

Baumaßnahme: Pop-Up-Bikelanes

Bau-/ Teilbaumaßnahme: *Verstetigung des Verkehrsversuchs Pop-Up-Bikelane Beim Schlump, zwischen Gustav-Falke-Straße und Bogenstraße*

**ERLÄUTERUNGSBERICHT  
ZUR  
KENNTNISNAHMESCHLUSSVERSCHICKUNG**

**Inhaltsverzeichnis**

<b>1. Allgemeines</b>	4
1.1. Darstellung der Baumaßnahme, Lage und Einordnung in die überörtliche Situation	4
1.2. Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit der Baumaßnahme	5
1.3. Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag	5
1.4. Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien	5
1.5. Angaben zu weiteren Vereinbarungen	5
<b>2. Planungsrechtliche Grundlagen</b>	5
<b>3. Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage</b>	5
3.1. Beschreibung des Bestandes	5
3.1.1. Kfz-Verkehr	6
3.1.2. Fußverkehr/Barrierefreiheit	6
3.1.3. Radverkehr	6
3.1.4. Verkehrsbelastung	7
3.1.5. Unfallzahlen	7
3.1.6. Lichtsignalanlagen	8
3.1.7. Straßenbegleitgrün	9
3.1.8. Ausstattung und Wegweisung	9
3.1.9. Art und Nutzung der anliegenden Bebauung	9
3.2. Rahmenbedingungen	9
3.2.1. Umweltverträglichkeit	9
3.2.2. Bodengutachten, Grundwasser und Kampfmittel	9
<b>4. Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante</b>	9
4.1. Kfz-Verkehr	9
4.2. Fußverkehr/Barrierefreiheit	10
4.3. Radverkehr	11
4.4. Lichtsignalanlagen	11
4.5. Straßenbegleitgrün	12
4.6. Öffentliche Beleuchtung	12
4.7. Entwässerung	12
4.8. Versorgungsleitungen	12
4.9. Ausstattung und Wegweisung	12
<b>5. Erläuterungen zur Wirtschaftlichkeit und Finanzierung</b>	12
5.1. Wirtschaftlichkeit	12
5.2. Finanzierung	12
<b>6. Durchführung und Auswirkung der Baumaßnahme</b>	12
6.1. Durchführungszeitraum	12

6.2.	Auswirkungen von Immissionen .....	12
6.3.	Voraus- und Folgemaßnahmen .....	13
6.4.	Parallel laufende Maßnahmen .....	13
6.5.	Auswirkungen der Baumaßnahme auf das unmittelbare und erweiterte Umfeld .....	13
6.6.	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft .....	13
6.7.	Anlagevermögen .....	13
<b>7.</b>	<b>Grunderwerb</b> .....	<b>13</b>

## 1. Allgemeines

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

Die Freie und Hansestadt Hamburg beabsichtigt in der Straße Beim Schlump, zwischen Gustav-Falke-Straße und Bogenstraße, beidseitige Radfahrstreifen dauerhaft einzurichten (vgl. Abbildung 1). Im Abschnitt wurde zuvor eine Pop-Up-Bikelane eingerichtet, die als Verkehrsversuch für 12 Monate evaluiert wurde. Basierend auf den Ergebnissen dieser Evaluation wurde die Maßnahme als erfolgreich bewertet und soll daher verstetigt werden (hier abrufbar: [Evaluation PUBL Beim Schlump \(hamburg.de\)](https://www.hamburg.de/evaluation-publ-beim-schlump)).

Die Straße Beim Schlump liegt im Bezirk Eimsbüttel und grenzt an die Stadtteile Eimsbüttel, Harvestehude und Rotherbaum an. Sie erfüllt dabei die Funktion einer nahräumigen, regionalen und überregionalen Verbindungsstraße. Der Planungsabschnitt verläuft von Nordost nach Südwest und weist eine Gesamtlänge von ca. 600 m auf. Die Fahrbahn weist dabei einen 4-streifigen Querschnitt auf. Die äußeren Fahrstreifen sind als Radfahrstreifen im Rahmen des Verkehrsversuchs Pop-Up-Bikelane umgesetzt, während die inneren Fahrstreifen dem Kfz-Verkehr zur Verfügung stehen. Vor Einrichtung des Verkehrsversuchs Pop-Up-Bikelane hatte der Abschnitt keine durchgängige Radverkehrsanlage nach aktuellem Stand der Technik vorzuweisen und der Kfz-Verkehr fuhr auf zwei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung.

