegend Linden, im Straßenbaumkataster verzeichnet. Der älteste davon ist eine Linde mit einem Kronendurchmesser von etwa 15 m aus dem Jahr 1937. Am äußeren Fahrbahnrand sind 19 Straßenbäume im Kataster verzeichnet. Der älteste davon ist eine Linde aus dem Jahr 1930.

Zwischen diesen Bäumen verhindern Fahrradbügel unerlaubtes Parken. Die Grünflächen und -inseln sind mit kniehohen Zäunen zur Fahrbahn hin abgetrennt.

3.17 Entwässerung

Die Straßenentwässerung erfolgt im zu überplanenden Bereich über Abläufe im Fahrbahnbereich. Die Abläufe entwässern über Anschlussleitungen in die vorhandenen Mischwassersiele der Hamburger Stadtentwässerung. Die Nebenflächen leiten das anfallende Oberflächenwasser über die Querneigung in Richtung Fahrbahn.

Es finden keine Tiefbauarbeiten statt, die Entwässerung ist von der Planung nicht betroffen.

3.18 Versorgungsleitungen

Es sind keine Versorgungsleitungen von den Umbaumaßnahmen betroffen.

3.19 Ingenieurbauwerke

Unter dem Kreisverkehr befindet der U-Bahn-Tunnel der U1 inklusive technischer Anlagen. Dazu gehören fünf Treppenaufgänge und ein Fahrstuhl. Weiterhin ist eine Gabionenwand auf der Kreisinsel vorhanden. Die Ingenieurbauwerke sind von der Maßnahme baulich nicht betroffen.

3.20 Grundwasser

Die Grundwassergleichen aus dem FHH-Atlas geben einen Abstand zwischen vorhandener Oberfläche und höchstem zu erwartenden Grundwasserstand von 2,01 bis 5 m an.



ERLÄUTERUNGSBERICHT - Kenntnisnahmeschlussverschickung

Anlage 2

PSP 13-14607 – Kreisverkehr Klosterstern

3.21 Sondernutzungen

Es sind keine Sondernutzungen auf den betreffenden Verkehrsflächen bekannt. In den Nebenflächen der Adresse Klosterstern 5 ist im Zeitraum vom 01.03.2026 bis 31.12.2026 eine Sondernutzung für das Aufstellen von Tischen und Stühlen im Rahmen der Außenbewirtung genehmigt.

Das Grundstück mit der Adresse Klosterstern 10 hat eine Gehwegüberfahrt. Weitere Gehwegüberfahrten auf den Klosterstern haben die Adressen St. Benedictstraße 2 und Harvestehuder Weg 126.

3.22 Werbeträger

Es gibt eine Litfaßsäule an der Einmündung St. Benedictstraße.

3.23 Altlasten

Es sind keine Altlasten bekannt. / Eine Prüfung der Altlastenbelastung wird aufgrund des geringen geplanten Umbaus nicht durchgeführt.

3.24 Kampfmittel

Für die Maßnahme sind keine Kampfmitteluntersuchungen erforderlich. Anlässlich der 2017 durchgeführten Umbaumaßnahmen wurde der Ausbaubereich vom Kampfmittelräumdienst untersucht. Alle betroffenen Bereiche sind ohne Kampfmittelverdacht. Außerdem finden keine Tiefbauarbeiten statt, es handelt sich um Markierungsarbeiten.

3.25 Denkmalschutz

Der Innenring sowie die Kreisinsel sind als Denkmalobjekt kartiert. Ein weiteres Denkmalobjekt ist die Freifläche zwischen den Einmündungen Rothenbaumchaussee und Harvestehuder Weg. Die Nebenflächen sind nicht als solches verzeichnet.

4 Variantenuntersuchung

Es wurden drei Varianten erarbeitet, gestaffelt in kurzfristig bis hin zu langfristig realisierbaren Lösungen. Vorab wurden verschiedene Problemstellungen identifiziert, die bei der Variantenaufstellung aufgegriffen werden. Die Unfallauswertung zeigt, dass überwiegend Unfälle beim Einbiegen in den Kreisverkehr verzeichnet wurden.

