

# Straßenverkehrstechnische Planung Kenntnisnahmeschlussverschickung

Anbindung Fahrradparkhaus Kellinghusenstraße

PSP: 13690



**LSBG**  
Landesbetrieb Straßen,  
Brücken und Gewässer  
Hamburg

## Inhalt

1	Allgemeines .....	2
1.1	Darstellung der Baumaßnahme, Lage und Einordnung in die überörtliche Situation .....	2
1.2	Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit der Baumaßnahme ..	2
1.3	Bedarfsträger, Realisierungsträger sowie Projektauftrag.....	2
1.4	Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien.....	2
2	Planungsrechtliche Grundlagen .....	3
3	Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage .....	3
3.1	Lage und Funktion im Straßennetz .....	3
3.2	Verkehrsbelastung.....	3
3.3	Unfallgeschehen .....	4
3.4	Nutzung der angrenzenden Grundstücke/Bebauung.....	4
3.5	Aufteilung und Abmessung des Querschnitts sowie Oberflächenbefestigung.....	4
3.6	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen .....	5
3.7	ÖPNV.....	5
3.8	Rad- und Fußverkehr .....	5
3.9	Barrierefreiheit .....	5
3.10	Straßenausstattung und Straßenmöblierung .....	5
3.11	Öffentliche Beleuchtung .....	5
3.12	Straßenbegleitgrün .....	5
3.13	Entwässerung .....	6
3.14	Kampfmittel.....	6
4	Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante.....	6
4.1	Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes sowie Oberflächenbefestigung.....	6
4.2	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen .....	6
4.3	ÖPNV.....	7
4.4	Barrierefreiheit .....	7
4.5	Ruhender Verkehr .....	7
4.6	Straßenausstattung und Straßenmöblierung .....	7
4.7	Öffentliche Beleuchtung .....	7
4.8	Straßenbegleitgrün .....	7
4.9	Entwässerung .....	7
4.10	Sonderbauweise.....	7
5	Umsetzung der Planung .....	7
5.1	Grunderwerb.....	7
5.2	Immissionen.....	7
5.3	Kosten und Finanzierung/Haushaltstitel.....	8
5.4	Terminierung des Projektes und Bauausführung.....	8



## **1 Allgemeines**

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

Die Erreichbarkeit des 2021 eröffneten Fahrradparkhauses westlich des Knotenkunktes Kellinghusenstraße / Goernestraße / Loogestraße soll verbessert werden. Das Fahrradparkhaus liegt direkt an der U-Bahnstation Kellinghusenstraße, hier fahren die U-Bahnlinien U3 und U1 auf einem Damm.

Der überplante Bereich befindet sich ganz im Norden der Loogestraße, an der südlichen Fußgängerfurt des lichtsignalgeregelten Knotenpunkt Kellinghusenstraße / Goernestraße / Loogestraße. Dieser Knotenpunkt wurde bereits im Jahr 2016 im Rahmen des Busbeschleunigungsprogramms umgebaut.

Die Loogestraße liegt im Stadtteil Eppendorf im Bezirksamtsbereich Hamburg-Nord. Sie ist eine Bezirksstraße. Sie verbindet zusammen mit der Kellinghusenstraße im Norden und dem Iseplatz und der Oderfelder Straße im Süden die Stadtteile Eppendorf im Norden und Harvestehude im Süden. In der Loogestraße verläuft die Veloroute 13. In 2020 wurde die Loogestraße für den Radverkehr im Sinne einer Veloroute optimiert. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt in der Loogestraße 50 km/h. Öffentlicher Personennahverkehr findet in der Loogestraße planmäßig nicht statt. Nur bei einem Schienenersatzverkehr kann der Fall eintreten, dass Linienbusse über die Loogestraße fahren.

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

Der Senat hat sich zur Aufgabe gemacht, den Radverkehr zu fördern und durch diverse Projekte zu unterstützen. Die Radinfrastruktur in Hamburg soll gefördert werden. Dazu gehört neben dem Ausbau der Radrouten auch die Verbesserung der bestehenden Radinfrastruktur. So wurde 2016 das B+R-Entwicklungskonzept vorgestellt, in dem die Schaffung von bis zu 28.000 Stellplätzen bis 2025 vorgesehen ist. Umgesetzt wird diese Aufgabe von der P+R-Betriebsgesellschaft, die für Planung, Bau und Betrieb von Fahrradabstellanlagen an allen Hamburger U- und S-Bahnhaltestellen verantwortlich ist. Ziel ist, den Umstieg vom Fahrrad auf den ÖPNV so attraktiv wie möglich zu gestalten. An der U-Bahnhaltestelle Kellinghusenstraße wurde im Mai 2021 Hamburgs erstes städtisches Fahrradparkhaus eröffnet.