Am nordöstlichen Ende der Straße Beim Schlump schließt die Veloroute 3 an, die vom Rathausmarkt in der Innenstadt bis in den Stadtteil Niendorf verläuft. Südwestlich des KP Schäferkampsallee/Beim Schlump quert die Veloroute 2, die vom Rathausmarkt in der Innenstadt bis in den Stadtteil Eidelstedt verläuft. Zudem ist die Straße Teil der Bezirksroute D des Eimsbütteler Radverkehrskonzepts.

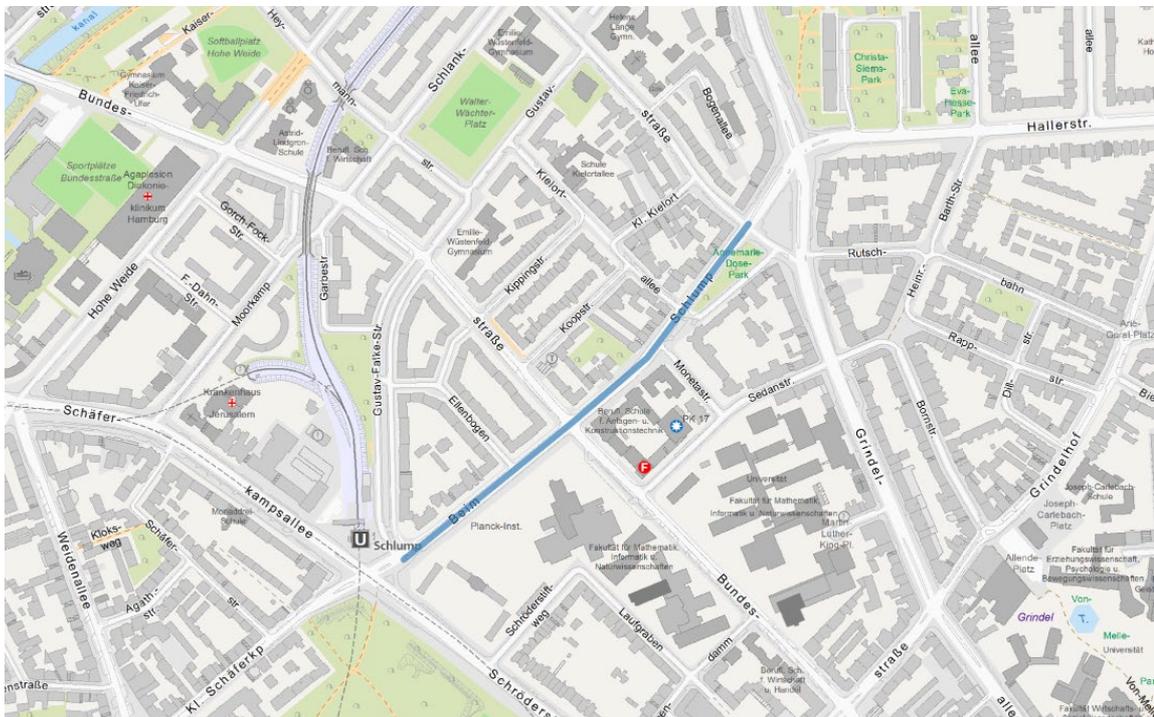


Abbildung 1: Planungsbereich Beim Schlump (Gustav-Falke-Straße – Bogenstraße), ohne Maßstab

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

Im Rahmen von Ad-hoc-Maßnahmen sollen kurzfristig Radverkehrsanlagen nach aktuellem Stand der Technik geplant und umgesetzt werden. Ziel dieser Maßnahmen ist es, den innerstädtischen Radverkehr zu fördern und sichere sowie leistungsfähige Radverkehrsanlagen umzusetzen. Die Evaluation des Verkehrsversuchs Pop-Up-Bikelane Beim Schlump hat gezeigt, dass dieses Ziel durch Ad-hoc-Maßnahmen erreicht werden kann.