ERLÄUTERUNGSBERICHT - Kenntnisnahmeschlussverschickung

Anlage 2

PSP 13-14607 – Kreisverkehr Klosterstern

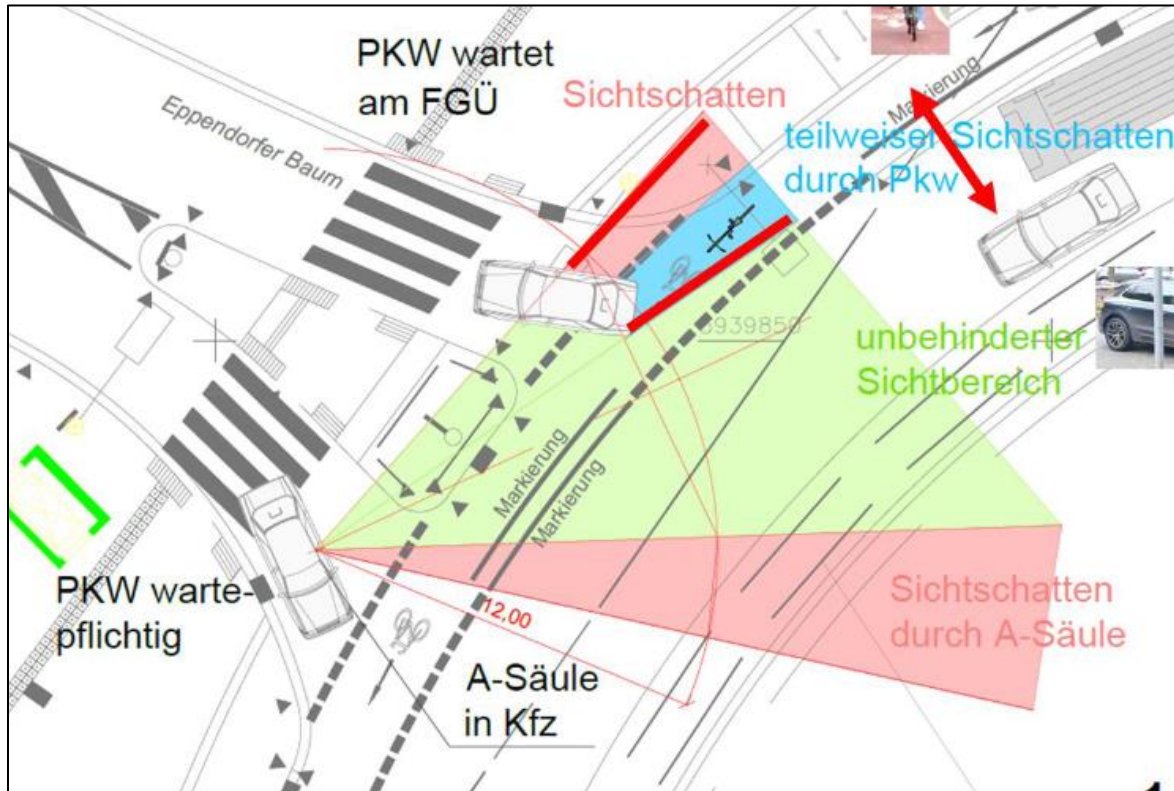


Abbildung 4: Sichtfeld auf Radfahrende im Knotenbereich

Weiterhin wird durch die Geometrie der Einmündungen ein schnelles Abbiegen begünstigt. Die unechte Zweispurigkeit kann ebenfalls Konflikte begünstigen.

Darauf aufbauend erfolgten Vorüberlegungen auf Grundlage der einschlägigen Regelwerke und Empfehlungen. Gemäß ERA stellt die vom Kreisverkehr abgesetzte Führung des Radverkehrs eine sichere Umsetzungsmöglichkeit dar. Die folgenden beiden Bilder zeigt die Ausführung mit Anwendung auf den Klosterstern.

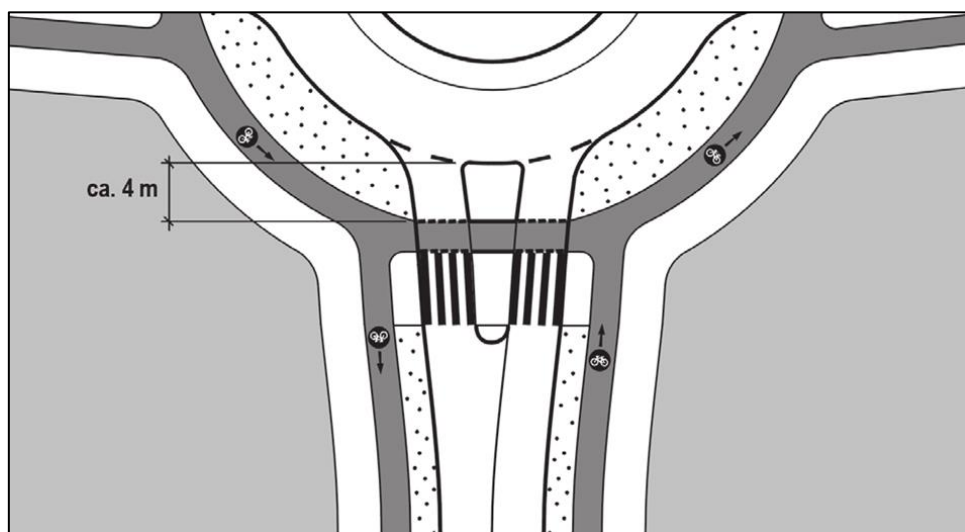


Abbildung 5: Beispiel einer sicheren Radverkehrsführung (ERA, Bild 61)

ERLÄUTERUNGSBERICHT - Kenntnisnahmeschlussverschickung

Anlage 2

PSP 13-14607 – Kreisverkehr Klosterstern

Eine Führung des Radweges unmittelbar am FGÜ gemäß ERA wurde nicht betrachtet, da der Fahrkomfort durch die umgelenkte Wegeführung für den Radverkehr vermutlich wenig Akzeptanz finden würde. Nach ERA (S. 56) ist eine winklige Führung mit abrupten Verschwenkungen zu vermeiden. Außerdem müsste dafür ebenfalls in den Baumbestand eingegriffen werden.