Um die Benutzung des Fahrradparkhauses attraktiver zu gestalten, soll zum einen eine Hinweisbeschilderung für das Fahrradparkhaus aufgestellt werden und zum anderen soll die Erreichbarkeit des Fahrradparkhauses für Radfahrende optimiert werden.

### **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. Zur Steigerung der Attraktivität mit dem Fahrrad zu fahren gehört auch die Schaffung von attraktiven Fahrradabstellanlagen.

## 2 Planungsrechtliche Grundlagen

Planungsrechtliche Grundlage für die vorliegende Planung ist der Baustufenplan Eppendorf aus dem Jahr 1955.

## 3 Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage

### 3.1 Lage und Funktion im Straßennetz

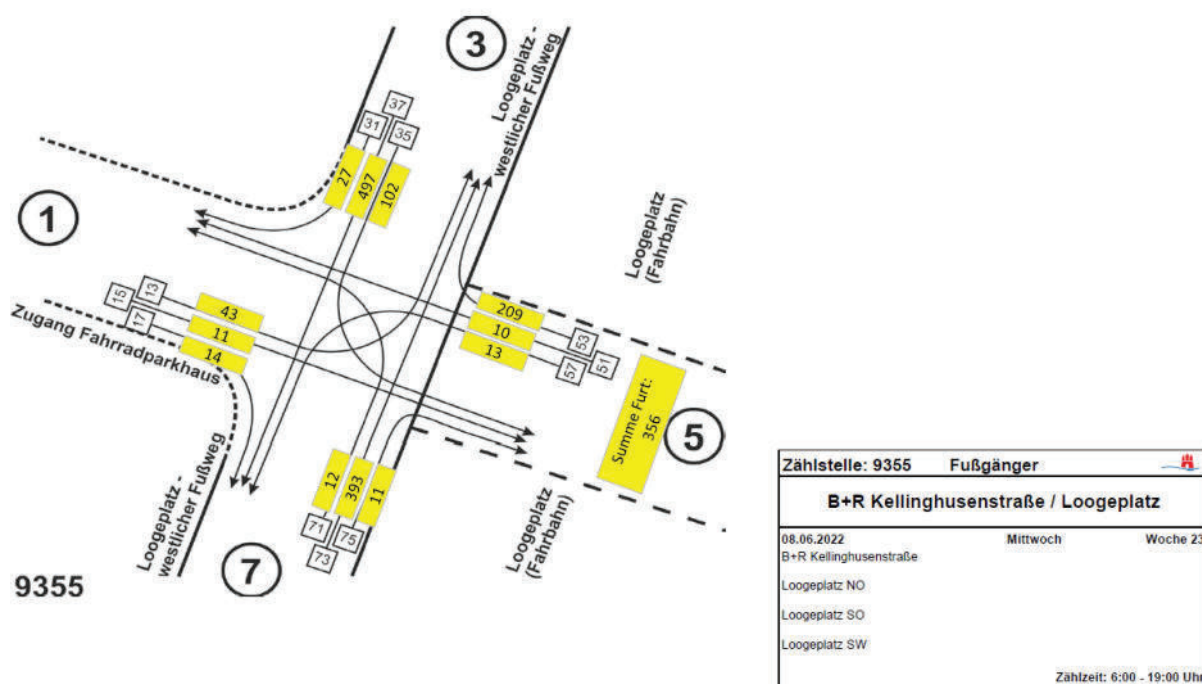
Die hier überplante gut 6 m breite Fußgängerfurt befindet sich am nördlichen Ende der Loogestraße. Die Loogestraße liegt im Stadtteil Eppendorf im Bezirksamtsbereich Hamburg-Nord. Sie ist eine Bezirksstraße.

### 3.2 Verkehrsbelastung

Im Jahr 2014 wurden in der Loogestraße 7.923 Kfz/24h (2,1 % Schwerlastverkehr) gezählt.