Vor Einrichtung der Pop-Up-Bikelane wurden die Nutzungsansprüche des Radverkehrs aufgrund einer fehlenden Radverkehrsanlage nach aktuellem Stand der Technik in der Straße Beim Schlump nicht ausreichend berücksichtigt. Ab Ende 2024 ist ein Straßenumbau durch den LSBG – Fachbereich S1 geplant (PSP 12566 Beim Schlump inkl. Hst. Bundesstr.). Die Verstetigung der jetzigen Radfahrstreifen soll als Interimsmaßnahme bis zum Baubeginn die Nutzungsansprüche des Radverkehrs gerecht werden.

## 1.3. Auftraggeber, Bedarfsträger 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 als Realisierungsträger wird 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.

## 1.5. Angaben zu weiteren Vereinbarungen

- entfällt -

## 2. Planungsrechtliche Grundlagen

Die Umsetzung der Baumaßnahme erfolgt innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinie. Die geltenden rechtsverbindlichen Bebauungs- und Teilbebauungspläne sowie die Durchführungspläne werden eingehalten.

## 3. Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage

### 3.1. Beschreibung des Bestandes

Bei dem in den folgenden Kapiteln beschriebenen Bestand handelt es sich um einen Zustand der während eines Verkehrsversuchs von September 2020 bis September 2021 in der Straße Beim Schlump befristet eingerichtet wurde. Dieser wurde evaluiert und anschließend als erfolgreich bewertet, sodass dieser nun mit der hier vorliegenden Planung verstetigt werden soll. Der Zustand des Verkehrsversuchs wurde für den Zeitraum bis zur Verstetigung befristet angeordnet, und hat daher weiterhin Bestand.

### 3.1.1. Kfz-Verkehr

MIV:

Der betrachtete Abschnitt weist zwischen den beiden plangleichen Knotenpunkten (KP) Schäferkampsallee/Beim Schlump und Beim Schlump/Bogenstraße eine Fahrbahn mit jeweils zwei Fahrstreifen pro Richtung auf. Die äußeren Fahrstreifen sind als Radfahrstreifen umgesetzt, während die inneren Fahrstreifen dem Kfz-Verkehr zur Verfügung stehen. Die Kfz-Fahrstreifenbreite liegt dabei zwischen ca. 3,29 m und 5,29 m. In Knotenpunktbereichen werden die Fahrstreifen zum Teil in überbreite Fahrstreifen überführt, um Aufstellfläche für abbiegende Kfz zu generieren. Auf der östlichen Seite befindet sich zwischen dem KP Beim Schlump/Kielortallee und Beim Schlump/Bogenstraße eine Nebenfahrbahn im Einrichtungsverkehr mit Fahrtrichtung Südwest.

Entlang der Strecke befinden sich in Fahrtrichtung Nordost zwischen dem KP Schäferkampsallee/Beim Schlump und Beim Schlump/Bundesstraße eine Hochbaumaßnahme, weshalb keine Flächen für den ruhenden Verkehr zur Verfügung stehen. Im weiteren Verlauf sind zahlreiche Längs- und Schrägparkstände zu finden. In Fahrtrichtung Südwest sind nahezu durchgehend Längsparkstände zwischen den Bäumen zu finden.

In der Straße Beim Schlump beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h.

Die Straße Beim Schlump ist nicht Teil einer Großraum- und Schwertransportroute.

ÖPNV:

In der Straße Beim Schlump verkehren die Buslinien 4, 15 und X35. Es wird dabei die Haltestelle Bundesstraße bedient. Die Bushaltestelle Bundesstraße befindet sich in Fahrtrichtung Hallerstraße auf Höhe der Beruflichen Schule für Anlagen- und Konstruktionstechnik sowie eine in Fahrtrichtung Altona auf Höhe von Hausnummer 49.

Unmittelbar an das Planungsgebiet angrenzend befindet sich im Südosten die Bushaltestelle U Schlump und die U-Bahnstation Schlump.

### 3.1.2. Fußverkehr/Barrierefreiheit

Für den Fußverkehr stehen im betrachteten Bereich nahezu durchgehend beidseitige Gehwege zur Verfügung. In Fahrtrichtung Nordost zwischen dem KP Schäferkampsallee/Beim Schlump und Beim Schlump/Bundesstraße befindet sich eine Hochbaumaßnahme, weshalb temporär kein Gehweg zur Verfügung steht.

