

Straßenverkehrstechnische Planung Kenntnisnahmeschlussverschickung

Pop-Up-Bikelanes

PSP: 13475

Verstetigung des Verkehrsversuchs Pop-Up-Bikelane
Hallerstraße (Grindelallee bis Rothenbaumchaussee)



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	5
3.4	Nutzung der angrenzenden Grundstücke/Bebauung.....	5
3.5	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen	5
3.6	Wirtschaftsverkehr	5
3.7	ÖPNV und Sharing Angebote.....	6
3.8	Radverkehr	6
3.9	Fußverkehr	6
3.10	Ruhender Verkehr	6
3.11	Straßenbegleitgrün	6
3.12	Ausstattung und Wegweisung.....	6
4	Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante.....	6
4.1	Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes sowie Oberflächenbefestigung.....	7
4.2	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen	7
4.3	Wirtschaftsverkehr	7
4.4	ÖPNV und Sharing-Angebote	7
4.5	Radverkehr	8
4.6	Fußverkehr	8
4.7	Ruhender Verkehr	8
4.8	Straßenausstattung und Straßenmöblierung	8
4.9	Öffentliche Beleuchtung	8
4.10	Straßenbegleitgrün	8
4.11	Entwässerung.....	8
4.12	Versorgungsleitungen.....	8
4.13	Baustoffe.....	8
4.14	Feuerwehr.....	8
5	Umsetzung der Planung	9
5.1	Gründerwerb.....	9
5.2	Auswirkungen durch das Projekt.....	9

5.2.1	Immissionen.....	9
5.2.2	Unmittelbares und erweitertes Umfeld	9
5.3	Kosten und Finanzierung/Haushaltstitel.....	9
5.4	Terminierung des Projektes und Bauausführung.....	9



1 Allgemeines

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

Die Hallerstraße liegt im Bezirk Eimsbüttel an der Grenze der Stadtteile Rotherbaum und Harvestehude. Sie bildet als Hauptverkehrsstraße eine der bedeutendsten Ost-West-Verbindungen im südlichen Bereich des Bezirks Eimsbüttel und stellt einen Abschnitt der Bezirksroute D dar, die auf Höhe Hochallee/Grindelhof von der Bezirksroute C gekreuzt wird. Im Rahmen der vorliegenden Maßnahme wird lediglich der Abschnitt Grindelallee bis Rothenbaumchaussee betrachtet.

Die Planung und Ausführung des Verkehrsversuches erfolgte 2021 auf Grundlage des Koalitionsvertrags 2020. In diesem ist die Einrichtung von Pop-Up-Bikelanes als Verkehrsversuch vorgesehen. Die Hallerstraße ist im Koalitionsvertrag für die Einrichtung einer Pop-up-Bikelane explizit benannt worden. Die Umsetzung wurde nach Ende des auf 12 Monate befristeten Verkehrsversuches evaluiert und eine Verstetigung der Maßnahme auf Grundlage der Evaluation im Juni 2022 durch die BVM beschlossen. Der Evaluationsbericht kann [digital eingesehen werden](#).¹

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

Der betrachtete Abschnitt zwischen Grindelallee und Rothenbaumchaussee wies vor Umsetzung des Verkehrsversuches eine 4-Streifigkeit mit jeweils zwei Fahrstreifen pro Richtung auf. Der äußere Fahrstreifen wurde dabei nahezu auf gesamter Länge zum Parken am Fahrbahnrand genutzt. In den Nebenflächen befinden sich überwiegend untermaßige und teilweise unbefestigte Gehwege sowie überwiegend unbefestigte Parkstände. Radverkehrsanlagen waren vor Umsetzung des Verkehrsversuches nicht vorhanden.

Für den betreffenden Abschnitt der Hallerstraße zwischen Grindelallee und Rothenbaumchaussee wurde der Bedarf nach separater Radinfrastruktur bereits durch eine Untersuchung eines Ingenieurbüros identifiziert und im bezirklichen Radverkehrskonzept dokumentiert. Der Abschnitt ist Teil der sogenannten Bezirksroute D und verbindet die Bezirke Altona und Eimsbüttel. Die Route erschließt in Fahrtrichtung Osten unter anderem den Hauptcampus der Universität Hamburg, den Veranstaltungsort Stadion am Rothenbaum und das Alstervorland als bedeutende Grün- und Erholungsfläche. In Fahrtrichtung Westen wird unter anderem der naturwissenschaftliche Campus der Universität mit dem Hauptcampus verbunden. Im unmittelbaren und erweiterten Umfeld befinden sich diverse Kindertagesstätten und Schulen unterschiedlicher Jahrgangsstufen, woraus ebenfalls der Bedarf einer möglichst verkehrssicheren Verkehrsinfrastruktur resultiert.