Als Grundlage für die vorliegende Planung wurden im Juni 2022 der Fußverkehr und der Radverkehr in der Nebenfläche sowie die Belastung der Fußgängerfurt direkt östlich des B&R Hauses Kellinghusenstraße gezählt. Die Fußgängerfurt überqueren in der Zeit zwischen 6:00 Uhr und 19:00 Uhr 356 Personen. Im gleichen Zeitraum wird das Fahrradparkhaus von insgesamt 63 Personen mit dem Fahrrad aus/in Richtung der Loogestraße angefahren bzw. verlassen:

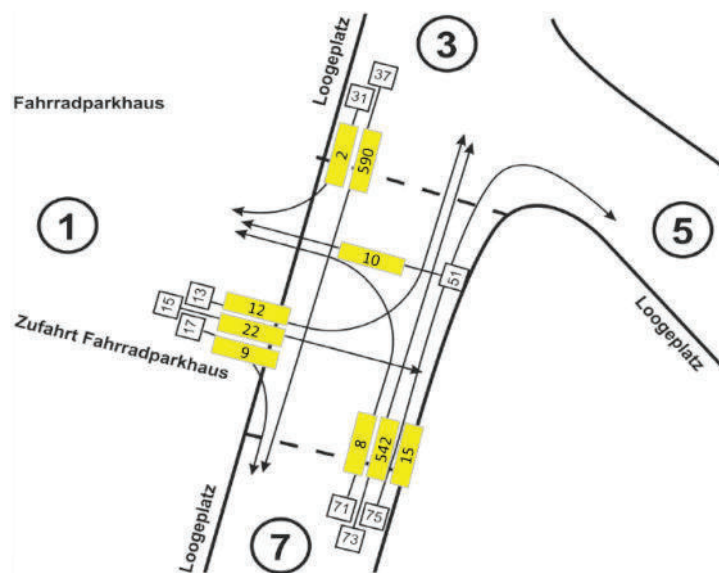
B+R Kellinghusenstraße / Loogeplatz



9355

Zählstelle: 9355 Fußgänger		
<b>B+R Kellinghusenstraße / Loogeplatz</b>		
08.06.2022	Mittwoch	Woche 23
B+R Kellinghusenstraße		
Loogeplatz NO		
Loogeplatz SO		
Loogeplatz SW		
Zählzeit: 6:00 - 19:00 Uhr		

B+R Kellinghusenstraße / Loogeplatz



Knotenam 1: Nebenfläche vor dem B+R Kellinghusenstraße

Zählstelle: 8750	Radfahrer	
<b>B+R Kellinghusenstraße / Loogeplatz</b>		
08.06.2022	Mittwoch	Woche 23
B+R Kellinghusenstraße		
Loogeplatz NO		
Loogeplatz SO		
Loogeplatz SW		
		Zählzeit: 6:00 - 19:00 Uhr

### 3.3 Unfallgeschehen

Der ausgewertete Bereich rund um die zu überplanende Fußgängerfurt ist hinsichtlich des Verkehrsunfallgeschehens angesichts der Nähe des U-Bahnhofs Kellinghusenstraße und der zugehörigen Bushaltestellen ausgesprochen unauffällig. Auch im näheren Umfeld sind kaum VU im Fußverkehr notiert. Im Radverkehr fällt die zuführende Goernestraße auf, in der zwischen Eppendorfer Landstraße und Kellinghusenstraße 10 Verkehrsunfälle im Radverkehr erfasst sind.

### 3.4 Nutzung der angrenzenden Grundstücke/Bebauung

Auf der Ostseite des hier betrachteten Abschnittes der Loogestraße befindet sich der Loogeplatz mit dem öffentlichen Ankerpark. Auf der Westseite befinden sich ein Spielplatz sowie das Fahrradparkhaus Kellinghusenstraße.

### 3.5 Aufteilung und Abmessung des Querschnitts sowie Oberflächenbefestigung

In der Loogestraße hat die asphaltierte Fahrbahn eine Breite von 10,50 m, dabei sind auf beiden Seiten Radfahrstreifen mit einer Breite von 2,25 m (einschließlich Markierung) vorhanden. Im Bereich der Fußgängerfurt, welche im Bestand eine Breite von gut 6 m besitzt, hat die Loogestraße eine Breite von ca. 13,30 m. Hiervon haben die beiden Fahrstreifen eine Breite von 3,30 m bzw. 3,55 m und die Radfahrstreifen sind 2,30 m bzw. 2,10 m breit einschließlich Markierung.