Die Gehwege weisen unterschiedliche Breiten zwischen 1,0m und 3,0m auf. Auf Vorplatzähnlichen Flächen sind größere Gehwegbreiten vorhanden. Im Abschnitt zwischen Bundesstraße und Bogenstraße sind noch Radwege in den Nebenflächen vorhanden, die aber nicht mehr als solche genutzt werden dürfen, da der Radfahrstreifen benutzungspflichtig angeordnet ist. Hier ergeben sich zusätzlich nutzbare Flächen für den Fußverkehr.

Für den Fußverkehr sind ausreichende, separate Flächen vorhanden. Die Fußverkehrsflächen sind nicht mit taktilen Leitelementen ausgestattet.

### 3.1.3. Radverkehr

Für den Radverkehr sind im Planungsgebiet beidseitige Radfahrstreifen umgesetzt. Diese

bestehen aufgrund des Verkehrsversuchs jedoch nur temporär und sind daher in Gelbmarkierung aufgebracht. Die Radfahrstreifen weisen eine Breite von ca. 2,30 m auf.<sup>1</sup> In Fahrtrichtung Nordost wird der Radverkehr von dem ankommenden Radweg auf den Radfahrstreifen abgeleitet. Nach Ende des Verflechtungsbereichs für den Kfz-Verkehr wird der Radfahrstreifen auf der gesamten Breite des rechten Fahrstreifens fortgeführt. Im Bereich des KP Beim Schlump/Bogenstraße wird der Radverkehr über eine provisorische Aufleitung wieder auf den Radweg in die Nebenfläche geführt um kurz danach als Berliner Lösung an die Kreuzung herangeführt zu werden. In Fahrtrichtung Südwest wird der Radfahrstreifen nach Ende des Verflechtungsbereichs für den MIV und ÖPNV auf der gesamten Breite des rechten Fahrstreifens geführt. Vor Beginn des KP Schäferkampsallee/Beim Schlump wird der Radverkehr über eine bestehende Aufleitung auf den Radweg in die Nebenfläche geführt. Im Bereich des KP Beim Schlump/Bundesstraße werden für beide Fahrtrichtungen die Radfahrstreifen verjüngt, sodass über einen überbreiten Fahrstreifen Aufstellmöglichkeiten für linksabbiegende Kfz entstehen.

In regelmäßigen Abständen sind auf den Radfahrstreifen Rad-Piktogramme in Heißplastik gelb markiert.

Neben den Radfahrstreifen verlaufen entlang der Straße zum Teil noch alte nicht benutzungspflichtige Radwege in den Nebenflächen. Die Ausführung der Radwege entspricht jedoch nicht dem aktuellen Stand der Technik. Die Benutzungspflicht der Radfahrstreifen als Radverkehrsführung ist durch die wiederholende Anordnung des VZ 237 eindeutig geregelt.

#### 3.1.4. Verkehrsbelastung

Die Kfz-Verkehrsstärke liegt für den Abschnitt zwischen dem KP Beim Schlump/Bogenstraße und Beim Schlump/Bundesstraße im Querschnitt bei 16.589 Kfz mit einem Schwerverkehrsanteil von 6,4%. Für den Abschnitt zwischen KP Schäferkampsallee/Beim Schlump und Beim Schlump/Bundesstraße fällt die Verkehrsstärke mit 18.282 Kfz etwas höher aus. Der Schwerverkehrsanteil liegt dabei im Abschnitt bei 6,8%. Die Ausprägung der Vormittags- und Nachmittagsspitze ist dabei relativ gleich verteilt.<sup>2</sup>

Zwischen dem Abschnitt KP Beim Schlump/Bogenstraße und Beim Schlump/Bundesstraße liegen die Radverkehrszahlen im Querschnitt bei 2.832 Radfahrten und im Abschnitt zwischen KP Schäferkampsallee/Beim Schlump und Beim Schlump/Bundesstraße bei 2.471 Radfahrten. Ableitend daraus liegen die Radverkehrszahlen, bezogen auf den einfachen Modal-Split (MIV + ÖV), bei etwa 16%.<sup>3</sup>

Dem o.g. Evaluationsbericht sind genauere Angaben zu den Verkehrszahlen zu entnehmen.