Bis zur Umsetzung des Verkehrsversuches verfügte der überplante Abschnitt über keine Radverkehrsanlagen. Für vierstreifige Straßen sehen die geltenden Regelwerke allerdings eine separate Radverkehrsanlage vor. Dies wurde mit dem Verkehrsversuches, bei dem beidseitige Radfahrstreifen eingerichtet wurden, bereits entsprechend umgesetzt. Auf diese Weise wurde auch angestrebt, Fehlnutzungen des Gehwegs durch unsichere Radfahrende zu reduzieren und die Fußverkehrsqualität zu stärken.

Mit der Verstetigung des erfolgreichen Verkehrsversuches wird im betrachteten Straßenabschnitt nun dauerhaft eine durchgängige Radverkehrsinfrastruktur hergestellt, die den anerkannten Regeln der Technik entspricht und der wichtigen Verbindungsfunktion der Straßen auch für den Radverkehr gerecht wird. Dabei sind im Sinne einer Ad-Hoc-Maßnahme keine größeren baulichen Eingriffe vorgesehen. Im Mittelpunkt der Verstetigung steht die Markierung des erprobten Versuches in weißer Farbe, ergänzt durch im Rahmen der Evaluation als notwendig in Erscheinung getretene Anpassungen.

¹ <https://www.hamburg.de/fahrradfahren-in-hamburg/14227874/pop-up-bikelanes/>

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 Förderung des Radverkehrs ist ein effektives, klimafreundliches und kostengünstiges Mittel, um die Verkehrswende in Hamburg umzusetzen. Die Stadt Hamburg hat sich daher im Koalitionsvertrag 2020 zum Ziel gesetzt, den Anteil des Radverkehrs am wegebezogenen Modal Split innerhalb des laufenden Jahrzehnts auf 25 bis 30 Prozent zu steigern.

2 Planungsrechtliche Grundlagen

Planungsrechtliche Grundlagen für die vorliegende Planung sind

- der Bebauungsplan Rotherbaum 3 (1967),
- der Teilbebauungsplan 355 (1955),
- der Teilbebauungsplan 705 (1960) sowie
- der Baustufenplan Harvestehude-Rotherbaum (1955)

Die Baumaßnahme wird innerhalb der bestehenden Straßenbegrenzungslinien durchgeführt.

3 Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage

Bei dem in den folgenden Kapiteln beschriebenen Bestand handelt es sich um den Zustand, der während des von Mai 2021 bis Mai 2022 befristeten Verkehrsversuches eingerichtet wurde. Dieser wurde evaluiert und anschließend durch die BVM als erfolgreich bewertet, sodass er nun mit der hier dargestellten Planung verstetigt werden soll. Der Zustand des Verkehrsversuchs wurde für den Zeitraum bis zur Verstetigung befristet angeordnet und hat daher weiterhin Bestand.

3.1 Lage und Funktion im Straßennetz

Die Hallerstraße ist eine Hauptverkehrsstraße und liegt im Bezirk Eimsbüttel an der Grenze der Stadtteile Rotherbaum und Harvestehude. Sie stellt einen Abschnitt der Bezirksroute D dar, die auf Höhe Hochallee/Grindelhof von der Bezirksroute C gekreuzt wird. Darüber hinaus ist die Hallerstraße Teil des Netzes für Großraum- und Schwertransport-Routen. Im Rahmen der vorliegenden Maßnahme wird lediglich der Abschnitt Grindelallee bis Rothenbaumchaussee mit einer Länge von ca. 600 m betrachtet. Es gilt durchgehend Tempo 50.

3.2 Verkehrsbelastung

Straßenabschnitt	Datum der Erhebung	DTVw	SV-Anteil	Uhrzeit der Spitzenstunde	Belastung zur Spitzenstunde
Hallerstraße W Rothenbaumchaussee	24.02.2022	15.545	2,9%	8:15	1.214
Hallerstraße W Brahmsallee	24.02.2022	17.797	2,2%	15:30	1.296

Tabelle 1: Verkehrsbelastung Kfz

Straßenabschnitt	Datum der Erhebung	Summe 6-19 Uhr
Hallerstraße W Rothenbaumchaussee	24.02.2022	1.982
Hallerstraße W Brahmsallee	24.02.2022	2.043

Tabelle 2: Verkehrsbelastung Rad

Weitere Verkehrszahlen können dem [Evaluationsbericht](#) entnommen werden.

