

Straßenverkehrstechnische Planung Kenntnisnahmeschlussverschickung

Fuß- und Radverkehr

PSP: 13-14295

Ad-hoc Maßnahme Radfahrstreifen Ebertallee



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 ..	4
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.....	5
3.3	Unfallgeschehen	7
3.4	Nutzung der angrenzenden Grundstücke/Bebauung	9
3.5	Aufteilung und Abmessung des Querschnitts sowie Oberflächenbefestigung.....	9
3.6	Schadensbild	9
3.7	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen	9
3.8	Wirtschaftsverkehr	10
3.9	ÖPNV und Sharing Angebote.....	10
3.10	Radverkehr	11
3.11	Fußverkehr	11
3.12	Ruhender Verkehr	11
3.13	Straßenausstattung und Straßenmöblierung	11
3.14	Öffentliche Beleuchtung	12
3.15	Straßenbegleitgrün	12
3.16	Entwässerung	12
3.17	Versorgungsleitungen.....	12
3.18	Ingenieurbauwerke	12
3.19	Grundwasser	12
3.20	Denkmalschutz	12
3.21	Altlasten	12
3.22	Kampfmittel.....	12
4	Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante	12
4.1	Aufteilung und Abmessungen des Querschnitts sowie Oberflächenbefestigung.....	12
4.2	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen	13
4.3	Wirtschaftsverkehr	13
4.4	ÖPNV und Sharing Angebote.....	13
4.5	Radverkehr	14
4.6	Fußverkehr	14
4.7	Ruhender Verkehr	14

4.8	Straßenausstattung und Straßenmöblierung	15
4.9	Öffentliche Beleuchtung	15
4.10	Straßenbegleitgrün	15
4.11	Entwässerung	15
4.12	Versorgungsleitungen.....	15
4.13	Ingenieurbauwerke	16
4.14	Baustoffe.....	16
4.15	Feuerwehr.....	16
5	Umsetzung der Planung	16
5.1	Grunderwerb.....	16
5.2	Auswirkungen durch das Projekt.....	16
5.2.1	Immissionen.....	16
5.2.2	Voraus- und Folgemaßnahmen.....	16
5.2.3	Unmittelbares und erweitertes Umfeld	16
5.3	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft	17
5.4	Kosten und Finanzierung/Haushaltstitel.....	17
5.5	Terminierung des Projektes und Bauausführung	17
6	Sonstiges	17



1 Allgemeines

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

Die Freie und Hansestadt Hamburg beabsichtigt mittels der kurzfristigen Umsetzung von Ad-hoc Maßnahmen, den innerstädtischen Radverkehr zu verbessern. Im Zuge dessen werden Maßnahmen geprüft, die keinen großen baulichen Aufwand bedürfen, mit denen jedoch Verbesserungen für den Radverkehr erreicht werden können.

Die Ebertallee ist eine Hauptverkehrsstraße mit unechter Zweistreifigkeit im Abschnitt zwischen den Knotenpunkten Ebertallee/Cranachstraße im Süden und Ebertallee/Osdorfer Weg im Norden. Sie liegt im Bezirk Altona im Stadtteil Groß Flottbek, angrenzend an Bahrenfeld.

Durch eine Umverteilung der Fahrbahnflächen durch die Markierung von Radfahrstreifen zwischen den Knotenpunkten Ebertallee/Cranachstraße und Ebertallee/Osdorfer Weg (vgl. Abbildung 1) wird die Qualität der Radverkehrsinfrastruktur verbessert. Im aktuellen Zustand fehlen durchgängige Radverkehrsanlagen an der Ebertallee bzw. entsprechen die bestehenden Radverkehrsanlagen nicht den aktuellen Regelwerken und Standards.



Abbildung 1: Planungsbereich Ad-hoc Maßnahme Ebertallee
[Quelle: <https://geofos.fhhnet.stadt.hamburg.de/FHH-Atlas/>]

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

Im Rahmen von Ad-hoc-Maßnahmen sollen kurzfristig und ohne großen baulichen Aufwand Radverkehrsanlagen entsprechend der aktuellen Regelwerke geplant und umgesetzt werden. Ziel dieser Maßnahmen ist, bessere Voraussetzungen für attraktives, sicheres und komfortables Radfahren zu schaffen. Die Einrichtung von attraktiveren Radverkehrsanlagen in der Ebertallee soll dazu beitragen, den Radverkehrsanteil in den kommenden Jahren deutlich zu steigern und dadurch die Ziele des Senats zu erreichen.

Die Ebertallee stellt zudem eine wichtige Verbindung für den Radverkehr in Nord-Süd-Richtung dar, unter anderem zwischen Lurup und der S-Bahn-Station Othmarschen sowie zwischen der Elbe und dem Altonaer Volkspark.

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 Stadt Hamburg hat sich 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. Die Förderung des Radverkehrs wird hierbei als effektives, klimafreundliches und kostengünstiges Mittel gesehen, um die Verkehrswende in Hamburg umzusetzen.

2 Planungsrechtliche Grundlagen

Planungsrechtliche Grundlagen für die vorliegende Planung sind

- der Bebauungsplan Groß Flottbek 13 (2004)
- der Teilbebauungsplan 564 (1958)
- der Baustufenplan Gross-Flottbek-Othmarschen (2020)
- der Baustufenplan Bahrenfeld (1960)

Die Baumaßnahme wird innerhalb der bestehenden Straßenbegrenzungslinien durchgeführt.

3 Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage

3.1 Lage und Funktion im Straßennetz

Die Ebertallee ist eine Hauptverkehrsstraße mit einem zum Parken freigegebenen Mittelstreifen. Sie weist im Abschnitt zwischen den Knotenpunkten Ebertallee/Cranachstraße und Ebertallee/Osdorfer Weg eine unechte Zweistreifigkeit mit Fahrbahnbreiten zwischen 5,50 m und 6,25 m auf. Entlang der Ebertallee gilt Tempo 50, auf Höhe der Kindertagesstätte in der Ebertallee 55 gilt auf einer Streckenlänge von 100m in Fahrtrichtung Süden Tempo 30. Die Ebertallee ist im betrachteten Abschnitt zwischen Cranachstraße und Osdorfer Weg Bestandteil der Großraum- und Schwertransport-Routen (GST-Routen).

Der Radverkehr wird im genannten Planungsraum in Fahrtrichtung Norden im Mischverkehr auf der Fahrbahn bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h geführt, in Fahrtrichtung Süden ist ein nicht benutzungspflichtiger und untermaßiger Radweg im Seitenraum vorhanden.

Die Ebertallee mündet an ihrem nördlichen Ende in die Luruper Chaussee, der Osdorfer Weg stellt eine Verbindung zur nahegelegenen Autobahnauffahrt Bahrenfeld dar. Der Planungsraum beinhaltet zudem den Knotenpunkt Ebertallee/Kalckreuthweg (K 983).

3.2 Verkehrsbelastung

Im Zuge der Maßnahme wurden die Verkehrsmengen des Kfz-Verkehrs an den Knotenpunkten Ebertallee/Kalckreuthweg (K 983) und Ebertallee/Osdorfer Weg (K 486) erhoben. Die ermittelten Werte wurden auch dazu genutzt, um zu prüfen, ob die Leistungsfähigkeit der Ebertallee sowie der Knotenpunkte auch nach der Einrichtung von beidseitigen Radfahrstreifen weiterhin gegeben ist.

Die am 03.05.2023 an den genannten Knotenpunkten erhobenen Verkehrsmengen sind in den nachfolgenden Grafiken dargestellt. Die Zählung des Radverkehrs am Knotenpunkt Ebertallee/Osdorfer Weg erfolgte am selben Tag.

Für den **Knotenpunkt Ebertallee/Kalckreuthweg (K 983)** (siehe Abbildung 2) sind die Verkehrsmengen des Kfz-Verkehrs von 0 bis 24 Uhr dargestellt (siehe Abbildung 3).

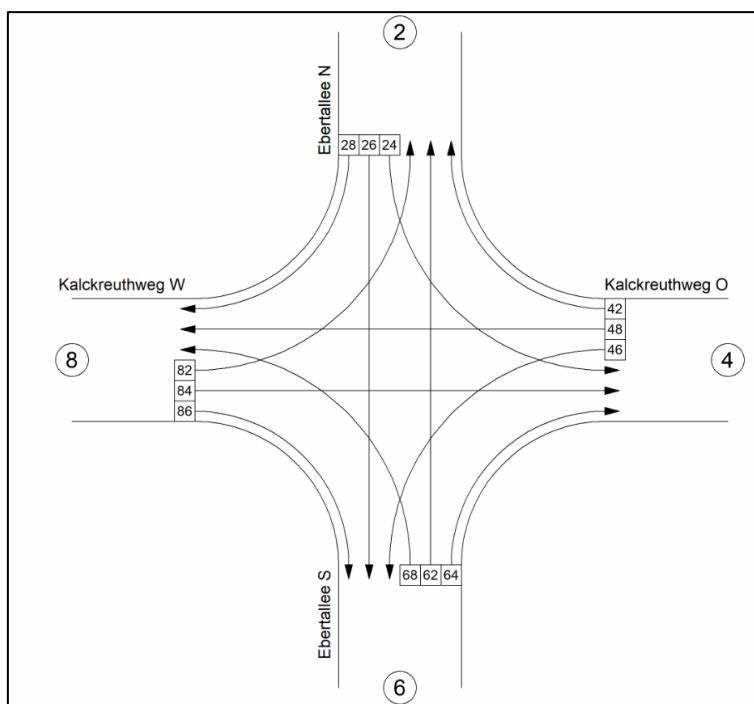


Abbildung 2: Knotenpunktgeometrie Ebertallee/Kalckreuthweg (K 983)

GESAMTBELASTUNG 00:00 bis 24:00 UHR IN KFZ					
VON \ NACH	2	4	6	8	Summe
2 Ebertallee N	0	210	5368	514	6092
LKW-Anteil (%)	0.0	1.0	10.6	2.9	9.6
4 Kalckreuthweg O	165	0	989	1956	3110
LKW-Anteil (%)	0.6	0.0	1.9	6.0	4.4
6 Ebertallee S	5902	634	0	1698	8234
LKW-Anteil (%)	8.1	1.7	0.0	2.4	6.4
8 Kalckreuthweg W	451	2940	1575	0	4966
LKW-Anteil (%)	2.9	4.0	2.4	0.0	3.4
Summe	6518	3784	7932	4168	22402
LKW-Anteil (%)	7.6	3.5	7.9	4.2	6.3
QUERSCHNITT Summe	12610	6894	16166	9134	
LKW-Anteil (%)	8.5	3.9	7.2	3.7	

Abbildung 3: Gesamtbelastung Kfz-Verkehr Knotenpunkt Ebertallee/Kalckreuthweg (K 983)

Für die Ebertallee wurden Querschnittsbelastungen von 12.610 Kfz/24h nördlich des Knotenpunktes und 16.166 Kfz/24h südlich des Knotenpunktes erhoben. Der LKW-Anteil liegt zwischen 7,2 und 8,5%.

Für den **Knotenpunkt Ebertallee / Osdorfer Weg (K 486)** (siehe Abbildung 4) sind die Verkehrsmengen des Kfz-Verkehrs (siehe Abbildung 5) und des Radverkehrs (siehe Abbildung 6) dargestellt.

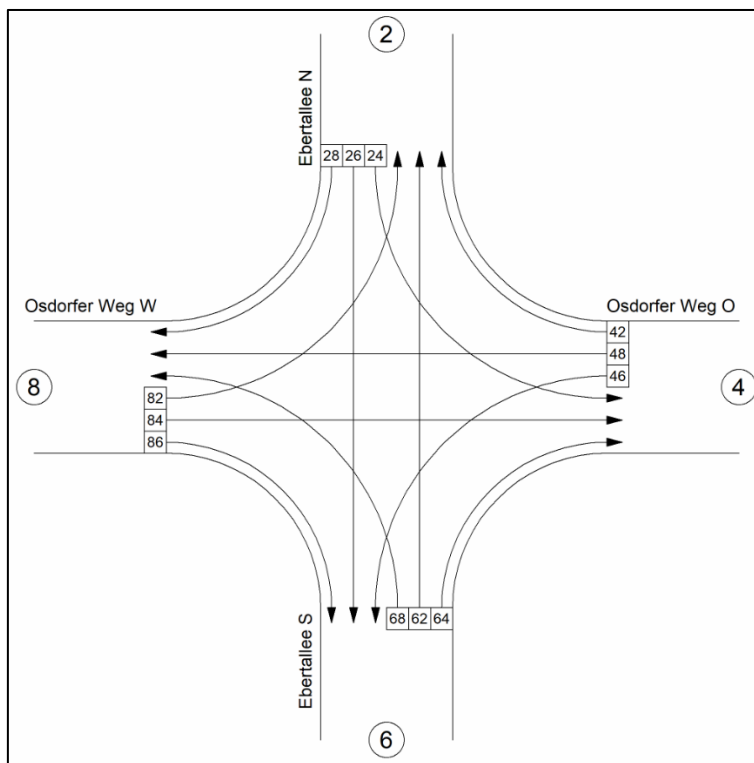


Abbildung 4: Knotenpunktgeometrie Ebertallee/Osdorfer Weg (K 486)

GESAMTBELASTUNG 00:00 bis 24:00 UHR IN KFZ					
VON \ NACH	2	4	6	8	Summe
2 Ebertallee N	0	2554	3015	362	5931
LKW-Anteil (%)	0.0	7.2	13.1	1.7	9.9
4 Osdorfer Weg O	2668	0	343	11678	14689
LKW-Anteil (%)	4.8	0.0	1.7	4.2	4.3
6 Ebertallee S	2726	209	0	3393	6328
LKW-Anteil (%)	8.7	2.4	0.0	4.4	6.1
8 Osdorfer Weg W	512	11920	2881	0	15313
LKW-Anteil (%)	1.6	3.8	5.7	0.0	4.1
Summe	5906	14683	6239	15433	42261
LKW-Anteil (%)	6.3	4.4	9.1	4.2	5.3
QUERSCHNITT Summe	11837	29372	12567	30746	
LKW-Anteil (%)	8.1	4.3	7.6	4.1	

Abbildung 5: Gesamtbelastung Kfz-Verkehr Knotenpunkt Ebertallee/Osdorfer Weg (K 486)

Für die Ebertallee wurden Querschnittsbelastungen von 11.837 Kfz/24h nördlich des Knotenpunktes und 12.567 Kfz/24h südlich des Knotenpunktes erhoben. Der LKW-Anteil liegt zwischen 7,6 und 8,1%.

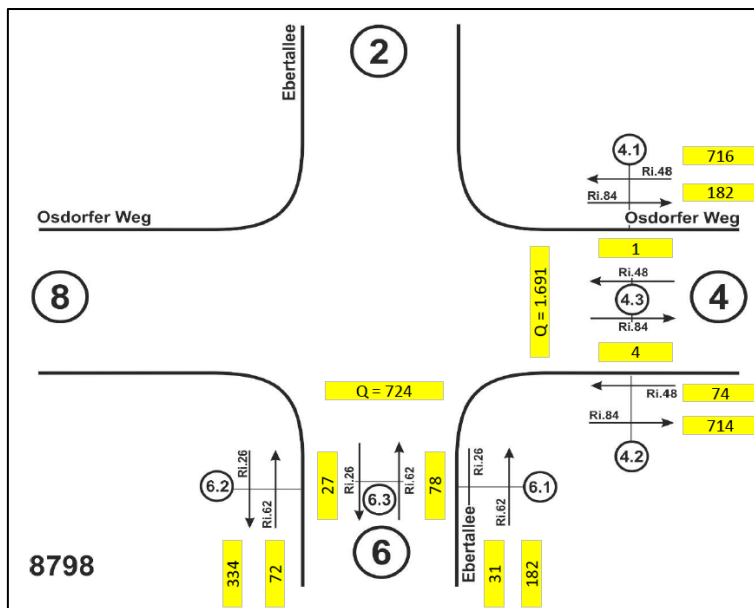


Abbildung 6: Gesamtbelastung Radverkehr (6:00 - 19:00 Uhr) Knotenpunkt Ebertallee/Osdorfer Weg (K 486)

Die dargestellten Werte des Radverkehrs beziehen sich auf einen Zeitraum von 6:00 bis 19:00 Uhr und stellen somit Werte je 13h dar. Aus Abbildung 6 wird ersichtlich, dass der größte Anteil Radfahrender auf den Nebenflächen statt auf der Fahrbahn verkehrt. Nur der auf der Westseite befindliche Radweg in Fahrtrichtung Süden ist zur Benutzung freigegeben. Es ist zudem erkennbar, dass viele Radfahrende die Nebenflächen in entgegengesetzter Fahrtrichtung befahren. Hierbei ist zu erwähnen, dass jedoch Kinder bis zum vollendeten achten Lebensjahr Fußwege befahren müssen und bis zum zehnten Lebensjahr Fußwege befahren und hierbei in beiden Fahrtrichtungen verkehren dürfen.

3.3 Unfallgeschehen

Von der Verkehrsdirektion wurden für den Zeitraum vom 01.01.2019 bis 31.12.2021 Unfalldaten zur Verfügung gestellt. Im Auswertez Zeitraum 01.01.2019 – 31.12.2021 wurden auf der bewerteten Strecke 119 Verkehrsunfälle (VU) polizeilich registriert, welche in Abbildung 7 dargestellt sind. Dabei wurde keine Person getötet. Ein Verkehrsunfall forderte einen Schwerverletzten, bei weiteren 7 Verkehrsunfällen wurden insgesamt 8 Personen leicht verletzt.



Abbildung 7: Unfallauswertung 01.01.2019 - 31.12.2021 im Planungsgebiet

Als Unfallhäufungsstelle (UHS) sind die Knotenpunkte Ebertallee/Osdorfer Weg (74 VU, darunter 54 VU im Längsverkehr) und Ebertallee/Kalckreuthweg (11 VU) gekennzeichnet. Es liegt keine nennenswerte Unfalllage mit Beteiligung des Radverkehrs vor.

3.4 Nutzung der angrenzenden Grundstücke/Bebauung

Die Nutzung der angrenzenden Grundstücke ist fast ausschließlich von Mehrfamilienhäusern in Einzel- und Reihenhausbebauung geprägt. Im Erdgeschoss befindet sich nur vereinzelt Klein- oder Dienstleistungsgewerbe. Einige der Gebäude verfügen über eigene Pkw-Stellplätze auf dem Grundstück bzw. in Garagen, sodass eine erhebliche Anzahl von Gehwegüberfahrten vorhanden ist.

An der Ebertallee befinden sich zwei Kindertagesstätten, sowie eine Musikschule.

3.5 Aufteilung und Abmessung des Querschnitts sowie Oberflächenbefestigung

Die Ebertallee verfügt im Planungsabschnitt zwischen den Knotenpunkten Ebertallee/Böcklinstraße und Ebertallee/Osdorfer Weg über eine geteilte Fahrbahn, wobei der Mittelstreifen begrünt und zum Parken freigegeben ist. Der Straßenquerschnitt sowie die einzelnen Breiten variieren im Planungsraum nur geringfügig.

Die in Abbildung 8 dargestellte Aufteilung beschreibt den Querschnitt der Ebertallee in Fahrtrichtung Norden, sodass die einzelnen Breiten als „von West nach Ost“ zu lesen sind.

Gehweg	Radweg	Grün	Fahrbahn	Grün/ Parken	Fahrbahn	Grün / Parken	Gehweg
1,50 m	1,00 m	1,30 m	5,50 m	8,00 m	6,25 m	1,80 m	1,60 m
Breite des Straßenraums ≈ 27,00 m							

Abbildung 8: Aufteilung und Abmessung des Straßenraums der Ebertallee (Bestand)

Der Straßenraum weist eine Breite von ca. 27 Metern auf. Auf der zum Querparken genutzten Mittelinsel befinden sich in regelmäßigem Abstand Bäume. Des Weiteren ist Baumbestand auf der Ostseite zwischen Fahrbahn und Gehweg vorhanden. Die Fahrbahnbreiten liegen zwischen 5,50 und 6,25 m und verfügen mit Ausnahme der Knotenpunkte über keine Fahrstreifenmarkierungen, sodass eine unechte Zweistreifigkeit mit überbreiten Fahrbahnen vorliegt.

Vor dem Knotenpunkt Ebertallee/Osdorfer Weg wird die Mittinsel zugunsten zusätzlicher Abbiegefahrstreifen verschmälert.

3.6 Schadensbild

Der vorhandene Radweg weist in einigen Bereichen Mängel hinsichtlich der Oberflächenbeschaffenheit auf. Zudem liegt, auch durch die Menge an Gehwegüberfahrten bedingt, ein häufiger Materialwechsel vor. Entlang der restlichen Nebenflächen sind insbesondere in der Nähe von Bäumen Mängel sichtbar. Es ist davon auszugehen, dass die Befestigungen hier durch Baumwurzeln angehoben wurden.

Die Fahrbahndeckschicht ist zudem an einigen Stellen im Bereich des zukünftigen Radfahrstreifens beschädigt und weist Längsrisse, sowie Schlaglöcher und Flickstellen auf.

3.7 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Im Planungsgebiet bzw. angrenzend befinden sich die folgenden LSA:

LSA Nr.	Knoten	Steuerung	Blindensignalisierung	Taktile Leitelemente/Bordabsenkung	Busbevorrechtigung
K 893	Kalckreuthweg/Ebertallee	Festzeitsteuerung	Nein	Nein / Ja	Nein
K 486	Osdorfer Weg/ Ebertallee	Festzeitsteuerung	Nein	Nein / Ja	Ja

Tabelle 1: Übersicht LSA



Weiterhin sind folgende nicht signalisierte Knotenpunkte vorhanden:

- Ebertallee/Böcklinstraße
- Ebertallee/Cranachstraße

3.8 Wirtschaftsverkehr

Die Ebertallee ist fast ausschließlich von Wohnbebauung geprägt. Das Quell- und Zielverkehrsaufkommen des Wirtschaftsverkehrs (u.a. Güterwirtschaftsverkehr, Dienstleistungsverkehr, Nutz- oder Geschäftsverkehr, Personenwirtschaftsverkehr) ist sehr gering. Die Straße stellt jedoch eine wichtige Verbindung in Nord-Süd-Richtung dar, parallel zur A7. Aufgrund dessen liegt der LKW-Anteil bei 7-9 % (vgl. Abschnitt 3.2).

Zudem ist die Straße im Planungsbereich Teil des Routennetzes für Großraum- und Schwertransporte.

3.9 ÖPNV und Sharing Angebote

Die Buslinien verkehren mit folgendem Takt im Planungsraum:

Linie	Takt (Hauptverkehrszeit)	Streckenverlauf
1	Alle 10 Min.	Bf. Altona – S Rissen
16*	Alle 10 Minuten	Schenefelder Platz – Bf. Rahlstedt
186	Alle 10 – 20 Min.	S Othmarschen – Neißestraße
284	Alle 20 Min.	AK Altona – U Niendorf Nord
286	1-3x täglich	Falkenstein – S Othmarschen (– Trabrennbahn Bahrenfeld)
601	Nachtbus, alle 30 Min. nachts	S Wedel – Rathausmarkt

Tabelle 2: Buslinien – Taktung, Streckenverlauf und Fahrgastzahlen

*: Die Buslinie 16 verkehrt entlang des Kalckreuthweges und kreuzt die Ebertallee.

Haltestelle	Haltende Linien	Art der Haltestelle	Oberflächenbelag	Barrierefreiheit	Ausstattung
Böcklinstraße	1, 186, 284, 286, 601	Fahrbahnrand	Asphalt	Nein	FGU (2x)
Ebertallee	1, 186, 284, 286, 601	Fahrbahnrand	Asphalt, Beton	Nein	FGU (2x)
Kalckreuthweg (Mitte)	16	Busbucht	Kopfsteinpflaster	Nein	FGU (1x)

Tabelle 3: Haltestellen im Bestand

Die in Tabelle 3 genannten Haltestellen im Planungsbereich haben im Bestand eine ausreichende Länge für die Bedienung durch einen Gelenkbus. Die zeitgleiche Bedienung durch mehrere Busse ist nur eingeschränkt möglich. Die Busbuchten der Haltestelle Kalckreuthweg (Mitte) befinden sich jeweils hinter dem Knotenpunkt Kalckreuthweg/Ebertallee und somit außerhalb des eigentlichen Planungsraums der Ebertallee.

Zu Fußballspielen und weiteren Veranstaltungen im Volksparkstadion verkehren Shuttlebusse ab der Haltestelle S Othmarschen. Die Bushaltestelle Böcklinstraße auf der Westseite der Ebertallee dient hierzu als Überliegeplatz für wartende Busse.

Der Planungsraum wird durch den Ride-pooling-Dienst Moia bedient. Die nächstgelegene Stadtradstation befindet sich am Beselerplatz nahe der S-Bahn-Station Othmarschen.



3.10 Radverkehr

Der Radverkehr wird in der Ebertallee, Fahrtrichtung Norden auf der Fahrbahn im Mischverkehr bei Tempo 50 geführt, im Fahrtrichtung Süden besteht zudem die Möglichkeit, einen mit einer Breite von ca. 1 m untermaßigen und unebenen Radweg in den Nebenflächen zu nutzen. Nur wenige Radfahrende nutzen die Fahrbahn (vgl. Verkehrszählung K 486, Abbildung 6). Bei der Benutzung des Radweges kann es aufgrund der geringen Breite zu Konflikten mit dem Fußverkehr kommen.

Die Ebertallee verbindet die Elbe mit dem Altonaer Volkspark und stellt somit auch für den Radverkehr eine wichtige Nord-Süd-Achse dar. Zudem befindet sie sich in einem fahrrad-affinen Bezirk. Im weiteren Verlauf der Ebertallee in Richtung Norden sind Schutzstreifen vorhanden.

Im gesamten Verlauf der Ebertallee sind keine Fahrradbügel im öffentlichen Raum vorhanden. Daher werden viele Fahrräder auf nicht dafür vorgesehenen Flächen abgestellt. Häufig werden auch vorhandene (Baum-)Schutzbügel als Fahrradabstellmöglichkeiten genutzt.

3.11 Fußverkehr

Der Fußverkehr wird auf unter zwei Meter breiten, mit Betonplatten befestigten Gehwegen geführt, die sich baulich in einem akzeptablen Zustand befinden. Die bestehenden Gehwege entsprechen in ihrer Dimensionierung überwiegend jedoch nicht den gemäß Regelwerken empfohlenen Mindestbreiten von 2,50m.

Da der Radverkehr in Fahrtrichtung Süden ebenfalls in der Nebenfläche geführt wird (vgl. Abschnitt 3.10) kommt es abschnittsweise häufig zu Konflikten zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden, da die empfohlenen Mindestbreiten der Verkehrsflächen unterschritten werden.

Aufgrund mangelnder Fahrradabstellmöglichkeiten wird der Fußverkehr zusätzlich von auf dem Gehweg abgestellten Fahrrädern behindert. Zudem entsprechen die Gehwege nicht den Standards einer barrierefreien Planung, da an den Knotenpunkten sowie Einmündungen keine taktilen Leitsysteme vorhanden sind.

3.12 Ruhender Verkehr

Die Ebertallee verfügt im Planungsraum über einen zum Parken freigegebenen Mittelstreifen. Der Mittelstreifen ist unbefestigt, in regelmäßigen Abständen befinden sich Bäume auf dem Mittelstreifen.

Entlang der Ebertallee gilt ein absolutes Haltverbot von Montag bis Freitag zu den Zeiten zwischen 7 und 9 Uhr (Fahrtrichtung Süden) und zwischen 16 und 18 Uhr (Fahrtrichtung Norden). Außerhalb der Zeiten ist das Parken am Fahrbahnrand zulässig, sofern die erforderliche Restfahrbahnbreite eingehalten wird. Im Rahmen von Begehungen wurde eine sehr geringe Nutzung des Fahrbahnrandparkens festgestellt.

Auf der Ostseite wird vermehrt auf dem unbefestigten Grünstreifen zwischen den Bäumen geparkt. Dies wird durch keine Beschilderung vor Ort geregelt und ist somit nicht zulässig.

Im Planungsgebiet befinden sich keine Stellplätze mit besonderer Nutzung (u.a. Parkstände für elektrisch betriebene Fahrzeuge oder Behindertenparkstände), zudem handelt es sich um kein Bewohnerparkgebiet.

3.13 Straßenausstattung und Straßenmöblierung

Die vorhandene Straßenmöblierung beschränkt sich im Wesentlichen auf eine Vielzahl von Baum- schutzbügeln sowie Absperrelementen aus Bügeln und Pfosten. Auf dem Mittelstreifen der Ebertallee befinden sich zudem eine Werbetafel, ein Uhrenmast sowie drei Litfaßsäulen. Südlich des Knotenpunktes Ebertallee/Kalkkreuthweg sind Container zur Entsorgung von Glas und ein Briefkasten vorhanden. An den Knotenpunkten befinden sich mehrere Schaltkästen.

3.14 Öffentliche Beleuchtung

Die öffentliche Beleuchtung entspricht der an Stadtstraßen üblichen Ausstattung mit Peitschenleuchten. Diese befinden sich beidseitig der Fahrbahn.

3.15 Straßenbegleitgrün

Auf dem Mittelstreifen der Ebertallee befinden sich zweireihig Bäume der Arten Stiel-Eiche und Spitz-Ahorn. Auf dem östlichen Grünstreifen stehen zudem Holländische Linden mit einem Alter von über 100 Jahren. Insgesamt beläuft sich der Baumbestand auf 152 Straßenbäume im Planungsgebiet.

3.16 Entwässerung

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

3.17 Versorgungsleitungen

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

3.18 Ingenieurbauwerke

Es befinden sich keine Ingenieurbauwerke im Planungsgebiet.

3.19 Grundwasser

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

3.20 Denkmalschutz

Im südlichen Bereich entlang der Ebertallee befinden einzelne geschützte Baudenkmäler. Zusätzlich ist der Cranachplatz ein geschütztes Gartendenkmal

3.21 Altlasten

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

3.22 Kampfmittel

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

4 Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante

4.1 Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes sowie Oberflächenbefestigung

Im Zuge dieser Ad-hoc Maßnahme werden den Regelwerken entsprechende Radverkehrsanlagen ohne großen baulichen Aufwand hergestellt. Dadurch kann die Qualität der Radverkehrsanlagen spürbar verbessert werden. Auf einer Länge von ca. 650 m wird der Radverkehr zukünftig auf einem 2,25 bis 3,00 m breiten Radfahrstreifen auf der Fahrbahn geführt. Davon profitiert auch der Fußverkehr, da sich der Radverkehr aus den Nebenflächen auf die Fahrbahn verlagern wird. Der Kfz-Verkehr wird auf einem Fahrstreifen je Fahrtrichtung geführt, dessen Breite 3,25 m beträgt. Abbildung 9 stellt die geplante Aufteilung des Straßenraums der Ebertallee dar.

Gehweg	Grün	Radfahrstreifen	Fahrbahn	Grün/Parken	Fahrbahn	Radfahrstreifen	Grün	Gehweg
2,50 m	1,30 m	2,25 m	3,25 m	8,00 m	3,25 m	3,00 m	1,80 m	1,60 m
Breite des Straßenraums ≈ 27,00 m								

Abbildung 9: Aufteilung und Abmessung des Straßenraums der Ebertallee (Planung)

Auch in den signalisierten Knotenpunkten Ebertallee/Kalckreuthweg und Ebertallee/Osdorfer Weg wird der Radverkehr auf Fahrbahnniveau geführt. Durch die Einrichtung von Radfahrstreifen wird die bisherige unechte Zweistreifigkeit je Fahrtrichtung entfernt und der Kfz-Verkehr auf einem 3,25 m breiten Fahrstreifen geführt.

4.2 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Im Rahmen der Ad-hoc-Maßnahmen sind nur geringfügige Anpassungen ohne großen baulichen Aufwand vorgesehen. Die beidseitigen Radfahrstreifen werden über die signalisierten Knotenpunkte Ebertallee/Kalckreuthweg und Ebertallee/Osdorfer Weg geführt, sodass im gesamten Planungsraum eine durchgehende Radverkehrsinfrastruktur entsteht. Nördlich des Knotenpunktes Ebertallee/Osdorfer Weg wird der Radfahrstreifen in der Zufahrt zum Knotenpunkt mit einer Protektion versehen. An den Knotenpunkten werden ansonsten bis auf Markierungsarbeiten keine weiteren baulichen Änderungen vorgenommen. Für den Radverkehr werden im Zuge der Maßnahme Aufstellflächen für das indirekte Linksabbiegen vorgesehen.

Um die Leistungsfähigkeit der beiden Knotenpunkte trotz der Fahrstreifenreduktion zu gewährleisten, wurde unter Berücksichtigung der durchgeführten Verkehrszählung eine Anpassung der Signalisierung vorgenommen.

Am Knotenpunkt Ebertallee/Kalckreuthweg werden zukünftig die nördliche und südliche Zufahrt der Ebertallee gemeinsam signalisiert. Da ein zeitgleiches Linksabbiegen von Fahrzeugen aus der Ebertallee fahrgeometrisch nicht möglich ist, entfällt die Möglichkeit, aus der Ebertallee von Norden kommend nach Osten in den Kalckreuthweg abzubiegen. Diese Verkehrsbeziehung wird in der Verkehrszählung mit 210 Kfz/24h angegeben (vgl. Abbildung 3, Verkehrsbeziehung 24) und ist von untergeordneter Rolle, insbesondere da der Kalckreuthweg in den Osdorfer Weg mündet. Über den Entfall der Abbiegebeziehung wird durch eine entsprechende Beschilderung in der Anfangsphase nach Umsetzung der Baumaßnahmen informiert. Der Radverkehr, der indirekt links abbiegt, wird gemeinsam mit dem Fußverkehr signalisiert.

Die Zufahrten der nördlichen und südlichen Ebertallee am Knotenpunkt Ebertallee/Osdorfer Weg werden zukünftig über einen separaten Fahrstreifen zum Linksabbiegen, sowie über einen Fahrstreifen zur Abwicklung aller Verkehrsbeziehungen verfügen. Alle bisher möglichen Abbiegemöglichkeiten bleiben bestehen, für den Kfz-Verkehr ist die Leistungsfähigkeit durch die Anpassung des Signalzeitenplans weiterhin gegeben.

Weiterhin werden die Konfliktflächen zwischen dem Kfz- und dem Radverkehr rot markiert.

4.3 Wirtschaftsverkehr

Um die Befahrung durch Großraum- und Schwertransporte zu gewährleisten, wird in der Ebertallee südlich des Knotenpunktes Ebertallee/Osdorfer Weg und auf Protektionselemente verzichtet. Es ergeben sich keine Veränderungen gegenüber dem Bestand.

4.4 ÖPNV und Sharing Angebote

Im Rahmen der Ad-hoc-Maßnahme werden die Bushaltestellen Böcklinstraße und Ebertallee für die zeitgleiche Bedienung mit zwei Gelenkbussen ausgelegt und somit auf eine Länge von 40 bis 45 m verlängert. Im Bereich der Haltestelle Ebertallee werden die verlängerten Wartebereiche für Fahrgäste

befestigt. Ein barrierefreier Ausbau der Haltepunkte findet im Rahmen dieser Ad-hoc-Maßnahme nicht statt.

Zudem entsteht an der Haltestelle Böcklinstraße in Fahrtrichtung Süden ein Überliegeplatz für mehrere Busse (Länge: 50 m), welcher für Sonderverkehre zu den Arenen in Stellingen genutzt wird. Dieser wird durch eine entsprechende Beschilderung und Markierung kenntlich gemacht.

4.5 Radverkehr

Der Radverkehr wird auf einer Länge von ca. 650 m zwischen den Knotenpunkten Ebertallee/Böcklinstraße und Ebertallee/Osdorfer Weg auf Radfahrstreifen mit Breiten von 2,25 bis 3,0 m auf der Fahrbahn geführt. Hierfür wird der Kfz-Fahrstreifen jeweils auf das Regelmaß von 3,25 m verschmälert. Auch an den signalisierten Knotenpunkten werden Radfahrstreifen eingerichtet und rot markiert. Die signalisierten Knotenpunkte werden jeweils über Aufstellflächen für indirektes Linksabbiegen verfügt.

Sowohl in den Knotenpunkten als auch an Beginn und Ende der Radfahrstreifen ist zur besseren Wahrnehmung des Radverkehrs eine Roteinfärbung vorgesehen.

Im Norden schließen die geplanten Radfahrstreifen an die bestehenden Schutzstreifen hinter dem Knotenpunkt Ebertallee/Osdorfer Weg an, sodass der Radverkehr durchgängig und einheitlich auf Fahrbahnniveau geführt wird. Im Süden enden die geplanten Radfahrstreifen vor dem Knotenpunkt Ebertallee/Cranachstraße, in der südlich anschließenden Dürerstraße wird der Radverkehr aus Platzgründen wie im Bestand im Mischverkehr geführt. Zudem ist der dortige Radweg in Fahrtrichtung Süden für den Radverkehr freigegeben. Eine Aufleitung auf den Gehweg ist am Knotenpunkt Ebertallee/Cranachstraße vorgesehen.

Da die Ebertallee südlich des Osdorfer Weges Bestandteil des GST-Netzes ist, können Protektionselemente nur nördlich des Knotenpunktes Ebertallee/Osdorfer Weg vorgesehen werden.

Die Radfahrstreifen werden mittels VZ 237 als für den Radverkehr benutzungspflichtig beschildert.

Die bestehenden Radwege werden zurückgebaut und die Flächen dem Gehweg zugeschlagen.

4.6 Fußverkehr

Durch die verbesserte Radverkehrsführung auf der Fahrbahn ist anzunehmen, dass der Anteil Radfahrender, der die Nebenflächen befährt, stark zurück geht. Dadurch reduzieren sich Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr. Zudem werden die Gehwegbreiten auf der Westseite durch den Radwegrückbau entsprechend verbreitert.

Im Rahmen der Ad-hoc-Maßnahme wird eine zusätzliche Querung der Ebertallee auf Höhe des Knotenpunktes Ebertallee/Böcklinstraße geschaffen. Hierbei handelt es sich um eine ungesicherte Querungsstelle mit Vorrang des Kfz-Verkehrs. Zudem wird der Einmündungstrichter im Knotenpunkt Ebertallee/Cranachstraße auf der Westseite durch verfüllte Klebeborde verschmälert und somit die Querungsstrecke für den Fußverkehr reduziert. Ein vollumfänglicher barrierefreier Ausbau erfolgt im Rahmen dieser Maßnahme nicht.

4.7 Ruhender Verkehr

Durch die Herstellung beidseitiger Radfahrstreifen entfallen keine durch VZ 315 gekennzeichnete Parkstände. Das Parken auf dem Mittelstreifen bleibt weiterhin möglich. Das Fahrbahnrandparken außerhalb der als Haltverbot ausgewiesenen Sperrzeiten kann aufgrund der Herstellung von Radfahrstreifen nicht aufrecht erhalten bleiben. Bei Begehungen wurde festgestellt, dass die Möglichkeit des Fahrbahnrandparkens in der Regel nicht genutzt wurde.

Auf der östlichen Straßenseite werden insgesamt 33 neue Fahrradbügel zwischen den Bäumen eingerichtet.

Die Parkplatzbilanz ist in der nachstehenden Tabelle 4 zu entnehmen:

	Bestand	Ausführungsvariante	Bilanz
Parkstände	130	130	0
Ebertallee, zwischen Cranachstraße und Kalckreuthweg	47	47	0
Ebertallee, zwischen Kalckreuthweg und Osdorfer Weg	62	62	0
Ebertallee, nördlich des Osdorfer Weges	21	21	0
Fahrradbügel (mit Doppelaufstellung)	5	38	+33
Ebertallee, zwischen Cranachstraße und Kalckreuthweg	0	13	+13
Ebertallee, zwischen Kalckreuthweg und Osdorfer Weg	0	20	+20
Ebertallee, nördlich des Osdorfer Weges	5	5	0

Tabelle 4: Bilanz des ruhenden Verkehrs der Ausführungsvariante

4.8 Straßenausstattung und Straßenmöblierung

Um die Sicht auf den entgegenkommenden Verkehr zu verbessern, ist es erforderlich, die Werbetafel nördlich des Knotenpunktes Ebertallee/Kalckreuthweg nach Norden zu versetzen. Als neuer Standort wurde eine Aufstellung auf der Mittelinsel, ca. 10 m nordöstlich, angeboten. Des Weiteren muss der Schaltkasten der Lichtsignalanlage versetzt werden.

Zudem wird die Litfaßsäule auf der Mittelinsel auf Höhe des Knotenpunktes Ebertallee/Böcklinstraße ca. 10 m nach Nordosten verschoben, da sie die Sichtbeziehungen zwischen dem Kfz-Verkehr und dem querenden Fußverkehr beeinträchtigt.

An den signalisierten Knotenpunkten Ebertallee/Kalckreuthweg und Ebertallee/Osdorfer Weg ist geplant, Ampeltrittbretter neben den Radfahrstreifen zu errichten. Diese ermöglichen dem Radverkehr ein komfortables Anhalten an den Ampeln.

4.9 Öffentliche Beleuchtung

Die bestehende öffentliche Beleuchtung bleibt unverändert.

4.10 Straßenbegleitgrün

Es wird keine Veränderung gegenüber dem Bestand vorgenommen. Der Baumbestand im Planungsgebiet liegt unverändert bei 152 Straßenbäumen.

Um die Wartebereiche der Bushaltestelle Ebertallee verlängern zu können, werden außerhalb der durchwurzelten Bereiche TTE-Platten eingebaut. Die Planung dieser Bereiche sowie die Standortsuche für das Versetzen der Werbetafel und Litfaßsäule wurde baumpflegerisch begleitet, es fanden Wurzelsuchgrabungen statt.

4.11 Entwässerung

Keine Veränderung gegenüber dem Bestand.

4.12 Versorgungsleitungen

Keine Veränderung gegenüber dem Bestand.

4.13 Ingenieurbauwerke

Keine Veränderung gegenüber dem Bestand.

4.14 Baustoffe

Die neuen Radfahrstreifen auf der Fahrbahn werden mit einem weißen Breitstrich abmarkiert. Zusätzlich werden die Radfahrstreifen in den Einmündungs- und Knotenpunktbereichen sowie die Radaufstellflächen an den Knotenpunkten flächig rot eingefärbt.

Die Einmündung Ebertallee/Cranachplatz wird auf der Westseite mit Klebebordeinseln versehen, die zusätzlich mit Gussasphalt ausgefüllt werden. Die Protektion nördlich des Knotenpunktes Ebertallee/Osdorfer Weg wird als Hochbordinsel mit Klebebord und Gussasphalt ausgeführt.

Der bauliche Radweg auf der Westseite der Ebertallee wird im Rahmen der Ad-hoc-Maßnahme zurückgebaut und durch Gehwegplatten ersetzt. Der Wartebereich der verlängerten Bushaltestelle Ebertallee auf der Ostseite der Ebertallee wird durch TTE-Platten befestigt.

4.15 Feuerwehr

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

5 Umsetzung der Planung

5.1 Grunderwerb

Grunderwerb ist nicht erforderlich, da sich der Umbau auf den bestehenden Straßenquerschnitt bezieht und eine Verbreiterung nicht vorgesehen ist.

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.

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.

5.2.2 Voraus- und Folgemaßnahmen

Gegenwärtig wird geprüft, ob die Ad-hoc Maßnahme mit einer Sanierung der Fahrbahn und Nebenflächen, durch den LSBG- Fachbereich B, kombiniert werden kann.

5.2.3 Unmittelbares und erweitertes Umfeld

Im Zuge der Planung wurde die Leistungsfähigkeit der Lichtsignalanlagen untersucht und auch bei einer Reduzierung der Fahrstreifenanzahl in den Knotenpunkten bestätigt. Für den Fuß- und Radverkehr ergibt sich durch die Maßnahme eine deutlich verbesserte subjektive und objektive Sicherheit.

5.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

Es sind keine Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erforderlich.

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

5.5 Terminierung des Projektes und Bauausführung

Der Umsetzungszeitraum ist für Mitte 2025 vorgesehen. Die Bauzeit wird derzeit auf ca. 8 Wochen geschätzt. Die Baumaßnahme ist noch nicht mit der Baustellenkoordination-MV koordiniert. Die Abstimmungen erfolgen in der nächsten Planungsphase. Zudem ist die Bauausführung abhängig vom Umfang möglicher Sanierungsmaßnahmen des LSBG Fachbereich B, wenn die Maßnahmen gemeinsam umgesetzt werden sollten.

6 Sonstiges

Die Maßnahme wurde am 19.02.2024 im Verkehrsausschuss Altona durch Vertreter:innen des LSBG vorgestellt.