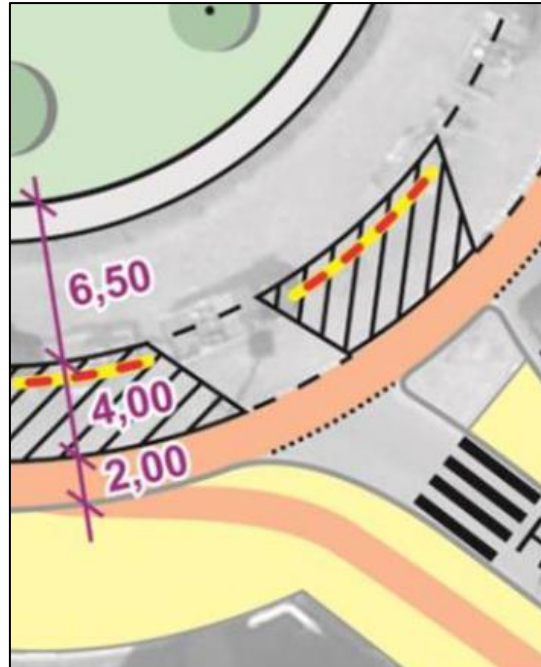


Abbildung 6: Mögliche Ausgestaltung der Einmündungen auf Grundlage der ERA Bild 61, Idee verworfen

Ein weiterer Nachteil einer Variation mit abgesetzter Radverkehrsführung ist, dass dies zusammen mit dem FGÜ für das einbiegende Fahrzeug bis zu dreimal Anhalten und Warten bedeutet und somit einen erheblichen Eingriff in den Verkehrsfluss darstellt. Aufgrund der genannten Nachteile wurde das Beispiel gemäß ERA bereits vorab verworfen.

4.1 Variante 1: Kurzfristige Maßnahme

Variante 1 sieht vor, durch Markierungen die Konflikte an den Einfahrten zu mindern und die Sichtbeziehungen zu verbessern. Es wurden zwei Szenarien ausgearbeitet:

Variante 1, Szenario 1:

ERLÄUTERUNGSBERICHT - Kenntnisnahmeschlussverschickung

Anlage 2

PSP 13-14607 – Kreisverkehr Klosterstern

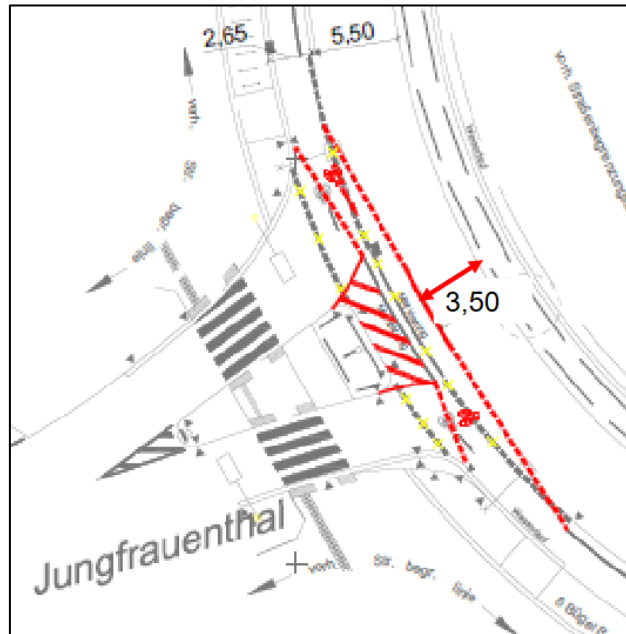


Abbildung 7: Variante 1, Szenario 1

- Radweg vor Ein-/Ausfahrt bleibt, Furt wird farblich markiert
- Verlegung der Radverkehrsfurt Richtung Kreismitte an Ausfahrt und vor allem an Einfahrt
- Radverkehr fließt näher an Kreismitte und näher an Kreisfahrbahn
- Vorgezogene Wartefläche in Richtung Kreismitte für einfahrende Kfz
- Verbesserte Sichtbeziehungen zwischen Kfz und Radverkehr
- Kfz (fast) zweistreifig beim Abbiegen, einstreifig Höhe Ausfahrt. Die unechte Zweistreifigkeit wird genutzt, um Aufstellflächen für ausfahrende Kfz zu bieten. Damit wird durch wartende Kfz der Verkehrsfluss im Kreisverkehr nicht beeinträchtigt.
- Fläche zwischen Mittelinsel und eingezogenen Radfahrstreifen als Sperrfläche ausbilden und diese mit Leitbois ausstatten, um ein Überfahren zu verhindern.

