

# **Veloroute 7 – Steindamm von Kreuzweg bis Lohmühlenstraße**

## **2. Bauabschnitt**

**Knoten Kreuzweg/ Steindamm bis Steindamm/  
Lohmühlenstraße/ Berliner Tor**

### **1. Verschickung**

## **Verkehrstechnischer Erläuterungsbericht**



## INHALTSVERZEICHNIS

1	ANLASS UND ZIEL DER PLANUNG.....	4
2	VORHANDENER ZUSTAND.....	5
2.1	Allgemeines .....	5
2.2	Vorhandene Querschnitte.....	5
2.3	Verkehrsbelastung .....	6
2.4	Lichtsignalanlagen .....	7
2.5	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) .....	7
2.6	Ruhender Verkehr .....	7
2.7	Lieferverkehr.....	8
2.8	Radverkehr .....	8
2.9	Entwässerung .....	9
2.10	Öffentliche Beleuchtung .....	9
2.11	Straßenbegleitgrün .....	9
2.12	Kampfmittel .....	10
2.13	Ausstattung .....	10
3	GEPLANTER ZUSTAND .....	10
3.1	Allgemeines .....	10
3.2	Geplanter Querschnitt.....	11
3.3	Verkehrsbelastung .....	12
3.4	Lichtsignalanlagen .....	12
3.5	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) .....	13
3.6	Ruhender Verkehr .....	13
3.7	Lieferverkehr.....	14
3.8	Radverkehr .....	14
3.9	Gehwege .....	15

3.10	Straßenbegleitgrün .....	15
3.11	Entwässerung .....	16
3.12	Öffentliche Beleuchtung .....	16
3.13	Möblierung.....	16
3.14	Barrierefreiheit .....	16
3.15	Anleiterbarkeit Feuerwehr .....	16
3.16	Angrenzende Projekte.....	17
4	UMWELTVERTRÄGLICHKEIT .....	17
5	PLANUNGSRECHTLICHE GRUNDLAGEN.....	17
6	LÄRMSCHUTZ.....	17
7	UMSETZUNG DER PLANUNG.....	17
7.1	Grunderwerb.....	17
7.2	Finanzierung .....	17
7.3	Wirtschaftlichkeit.....	18
7.4	Planungs-, Entwurfs- und Baudienststelle .....	18
7.5	Bautermine .....	18

## **1 ANLASS UND ZIEL DER PLANUNG**

Im Rahmen der Förderung des Radverkehrs in Hamburg sollen vor allem die Velorouten ausgebaut werden. Im Zuge der vorliegenden Maßnahme wird die Veloroute 7 entlang der Straße Steindamm geplant.

Als 1. Bauabschnitt wurde im Jahr 2015 der Knoten Kreuzweg/ Steindamm umgestaltet. Der hier betrachtete 2. Bauabschnitt schließt östlich an den 1. Bauabschnitt an und endet nach dem Knotenpunkt Steindamm/ Lohmühlenstraße.

Dieser ist im Bestand durch mehrere Defizite gekennzeichnet. Der Radweg auf der Nordseite des Steindamms ist schlecht erkennbar und wird häufig von Fußgängern mitgenutzt. Ungeordnet abgestellter Müll der ansässigen Unternehmen und Behinderungen durch Liefern und Laden beeinträchtigen die Nutzung der Nebenflächen stark. Die Führung des Radverkehrs auf Radwegen ist mit abbiegenden Kfz-Verkehren besonders konfliktträchtig. Aufgrund hohen Parkdrucks und einer mangelnden Anzahl an Lieferzonen wird derzeit häufig in der 2. Reihe geparkt.

Auf der Südseite wird der Radverkehr über die Nebenfahrbahn geführt. Diese ist teilweise mit Kopfsteinpflaster befestigt, was den Fahrkomfort der Radfahrer stark beeinträchtigt. Der hohe Parkdruck führt zur Blockierung der Nebenfahrbahn Steindamms ist dadurch für den Radverkehr nur eingeschränkt nutzbar. Radfahrer befinden sich dort im ständigen Konflikt mit dem Kfz-Verkehr.

Die nachfolgend dargestellte Planung soll die zuvor genannten Defizite beseitigen und die Aufenthalts- und Verkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmer verbessern.