#### 3.1.5. Unfallzahlen

Hinsichtlich der Verkehrsunfälle im Planungsgebiet liegt eine Auswertung von 2018 bis 2021 vor. Insgesamt ereigneten sich in diesem Zeitraum 51 Unfälle. Abbildung 2 unterteilt die Unfälle nach dem genauen Auswertungszeitraum und den Unfalltypen. Der Abbildung 3 sind dabei neben den Unfalltypen auch die Unfallkategorien und die Unfallumstände zu entnehmen. Die Vorher-Zeiträume 2018/19 und 2019/20 beziehen sich dabei auf den Zeitraum vor Einrichtung des Verkehrsversuchs und der Während-Zeitraum auf die Unfälle während des Verkehrsversuchs.

---

<sup>1</sup> Angabe der Breite inkl. Markierung und exkl. Dooring-Zone Markierung.

<sup>2</sup> Datengrundlage ist eine Verkehrszählung vom 18.05.2021 (Zählzeit 06:00 – 20:00 Uhr).

<sup>3</sup> Datengrundlage ist eine Verkehrszählung vom 18.05.2021 (Zählzeit 06:00 – 20:00 Uhr).

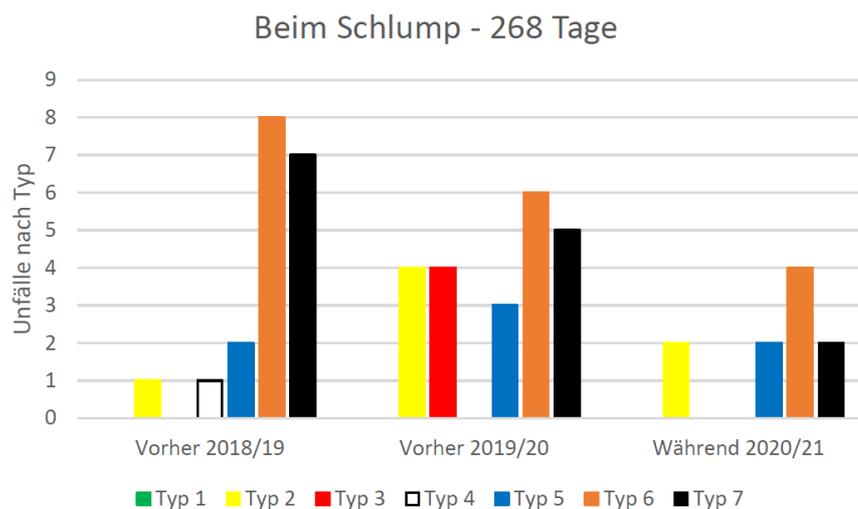


Abbildung 2: Unfälle nach Typ und Auswertungszeitraum



Abbildung 3: Unfallkategorien, Unfalltypen und Unfallumstände

In dem gesamten Auswertungszeitraum ereigneten sich ein Unfall mit einer schwerverletzten Person sowie 13 Unfälle mit leichtverletzten Personen. Am häufigsten ereigneten sich Unfälle mit Sachschaden. Der Abbildung 4 Abbildung 3 ist eine detailliertere Auflistung nach Jahren und Kategorien zu entnehmen.

„Beim Schlump“ - 268 Tage							
Zeitraum	Kat. 1	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4	Kat. 5	Kat. 6	Gesamt
Vorher 2018/19	0	1	5	0	13	0	19
Vorher 2019/20	0	0	6	0	15	1	22
Während 2020/21	0	0	2	1	7	0	10

Abbildung 4: Unfälle nach Kategorien

### 3.1.6. Lichtsignalanlagen

Im Planungsgebiet befinden sich drei lichtsignalisierte Knotenpunkte:

- K203 Schäferkampsallee/Beim Schlump
- K144 Beim Schlump/Bundesstraße
- K716 Beim Schlump/Bogenstraße

### 3.1.7. Straßenbegleitgrün

Im Planungsgebiet befinden sich in den Nebenflächen zahlreiche Straßenbäume. Im Bereich zwischen dem KP Beim Schlump/Kielortallee und Beim Schlump/Bogenstraße liegt die Grünanlage Annemarie-Dose-Park in der nordöstlichen Nebenfläche.