Variante 1, Szenario 2:

Zusätzlich zu den Maßnahmen bei Szenario 1 werden Sperrflächen aufgebracht, um Pkw zum annähernd senkrechten Aufstellen zu bringen. Außerdem verhindert dies das nebeneinander Einfahren von Kfz und Rad.

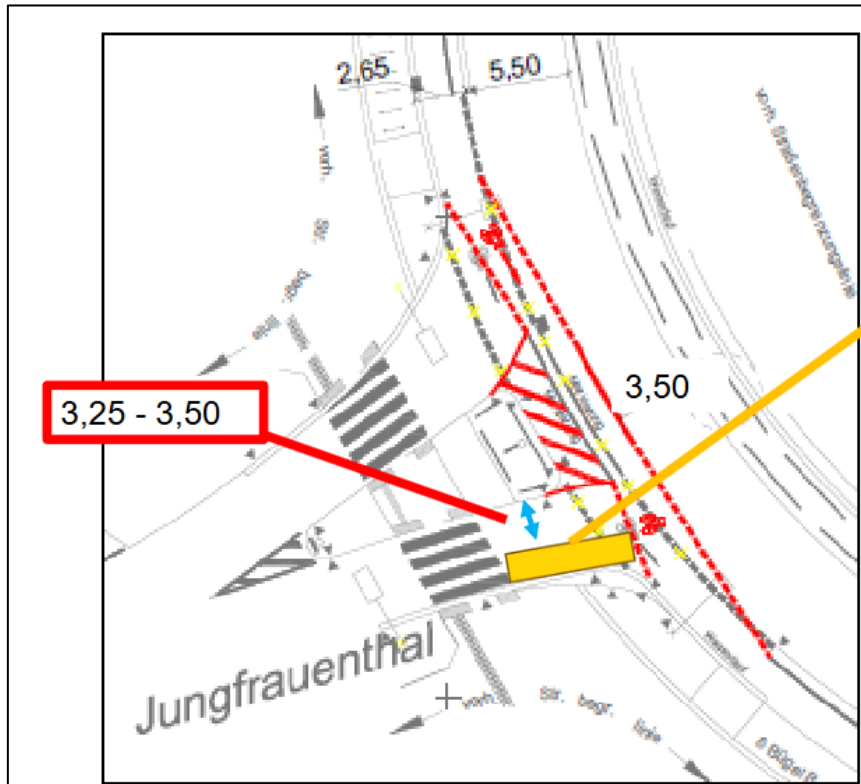


Abbildung 8: Variante 1, Szenario 2

4.2 Variante 2: Mittelfristige Maßnahme

Variante 2 unterscheidet sich von Variante 1 (Szenario 2) dahingehend, dass zusätzlich oder anstelle der Markierungen die Bordführung ausgebaut wird. Das hat den Vorteil, dass Borde im Gegensatz zu markierten Sperrflächen den Fahrkomfort erheblich mindern und somit Überfahren vermieden wird.