### 3.6 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Im Planungsgebiet bzw. angrenzend befindet sich die folgende LSA:

LSA Nr.	Knoten	Steuerung	Blindensignalisierung	Taktile Leitelemente/Bordabsenkung	Busbevorrechtigung
K39	Kellinghusenstraße/Goernestraße/Loogestraße	verkehrsabhängig	ja	ja	ja

Tabelle 1: Übersicht LSA

### 3.7 ÖPNV

Die Loogestraße wird nicht von Bussen befahren und es sind auch keine Bushaltestellen vorhanden. Die nächste Bushaltestelle U-Kellinghusenstraße befindet sich direkt nördlich der Fußgängerfurt über die Loogestraße, hier halten die Metrobuslinien 22 und 25.

Die Loogestraße ist eine Bedarfsstrecke für den Schienenersatzverkehr. Nur bei einem Schienenersatzverkehr kann der Fall eintreten, dass Linienbusse über die Loogestraße fahren. Die U-Bahnlinie U3 fährt auf dem parallel zur Loogestraße liegenden Bahndamm. Der U-Bahnhof Kellinghusenstraße befindet sich unmittelbar nördlich der Kreuzung Loogestraße / Kellinghusenstraße / Goernestraße. An diesem U-Bahnhof hält neben der U-Bahnlinie U3 auch die Linie U1.

### 3.8 Rad- und Fußverkehr

In der Loogestraße befinden sich beidseitig Gehwege und es sind beidseitig asphaltierte Radfahrstreifen angeordnet. Die Gehwege sind zum größten Teil mit Betongehwegplatten befestigt. Sie weisen Breiten zwischen 2,5 und 3,0 m auf. Die Gehwege sind nicht für den Radverkehr freigegeben.

Die Fußgängerfurt über die Loogestraße ist eine reine Fußgängerfurt.

### 3.9 Barrierefreiheit

Der gesamte Konten Loogestraße / Kellinghusenstraße / Goernestraße ist mit taktilen Elementen ausgestattet.

### 3.10 Straßenausstattung und Straßenmöblierung

Im direkten Umfeld der Fußgängerfurt über die Loogestraße befinden sich zwei Sitzbänke, sowie 8 Fahrradbügel. Die Baumscheibe an der Westseite der Furt ist zum Schutz des Baumes mit Findlingen eingefasst und es befindet sich ein Mülleimer neben der Baumscheibe.

### 3.11 Öffentliche Beleuchtung

Die Beleuchtung in der Loogestraße erfolgt über Kofferleuchten an Auslegermasten. Diese stehen in den östlichen Nebenflächen. Auf der Fläche vor dem Fahrradparkhaus befinden sich weitere Leuchten.

### 3.12 Straßenbegleitgrün

Direkt angrenzend an die Fußgängerfurt in der Loogestraße an der Westseite befindet sich eine Baumscheibe, welche zum Schutz des Baumes mit Findlingen eingefasst. Bei dem vorhandenen Baum handelt es sich um eine Winterlinde von 1937.

### **3.13 Entwässerung**

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

### **3.14 Kampfmittel**

Die Luftbildauswertung der Gefahrenerkundung aus dem Jahr 2018 liegt im überplanten Bereich kein Hinweis auf noch nicht beseitigte Bombenblindgänger und/oder vergrabene Kampfmittel vor.

## **4 Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante**

Die Erreichbarkeit des Fahrradparkhauses Kellinghusenstraße wird für aus Richtung Süden kommende Radfahrende dahin gehend optimiert, als dass eine Aufstelltasche zum Linksabbiegen direkt östlich an der heutigen Fußgängerfurt eingerichtet wird. Außerdem wird die heute gut 6 m breite reine Fußgängerfurt in eine 3,5 m breite Fußgänger- und 3,25 m breite Radfurt aufgeteilt. Die Verbreiterung erfolgt in Richtung Süden. In nördliche Richtung ist keine Verbreiterung möglich, da durch die Wendefahrt der Busse aus Norden kommend weiterhin zu gewährleisten ist. Die Haltlinien für den MIV südlich der Furt werden um ca. 3 m in Richtung Süden verschoben.