### 3.1.8. Ausstattung und Wegweisung

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

### 3.1.9. Art und Nutzung der anliegenden Bebauung

Auf der westlichen Seite der Straßenbegrenzungslinie befinden sich hauptsächlich mehrgeschossige Wohnbauten. Vereinzelt sind im Erdgeschoss Gastronomiebetriebe, Einzelhandel und Kleingewerbe untergebracht. In Höhe der Hausnummer 81 und 83 befindet sich ein Kinderspielplatz an der Straße. Auf der östlichen Seite befinden sich zwischen dem KP Schäferkampsallee/Beim Schlump und KP Beim Schlump/Bundesstraße Einrichtungen der Universität Hamburg. U.a. entsteht hier das Geomatikum des Instituts für Geographie. Weitere Ausbildungs- und Forschungseinrichtungen sind zwischen dem KP Beim Schlump/Bundesstraße und KP Beim Schlump/Monetastraße zu finden. Entlang der Nebenfahrbahn befindet sich eine Grünanlage.

## 3.2. Rahmenbedingungen

### 3.2.1. Umweltverträglichkeit

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

### 3.2.2. Bodengutachten, Grundwasser und Kampfmittel

Für die Umsetzung der Maßnahme sind keine Eingriffe in den Untergrund erforderlich.

## 4. Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante

Die gewählte Ausführungsvariante entspricht der unter Kapitel 3.1 genannten Ausführung. Für die Verstetigung der Maßnahme werden geringfügige Änderungen und Ergänzungen vorgenommen, die den nachfolgenden Kapiteln zu entnehmen sind.

### 4.1. Kfz-Verkehr

MIV:

Im Vergleich zum Bestand ergeben sich für den fließenden Verkehr keine Änderungen. Infolge der im Verkehrsversuch eingerichteten Radfahrstreifen wurde die Anzahl der Kfz-Fahrstreifen von 4 auf 2 reduziert. Aus diesem Grund kommt es gegenüber dem Bestand vor Einrichtung der Radfahrstreifen zu Fahrzeitverlusten. Die o.g. Evaluation zeigt auf, dass die Kfz-Verkehrsstärke nahezu konstant geblieben ist und sich die Geschwindigkeiten und Fahrzeiten nur marginal gesunken bzw. gestiegen sind.

Im Planungsgebiet werden vier Ladezonen eingerichtet um die Anwohnerlogistik und den Wirtschaftsverkehr (Belieferung von Geschäften/Gastronomie) sicherzustellen. Zudem soll

dadurch ein Blockieren der Fahrstreifen durch haltende Fahrzeuge verringert werden. Dazu werden bestehende Parkstände zu temporären Ladezonen ausgewiesen.<sup>4</sup> Folgende Ladezonen sollen für Lieferwagen bzw. kleiner LKW (2-achsig) ausgewiesen werden:

- In Fahrtrichtung Südwest, Beim Schlump Hausnummer 18
- In Fahrtrichtung Südwest, Beim Schlump Hausnummer 21 – 23
- In Fahrtrichtung Südwest, Beim Schlump Hausnummer 51
- In Fahrtrichtung Nordost, Beim Schlump Hausnummer 84

Da es sich um zeitlich befristete Ladezonen handelt, entfallen keine Parkplätze für den ruhenden Verkehr.

Die Straße Beim Schlump ist zudem Teil des Bewohnerparkgebietes E 300 Eimsbüttel. Die Einrichtungen der Ladezonen sind mit dem LBV abgestimmt.

Die übrigen Parkstände sind von der Maßnahme unberührt.

#### ÖPNV:

Im Verkehrsversuch wurde von den Busbetrieben angemerkt, dass die Haltestellenanfahrtsituation verbessert werden sollte. Dies wurde in der vorliegenden Planung berücksichtigt. Der Anfahrtsbereich der Bushaltestelle Bundesstraße in Fahrtrichtung Nordost wird gegenüber dem Bestand verlängert. Die Bushaltestelle wurde zudem bereits durch die Hamburger Hochbahn als Doppelhaltestelle erweitert.

Infolge der im Verkehrsversuch eingerichteten Radfahrstreifen wurde die Anzahl der Kfz-Fahrstreifen von 4 auf 2 reduziert. Aus diesem Grund kommt es gegenüber dem Bestand vor Einrichtung der Radfahrstreifen zu Fahrzeitverlusten für den Busverkehr v.a. durch haltende Fahrzeuge oder abbiegende Fahrzeuge. Durch die Einrichtung von 4 Ladezonen (siehe oben) sollen diese Störstellen reduziert werden.