ERLÄUTERUNGSBERICHT - Kenntnisnahmeschlussverschickung

Anlage 2

PSP 13-14607 – Kreisverkehr Klosterstern

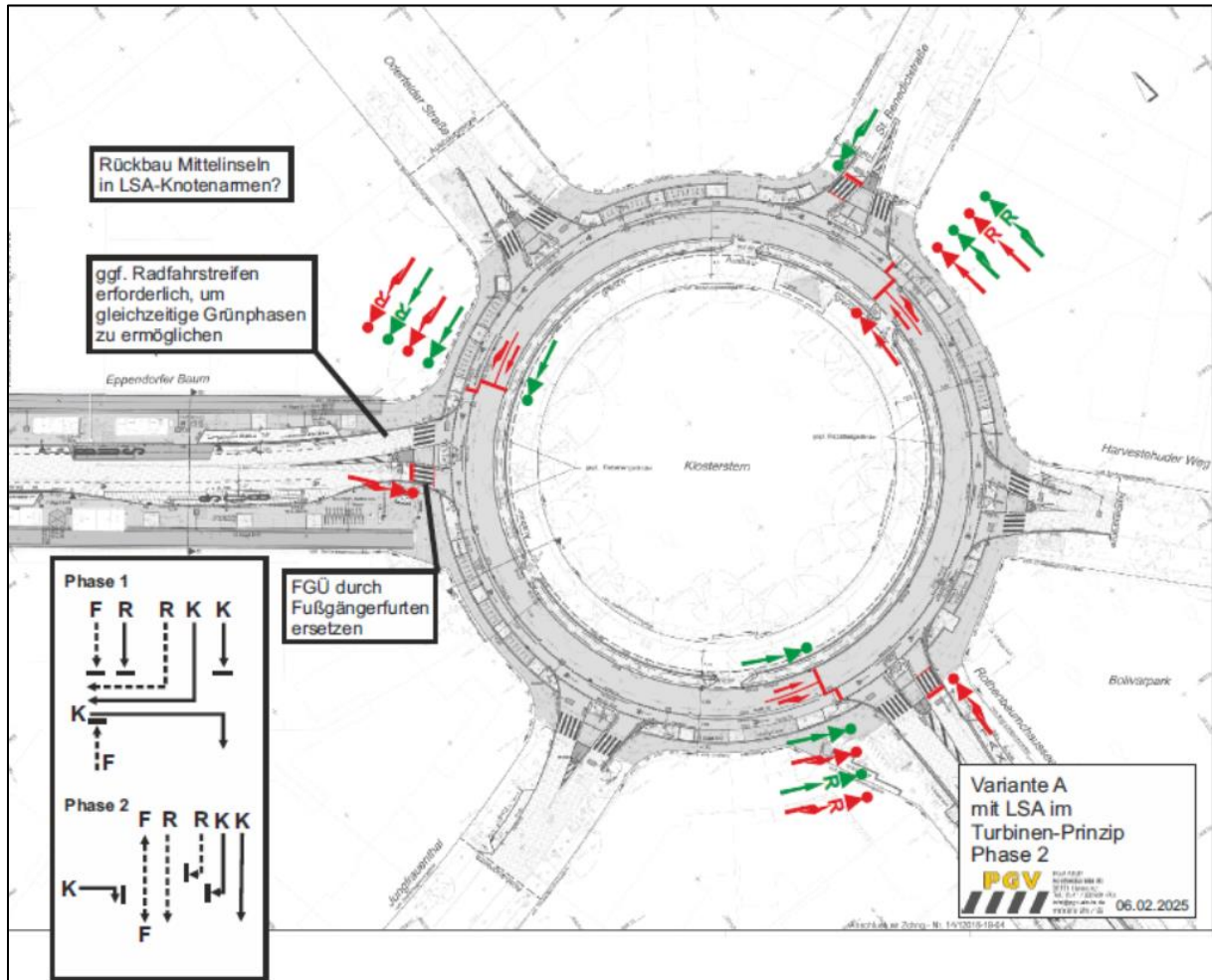


Abbildung 10: Variante 3, Szenario A der Umgestaltung des Klostersterns

Variante 3, Szenario B:

- Direkte Führung der Haupt-Kfz-beziehungen, als abknickende Vorfahrt, absehbar LSA erforderlich
- Führung Rothenbaumchaussee zu Eppendorfer Baum über Innenring
- Deutliche Entlastung im restlichen Kreis zu erwarten

