Erläuterungsbericht

# Straßenverkehrstechnische Planung

# Kenntnisnahmeschlussverschickung

Pop-Up Bikelane

PSP: 13475

Verstetigung Verkehrsversuch Reeperbahn

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 ... 5
3 Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage ... 5
3.1 Lage und Funktion im Straßennetz ... 5
3.2 Verkehrsbelastung ... 5
3.3 Unfallgeschehen ... 6
3.4 Nutzung der angrenzenden Grundstücke/Bebauung ... 6
3.5 Aufteilung und Abmessung des Querschnitts sowie Oberflächenbefestigung ... 6
3.6 Schadensbild ... 7
3.7 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen ... 7
3.8 Motorisierter Individual Verkehr ... 7
3.9 Wirtschaftsverkehr ... 7
3.10 ÖPNV und Sharing Angebote ... 7
3.11 Radverkehr ... 7
3.12 Fußverkehr ... 8
3.13 Ruhender Verkehr ... 8
3.14 Straßenausstattung und Straßenmöblierung ... 8
3.15 Öffentliche Beleuchtung ... 8
3.16 Straßenbegleitgrün ... 8
3.17 Entwässerung ... 8
3.18 Versorgungsleitungen ... 8
3.19 Ingenieurbauwerke ... 9
3.20 Grundwasser ... 9
3.21 Denkmalschutz ... 9
3.22 Altlasten ... 9
3.23 Kampfmittel ... 9
4 Verkehrsversuche ... 10
4.1 Verkehrsversuch stadteinwärts ... 10
4.2 Verkehrsversuch stadtauswärts ... 10
5 Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante ... 11
5.1 Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes sowie Oberflächenbefestigung ... 11
5.2 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen ... 11
5.3 Wirtschaftsverkehr ... 11

5.4 ÖPNV und Sharing Angebote ..... 11
5.5 Radverkehr ..... 11
5.6 Fußverkehr ..... 12
5.7 Ruhender Verkehr ..... 12
5.8 Straßenausstattung und Straßenmöblierung ..... 12
5.9 Öffentliche Beleuchtung ..... 12
5.10 Straßenbegleitgrün ..... 12
5.11 Entwässerung ..... 12
5.12 Flächenversiegelung ..... 13
5.13 Versorgungsleitungen ..... 13
5.14 Ingenieurbauwerke ..... 13
5.15 Baustoffe ..... 13
5.16 Feuerwehr ..... 13
6 Umsetzung der Planung ..... 14
6.1 Grunderwerb ..... 14
6.2 Auswirkungen durch das Projekt ..... 14
6.2.1 Immissionen ..... 14
6.2.2 Voraus- und Folgemaßnahmen ..... 14
6.2.3 Unmittelbares und erweitertes Umfeld ..... 14
6.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft ..... 14
6.4 Kosten und Finanzierung/Haushaltstitel ..... 14
6.5 Terminierung des Projektes und Bauausführung ..... 15
7 Sonstiges ..... 15

# 1 Allgemeines

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

Der Landesbetrieb für Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) beabsichtigt in der Straße Reeperbahn, zwischen dem Knotenpunkt (KP) Millerntorplatz/Reeperbahn und dem KP Holstenstraße/Königstraße (vgl. Abbildung 1) die Verkehrsversuch „Pop Up Bikelane: Verkehrsversuch Reeperbahn stadteinwärts“ sowie „Pop Up Bikelane: Verkehrsversuch Reeperbahn stadtauswärts“ zu verstetigen. Die Maßnahme soll ab 02.03.2026 in 4 Wochen umgesetzt werden. Im Rahmen der Verstetigung der Verkehrsversuche soll nun dauerhaft jeweils ein Kfz-Fahrstreifen pro Fahrtrichtung zur Radverkehrsanlage umgewidmet werden, um einen regelwerkskonformen und verkehrssicheren Zustand herzustellen. Mit Rücksicht auf die Belange des Öffentlichen Verkehrs werden diese für den Busverkehr freigegeben.

*Abbildung 1: Planungsbereich Reeperbahn*

Die Straße Reeperbahn im Stadtteil St. Pauli, Bezirk Hamburg-Mitte, verläuft in Ost-West-Richtung und erfüllt als angebaute Hauptverkehrsstraße die Funktion einer regionalen und nahräumigen Verbindung. Der überwiegende Teil der Reeperbahn verläuft als zweibahnige Straße mit einem baulich hergestellten Mittelstreifen. Die Fahrbahnen stadtauswärts und stadteinwärts besitzen derzeit aufgrund des aktuell angeordneten Zustands der Verkehrsversuche jeweils einen Kfz-Fahrstreifen und einen Radfahrstreifen. Dies soll nun verstetigt werden. Die Gesamtlänge des überplanten Bereichs beträgt ca. 900 m.