#### 4.2. Fußverkehr/Barrierefreiheit

Die alten, gegenwärtig nicht mehr genutzten Radwege in der Nebenfläche werden zurückgebaut und dem Gehwegflächen zugeschlagen. Dadurch wird dem Fußverkehr zu einen Gehwegbreiten von durchgängig über 2,00 -3,50 m bereitgestellt, als auch die Konflikte auf den Nebenflächen reduziert, da die alten Radwege zurückgebaut wurden und nunmehr eine eindeutige Radverkehrsführung auf der Fahrbahn besteht. Der Gehweg wird dabei regelhaft mit grauen Betonplatten befestigt.

Einrichtungen der Barrierefreiheit sind von der Maßnahme nicht direkt betroffen und werden nicht verändert. Jedoch profitieren vor allem auch mobilitätseingeschränkte Personen vom Entfall der Radwegführung in der Nebenfläche, da deutlich mehr Platz für den Fußverkehr zur Verfügung steht und die Konfliktpotenziale reduziert werden. Die barrierefreie Gestaltung der Nebenfläche durch bspw. taktile Elemente erfolgt im Rahmen der geplanten Baumaßnahme durch den LSBG

---

<sup>4</sup> Lieferverkehr frei zwischen 7 bis 20 Uhr, werktags

– Fachbereich S1.

#### 4.3. Radverkehr

Für den Radverkehr werden in beiden Fahrtrichtungen, anstatt der bestehenden gelbmarkierten Radfahrstreifen, weißmarkierte Radfahrstreifen umgesetzt. Die Ausführungsvariante entspricht dabei dem Bestand. Die Radfahrstreifen weisen somit eine Breite zwischen ca. 1,85 m bis zu 3,20m (inkl. Markierung, exkl. Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr) auf.

In Fahrtrichtung Nordost wird der Radverkehr von dem ankommenden Radweg auf den Radfahrstreifen abgeleitet. Nach Ende des Verflechtungsbereichs für den Kfz-Verkehr wird der Radfahrstreifen auf der gesamten Breite des rechten Fahrstreifens fortgeführt. Im Bereich des KP Beim Schlump/Bogenstraße wird der bestehende Radweg zurückgebaut, sodass der Radfahrstreifen in diesem Bereich auf Fahrbahnniveau verläuft.

In Fahrtrichtung Südwest wird der Radfahrstreifen nach Ende des Verflechtungsbereichs für den MIV und ÖPNV auf der gesamten Breite des rechten Fahrstreifens geführt. Vor Beginn des KP Schäferkampsallee/Beim Schlump wird der Radverkehr über eine bestehende Aufleitung auf den Radweg in die Nebenfläche geführt. Im Bereich des KP Beim Schlump/Bundesstraße werden für beide Fahrtrichtungen die Radfahrstreifen verjüngt, sodass über einen überbreiten Fahrstreifen Aufstellmöglichkeiten für linksabbiegende Kfz entstehen.

Die Radverkehrsfurten am KP Beim Schlump/Bundesstraße entlang der Straße Beim Schlump werden rot markiert, um auf die Konfliktfläche zwischen geradeausfahrenden Radfahrenden und dem abbiegenden Kfz-Verkehr aufmerksam zu machen. Die weiteren Anpassungen an diesem Knotenpunkt werden in Kapitel 4.4 beschrieben.

Auch alle weiteren noch vorhandenen Radwegflächen werden im Zuge der Maßnahme zurückgebaut und dem Gehweg zugeschlagen.

#### 4.4. Lichtsignalanlagen

Die Lichtsignalanlagen

- K203 Schäferkampsallee/Beim Schlump
- K716 Beim Schlump/Bogenstraße

Werden nur dahingehend verändert, dass die vorhandene Gelbmarkierung der Radfahrstreifen in Weißmarkierung umgewandelt wird. Weitere Anpassungen werden hier nicht vorgenommen.