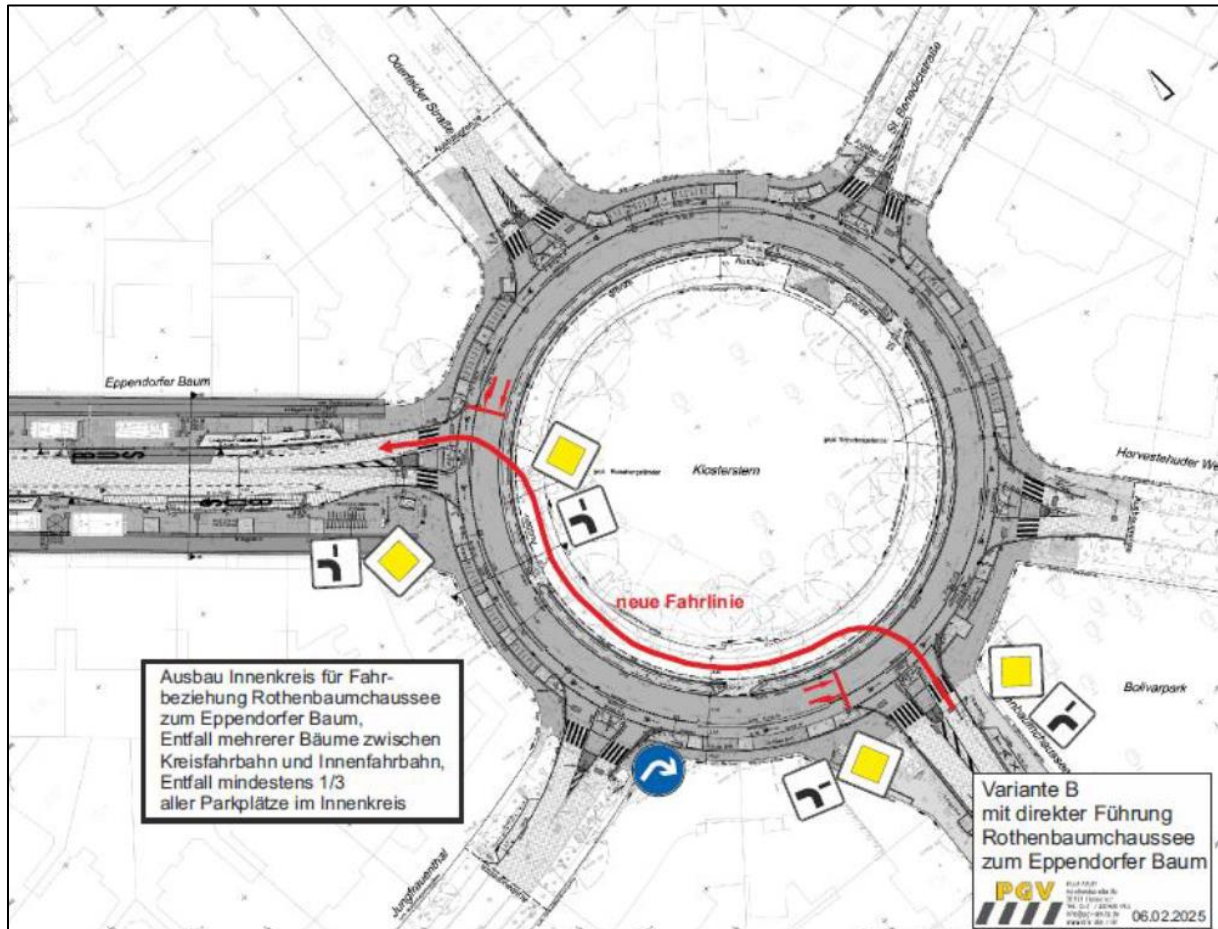


Abbildung 11: Variante 3, Szenario B zur Umgestaltung des Klostersterns

Variante 3, Szenario C:

- Ausbau entsprechend mittelfristiger Maßnahme.
- Ggf. weitere Maßnahmen im Umfeld, um Gesamt-Leistungsfähigkeit Straßennetz anzupassen, z.B. Entfall Linksabbiegen aus Isestraße zur Entlastung des LSA-Knotens an der Hochallee

5 Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante

Variante 1 (Szenario 2) wurde als Ausführungsvariante gewählt und im Verlauf der Planung leicht angepasst. Ausschlaggebend war der Wunsch der BVM und UKO nach einer schnellen Umsetzung, um die Gefahrenlage zeitnah zu entschärfen. Die Umsetzung wird mit einer kontinuierlichen Kontrolle der Sicherheitslage angesetzt.

Die Unfalllage am Klosterstern deckt sich mit Auswertungen in der Wissenschaft. Demnach sind 40 % der Radverkehrsunfälle an Kreisverkehren beim Einbiegen verortet.