3.3 Unfallgeschehen

Im Rahmen der Evaluation des Verkehrsversuches wurde eine umfangreiche Auswertung von Unfalldaten vorgenommen. Es liegen für die Jahre 2019 / 2020 (28.05.2019 – 27.05.2020) und 2020 / 2021 (28.05.2020 – 27.05.2021) jeweils vier Quartalsauswertungen vor. Für den Zeitraum 2021 / 2022 (nach Einführung der PUBL) liegen drei Quartalsauswertungen (28.05.2021 – 27.02.2022) komplett und für das vierte Quartal der Zeitraum vom 28.02.2021 – 19.05.2021 vor.

Die Anzahl der Unfälle mit einer Beteiligung von Radfahrenden und/oder zu Fuß Gehenden liegt über den gesamten Betrachtungszeitraum auf sehr niedrigem Niveau. Auch nach Einrichtung der Pop-Up Bikelane bewegt sich die Beteiligungsquote auf gleichem Niveau. Die Unfallorte befinden sich überwiegend an den Knotenpunkten Brahmsallee und Hochallee (die Knoten Grindelberg und Rothenbaumchaussee wurden nicht betrachtet). Unfälle entstehen häufig durch Unachtsamkeit von Kfz-Fahrenden beim Links- und Rechtsabbiegen. Bei lediglich drei Unfällen sind Radfahrende Unfallverursacher. Bei allen beschriebenen Unfällen werden beteiligte Personen max. leicht verletzt. Unfälle in Zusammenhang mit auf der Pop-Up Bikelane parkenden oder fahrenden Kfz und Radfahrenden wurden nicht aufgenommen.

Die Unfallauswertungen in ihrer Gesamtheit können dem [Evaluationsbericht](#) entnommen werden.

3.4 Nutzung der angrenzenden Grundstücke/Bebauung

Die Nutzung der angrenzenden Grundstücke ist geprägt von Wohnen in Mehrfamilienhäusern. Zudem sind dort Praxis- und Büronutzungen sowie mehrere Kitas vorzufinden. Eine Mehrheit der Gebäude verfügt über eigene Pkw-Stellplätze auf dem Grundstück, sodass eine erhebliche Anzahl von Gehwegüberfahrten vorhanden ist. Am westlichen Rand des Planungsgebietes befindet sich eine Event-Location, die regelmäßigen Lieferverkehr erzeugt. Auf dem Abschnitt zwischen Grindelhof und Rothenbaumchaussee befindet sich außerdem ein Supermarkt mit Parkplatz auf dem Grundstück, der über die Hallerstraße angeliefert wird.

3.5 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Im Planungsgebiet bzw. angrenzend befinden sich die folgenden LSA:

LSA Nr.	Knoten	Steuerung	Blindensignalisierung	Taktile Leitelemente/Bordabsenkung	Busbevorrechtigung
K1848	Hallerstraße/ Brahmsallee	Verkehrsabhängig	Ja	Ja	Nein
K265	Hallerstraße/Hochallee	Verkehrsabhängig	Ja	Ja	Nein

Tabelle 3: Übersicht LSA

3.6 Wirtschaftsverkehr

Die Hallerstraße ist im beplanten Bereich Teil des Routennetzes für Großraum- und Schwertransporte. Im Planungsgebiet sind zwei Betriebe ansässig, die einen erhöhten Lieferverkehr verursachen (Supermarkt und Event-Location).

3.7 ÖPNV und Sharing Angebote

Auf der Hallerstraße verkehrt die Metrobuslinie 15. Folgende Haltestellen werden im Planungsgebiet angefahren:

- Bezirksamt Eimsbüttel (Fahrtrichtung Ost)
- Parkallee (beide Fahrtrichtungen)

An der östlichen Grenze des Planungsgebietes befindet sich zudem die U-Bahn-Haltestelle „Hallerstraße“, die von der Linie U1 angefahren wird.

Besondere Infrastrukturen für Sharingangebote oder Elektromobilität sind im Planungsgebiet nicht vorhanden.

3.8 Radverkehr

In beiden Fahrtrichtungen wurden im Rahmen des Verkehrsversuches Pop-Up-Bikelane Hallerstraße Radfahrstreifen in einer Breite von durchgehend mind. 2,50 m als Gelbmarkierung auf dem äußeren Fahrstreifen aufgebracht. In einem Abstand von 25,00 m wurden zudem Fahrrad-Piktogramme aufgebracht. Das Aufbringen von baulichen Schutzelementen (z. B. Mini-Baken) wurde geprüft, konnte jedoch aufgrund der Relevanz der Hallerstraße für Großraum- und Schwertransporte nicht umgesetzt werden. In den Nebenflächen ist – soweit es die eingeschränkte Flächenverfügbarkeit zulässt – bereits ein relativ großes Angebot an Fahrradstellplätzen in Form von Anlehnbügel vorhanden.