Zudem soll der Bereich des Steindamms städtebaulich aufgewertet werden. Hierzu fanden bereits intensive Abstimmungen mit BSW-LP statt. Es wurde die Vorgabe einer zusätzlichen Baumreihe für den Steindamm bei der Planung berücksichtigt. Das Begrünungserfordernis mit einer Mittelbaumreihe entspricht der neuen Gestaltung von Straßen in Hamburg. Die zerschneidende Wirkung einer Straße kann dadurch gemildert werden. Als Beispiele seien die Neuenfelder Straße, Amsinckstraße sowie Ludwig-Erhard-Straße/Willy-Brand-Straße genannt. Durch die Mittelbaumreihe wird ein grüner Charakter in einem hier hochverdichteten Stadtraum geschaffen. Die Erhöhung der Anzahl der Bäume wird sich positiv auf das Mikroklima auswirken.

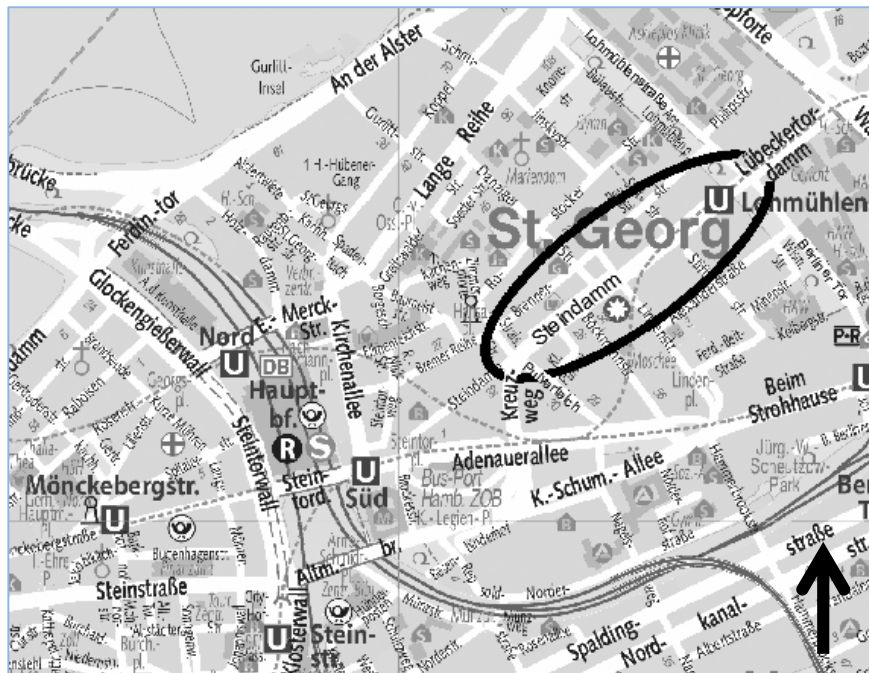
Zur Integration der vielfältigen Anforderungen an den Straßenraum ist eine vollständig neue Aufteilung des Straßenquerschnitts erforderlich. Ebenso werden die im Planungsabschnitt befindlichen Planungen der Hochbahn (barrierefreier Ausbau der U-Bahnstation Lohmühlenstraße) und vom Bezirkssamt Hamburg-Mitte (Lohmühlenpark) nachrichtlich dargestellt.

## 2 VORHANDENER ZUSTAND

### 2.1 Allgemeines

Das geplante Bauvorhaben liegt östlich des Hauptbahnhofes und nördlich der Kurt-Schumacher-Allee bzw. der Straße Berliner Tor sowie südlich der Straße Lange Reihe. Die Baumaßnahme befindet sich im Bezirk Hamburg-Mitte, im Stadtteil St. Georg.

Die folgende **Abb. 1** zeigt die Lage des geplanten Straßenbauvorhabens im umliegenden Straßennetz.



**Abb. 1:** Lage des geplanten Straßenbauvorhabens, siehe Kreis 2.BA  
 (Quelle: Stadtkarte von Hamburg, Version 6.0, FHH: Hamburg 2008)

Von Nordost nach Südwest verläuft die Straße Steindamm. Im westlichen Knotenbereich knickt die Hauptverkehrsrichtung nach Süden in den Kreuzweg ab. Östlich schließt an den Steindamm der Lübeckertordamm an. Zwischen Kreuzweg und Übergang in den Lübeckertordamm münden von Norden und von Süden jeweils mehrere Anliegerstraßen ein. Der Steindamm ist südwestlich der Kreuzung Kreuzweg – bereits außerhalb des Planungsgebietes - als Einbahnstraße (Radfahrer frei) nach Süden ausgewiesen. Die umliegenden Bebauung und Nutzung des Steindamms ist geprägt durch zahlreiche Hotels, Kultureinrichtungen und eine große Anzahl an Einzelhandelseinrichtungen.