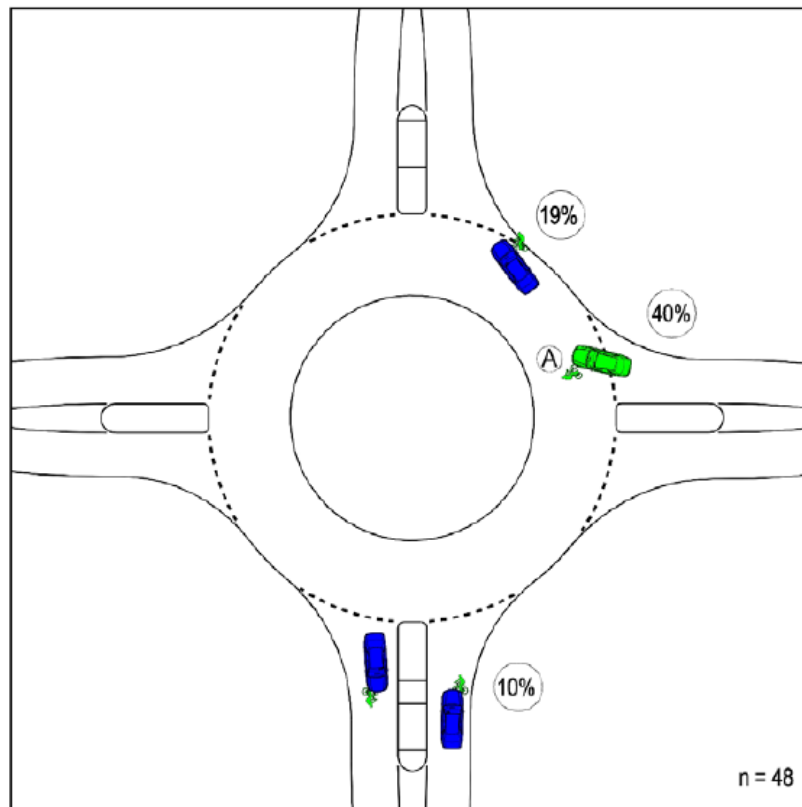


Abbildung 12: Unfallgeschehen an Kreisverkehren nach FGSV

Wie in der Abbildung der Variante 2 skizziert, werden durch die dort vorgenommenen Anpassungen Sichtbeziehungen verbessert, was auf Variante 1 (Szenario 2) angewendet werden kann. Da zweistreifige Kreisfahrbahnen aufgrund verringerter Übersichtlichkeit das Unfallgeschehen begünstigen, wird die befahrbare Breite an den Knotenpunktarmlen reduziert. Weiterhin ist der Kfz-Verkehr in Variante 1 (Szenario 2) und Variante 2 mehr gezwungen, sich senkrecht zum Kreisverkehrsfahrbahn aufzustellen. Dadurch wird das Einfahren in den Kreisverkehr verlangsamt. Die vorgezogenen Warteflächen für ein- und ausfahrende Pkw vergrößern den unbehinderten Sichtbereich auf die Radfahrenden.

Die vorliegende Lösung kombiniert die Forderung nach einer schnellen Umsetzung, sowie die Gestaltungsempfehlungen der FGSV im Rahmen der Bestandssituation. Die BVM und BIS sind im Planungsprozess kontinuierlich beteiligt worden.

5.1 Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes sowie Oberflächenbefestigung

Der Straßenquerschnitt wird an den Ein- und Ausfahrten angepasst:

- Einengung der Kreisfahrbahn auf 4 m
- Sperrflächen werden markiert, um das Aufstellen von Kfz- und Radverkehr zu führen.
- Einfärben der angepassten Radfurt in rot
- Sicherung des Radwegs an Einengung der Fahrbahn durch Markierung eines Sicherheitstrennstreifens mittels zweier Schmalstrichmarkierungen im Abstand von 0,60 m. Die Gesamtbreite des Sicherheitstrennstreifens beträgt inklusive Markierung 0,72 m.
- Aufbringen von Leitzeichen/Leitboys im Abstand von 1 m auf dem Sicherheitstrennstreifen
- Rauhe Schmalstrichmarkierung an Sperrfläche für den Radverkehr, um Überfahren der Sperrfläche zu vermeiden.

ERLÄUTERUNGSBERICHT - Kenntnismessschlussverschickung

Anlage 2

PSP 13-14607 – Kreisverkehr Klosterstern

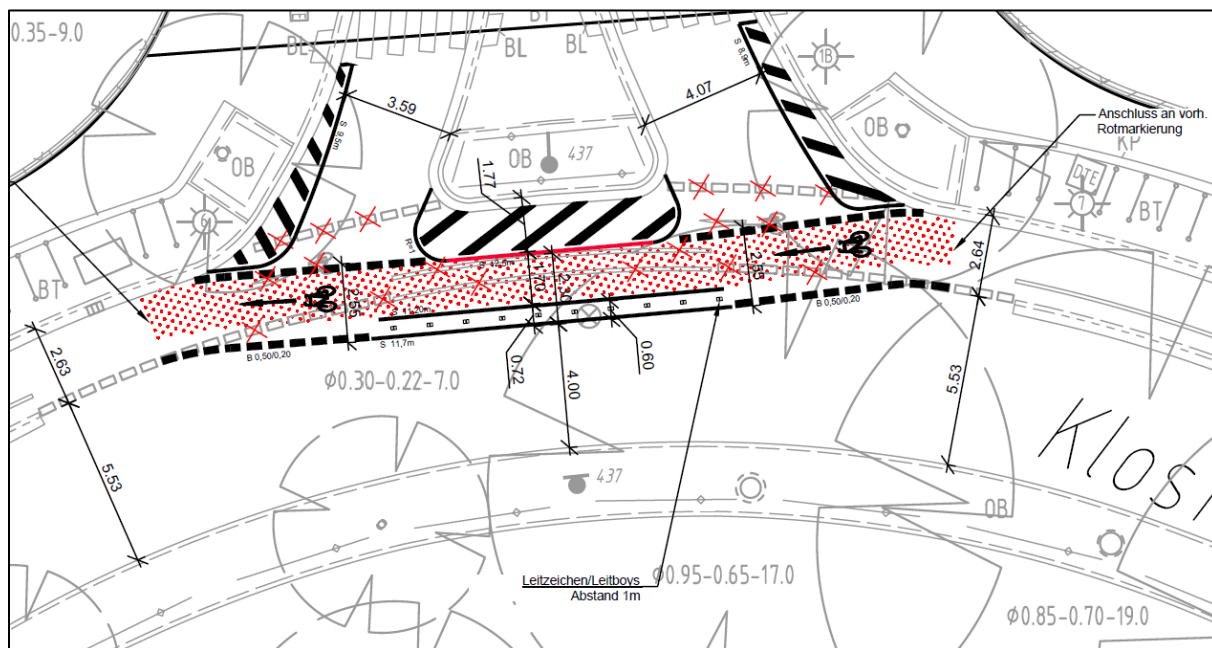


Abbildung 13: Ausschnitt der gewählten Ausführungsvariante an der Einmündung Oderfelder Str.