3.9 Fußverkehr

In den Nebenflächen befinden sich überwiegend untermaßige und teilweise unbefestigte Gehwege, die aufgrund des ausgeprägten Baumbestandes nur eingeschränkt ausbaufähig sind. Durch Einrichtung der Radfahrstreifen konnte die Anzahl der den Gehweg nutzenden Radfahrenden bereits massiv reduziert und so die Verkehrssicherheit für zu Fuß Gehende erhöht werden.

3.10 Ruhender Verkehr

Durch die Herstellung der Pop-Up-Bikelane entfiel in jede Fahrtrichtung ein Fahrstreifen, der überwiegend zum Parken bzw. Halten genutzt wurde. Weiterhin vorhanden sind überwiegend unbefestigte Parkstände auf Gehwegniveau. Die Hallerstraße ist Teil der Bewohnerparkgebiete „Grindelhof“ (seit September 2020) und „Innocentiapark“ (seit März 2022).

3.11 Straßenbegleitgrün

Die Hallerstraße ist von einem beidseitig durchgehenden Baumbestand geprägt. Die Bäume sind überwiegend Linden und Platanen, die in den 1950er bis 1960er Jahren gepflanzt wurden. Einige der Bäume weisen eine Neigung zur Fahrbahn hin auf, die u.a. die Anfahrbarkeit der Bushaltestellen erschwert.

3.12 Ausstattung und Wegweisung

Im Planungsgebiet sind diverse Ausstattungselemente bzw. Straßenmöblierung vorhanden. Darunter Werbetafeln, Sperrbügel sowie Poller.

4 Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante

Die gewählte Ausführungsvariante entspricht weitgehend der unter Kapitel 3 genannten Ausführung des Verkehrsversuches. Für die Verstetigung der Maßnahme werden geringfügige Änderungen und Ergänzungen vorgenommen, die den nachfolgenden Kapiteln zu entnehmen sind.

4.1 Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes sowie Oberflächenbefestigung

Die Aufteilung des Querschnittes verbleibt wie im Zustand des Verkehrsversuches. Es ist ein Fahrstreifen pro Fahrtrichtung mit einer Breite von 3,25 m vorgesehen. Der Radfahrstreifen ist weiterhin durchgehend mit einer Breite von mind. 2,50 m geplant. Die Nebenflächen werden – von vereinzelt Befestigungen mit TTE-Platten im Bereich der Ladezonen abgesehen – im Rahmen der vorliegenden Maßnahme nicht überplant.

4.2 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Die im Rahmen der Evaluation kenntlich gewordenen unterschiedlichen Fahrtzeiten für beide Fahrtrichtungen wurden durch LSBG/IVS geprüft. Es ist davon auszugehen, dass diese ihre Ursache in den anschließenden Knotenpunkten Grindelberg/Grindelallee/Hallerstraße und Rothenbaumchaussee/Hallerstraße haben, die nicht Teil der vorliegenden Maßnahme sind. Die Thematik wird daher im Rahmen des vorliegenden Projektes nicht weiterverfolgt.

Darüber hinaus wurde auf Grundlage der Evaluation geprüft, ob eine Optimierung der zum Planungsgebiet gehörenden LSA für den Radverkehr („Grüne Welle“) möglich ist. Dies ist möglich und wird zeitlich koordiniert ebenfalls durch den LSBG, jedoch unabhängig von der vorliegenden Baumaßnahme umgesetzt.

Im KP Hallerstraße/Hochallee werden in der Nebenrichtung Aufstelltaschen für den indirekt linksabbiegenden Radverkehr vorgesehen. In der Hauptrichtung bestehen bereits Aufstelltaschen. Zusätzlich werden im KP-Bereich Radverkehrsfurten ergänzt.

Weitere Anpassungen an den Knotenpunkten und LSA sind nicht vorgesehen.

4.3 Wirtschaftsverkehr

Im Rahmen des [Evaluationsberichtes](#) konnte bereits gezeigt werden, dass Verkehrsfluss und Leistungsfähigkeit durch die im Rahmen des Verkehrsversuches angelegten Radfahrstreifen weitgehend uneinträchtig bleiben. Da die Querschnittsaufteilung auch im Rahmen der Verstetigung beibehalten wird ist nicht mit negativen Auswirkungen zu rechnen.

Wie seitens der Straßenverkehrsbehörden gefordert werden im Rahmen der Verstetigung neue Ladezonen eingerichtet, um das seit Umsetzung des Verkehrsversuches auftretende Halten auf den Radfahrstreifen zu unterbinden.