### 2.2 Vorhandene Querschnitte

Der Steindamm ist eine Hauptverkehrsstraße mit je zwei Kfz Fahrstreifen in beiden Richtungen und einer Nebenfahrbahn auf der Südseite. Die Fahrstreifenbreiten betragen zwischen 3,00 m und 3,25 m.

Zwischen Böckmannstraße und Danziger Straße ermöglicht ein zusätzlicher Linksabbiegefahrstreifen mit einer Breite von 3,00 m das Abbiegen in die Danziger Straße. Zwischen Danziger Straße und dem angrenzenden Knotenpunkt Steindamm/ Lindenstraße sind die Fahrrichtungen durch eine Mittelinsel

voneinander getrennt. Die Mittelinsel hat eine Breite von ca. 3,40 m. Die westlich zulaufenden Fahrstreifen sind für Geradeaus und Geradeaus/ Rechts freigegeben. Die östlich zulaufenden Fahrstreifen sind Geradeausfahrstreifen. Die Lindenstraße südlich des Steindammes besitzt eine Fahrbahnbreite von ca. 8,50 m und einen Rechts- und einen Linksabbiegefahrstreifen. Beide Fahrstreifen besitzen jeweils eine Breite von ca. 3,00 m. Die Lindenstraße (Nord) ist eine Einbahnstraße (nicht für den Radverkehr freigegeben) und kann vom Steindamm aus nicht befahren werden. Die Einbahnstraße besitzt eine Fahrbahnbreite von ca. 7,30 m und erlaubt das Abbiegen in die Fahrtbeziehungen des Steindammes sowie in die Lindenstraße (Süd).

Im Knotenpunkt Steindamm/ Stiftstraße laufen die durchgehenden Fahrstreifen durch, es gibt keine Abbiegestreifen. Der Knoten besitzt eine Fußgängerlichtsignalanlage.

Der östliche Knotenpunkt Steindamm/ Lohmühlenstraße/ Berliner Tor bildet den Abschluss des 2. Bauabschnittes. In allen Zufahrten werden die Fahrtrichtungen durch Mittelinseln voneinander getrennt. Die Mittelinseln besitzen unterschiedliche Breiten von ca. 2,80 m bis 3,10 m.

In beiden Knotenpunktzufüssen des Steindammes befinden sich vier Fahrspuren mit jeweils einer Breite von 3,00 m. Es sind jeweils eine Rechtsabbiegefahrspur, zwei Geradeausfahrspuren, sowie eine Linksabbiegefahrspur vorhanden.

Sowohl in der Straße Berliner Tor als auch in der Lohmühlenstraße bestehen ein Geradeaus-/ Rechtsabbiegefahrstreifen, sowie ein Linksabbiegefahrstreifen.

Die Nebenflächen im Steindamm nehmen Geh- und Radwege auf. Die Gehwegbreiten variieren stark, zwischen 3,80 m und 7,00 m und sind an den platzähnlichen Bereichen (Zugang zur U1) noch größer. Die Radwegbreite schwankt zwischen 1,50 m und 2,00 m.

### **2.3 Verkehrsbelastung**

Alle Verkehrsbelastungen wurden von der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) ermittelt und werden nachfolgend dargestellt:

- Für den Kreuzweg/ Steindamm ergibt sich eine Querschnittsbelastung (BWVI, 04.11.2004) von rd. 29.000 Kfz pro Tag, wovon 16.000 Richtung Norden fahren. Für den gesamten Querschnitt beträgt der Schwerverkehrsanteil 2,6 % (754 Kfz pro Tag).
- Eine Verkehrszählung vom 15.07.2008 liegt für den Knotenpunkt Steindamm/ Lohmühlenstraße vor. Hieraus ergibt sich im Steindamm/ Lohmühlenstraße eine Querschnittsbelastung von rd. 29.250 Kfz pro Tag, wovon 17.000 Richtung Norden (Lübeckertordamm) fahren. Für den gesamten Querschnitt ergibt sich ein Schwerverkehrsanteil von 2,5 % (730 Kfz pro Tag).
- Der Knoten Steindamm/ Lindenstraße weist eine Querschnittsbelastung von rd. 28.050 Kfz pro Tag auf (BWVI, 15.07.2008), wovon 14.300 Richtung Norden (Lübeckertordamm) fahren. Der Schwerverkehrsanteil beträgt 2,6 % (730 Kfz pro Tag).