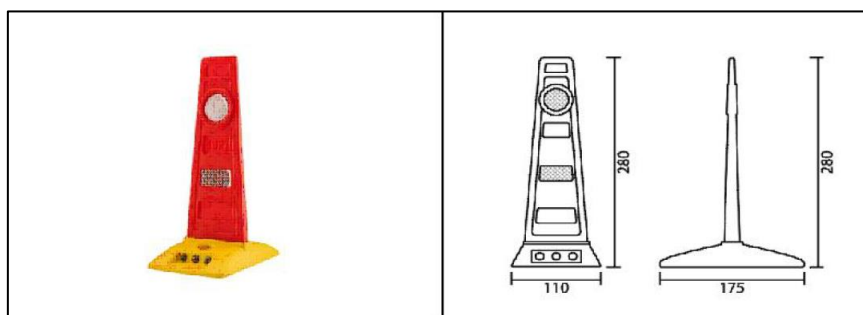


Abbildung 14: Geplante Sichtzeichen

5.2 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Die bestehende Beschilderung wird beibehalten.

5.3 Wirtschaftsverkehr

Durch die angepassten Schleppkurven der Fahrzeuge des Wirtschaftsverkehrs sind Einbußen im Fahrkomfort möglich.

5.4 ÖPNV und Sharing Angebote

Durch die angepassten Schleppkurven der Busse sind Einbußen im Fahrkomfort möglich. Die Sperrflächen sind an die Schleppkurve eines 12 m langen Gelenkbusses gemäß der FGSV angepasst. Der HVV nutzt im aktuellen Betrieb auf den betroffenen Linien solche Standard-Gelenkbusse.

5.5 Barrierefreiheit

Keine Änderung zum Bestand.

5.6 Ruhender Verkehr

Keine Änderung zum Bestand.

ERLÄUTERUNGSBERICHT - Kenntnisnahmeschlussverschickung

Anlage 2

PSP 13-14607 – Kreisverkehr Klosterstern

5.7 Straßenausstattung und Straßenmöblierung

Keine Änderung zum Bestand.

5.8 Öffentliche Beleuchtung

Keine Änderung zum Bestand.

5.9 Straßenbegleitgrün

Keine Änderung zum Bestand.

5.10 Entwässerung

Keine Änderung zum Bestand. Es finden keine Tiefbauarbeiten statt, die Entwässerung ist von der Planung nicht betroffen.

5.11 Werbeträger

Keine Änderung zum Bestand. Die Maßnahme hat keinen Einfluss auf die bestehende Litfaßsäule.

6 Umsetzung der Planung

6.1 Grunderwerb

Es ist kein Grunderwerb erforderlich.

6.2 Auswirkungen durch das Projekt

Der Endzustand des Umbaus hat vermutlich keine Auswirkungen auf die Umgebung.

6.2.1 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.

6.2.2 Voraus- und Folgemaßnahmen

Es erfolgt eine Überwachung des Verkehrs für drei Jahre nach der Umsetzung der Maßnahme. Ist eine Verbesserung der Unfalllage zu beobachten, so wird eine bauliche Verstärkung, ähnlich zu Variante 2, in Betracht gezogen.

6.2.3 Unmittelbares und erweitertes Umfeld

Die Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrs bleibt voraussichtlich unverändert, da wartende ausfahrende Fahrzeuge nach wie vor überholt werden können. Somit hat die Planung keine Auswirkungen auf den MIV im und außerhalb des Planungsgebietes.

6.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

Die Baumaßnahme unterliegt nach Prüfung der in § 13a Hamburgisches Wegegesetz genannten Kriterien keiner Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in Hamburg. Es sind keine Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erforderlich.

ERLÄUTERUNGSBERICHT - Kenntnisnahmeschlussverschickung

Anlage 2

PSP 13-14607 – Kreisverkehr Klosterstern

6.4 Kosten und Finanzierung/Haushaltstitel

Die Kostenschätzung für Honorar- und Baukosten beträgt zusammengefasst ca. 140.000 Euro netto, ausschließlich konsumtiv.

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 konsumtiven Mittel stehen in der Produktgruppe 301.02 zur Verfügung.

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

6.5 Terminierung des Projektes und Bauausführung

Die Umsetzung ist im Jahr 2026 geplant.

Verfasst	██████████	Aufgestellt	██████████
Datum	██████████	Datum	██████████
Unterschrift	██████████	Unterschrift	██████████