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

Die Reeperbahn wies vor den Verkehrsversuchen im Bestand keine durchgängige Infrastruktur für den Radverkehr auf. Radfahrende wurden größtenteils im Mischverkehr geführt. Die vorhande Verkehrsstärke erforderte allerdings nach ReStra und ERA eine vom Kfz-Verkehr getrennte Radverkehrsführung. Im Rahmen eines Verkehrsversuchs sollte daher erprobt werden, ob durch die Realisierung eines Radfahrstreifens, eine sichere und komfortable Radverkehrsanlage nach dem aktuellem Stand der Technik geschaffen werden kann.

Die Verkehrsversuche wurden evaluiert und dabei auch hinsichtlich der verkehrlichen Auswirkungen ausgewertet. Die beiden Verkehrsversuche wurden durch die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

(BVM) nach Auswertung der jeweiligen Evaluationen als Erfolg gewertet und sollen nun verstetigt werden.

### 1.3 Bedarfsträger, Realisierungsträger sowie Projektauftrag

Auftraggeber und Bedarfsträger ist die Freie und Hansestadt Hamburg, vertreten durch die BVM. Der LSBG als Realisierungsträger wird die Planung und Bauausführung für das Projekt durchführen.

### 1.4 Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien

-entfällt-

# 2 Planungsrechtliche Grundlagen

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

Die Umsetzung der Baumaßnahme erfolgt innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinie. Grunderwerb ist für die geplante Maßnahme nicht notwendig.

# 3 Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage

## 3.1 Lage und Funktion im Straßennetz

Die Reeperbahn wies vor den Verkehrsversuchen zwischen den beiden Knotenpunkten (KP) Holstenstraße/Königstraße und Millerntorplatz/Reeperbahn zwei Richtungsfahrbahnen mit jeweils zwei Fahrstreifen pro Richtung auf. Die Fahrstreifenbreite betrug ca. 2,90 m – 3,55 m. Die beiden Fahrbahnen sind baulich durch einen überwiegend begrünten Mittelstreifen voneinander getrennt. In Knotenpunkten wurde die 2-Streifigkeit zum Teil um weitere Abbiegefahrstreifen erweitert. Zwischen 0+050 - 0+150 und 0+290 - 0+340 verlaufen parallel Nebenfahrbahnen mit Flächen für den ruhenden Verkehr.

## 3.2 Verkehrsbelastung

Die Reeperbahn ist von den allgemeinen Entwicklungen der Verkehrsmengen im Stadtgebiet besonders betroffen.

Für den Querschnitt „Reeperbahn W / Millerntorplatz (3008)" ergeben sich folgende Daten:

Datum der Erhebung: 14.02.2019, 22.06.2023, 14.03.2024, 12.09.2024, Verkehrsstärke (Kfz 6–19 Uhr):

- 14.02.2019: Osten 15.158 / Westen 9.662
- 22.06.2023: Osten 10.123 / Westen 8.159
- 14.03.2024: Osten 7.409 / Westen 7.041
- 12.09.2024: Osten 9.455 / Westen 7.166

Während die Verkehrsstärken im innerstädtischen Bereich in den letzten Jahren tendenziell abgenommen haben, zeigen die aktuellen Erhebungen für die Reeperbahn und die angrenzenden Hauptverkehrsstraßen differenzierte Entwicklungen.

Vergleichende Verkehrszählungen aus den Jahren 2019, 2023 und 2024 belegen, dass die Kfz-Verkehrsmengen auf den Querschnitten der Reeperbahn nach Einführung des temporären Radfahrstreifens (TRF) im Jahr 2024 um 1.000 bis 2.000 Fahrzeuge niedriger liegen als im Vorjahr.

Im Querschnitt Reeperbahn ist die Verkehrsmenge der Kraftfahrzeuge in Richtung stadteinwärts um etwa 33 % zurückgegangen, was insbesondere auf die Reduktion auf einen Fahrstreifen für den motorisierten Verkehr zurückzuführen ist. In Richtung Westen beträgt die Reduktion etwa 16 %.

Die Spitzenstundenbelastungen folgen den gleichen Tendenzen: Während die Spitzenstunden in der Reeperbahn und Simon-von-Utrecht-Straße deutlich abgenommen haben, bleiben die Werte in der St. Pauli-Hafenstraße konstant. Auffällig ist die Verschiebung der Spitzenstunden in Richtung Osten vom Vormittag auf den Nachmittag.