Radfahrende, die aus dem Fahrradparkhaus kommen und in Richtung Norden weiterfahren wollen, erhalten am östlichen Ende der Radfurt die Möglichkeit, sich an der LSA in Richtung Norden aufzustellen.

Die neue Radfurt erhält eine rote Einfärbung. Teilweise erhalten die bereits vorhandenen Radfahrstreifen im Kreuzungsbereich Loogestraße / Kellinghusenstraße / Goernestraße ebenfalls eine Roteinfärbung.

Westlich angrenzend an die neue Radfurt wird im Gehwegbereich sowie vor dem Fahrradparkhaus das vorhandene hellgraue Betonpflaster durch dunkelgraue Gehwegplatten ergänzt. Hierdurch werden die beiden Eingangsbereiche zum Fahrradparkhaus gekennzeichnet.

Zur Zeit erfolgt die Abstimmung mit der P&R Gesellschaft, dass nichtamtliche Fahrradparkhaus-Piktogramme auf die Fahrbahnen rund um das Fahrradparkhaus aufgebracht werden. Diese Abstimmung ist noch nicht abgeschlossen.

### **4.1 Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes sowie Oberflächenbefestigung**

Die neu einzurichtende Aufstelltasche für den linksabbiegenden Radverkehr wird in Asphalt, in Vollausbau hergestellt.

### **4.2 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen**

Die LSA Kellinghusenstraße/Goernestraße/Loogestraße wird nur insofern verändert, als dass die Furt-signalisierung über die Loogestraße von einer reinen Fußgängersignalisierung zu einer kombinierten Fußgänger- und Radverkehrsfurt durch entsprechende Streuscheibe erweitert wird. Außerdem wurden die Haltlinien südlich der Furt um ca. 3 m in Richtung Süden verschoben. Das Signalprogramm der LSA wurde entsprechend angepasst.

#### **4.3 ÖPNV**

keine Änderung zum Bestand

#### **4.4 Barrierefreiheit**

Die taktilen Elemente werden an die neue Planung angepasst.

#### **4.5 Ruhender Verkehr**

keine Änderung zum Bestand

#### **4.6 Straßenausstattung und Straßenmöblierung**

Die Bank im westlichen Bereich der heutigen Fußgängerfurt wird Richtung Norden zur Bushaltestelle versetzt.

#### **4.7 Öffentliche Beleuchtung**

keine Änderung zum Bestand

#### **4.8 Straßenbegleitgrün**

Da die heutige Fußgängerfurt in Richtung Süden verbreitert wird, muss die Baumscheibe verkleinert werden. Um beurteilen zu können, in welchem Ausmaß die Verkleinerung erfolgen kann, wurde in 2022 eine Wurzeluntersuchung beauftragt. Mindestens am nordöstlichen Bereich der Baumscheibe sollen TTE-Platten verlegt und mit Betonsteinen gefüllt werden. In Absprache mit den Baumspezialisten kann das TTE-System auch noch ausgeweitet werden, um den Baumwurzeln noch mehr Luft zu verschaffen.

#### **4.9 Entwässerung**

keine Änderung zum Bestand

#### **4.10 Sonderbauweise**

Um die Wurzeln des Bestandsbaumes zu schützen, sollen mindestens an der nordöstlichen Ecke der Baumscheibe TTE-Platten verlegt und mit Betonsteinen gefüllt werden. Diese Sonderbauweisen wurde mit BVM/VI11 abgestimmt.

### **5 Umsetzung der Planung**

#### **5.1 Grunderwerb**

Grunderwerb wurde nicht in Betracht gezogen, da die zur Verfügung stehenden Flächen für einen anforderungsgerechten Ausbau ausreichend breit sind.

#### **5.2 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.



### 5.3 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 Straßenwesen.

Die investiven Mittel werden im Investitionsprogramm – Öffentliche Straßeninfrastruktur zur Verfügung gestellt. Die konsumtiven Mittel stehen in der Produktgruppe 301.02 zur Verfügung.

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

### 5.4 Terminierung des Projektes und Bauausführung

Der Beginn der Durchführung der Baumaßnahme ist für September/Oktober 2023 geplant. Teil- und auch einige Vollsperrungen des betrachteten Knotenpunktes während der Bauzeit sind voraussichtlich nicht zu umgehen.

---

Aufgestellt LSBG, S2

Datum 13.04.2023

Unterschrift 

---