## 2.4 Lichtsignalanlagen

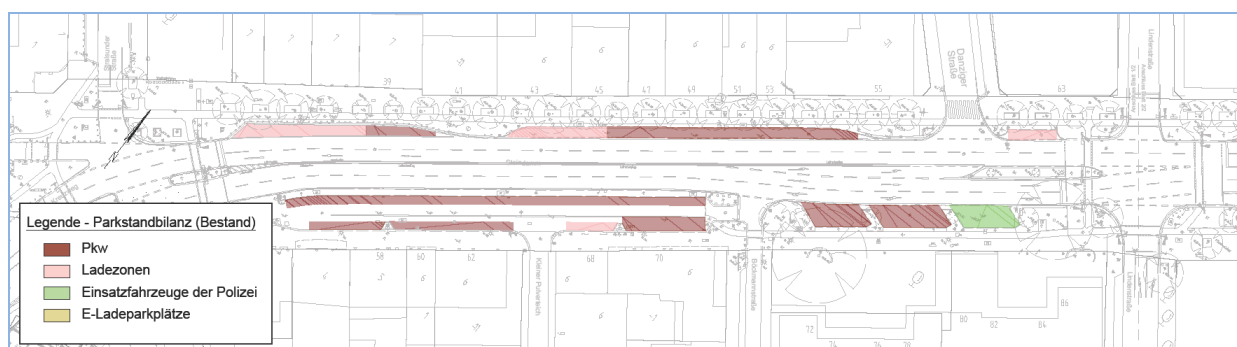
Alle drei signalisierten Knotenpunkte sind vom Umbau betroffen. Die Knotenpunkte Steindamm/ Lindenstraße und Steindamm/ Lohmühlenstraße/ Berliner Tor sind voll signalisiert und als Steuerungsverfahren dient eine Festzeitsteuerung. Als Fußgängerlichtsignalanlage ist der Knotenpunkt Steindamm/ Stiftstraße auf Anforderung geschaltet.

## 2.5 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Die ÖPNV-Erschließung des Gebietes erfolgt über das U-Bahn- und Busliniennetz des HVV. Im Planungsgebiet verkehren die Buslinien 35 und 36 sowie die Nachtbuslinie 608. Die Buslinie 35 verkehrt im 15 min Takt und die Buslinie 36 im 10 min Takt. Die dazugehörigen Bushaltestellen, „U Lohmühlenstraße“ und „Böckmannstraße“, liegen innerhalb der Planungsgrenzen. Die Bushaltestelle „U Lohmühlenstraße“ befindet sich am Knotenpunkt Steindamm/ Lohmühlenstraße/ Berliner Tor. Nördlich des Steindamms ist die Haltestelle als Busbucht und südlich als Haltestelle am Fahrbahnrand ausgewiesen. Die Haltestelle „Böckmannstraße“ ist eine Haltestelle nur für Nachtbusse der Buslinie 608 und liegt kurz westlich der Danziger Straße. Die U-Bahnlinie U1 mit der Haltestelle Lohmühlenstraße befindet sich östlich des Steindamms in unmittelbarer Nähe zum Knotenpunkt Steindamm/ Lohmühlenstraße/ Berliner Tor. Die Zugänge zur U1 liegen auf der nördlichen Straßenseite des Steindamms vor der Hausnummer 79 und 81 und südlich vor dem Gebäude des Hamburger Verkehrsverbundes mit der Hausnummer 94. Zwei weitere Zugänge befinden sich im östlichen Steindamm vor Hausnummer 102 und auf den nördlichen Nebenflächen östlich vor der Stadtradstation an der der Hausnummer 105. Die Linie U1 verkehrt im 5 min Takt.