An der Zählstelle „Reeperbahn W / Lincolnstraße“ wurden am 30.03.2023 insgesamt 791 Radfahrende gezählt, am 21.09.2023 waren es 1.460, am 14.03.2024 wurden 1.200 und am 12.09.2024 1.133 Radfahrende erfasst.

An der Zählstelle „Reeperbahn W / Beim Trichter“ wurden am 30.03.2023 insgesamt 559 Radfahrende gezählt, am 21.09.2023 waren es 1.322, am 14.03.2024 wurden 979 und am 12.09.2024 971 Radfahrende erfasst.

Die Entwicklung der Radverkehrsmengen auf der Reeperbahn stadtauswärts zeigt, dass sich die Radverkehrsmengen gegenüber der März-Erhebung 2023 erhöht haben. Während des Verkehrsversuchs, der ein Jahr dauerte, konnte jedoch keine weitere Veränderung festgestellt werden. Insgesamt lässt sich festhalten, dass die Einführung des TRF zu einer Steigerung der Radverkehrsmengen geführt hat, die sich nach der ersten Erhöhung stabilisiert haben.

Weitere Details und die genauen Zahlenwerte entnehmen sind den Tabellen in den Anlagen der Evaluationsberichte zu entnehmen.

### 3.3 Unfallgeschehen

Im Rahmen der Evaluation des temporären Radfahrstreifens (TRF) „Reeperbahn stadtauswärts“ wurde das Unfallgeschehen vor und nach der Einführung des TRF im Oktober 2023 über einen Versuchszeitraum von einem Jahr bis Oktober 2024 umfassend analysiert. Die Unfallanalyse der Verkehrsdirektion Hamburg erstreckt sich auf den Zeitraum von Ende 2019 bis August 2023 und berücksichtigt alle relevanten Unfälle auf der Reeperbahn zwischen Holstenstraße und Millerntorplatz, sowohl vor als auch nach der Einführung des temporären Radfahrstreifens am 25.11.2022.

Die Auswertung zeigt, dass die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle im Projektgebiet nach Einführung des TRF im Vergleich zu den Vorjahren unverändert blieb. Die Mehrheit der Unfälle wurde als „Sonstiger Sachschadensunfall ohne Alkoholeinwirkung“ klassifiziert. Es wurden keine tödlichen Unfälle registriert; Schwerverletzte waren selten und traten überwiegend in der stadteinwärts gerichteten Fahrtrichtung auf. Leichtverletzte Unfälle mit Beteiligung von Radfahrenden wurden vereinzelt festgestellt, insbesondere bei Abbiegeunfällen stadtauswärts, bei denen Pkw beim Rechtsabbiegen mit Radfahrenden kollidierten.

Die Unfalltypen umfassen Fahrunfälle, Abbiegeunfälle, Einbiegen/Kreuzen-Unfälle, Überschreiten-Unfälle, Unfälle durch ruhenden Verkehr, Unfälle im Längsverkehr sowie sonstige Unfälle. Die Hochbahn meldete keine Unfälle oder Konflikte zwischen Bus- und Radverkehr und bewertet die Mitnutzung des Radfahrstreifens stadteinwärts durch Busse als positiv für die Stabilität des Busverkehrs.

Insgesamt wurden 42 Unfälle mit Beteiligung von Radfahrenden detailliert untersucht. Dabei waren in 61 % der Fälle die Radfahrenden selbst die Unfallverursachenden, was auf häufige Unachtsamkeit und fahrlässiges Verhalten im Längsverkehr und beim Abbiegen hinweist. Im Untersuchungszeitraum gab es einen tödlichen Unfall mit einem Radfahrenden, verursacht durch einen Fußgänger, sowie zwei schwere Verletzungen von Radfahrenden.

### 3.4 Nutzung der angrenzenden Grundstücke/Bebauung

Die umliegende Bebauung im Planungsgebiet ist geprägt durch eine Vielzahl gastronomischer, kultureller und kommerzieller Einrichtungen. Abschnittsweise wird die angrenzende Bebauung auch zu Wohnzwecken genutzt. Entlang des Planungsgebiets befinden sich zudem ein Discounter und zahlreiche Kioske, die der Nahversorgung dienen.

### 3.5 Aufteilung und Abmessung des Querschnitts sowie Oberflächenbefestigung

Die Reeperbahn ist in ihrer gesamten Länge durchgehend in Asphaltbauweise ausgeführt und verfügte bis zu den Verkehrsversuchen im Herbst 2022 über jeweils zwei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung, die durch eine Mittelinsel voneinander getrennt sind. Die Gesamtbreite der Fahrbahn beträgt rund 2 × 6,5 Meter. Über die Planungsgrenze hinaus erweitert sich die Fahrbahn an den beiden Knotenpunkten um zusätzliche Abbiegestreifen.