Aufgrund der Bedeutung der Hallerstraße für das Großraum- und Schwertransportroutennetz wird weiterhin auf bauliche Protektionselemente verzichtet.

4.4 ÖPNV und Sharing-Angebote

Aufgrund des engen Fahrbahnquerschnittes sowie des aufgeprägten Baumbestandes kann im Rahmen der Verstetigung nicht auf alle, seitens der Busbetriebe im Rahmen der Evaluation, geäußerten Verbesserungspotentiale eingegangen werden. Ein barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen sowie die Anlage von Buskaps oder –buchten wäre nur durch eine Überarbeitung des gesamten Straßenquerschnittes möglich, die im Rahmen der vorliegenden Maßnahme nicht durchführbar ist.

Angepasst werden im Rahmen der vorliegenden Maßnahme die Länge der Anfahrtsbereiche sowie die an der Haltestelle Bezirksamt Eimsbüttel markierte Sperrfläche, die bisher vom ausfahrenden Bus überfahren werden musste.

Es ergeben sich keine Änderungen bzgl. möglicher Sharing-Angebote.

4.5 Radverkehr

Die im Rahmen des Verkehrsversuches angelegten Radfahrstreifen werden mit der Verstetigung weitgehend unverändert als Heißplastik in weiß neu aufgebracht. Folgende Änderungen wurden aufgenommen:

- Rotmarkierung der Radfahrstreifen Im Bereich des RiM am Knoten Grindelallee/Grindelberg/Hallerstraße in Fahrtrichtung West sowie im Bereich der Bushaltestelle Bezirksamt Eimsbüttel
- Markierung von Radfurten und Radaufstelltaschen im Knoten Hochallee/Hallerstraße auch in Nord-Süd-Richtung (inkl. Rotmarkierung für alle Furten im Knoten)

4.6 Fußverkehr

Für den Fußverkehr ergeben sich durch die Verstetigung keine relevanten Veränderungen.

4.7 Ruhender Verkehr

Im Vergleich zum Bestand (Zustand des Verkehrsversuches) werden 12 Parkstände teilweise der allgemeinen Nutzung entzogen, um die erforderlichen Ladezonen bereitzustellen. Dies betrifft jedoch nur einen eingeschränkten Zeitraum (werktags, tagsüber), außerhalb dessen die Ladezonen weiterhin regelmäßig als Parkstände genutzt werden können. Darüber hinaus gibt es keine weiteren Veränderungen für den ruhenden Verkehr.

4.8 Straßenausstattung und Straßenmöblierung

Straßenausstattung und –möblierung bleiben durch die Maßnahme unverändert.

4.9 Öffentliche Beleuchtung

Die öffentliche Beleuchtung bleibt durch die Maßnahme unverändert.

4.10 Straßenbegleitgrün

Der Baumbestand wird durch die Maßnahme nicht verändert. Der Einbau von TTE-Platten im Wurzelbereich einzelner Bäume wurde vorab mit den Baumsachverständigen von LSBG/S2 abgestimmt. Von einer Beeinträchtigung der Bäume wird nicht ausgegangen.

4.11 Entwässerung

Die Entwässerung des Planungsgebietes wird im Rahmen der Maßnahme nicht verändert.

4.12 Versorgungsleitungen

Es sind keine Leitungsumlegungen aufgrund der Maßnahme erforderlich.

4.13 Baustoffe

Die Verwendung von Sonderbauweisen (Einbau von TTE-Platten für einzelne Ladezonen) wurde vorab mit BVM/VI11 abgestimmt und als ausnahmsweise zulässig bewertet.

4.14 Feuerwehr

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

5 Umsetzung der Planung

5.1 Grunderwerb

Grunderwerb ist nicht erforderlich.

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.

5.2.2 Unmittelbares und erweitertes Umfeld

Im Rahmen der durchgeführten Evaluation wurde gezeigt, dass die Leistungsfähigkeit der Straße auch bei Reduzierung auf zwei Fahrstreifen weiter in gleichem Maße gegeben ist. Für den Fuß- und Radverkehr ergibt sich durch die Maßnahme eine deutlich verbesserte subjektive und objektive Sicherheit.

5.3 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 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.

5.4 Terminierung des Projektes und Bauausführung

Es ist geplant, die Maßnahme im Juni 2023 umzusetzen. Es wird mit einer Bauzeit von 1-2 Wochen gerechnet.

Verfasst	LSBG, S2	Aufgestellt	LSBG, S2
Datum	10.02.2023	Datum	10.02.2023
Unterschrift		Unterschrift	