Die Lichtsignalanlage

- K144 Beim Schlump/Bundesstraße

wird durch den Rückbau der alten Bestandsradwege in den Nebenflächen angepasst. Es entfallen die Radwegfurten entlang der Straße Beim Schlump. Die Radwegfurt wird der Gehwegfurt zugeschlagen. Die Signalschreiben werden von Radfahrer/Fußgänger in Fußgänger angepasst. Weiterhin werden die Radwegfurten entlang der Straße Beim Schlump rot eingefärbt. Außerdem wird in der Achse Beim Schlump die Haltlinie des Kfz-Verkehrs um 2m zurückversetzt und die des Radverkehrs um einen Meter nach vorn gezogen, sodass nunmehr der Radfahrstreifen um 3m vor dem des Kfz- Verkehrs liegt. Zudem werden in der Achse Bundesstraße zwei Linksabbiegetaschen für den Radverkehr aufgebracht. Eine Anpassung des Signalprogramms ist

nicht erforderlich.

#### 4.5. Straßenbegleitgrün

Das Straßenbegleitgrün wird durch die Maßnahme nicht verändert.

#### 4.6. Öffentliche Beleuchtung

Die bestehende öffentliche Beleuchtung bleibt nahezu unverändert. Lediglich ein ÖB-Mast vor Beim Schlump Hausnummer 18 wird auf die gegenüberliegende Straßenseite versetzt um eine ausreichend lange Ladezone einrichten zu können (siehe Kapitel 4.1).

#### 4.7. Entwässerung

Die Entwässerungssituation wird durch die Maßnahme nicht verändert.

#### 4.8. Versorgungsleitungen

Die vorhandenen Versorgungsleitungen werden nicht verändert.

#### 4.9. Ausstattung und Wegweisung

Bezüglich der wegweisenden Beschilderung entfallen die VZ 237, da eine eindeutige Radverkehrsführung geschaffen wird.

Die Ausstattung wird durch die Maßnahme nicht verändert.

### 5. Erläuterungen zur Wirtschaftlichkeit und Finanzierung

#### 5.1. Wirtschaftlichkeit

Die Umsetzung geschieht ohne größere Eingriffe in den Straßenkörper. Eine Umsetzung ist daher wirtschaftlich sinnvoll.

#### 5.2. Finanzierung

Kostenträger ist die Freie und Hansestadt Hamburg. Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt durch Mittel der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende.

PSP-Nr.: 13475

Kontrakt-Nr.: 1001-Stadtstraßen

### 6. Durchführung und Auswirkung der Baumaßnahme

#### 6.1. Durchführungszeitraum

Die Maßnahme soll im Frühjahr 2022, gemeinsam mit der Sielbaumaßnahme der HSE durchgeführt werden.

#### 6.2. Auswirkungen von Immissionen

Ansprüche auf Lärmschutz nach der 16. BImSchV bestehen nicht. Es handelt sich bei der

Maßnahme nicht um eine wesentliche Änderung gem. § 1 Abs. 2 BImSchV.<sup>5</sup>

### 6.3. Voraus- und Folgemaßnahmen

Im Voraus wurde ein Verkehrsversuch mit einer Dauer von 12 Monaten durchgeführt und evaluiert. Der Verkehrsversuch sah vor beidseitige Radfahrstreifen umzusetzen (siehe Kapitel 3.1). Das Evaluationsergebnis hat dabei bestätigt, dass kurzfristig eine sichere und komfortable Radverkehrsführung in der Straße Beim Schlump umgesetzt werden konnte.

Ende 2024 ist ein Straßenumbau durch den LSBG – Fachbereich S1 geplant. Im Vorfeld findet eine Sielsanierung durch HSE von der Schäferkampsallee bis zur Bogenstraße statt. Die geplanten Arbeiten im Zuge des hier beschriebenen Maßnahme der Verstetigung der Pop-up-Bikelane Beim Schlump sollen dabei zeitgleich umgesetzt werden

### 6.4. Parallel laufende Maßnahmen

Es sind keine weiteren parallel laufenden Maßnahmen im Baufeld vorgesehen.

### 6.5. Auswirkungen der Baumaßnahme auf das unmittelbare und erweiterte Umfeld

Die Umsetzung der Maßnahme soll im Zusammenhang mit der Sielsanierung der HSE im Straßenzug Beim Schlump durchgeführt werden. Durch die Überlagerung der beiden Maßnahmen können die bauzeitlichen Einschränkungen für den Verkehr reduziert werden.

### 6.6. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

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

### 6.7. Anlagevermögen

Es ergeben sich keine Änderungen im Anlagevermögen.

## 7. 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 Kfz-Fahrstreifens pro Fahrtrichtung, ausreichend sind.

---

<sup>5</sup> Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV)