

Planungsdienststelle: Bezirksamt Hamburg-Harburg
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachamt Management des öffentlichen Raumes
Fachbereich Tiefbau - Planen und Bauen - H/MR 21

Baumaßnahme: Bündnis für den Radverkehr - Veloroute 10

Teilbaumaßnahme: Abschnitt H01E – Kreisverkehr Harburger Schloßstraße/Kanalplatz

Verkehrstechnischer Erläuterungsbericht

zur Schlussverschickung

Inhalt

1. Anlass der Planung	2
2. Vorhandener Zustand	2
2.1. Allgemeines	2
2.1.1. Lage und Funktion im Straßennetz	2
2.1.2. Verkehrsbelastung	2
2.1.3. Art und Nutzung der anliegenden Bebauung	3
2.1.4. Baugrundaufschlüsse und Asphaltuntersuchungen	3
2.1.5. Kampfmittelbelastung	3
2.2. Verkehrssituation	3
2.2.1. Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes	3
2.2.2. MIV	4
2.2.3. ÖPNV	4
2.2.4. Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen	4
2.2.5. Fußgänger- und Radverkehr/Barrierefreiheit	4
2.2.6. Ruhender Verkehr	5
2.2.7. Entwässerung	5
2.2.8. Öffentliche Beleuchtung/wegweisende Beschilderung	5
2.2.9. Grün- und Baumpflanzungen	5
3. Geplanter Zustand	5
3.1. Planungsansatz	5
3.2. Einzelheiten der Planung	6
3.2.1. Aufteilung und Abmessungen der Querschnitte	6
3.2.2. MIV	6
3.2.3. ÖPNV	7
3.2.4. Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen	7
3.2.5. Radverkehr	7
3.2.6. Fußgängerverkehr und Barrierefreiheit	7
3.2.6. Ruhender Verkehr	8
3.2.7. Entwässerung	8
3.2.8. Öffentliche Beleuchtung/wegweisende Beschilderung	8
3.2.9. Grün- und Baumpflanzungen	9
3.2.10. Ver- und Entsorgungsleitungen	9
3.2.11. Lärmschutz	9
3.2.12. Umweltverträglichkeit	9
4. Planungsrechtliche Grundlagen	9
5. Umsetzung der Planung	9
5.1. Grunderwerb	9
5.2. Kosten und Finanzierung/Haushaltstitel	9
5.3. Terminierung der Planung und Bauausführung	10
5.4. Baustatistik	10

1. Anlass der Planung

Anlass der Planung ist der Ausbau der Veloroute 10 Abschnitt H01 - vom südlichen Ende „Alte Harburger Elbbrücken“ über Nartenstraße, Veritaskai und Kanalplatz bis Blohmstraße, schlussverschickt im April 2020.

Der ursprüngliche Verlauf der Veloroute 10 führte durch die Harburger Schloßstraße und verband damit den Binnenhafen mit der Harburger Innenstadt. Die umgeplante Veloroute mit neuem Verlauf über die Blohmstraße führt den Radverkehr eher am Knotenpunkt vorbei, so dass sich die Verbindung zur Harburger Innenstadt nicht unmittelbar erschließt bzw. wird die Fahrt, durch die Querung der Straße Kanalplatz erschwert (vorher Linksabbiegen im Mischverkehr, nachher Querung der Fahrbahn zweier Fahrrichtungen). Die Einrichtung eines Kreisverkehrsplatzes erleichtert Radfahrenden das Abbiegen in allen Richtungen im Mischverkehr.

2. Vorhandener Zustand

2.1. Allgemeines

2.1.1. Lage und Funktion im Straßennetz

Das Plangebiet befindet sich im Stadtteil Harburg im Bezirksamtsbereich Harburg. Die Straße Kanalplatz ist eine Hauptverkehrsstraße bzw. gemäß Straßenkategorie RASSt noch zwischen Industriestraße und Gewerbestraße einzuordnen. Die Harburger Schloßstraße ist danach als Quartiersstraße einzuordnen. Beide Straßen haben in der Vergangenheit Verkehre zwischen der BAB 7 und BAB 1 (Fürstenmoordamm, Moorburger Str., Seehafenstraße, Blohmstr./Harburger Schloßstraße, Kanalplatz, Veritaskai und Neuländer Straße) aufgenommen.

2.1.2. Verkehrsbelastung

Am Knotenpunkt wurden von der BWVI - heute BVM - im Dezember 2010 folgende Zahlen zum MIV und ÖPNV im Querschnitt festgestellt:

Knotenpunkt Harburger Schloßstraße/Kanalplatz

Richtung Osten Kanalplatz:	14.571 Kfz/24h rd. 21 % Schwerverkehr
Richtung Westen Kanalplatz:	8.783 Kfz/24h rd. 22 % Schwerverkehr
Richtung Süden Harburger Schloßstraße:	7.672 Kfz/24h rd. 21 % Schwerverkehr

Der Stundenhöchstwert in den Zufahrten beträgt rd. 647 Fahrzeuge mit einem SV-Anteil von rd. 13% im Kanalplatz Ost. Zählungen zum NMIV liegen nicht vor. Am Fußverkehrs-/Radverkehrs-Tunnel am südlichen Ende der Harburger Schlossstraße besteht eine feste Zählstelle für den Radverkehr. Hier wurden in 2016 667 Radfahrende/24h gezählt. Davon ausgehend, dass angenommene 70 Prozent davon in Richtung Norden die Harburger Schloßstraße und darüber hinaus befahren, erreichen bzw. passieren rd. 470 Radfahrende den Knotenpunkt.

2.1.3. Art und Nutzung der anliegenden Bebauung

Der Kanalplatz ist durch ein Gewerbegebiet geprägt. Im östlichen Bereich ist eine sechs- bis achtgeschossige Bauweise zugelassen. Das westliche Ende des Kanalplatzes ist durch teils ungenutzte Gewerbeflächen und ein- bis zweigeschossige Bauweise gekennzeichnet. Eine künftige Umnutzung steht noch aus.

2.1.4. Baugrundaufschlüsse und Asphaltuntersuchungen

Asphaltuntersuchungen gab es im Rahmen der Veloroutenplanung im Umfeld des Knotens im Juni 2019 jeweils westlich und östlich in der Straße Kanalplatz. Im östlichen Umfeld befand sich im unterhalb eines rd. 12 cm starken Asphaltaufbaus eine rd. 16 cm starke Pflasterschicht, auf der Westseite wurde ein rd. 26,5 cm starker Asphaltaufbau auf 18,5 cm Verfestigung vorgefunden. Pechhaltiges Material wurde bei den entnommenen Bohrkernen nicht nachgewiesen, die Proben wurden nach quantitativen Pechgehaltsuntersuchungen als pechfrei eingestuft. Die vorh. Bauweisen entsprechen nicht den aktuellen Regelwerken.

Die ungebundenen Schichten des Fahrbahnaufbaus werden nach augenscheinlicher Beurteilung als großflächig nicht bis höchstens gering frostempfindlich beurteilt. Schadensmerkmale, die ausschließlich und eindeutig auf frostempfindliche Schichten zurückzuführen sind, sind nicht bekannt.

Darüber hinaus wurden 1 Probe in den Nebenflächen Kanalplatz West (Südseite) bis zu einer Tiefe von 40 cm entnommen. Die untersuchten Schichten sind weitestgehend den Einbauklassen Z0 und Z0* nach LAGA-TR zugeordnet

Im Umfeld des Knotenpunkts sind in den Bebauungsplänen Grabungsschutzgebiete festgesetzt. Für den Abschnitt H01E der Veloroute sind davon die südöstlich gelegenen Flurstücke 964 und 969 betroffen. Die Schutzgebiete bestehen vorrangig zur Feststellung von Bauhorizonten, die die Siedlungsentwicklung im Binnenhafen dokumentieren.

2.1.5. Kampfmittelbelastung

Nach Auskunft der Feuerwehr, Gefahrenerkundung Kampfmittelverdacht, aus April 2018 besteht im Planungsbereich überwiegend allgemeiner Bombenblindgängerverdacht durch Trümmerflächen und allgemeiner Blindgängerverdacht.

2.2. Verkehrssituation

2.2.1. Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes

Die Querschnittsbreite und -aufteilung innerhalb der Planungsgrenzen ist unterschiedlich und kann abschnittsweise wie folgt beschrieben werden.

Harburger Schloßstraße

Westliche Nebenfläche (Gehweg)	4,0 m
Fahrbahn (2-streifig, Parken in Längsaufstellung beidseitig)	12,0 m
Östliche Nebenfläche (Gehweg)	4,0 m
Straßenbreite rd. 20,0 m	

Für den Abschnitt Kanalplatz wird von den geplanten Querschnitten der Veloroute 10 ausgegangen.

2.2.2. MIV

Die Vorfahrt am Knotenpunkt ist zu Gunsten des Verkehrs im Kanalplatz geregelt. Die Fahrbahn ist zweistreifig und westlich des Knotens rd. 7,5 m breit. Im Knotenbereich weitet sich die Fahrbahn wegen der engen Radien auf rd. 11,5 m auf und verbleibt in etwa in diesen Abmessungen bis zur westlichen Bahnhofskanalklappbrücke. Die Straße ist in diesem Bereich weiterhin zweistreifig. Der Raum zwischen den Fahrbahnrandern wurde genutzt, um eine Querungshilfe und zwei Bushaltestellen im Fahrbahnbereich unterzubringen. Die Fahrbahn in der Harburger Schloßstraße ist rd. 7,5 m breit.

Östlich der Einmündung ist die Geschwindigkeit aufgrund des baulichen Zustands der Brücke auf 30 km/h reduziert.

2.2.3. ÖPNV

Der Kanalplatz wird durch die Buslinien 142 und 154 im östlichen Straßenabschnitt und durch die Buslinien 142 und 157 im westlichen Straßenabschnitt bedient. Die bedienten Haltestellen sind „Kanalplatz“ und „Blohmstraße“. Durch die Harburger Schloßstraße fahren die Buslinien 142, 154 und 157, die die Haltestelle „Harburger Schloßstraße“ anfahren.

2.2.4. Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Eine Lichtsignalanlage gibt es am Knotenpunkt Harburger Schloßstraße/Kanalplatz nicht. Östlich der Einmündung Harburger Schloßstraße in die Straße Kanalplatz besteht in der Fahrbahnmitte eine Mittelinsel als Querungshilfe für Fußgänger und Radfahrer. An der Einmündung Harburger Schloßstraße ist in West-Ost-Richtung eine Radverkehrsfurt markiert. Weitere eindeutig erkennbare oder markierte Querungsmöglichkeiten sind an diesem Knotenpunkt nicht vorhanden.

2.2.5. Fußgänger- und Radverkehr/Barrierefreiheit

Fußgängerverkehr und Barrierefreiheit:

Im Bereich der Harburger Schloßstraße sind auf beiden Straßenseiten überwiegend mind. 1,5 m breite Gehwege vorhanden. Vor dem Flurstück 964 ist der Gehweg rd. 1,0 m breit. Hier wird die verfügbare Breite durch einen untermaßigen, baulichen Radweg eingeschränkt. Auf der Nordseite Kanalplatz ist der Gehwegbreite 2,7 m bis 5,5 m breit und auf der Südseite ist der Gehweg 2,7 m bis 3,3 m breit. Leiteinrichtungen und regelgerechte Bordkantenvorstände sind hinsichtlich Barrierefreiheit nicht vorhanden.

Im gesamten Planabschnitt sind die Gehwege überwiegend mit Platten, teilweise mit bituminöser Deckschicht befestigt.

Radverkehr:

Der bauliche Radweg wird auf der südlichen Nebenfläche des Kanalplatzes (Ost) in rd. 1,2 m Breite bis zur Einmündung Kanalplatz/Harburger Schloßstraße geführt und endet hier.

In der Harburger Schloßstraße befinden sich im Planungsbereich rd. 1,0 m breite bauliche Radwege in der Nebenfläche. An der südlichen Planungsgrenze weitet sich der westliche Radweg auf 1,65 m auf.

2.2.6. Ruhender Verkehr

In der Harburger Schloßstraße befinden sich im Planungsbereich beidseitig rd. sechs Parkplätze in Längsaufstellung.

2.2.7. Entwässerung

Im Planungsbereich wird das Oberflächenwasser über Straßenabläufe (Trummen) überwiegend in die vorhandenen öffentlichen Regenwassersiele der Hamburger Stadtentwässerung abgeleitet. Die Straßenablauf-Anschlussleitungen wurden mittels Kanalfernauge untersucht. Die Ergebnisse werden bei der weiteren Entwurfsbearbeitung berücksichtigt.

2.2.8. Öffentliche Beleuchtung/wegweisende Beschilderung

Innerhalb der Planungsgrenzen befinden sich insgesamt zwei Masten der öffentlichen Beleuchtung. Wegweisende Beschilderung ist nicht vorhanden.

2.2.9. Grün- und Baumpflanzungen

Im Planungsbereich sind vereinzelt und zusammenstehend Straßenbäume sowie eine Grünfläche mit Strauchbewuchs vorhanden. Insbesondere am südöstlichen Fahrbahnrand befinden sich sieben der insgesamt elf Straßenbäume des Planungsgebiets.

3. Geplanter Zustand

3.1. Planungsansatz

In der Harburger Schloßstraße und in der Straße Kanalplatz (Westseite) fehlen dem Knotenpunkt in seiner aktuellen Form Querungsmöglichkeiten für Radfahrer und Fußgänger. Der Umbau zum Kreisverkehr führt zu einem Verlust der Vorfahrt der Straße Kanalplatz und soll damit die Geschwindigkeit des MIV am Knotenpunkt reduzieren. Dadurch wird Fuß- und Radverkehr ein sicheres Queren bzw. Mitbenutzen der Fahrbahn ermöglicht. Zudem wird das Ein- und Ausfahren von Radfahrenden in die Harburger Schloßstraße und aus der Harburger Schloßstraße auf die Straße Kanalplatz deutlich vereinfacht.

3.1.1. Variantenprüfung

Im Rahmen der Vorplanung der Gesamtplanung des Abschnitts H01 ist die Harburger Schloßstraße zunächst vollständig berücksichtigt worden und für den Knoten waren zwei Varianten - Radfahrstreifen in Harburger Schloßstraße und Kanalplatz sowie Radfahrstreifen in Harburger Schloßstraße und Zweirichtungsradverkehrsfläche am Kanalplatz - vorgesehen. Der Knotenpunkt wurde in seiner bestehenden Form beibehalten und dabei um die Radverkehrsflächen erweitert.

Der Verlauf der Veloroute 10 wurde auf die Blohmstraße verlegt und als Vorzugsvariante der Zweirichtungsradweg in der Planung weiterverfolgt, so dass für die Harburger Schloßstraße lediglich die Ein- und Ausfahrten des Radverkehrs über den Kanalplatz in

die Harburger Schloßstraße von dem Radweg bzw. umgekehrt zu planen war. Für den Zweirichtungsradweg war dafür am südlichen Rand zunächst eine Radverkehrsfläche vorgesehen, die wahlweise als Warte- bzw. Ankunftsgebiet vor/nach der Querung des Knotenpunkts dienen sollte (1. Verschickung H01). Dieser Bereich ist im weiteren Verlauf in zwei Radfahrschleusen umgeplant worden (Schlussverschickung H01).

3.2. Einzelheiten der Planung

3.2.1. Aufteilung und Abmessungen der Querschnitte

Die Kreisverkehrszu- und -ausfahrten schließen an die im Rahmen der Planung der Veloroute 10 - vom südlichen Ende „Alte Harburger Elbbrücken“ über Nartenstraße, Veritaskai und Kanalplatz bis Blohmstraße festgelegten neuen Fahrbahnbreiten von 6,5 m in der Straße Kanalplatz bzw. an die vorh. Breite in der Harburger Schloßstraße an. Für den Fußverkehr sind südlich neben der geplanten Veloroute Verkehrsinseln vorgesehen, die den Fußgänger vor den Radverkehr in das Sichtfeld des MIV bringen und gleichzeitig vor dem Betreten der Radverkehrsfläche eine Wartefläche bilden. Die Mittelinseln in den Kreisverkehrszu- und -ausfahrten sind alle mindestens 2,55 m breit.

3.2.2. MIV

Die Verkehrsqualität des geplanten Kreisverkehrs wurde gemäß HBS mit den vorliegenden Verkehrsdaten geprüft und hat die nachfolgenden Qualitätsstufen ergeben:

Verkehrsbelastung Knoten Kanalplatz/Harburger Schloßstraße der Spitzenstunde
07:30-08:30 Uhr:

Bewertung Kreisverkehr										Gem. HBS-Diagrammen S. 7-46ff			
	Arm	Verkehrsstärke Zufahrt	Verkehrsstärke im Kreis	Grundkapazität	Fußgängerbelastung	Abminderungsfaktor	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	mittlere Wartezeit (ca.)	95%-Staulänge (ca.)	99%-Staulänge (ca.)	Qualitätsstufe
Bez.	[-]	$q_{z,i}$	$q_{k,i}$	G_i	F_g	f_i	C_i	R_i	g	w_i (ca.)	95%-St.	99%-St.	Qual.
Einheit	[-]	[PKW-E/h]	[PKW-E/h]	[PKW-E/h]	[Fg/h]	[-]	[PKW-E/h]	[PKW-E/h]	[-]	[s]	[PKW-E]	[PKW-E]	[A-E]
	4 Kanalpl. O	609	26	1218	unbek.	0,99	1206	597	0,51	< 10	3	5	A
	6 Harb. S'str.	415	463	844	unbek.	0,99	836	421	0,50	< 10	3	5	A
	8 Kanalpl. W	143	361	927	unbek.	0,99	918	775	0,16	< 10	1	1	A
bzgl. ff. kursiv : keine Daten bzw. angenommene Werte													

Verkehrsbelastung Knoten Kanalplatz/Harburger Schloßstraße der Spitzenstunde
16:45-17:45 Uhr:

Bewertung Kreisverkehr										Gem. HBS-Diagrammen S. 7-46ff			
	Arm	Verkehrsstärke Zufahrt	Verkehrsstärke im Kreis	Grundkapazität	Fußgängerbelastung	Abminderungsfaktor	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	mittlere Wartezeit (ca.)	95%-Staulänge (ca.)	99%-Staulänge (ca.)	Qualitätsstufe
Bez.	[-]	$q_{z,i}$	$q_{k,i}$	G_i	F_g	f_i	C_i	R_i	g	w_i (ca.)	95%-St.	99%-St.	Qual.
Einheit	[-]	[PKW-E/h]	[PKW-E/h]	[PKW-E/h]	[Fg/h]	[-]	[PKW-E/h]	[PKW-E/h]	[-]	[s]	[PKW-E]	[PKW-E]	[A-E]
	4 Kanalpl. O	674	47	1199	unbek.	0,99	1187	513	0,57	< 10	4	7	A
	6 Harb. S'str.	391	434	868	unbek.	0,99	859	468	0,46	< 10	3	5	A
	8 Kanalpl. W	256	356	932	unbek.	0,99	922	666	0,28	< 10	2	3	A
bzgl. ff: <i>kursiv</i> : keine Daten bzw. angenommene Werte													

3.2.3. ÖPNV

An der Führung des ÖPNV sind keine Veränderungen vorgesehen.

3.2.4. Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Der Außendurchmesser des geplanten Kreisverkehrs beträgt 26,0 m. Die Kreisfahrbahn ist mit 7,0 m Breite geplant und der daran anschließende Innenring ist mit 2,0 m geplant. Der Durchmesser der Kreisinsel beträgt somit 8 m. Die Kreisfahrbahn wird in Gussasphalt hergestellt. Die Hochborde dieses Planungsabschnitts werden als Granithochborde ausgeführt. Die Kreisinsel wird durch eine Bordkante mit 4 cm Kantenvorstand eingefasst und mit Großpflaster befestigt.

Als Bemessungsfahrzeug dienen der 15m-Standardbus, der 21,0 m-Gelenkbus und der Sattelzug.

3.2.5. Radverkehr

Im Knotenpunkt ist für Radfahrende zukünftig eine Führung im Mischverkehr vorgesehen. Die baulichen Radwege in der Harburger Schloßstraße werden im Planungsbereich zurückgebaut. Die Aufleitung auf den westlichen Radweg der Harburger Schloßstraße erfolgt über eine vorh. Überfahrt. Die Ableitung auf die Fahrbahn auf der Ostseite der Harburger Schloßstraße erfolgt im Anschluss einer vorh. Grüninsel zu Lasten der vorh. Längsparkstände. An der Radverkehrsfläche der Veloroute 10 sind zwei Aufstellflächen bzw. Ein- und Ausfahrbereiche für Radfahrende geplant. Diese sind rd. 2,3 m lang und 3,25 m bzw. 3,55 m breit.

Die vorhandene StadtRad-Station auf der Nordseite der Straße Kanalplatz wird im Zuge der Straßenbaumaßnahme H01C an die Straße Veritaskai versetzt. Ein weiterer Standort ist außerhalb des Planungsgebiets der vorliegenden Maßnahme auf der Südseite von Kanalplatz vorgesehen.

3.2.6. Fußgängerverkehr und Barrierefreiheit

Fußgängerzahlen liegen für den Knotenpunkt nicht vor und konnten innerhalb des Planungszeitraums Pandemie-bedingt auch nicht sinnvoll durch Zählungen festgestellt werden.

Die fußläufige Verbindung zwischen Harburger Schloßinsel und der Harburger Innenstadt via Zitadellenbrücke und Harburger Schloßstraße verläuft über den Knotenpunkt. Damit ist dieser Knotenpunkt u.a. Teil des Schulwegs zur „Grundschule am Park“ an der Schwarzenbergstr. für die Bewohner der Schloßinsel und umgekehrt der Weg zur Kita „Harburger Schloßinsel“ aus den Bereichen Harburger Innenstadt und Wohnbebauung Harburger Schloßstraße.

Mit den Fertigstellungen der geplanten Hotels (Blohmstraße, Kanalplatz), des Helmholtz-Instituts und der Entwicklung im Bereich Kanalplatz/Harburger Schloßstraße im Umfeld des Knotens ist eine Zunahme des Fußverkehrs sehr wahrscheinlich, so dass für den Knotenpunkt eine Spitzenbelastung von 50-100 Fußgängern/h angenommen werden kann.

Für den Fußgängerverkehr sind mind. 2,65 m breite Gehwege mit punktuellen Einengungen eingeplant. Überwiegend ergeben sich aufgrund des Entfalls der Parkstände und des Rückbaus des baulichen Radwegs in der Harburger Schloßstraße größere Gehwegbreiten. In den Nebenflächen ist als Oberflächenmaterial Großpflaster vorgesehen. Genaueres hierzu wird in den Ausführungsunterlagen festgelegt.

Im Einfahrtsbereich Kanalplatz (Westseite) und im Kreisverkehr zwischen Harburger Schloßstraße und Kanalplatz (Ostseite) sind Schutzgitter vorgesehen. Auf der Westseite befindet sich eine Engstelle in der Nebenfläche und der Sicherheitstrennstreifen wird durch ein Schutzgitter baulich sichergestellt. Im Kreisverkehr kann der vordere Fahrzeugüberhang die Nebenfläche überstreichen, weshalb das Schutzgitter das Betreten dieses Bereiches unterbinden soll.

An den Fußgängerüberwegen sind taktile Elemente (Bodenindikatoren) und differenzierte Bordhöhen gem. ReStra vorgesehen.

Die wesentlichen Verbesserungen für den Fußgängerverkehr sind:

- Gesicherte, Wartezeit-freie Querungsstellen in allen Knotenpunktzu- und ausfahrten
- Barrierefreie Fußgängerüberwege
- Flächengewinn durch Verbreiterung der östlichen und westlichen Nebenflächen der Harburger Schloßstraße
- Entfall des Radverkehrs in den Nebenflächen der Harburger Schloßstraße durch Verlagerung auf die Fahrbahn und Rückbau der vorh. baulichen Radwege

3.2.7. Ruhender Verkehr

In der Knotenpunktzu- und ausfahrt des Kreisverkehrs entfallen in der Harburger Schloßstraße rd. sechs Parkstände.

3.2.8. Entwässerung

Die Entwässerung soll über Straßenabläufe und die geplante Straßenentwässerungsanlage der Veloroute 10 erfolgen. Die Straßenentwässerung im Einmündungsbereich Kanalplatz / Harburger Schloßstraße wurde aufgrund von wasserrechtlichen Vorgaben vollständig neu geplant. Die Entwässerung erfolgt zukünftig über Straßenabläufe, die an ein neues Regensiel in der Harburger Schloßstraße angeschlossen werden. Am südlichen Kanalplatz wird im Zuge der Straßenbaumaßnahme Veloroute 10, Abschnitt H01C, östl. Kanalplatz / Veritaskai ein Regenwasserspeicher mit Regenwasserbehandlungsanlage errichtet, das Planungsgebiet des Kreisverkehrs liegt im Einzugsgebiet dieser Anlage.

3.2.9. Öffentliche Beleuchtung/wegweisende Beschilderung

Aufgrund der zum Teil geänderten Fahrbahnrande und Anordnung der Nebenflächen müssen 6 Masten der Öffentlichen Beleuchtung versetzt bzw. neu aufgestellt werden. Weitere 6 Lichtmasten sind zur Beleuchtung der Fußgängerüberwege am Kreisverkehr aufzustellen.

3.2.10. Grün- und Baumpflanzungen

Für die Umsetzung der Planung müssen neun Bäume, erfasst im Hamburger Baumkataster, gefällt werden. Zwei Bäume können innerhalb des Plangebietes neu gepflanzt werden. Darüberhinausgehende Ausgleichspflanzungen sind innerhalb der Gesamtmaßnahme berücksichtigt.

3.2.11. Ver- und Entsorgungsleitungen

Die Erfordernisse von Leitungsbauarbeiten werden im Rahmen der weiteren Entwurfsbearbeitung und der Leitungstrassenplanung geklärt.

3.2.12. Lärmschutz

Der Umbau stellt keinen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV dar, da keine zusätzlichen Fahrstreifen vorgesehen sind. Die Fahrbahnränder bleiben zu der angrenzenden Bebauung gleich, bzw. verschieben rücken von der vorh. Bebauung ab. Lediglich in einem Bereich wird der Fahrbahnrand minimal näher an ein Gebäude gerückt (Harburger Schloßstraße 45).

3.2.13. Umweltverträglichkeit

Durch die Baumaßnahme sind keine erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltensziele für den Natur- und Landschaftshaushalt zu erwarten. Nach den Kriterien des §13a Hamb. Wegegesetz ist keine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich.

4. Planungsrechtliche Grundlagen

Im Planungsbereich gelten die Bebauungspläne Bebauungsplan Harburg 61/Heimfeld 45 und Bebauungsplan Harburg 67/Heimfeld 46 Blatt 1.

5. Umsetzung der Planung

5.1. Grunderwerb

Grunderwerb ist nicht erforderlich.

5.2. Kosten und Finanzierung/Haushaltstitel

Die Maßnahme ist Bestandteil des Bündnisses für den Radverkehr - Vereinbarung gem. Ziffer II.3 zwischen BVM und dem Bezirk Harburg. Die Finanzierung erfolgt daher durch Mittel aus dem Kommunalinvestitionsförderungsgesetz (KInvFG) des Bundes sowie durch Mittel der Behörde für Verkehr und Mobilität (BMV).

Die PSP-Elemente der Maßnahme lauten:

Für die investiven Kosten: 2-23203010-00023.01

Für die konsumtiven Kosten: 3-23203010-00022.01

Die Gesamtbaukosten werden auf 1.400.000,00 € geschätzt.

Planung, Entwurf und Bauausführung der Maßnahme obliegt dem:

Bezirksamt Hamburg-Harburg
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachamt Management des öffentlichen Raumes
Fachbereich Tiefbau - Planen und Bauen - HMR 21

Mit der ingenieurmäßigen Bearbeitung der Verkehrsplanung ist die LEHNE Ingenieurgesellschaft mbH beauftragt.

5.3. Terminierung der Planung und Bauausführung

Der Kreisverkehr wird im Anschluss an die Umsetzung des Abschnittes H01C der Veloroute 10 hergestellt. Die Realisierung der Maßnahme H01C hat bereits im Oktober 2021 begonnen. Der Baubeginn für die Herstellung des Kreisverkehrs ist ab Herbst 2022 vorgesehen. Erforderliche Leitungsbauarbeiten werden vorab durchgeführt.

5.4. Baustatistik

	Vorh. Zustand	Gepl. Zustand
Art der Radverkehrsführung	Mischverkehr/baulicher Radweg	Zweirichtungsradweg
Kfz-Parkstände	0	0
Kfz-Parkmöglichkeiten am Fahrbahnrand	6	0
Fahrradabstellanlagen	0	0
Zu fällende Straßenbäume	9	
geplante Straßenbäume		2

Verfasst: Hamburg, im Dezember 2021



Aufgestellt:


H/MR 21