Entlang der Hauptfahrbahn, insbesondere im Abschnitt zwischen Davidstraße und Holstenstraße, ist die Reeperbahn mit mehreren Nebenfahrbahnen ausgestattet, die der Erschließung von Park-, Taxi- und Ladezonen dienen.

### 3.6 Schadensbild

Der Straßenkörper ist streckenweise geprägt durch erste erkennbare Längs- und Netzrisse, die teilweise durch provisorisch ausgebessert wurden. Im Zuge der Verstetigung des Verkehrsversuches sind keine Instandhaltungsmaßnahmen geplant.

### 3.7 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Im Planungsgebiet befinden sich folgende Lichtsignalanlagen:

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

### 3.8 Motorisierter Individual Verkehr

Die Reeperbahn gehört gemäß RIN zur Kategorie der angebauten Hauptverkehrsstraßen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h. Die Straße ist Teil des Großraum- und Schwertransportnetzes.

### 3.9 Wirtschaftsverkehr

Die Lade- und Liefertätigkeiten werden beidseitig in den Nebenfahrbahnen abgewickelt. Zwischen den Straßen Taubenstraße und Beim Trichter in Fahrtrichtung Ost befinden sich Haltestellen am Fahrbahnrand für Reisebusse.

### 3.10 ÖPNV und Sharing Angebote

In der Fahrtrichtung stadtauswärts verkehren auf der Reeperbahn die Buslinien 16, 111 und 112. Die Buslinie 111 befährt die Reeperbahn dabei erst ab dem KP Reeperbahn/Hein-Hoyer-Straße. In Höhe der Haus-Nr. 88 befindet sich die Haltestelle Davidstraße, welche von allen Buslinien bedient wird. Westlich der Einmündungen Talstraße und Silbersackstraße sowie im östlichen Knoten-Arm (KA) Holstenstraße/Königstraße befinden sich im Seitenraum Zugänge zur S-Bahn.

### 3.11 Radverkehr

Vor den Verkehrsversuchen stand dem Radverkehr keine eigene Radinfrastruktur zur Verfügung. In Fahrtrichtung stadtauswärts wurde der Radverkehr zunächst auf einem ca. 150 cm breitem baulichen Radweg und auf Höhe Hausnummer 5 auf die Fahrbahn in den Mischverkehr geführt. Vor dem Knotenpunkt Reeperbahn/Holstenstraße wurde der Radverkehr mittels eines Radfahrstreifens in Mittellage aufgefangen und zum Knoten geleitet.

In Fahrtrichtung stadteinwärts wurde der Radverkehr nach dem Knotenpunkt Reeperbahn/Holstenstraße auf einem Radfahrstreifen bis zum Beginn der Nebenfahrbahn und dann in den Mischverkehr geführt. An der Einmündung Beim Trichter wurde der Radverkehr auf einen baulichen Radweg aufgeleitet.

Im Rahmen der Verkehrsversuche wurden für den Radverkehr temporäre Radfahrstreifen eingerichtet.

Stadtauswärts wird der Radverkehr auf einem 3,25 m bis 3,95 m breiten Radfahrstreifen von der Radwegableitung bis zu dem bestehenden Radfahrstreifen in Mittellage geführt.

Stadteinwärts wird der Radverkehr nun zunächst in die Nebenfahrbahn zwischen Hausnr. 157 und 151 geleitet und ab der Ausfahrt der Nebenfahrbahn auf einem überwiegend 3,25 m breiten Radfahrstreifen bis zum Knotenpunkt Reeperbahn/Beim Trichter geführt. In dieser Richtung ist der Radfahrstreifen aktuell für Fahrzeuge des HVV freigegeben.

### 3.12 Fußverkehr

Für den Fußverkehr stehen beidseitig Gehwege zur Verfügung, die jedoch eine unzureichende Barrierefreiheit aufweisen. Insbesondere an Querungsanlagen und ÖPNV-Zugangsstellen fehlen taktile Elemente sowie barrierefreie Zugänge. Durch die Vielzahl von Sondernutzungen der angrenzenden gastronomischen Betriebe sind die Gehwegkorridore stark eingeschränkt und werden dem – insbesondere in den Abendstunden – hohen Fußgängeraufkommen nicht gerecht.

### 3.13 Ruhender Verkehr

In Fahrtrichtung stadtauswärts stehen dem Kfz-Verkehr größtenteils Parkflächen in Längsaufstellung sowie zwei Nebenfahrbahnen mit Parkmöglichkeiten zur Verfügung. Der Großteil dieser Parkflächen steht die meiste Zeit mittels Beschilderung dem Lieferverkehr und Taxis zur Verfügung. In Fahrtrichtung stadteinwärts stehen dem Kfz-Verkehr ebenfalls Parkflächen in Längsaufstellung sowie zwei Nebenfahrbahnen mit Parkmöglichkeiten zur Verfügung. Hier ist ebenfalls die meiste Zeit mittels Beschilderung der Großteil der Parkflächen dem Wirtschaftsverkehr vorbehalten.

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

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

### 3.14 Straßenausstattung und Straßenmöblierung

Im Planungsgebiet sind diverse Ausstattungselemente bzw. Straßenmöblierung vorhanden. Darunter Werbetafeln, Litfaßsäulen, Uhrzeitanzeiger, Sperrbügel sowie Poller. Es befinden sich zudem Unterflurmüllsammelstellen zur Entsorgung von Abfällen im Planungsgebiet.

### 3.15 Öffentliche Beleuchtung

Der Straßenzug ist durchgehend mit öffentlichen Beleuchtungsanlagen ausgestattet.

### 3.16 Straßenbegleitgrün

Im Projektgebiet befinden sich zahlreiche Straßenbäume, die beidseitig entlang des gesamten Straßenabschnitts den Straßenraum prägen. Auch die Mittelstreifen sind mit Bäumen bestanden. Die vorherrschenden Baumarten sind Linde und Ulme, vereinzelt sind auch Mammutbäume vorhanden. Durch die Umsetzung des Verkehrsversuchs bleibt der Baumbestand weitgehend unberührt. Lediglich im Zuge der Sanierung des Radwegs zwischen Millerntorplatz und Reeperbahn 5 werden in den nördlichen Nebenflächen baumpflegerische Begleitmaßnahmen und geeignete Schutzvorkehrungen durchgeführt.

### 3.17 Entwässerung

Die Straßenentwässerung erfolgt weitestgehend durch Dachprofile der Fahrbahn. Das anfallende Wasser in den Nebenflächen wird, soweit die Nebenanlagen am Fahrbahnrand liegen, der Straßenentwässerung zugeführt. Das Niederschlagswasser der öffentlichen Verkehrsanlagen erfolgt in die Mischwassersiele der Hamburger Stadtentwässerung. Die Entwässerung wird im Zuge dieser Maßnahme nicht geändert.

### 3.18 Versorgungsleitungen

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

### 3.19 Ingenieurbauwerke

Im Planungsgebiet befindet sich der S-Bahn-Citytunnel und die S-Bahnstation Reeperbahn. Diese werden durch diese Maßnahme nicht beeinträchtigt.

### 3.20 Grundwasser

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

### 3.21 Denkmalschutz

- entfällt -

### 3.22 Altlasten

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

### 3.23 Kampfmittel

Eine Auswertung der Luftbilder wird aufgrund des geringen geplanten Umbaus nicht durchgeführt.

# 4 Verkehrsversuche

Die Evaluation der Verkehrsversuche sieht die dauerhafte Einrichtung der zuvor erprobten temporären Radfahrstreifen vor. Eine Variantenuntersuchung entfällt somit.

## 4.1 Verkehrsversuch stadteinwärts

Der einjährige Verkehrsversuch ab Herbst 2022 auf der Reeperbahn stadteinwärts umfasste die Einrichtung eines ca. 600 m langen temporären Radfahrstreifens (TRF) zwischen Lincolnstraße und Beim Trichter auf der Südseite der Straße. Ziel war es, die bislang unzureichende Radverkehrsführung zu verbessern, Sicherheit und Attraktivität zu erhöhen und erste Erkenntnisse für eine mögliche Ausweitung in Gegenrichtung zu gewinnen. Der TRF wurde gelb markiert, an Knotenpunkten und Einmündungen zusätzlich rot, und war auch für HVV-Busse freigegeben. Die Maßnahme reduzierte den Kfz-Verkehr stadteinwärts von zwei auf einen Fahrstreifen, ohne Parkstände zu verringern. Ladezonen wurden in Nebenfahrbahnen verlegt.

Die Evaluation umfasste Verkehrszählungen, Beobachtungen, Fahrzeitmessungen, Unfallanalysen und eine Online-Befragung. Die Radverkehrsmengen stiegen auf den betroffenen Abschnitten überproportional im Vergleich zu Referenzpunkten an, mit deutlicher Reduzierung der Gehwegbenutzung durch Radfahrende. Auch in Gegenrichtung ohne TRF wurde ein Zuwachs verzeichnet. Der Kfz-Verkehr nahm insgesamt ab, besonders stadteinwärts, wobei Baustellen im Umfeld zeitweise zusätzlichen Einfluss hatten. Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmenden blieben selten und meist geringfügig, traten aber u. a. bei Rotlichtmissachtungen, Ausweichmanövern auf den TRF oder beim Abbiegen auf. Der Busverkehr konnte den Abschnitt überwiegend ohne nennenswerte Verzögerungen passieren.

Insgesamt zeigt die Auswertung, dass der TRF gut angenommen wurde, die Radverkehrssicherheit erhöhte und den Verkehrsfluss im Umweltverbund stärkte, ohne gravierende negative Effekte auf Kfz- oder ÖPNV-Betrieb. Das Konfliktpotenzial blieb überschaubar und konzentrierte sich auf spezifische Situationen wie Ladeverkehr, Taxibereiche oder Spitzenzeiten am Wochenende.

Im Ergebnis kann der temporäre Verkehrsversuch nun dauerhaft verstetigt werden. Näheres ist den beigefügten Evaluationsberichten in den Anlagen zu entnehmen.

## 4.2 Verkehrsversuch stadtauswärts

Der einjährige Verkehrsversuch ab Herbst 2023 auf der Reeperbahn stadtauswärts umfasste die temporäre Einrichtung eines Radfahrstreifens zwischen Millerntorplatz und Holstenstraße auf der Nordseite der Straße. Hierfür wurde ein durchgängiger, rot markierter Radfahrstreifen angelegt, der abschnittsweise gemeinsam mit Bussen im Linienverkehr genutzt wurde.

Die Evaluation umfasste Verkehrszählungen, Fahrzeitmessungen, Unfallanalysen, Beobachtungen vor Ort sowie eine Online-Befragung. Dabei zeigte sich ein deutlicher Anstieg des Radverkehrs auf der Reeperbahn stadtauswärts, der deutlich über dem allgemeinen Trend lag. Gleichzeitig ging die unerlaubte Gehwegbenutzung durch Radfahrende merklich zurück. Der Kfz-Verkehr verringerte sich, wobei teils Ausweichverkehre auf umliegende Straßen beobachtet wurden. Für den Busverkehr ergaben sich im Regelbetrieb keine signifikanten Verzögerungen, allerdings kam es in Spitzenzeiten und in den Nachtstunden am Wochenende zu Engstellen durch haltende Fahrzeuge oder hohe Fußgängerströme.

Insgesamt wurde der Radfahrstreifen von den Radfahrenden sehr gut angenommen, trug zur Erhöhung der objektiven und subjektiven Sicherheit bei und stärkte den Umweltverbund.

Das Ergebnis zeigt, dass der befristete Verkehrsversuch nun in eine dauerhafte Lösung überführt werden kann. Weitere Details sind den Anlagen zu entnehmen.

# 5 Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante

Die Verstetigung sieht, nach den als erfolgreich gewerteten Verkehrsversuchen, die Einrichtung von Radfahrstreifen auf der Reeperbahn stadtauswärts zwischen Stationierung 0+800 und 0+050 und stadteinwärts zwischen 0+150 und 0+775 vor.

## 5.1 Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes sowie Oberflächenbefestigung

Die zuvor im Rahmen des Verkehrsversuch hergestellten Gelbmarkierungen werden entfernt und in weiß analog dem Verkehrsversuch mit teils geringen Anpassungen neu aufgebracht. Die Aufleitung des Radverkehrs auf die Fahrbahnfläche wird zukünftig durch Verkehrsinseln gesichert. Die Breite der geplanten Radfahrstreifen beträgt zwischen 2,48 m – 3,97 m. Für den Kfz-Verkehr stehen analog dem Verkehrsversuch pro Fahrtrichtung jeweils ein Fahrstreifen mit einer Breite von mindestens 3,25 m zur Verfügung.

Stadtauswärts entfällt im Planungsgebiet analog dem Verkehrsversuch der rechte Kfz-Fahrstreifen zwischen 0+050 und 0+800 zugunsten eines Radfahrstreifens. Die Zweistreifigkeit wird für ca. 95 m im westlichen KA Millerntorplatz/Reeperbahn fortgeführt. Ab 0+800 wird die Fahrbahn von zwei auf einen Fahrstreifen mit einer Breite von 3,25 m reduziert. Die Einstreifigkeit bleibt bis 0+050 bestehen und wird in der Zuführung des östlichen KA Holstenstraße/Königstraße auf zwei Fahrstreifen erweitert. Alle Abbiegebeziehungen an den Knotenpunkten bleiben erhalten.

Stadteinwärts wird der Kfz-Verkehr zwischen 0+120 und 0+720 analog dem Verkehrsversuch auf dem verbleibenden linken Fahrstreifen mit einer Breite von 3,25 m geführt. Alle Abbiegebeziehungen an den Knotenpunkten bleiben erhalten. Dem Kfz-Verkehr steht stadteinwärts ein Fahrtstreifen 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. Ab 0+720 stehen dem Kfz-Verkehr wieder zwei Fahrstreifen zur Verfügung.

## 5.2 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Die Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen werden durch die Maßnahme nicht verändert.

## 5.3 Wirtschaftsverkehr

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

## 5.4 ÖPNV und Sharing Angebote

Die Radfahrstreifen werden in beide Richtungen für HVV-Busse freigegeben. In diesem Fall kann der Bus den Radfahrstreifen benutzen, wenn er zum Beispiel eine Bushaltestelle anfahren oder den Rückstau vor einer Signalanlage umfahren möchte. Es besteht jedoch keine Nutzungspflicht. Die Breite berücksichtigt deshalb auch kein Überholen von Radfahrenden durch Busse innerhalb des Radfahrstreifens. Insbesondere in der Morgenspitze können so potenzielle Fahrzeitenverlängerungen des Linienverkehrs eingegrenzt werden und die Busbuchten bereits früher angefahren werden.

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

## 5.5 Radverkehr

In Fahrtrichtung stadtauswärts wird zwischen Stationierung 0+050 und 0+800 auf dem rechten Fahrstreifen ein Radfahrstreifen nach RMS umgesetzt. Der Radfahrstreifen knüpft dabei sowohl zu Beginn als auch am Ende an bestehende Radverkehrsanlagen an. Die bestehende Radverkehrsanlage wird erneuert, auf 2,00 m verbreitert und mittels Bodenindikatoren vom Gehweg abgetrennt. Die Ableitung des Radwegs von der Nebenflächen auf den Radfahrstreifen in die Fahrbahn (0+800), wird durch eine

Verkehrsinsel in Verbindung mit einer Sperrfläche abgesichert. Eine ausreichende Restfahrbahnbreite sowie die Überfahrbarkeit der Insel für Großraum- und Schwertransporte ist gewährleistet.

In Fahrtrichtung stadteinwärts wird zwischen Stationierung zwischen 0+150 und 0+775, auf dem rechten Fahrstreifen ein Radfahrstreifen nach RMS umgesetzt. Der Radfahrstreifen knüpft dabei zu Beginn an das Ende der Nebenfahrbahn und am Ende bei der Einmündung Beim Trichter an einen bestehenden baulichen Radweg an.

Um die Sichtbeziehungen zwischen Kfz- und Radverkehr an KP zu verbessern, sowie dem Radverkehr einen räumlichen Vorsprung zu geben, werden an den LSA K111 Reeperbahn/Hein-Hoyer-Straße, F1635 Reeperbahn/Lincolnstraße, F717 Reeperbahn/Talstraße sowie F1927 Reeperbahn/Beim Trichter die Haltlinien für den Radverkehr vorgezogen.

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

An Einmündungen und besonderen Konfliktstellen bleiben die im Verkehrsversuch hergestellten Rotmarkierungen der Radfahrstreifen bestehen beziehungsweise werden erneuert.

### 5.6 Fußverkehr

Im Rahmen der Verstetigung des Verkehrsversuchs ergeben sich für den Fußverkehr keine wesentlichen Veränderungen. Mit der Einrichtung einer separaten Radverkehrsanlage ist davon auszugehen, dass die Anzahl regelwidrig in den Nebenflächen geführter Radfahrender deutlich reduziert und hierdurch bestehende Nutzungskonflikte zwischen Fuß- und Radverkehr verringert werden. Diese Entwicklung konnte im Rahmen der bisherigen Verkehrsversuche bereits nachweislich festgestellt werden. Hinsichtlich der Barrierefreiheit sind ebenfalls keine wesentlichen Veränderungen vorgesehen. Der bauliche Radweg im Bereich der Hausnummern 1–5 wird durch eine taktile Abgrenzung vom Gehweg getrennt.

### 5.7 Ruhender Verkehr

Zusätzlich zu den im Rahmen des Verkehrsversuchs eingerichteten Lade- und Lieferzonen werden nach den Empfehlungen der Evaluation weitere auf Flächen des ruhenden Verkehrs eingerichtet. Die bestehende Lade- und Lieferzone vor Hausnummer 147 wird auf die gesamte Parkbucht ausgeweitet. In der Talstraße wird eine Lade- und Lieferzone eingerichtet, die nachts der Bereitstellung von Taxis zur Verfügung steht. Aufgrund der derzeitigen Beschilderung der Parkstände, werden die Belange des Wirtschaftsverkehrs sowie der Anwohnerlogistik ausreichend berücksichtigt.

### 5.8 Straßenausstattung und Straßenmöblierung

Die Radfahrstreifen werden in regelmäßigen Abständen mit Verkehrszeichen 237 und Zusatzzeichen „HVV frei“ gekennzeichnet. Die neu hergestellten Ladezonen werden entsprechend beschildert. Die Fahrbahnverengungen werden rechtzeitig durch entsprechende Fahrstreifentafeln angekündigt.

Die wegweisende Beschilderung wird durch die Maßnahme nicht verändert.

### 5.9 Öffentliche Beleuchtung

Die öffentliche Beleuchtung erfährt durch die Maßnahme keine Anpassungen.

### 5.10 Straßenbegleitgrün

Das Straßenbegleitgrün wird von der Maßnahme nicht berührt.

### 5.11 Entwässerung

Die Entwässerung bleibt durch die Maßnahme unberührt.

### 5.12 Flächenversiegelung

Durch die Maßnahme ergeben sich keine Änderungen hinsichtlich der Flächenversiegelung.

### 5.13 Versorgungsleitungen

Die vorhandenen Versorgungsleitungen sind von der Maßnahme nicht betroffen.

### 5.14 Ingenieurbauwerke

Die vorgenannten Ingenieurbauwerke sind durch die Maßnahme nicht betroffen.

### 5.15 Baustoffe

Die Maßnahme wird mit geringfügigen Eingriffen in den Bestand durchgeführt und hat keinen Einfluss auf das umliegende Erdreich und Grundwasser außerhalb des Regelaufbaus des bestehenden Straßenkörpers.

### 5.16 Feuerwehr

Veränderungen von Bordverläufen im Planungsgebiet finden nicht statt.

# 6 Umsetzung der Planung

## 6.1 Grunderwerb

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

## 6.2 Auswirkungen durch das Projekt

### 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.

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.

### 6.2.2 Voraus- und Folgemaßnahmen

Nach der Verstetigung des Verkehrsversuches ist ein Nachfolgeprojekt zwischen Holstenstraße und Davidstraße in der Reeperbahn vorgesehen. Ziel des Nachfolgeprojekts ist die Neuordnung und Aufwertung der Nebenflächen der Reeperbahn, um die Aufenthaltsqualität deutlich zu erhöhen. Im Fokus stehen die Neugestaltung und der Rückbau der Nebenfahrbahnen, die Schaffung breiter, barrierefreier Gehwege sowie die verträgliche Integration verschiedener Nutzungen wie Liefer- und Taxiverkehre, touristische Reisebusse und Mobilitätsdienstleister. Die Planung berücksichtigt die Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für Fußverkehr, die Anpassung von Bushaltestellen und die Neuorganisation von Taxiständen und Ladezonen. Darüber hinaus werden nach Möglichkeit Maßnahmen zur Starkregenvorsorge, zur Verbesserung des Mikroklimas und zur Berücksichtigung sozialer Belange umgesetzt. Die Gestaltung orientiert sich an stadtplanerischen Leitbildern und soll den öffentlichen Raum sowohl funktional als auch ästhetisch aufwerten.

### 6.2.3 Unmittelbares und erweitertes Umfeld

Über die in den Evaluationsberichten aufgezeigten Veränderungen hinaus sind infolge der Verstetigung des Verkehrsversuchs keine wesentlichen Auswirkungen auf das umliegende Stadtgebiet zu erwarten.

## 6.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

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

## 6.4 Kosten und Finanzierung/Haushaltstitel

Der Kostenträger der Baumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg.

Die Finanzierung erfolgt aus dem Einzelplan 7.1 der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, Aufgabenbereich 301 – Verkehr und Mobilitätswende.

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

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

LSBG-Projekt-Nr.: 13475

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

### 6.5 Terminierung des Projektes und Bauausführung

Eine Realisierung ist für Anfang März 2026 vorgesehen. Die Gesamtbauzeit beträgt voraussichtlich 4 Wochen.

Die genaue Verkehrsführungen und Vollsperrungen werden mit allen notwendigen Dienststellen (KOST, PK, VD, HHA, Anlieger etc.) abgestimmt.

## 7 Sonstiges

Verschickungsverfahren wurde für die beiden Verkehrsversuche nicht durchgeführt. Im Zuge der nun vorliegenden Verstetigung wird eine Kenntnisnahmeschlussverschickung hiermit nun nachgeholt.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verfasst | LSBG, SP3 | Aufgestellt | LSBG, SP3 |
| Datum | 02.09.2025 | Datum | 10.10.2025 |
| Unterschrift | [redacted] | Unterschrift | [redacted] |