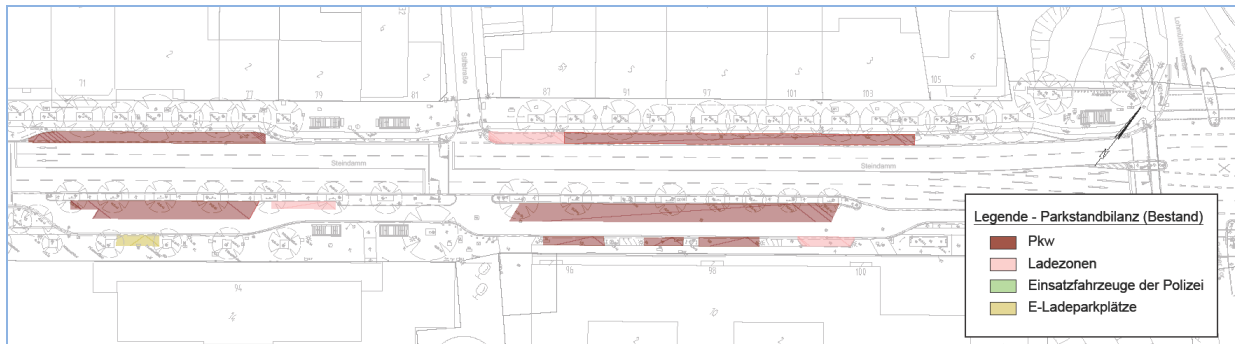
## 2.6 Ruhender Verkehr

Im gesamten Steindamm sind nördlich und südlich der Fahrbahn Parkbuchten und Lieferzonen vorhanden. Insgesamt befinden sich im Steindamm ca. 138 Pkw-Parkstände. Die zeitliche Beschränkung der Parkbuchten ist definiert durch das Parken mit Parkschein in der Zeit von Mo.-Fr. von 08.00 Uhr bis 18:00 Uhr, Sa. von 08:00Uhr bis 16:00Uhr.



**Abb. 2:** vorhandener Parkraum - Abschnitt Steindamm bis Lindenstraße

Vor dem Polizeikommissariat (Hausnummer 80/ 82) befinden sich 4 Parkstände für Einsatzfahrzeuge der Polizei, vor Hausnummer 94 befinden sich 2 E-Ladeparkplätze. Barrierefreie Parkstände sind im Bestand nicht vorhanden. Die Parkbuchten in den Seitenstraßen bleiben von der Planung unberührt. Lieferzonen sind für insgesamt 11 Lieferfahrzeuge nördlich und südlich des Steindamms eingerichtet.



**Abb. 3:** vorhandener Parkraum - Abschnitt Lindenstraße bis Lübeckertordamm

	Parkstände (Pkw)	Ladezonen (kl. Lkw)	E-Ladezone (Pkw)	Polizei (Pkw)
Bestand				
Nordseite	40	8	-	-
Südseite	92	3	2	4
<b>Summe</b>	<b>132</b>	<b>11</b>	<b>2</b>	<b>4</b>
davon barrierefrei	0			

**Tab. 1:** Parkstandbilanz im Bestand

## 2.7 Lieferverkehr

Im Steindamm sind zurzeit nördlich und südlich der Fahrbahn Ladezonen für den Lieferverkehr vorhanden. Wegen der zu geringen Anzahl an Ladezonen bzw. der Fehlnutzung wird derzeit auch die Fahrbahn zum Be- und Entladen genutzt. Zudem wird die Fahrgasse der Nebenfahrbahn zum Liefern/ Laden genutzt. Es gilt, diese Verkehrsbehinderung bei der Neuplanung zu vermeiden.

## 2.8 Radverkehr

Gegenwärtig besteht im Steindamm die Radwegbenutzungspflicht. Zukünftig soll die Radwegnutzungspflicht im Steindamm aufgehoben werden. Auf der nördlichen Seite des Steindamms wird der Radverkehr auf einem Radweg geführt. Auf der Südseite wird der Radverkehr teilweise auf einem Radweg sowie hauptsächlich im Mischverkehr auf der Fahrgasse Nebenfahrbahn geführt. Die Radwegbreite schwankt zwischen 1,50 m und 2,00 m. Die Ausstattung der Nebenfahrbahn mit Kopfsteinpflaster, sowie die Führung im Mischverkehr erschwert die Nutzung für den Radverkehr. In den an-



grenzenden Straßen Lindenstraße, Stiftstraße, Berliner Tor, Lohmühlenstraße wird der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

## 2.9 Entwässerung

Das anfallende Regenwasser der Fahrbahn- und Nebenflächen wird über vorhandene Trümmen gesammelt und ins vorhandene Mischwassersiel eingeleitet.

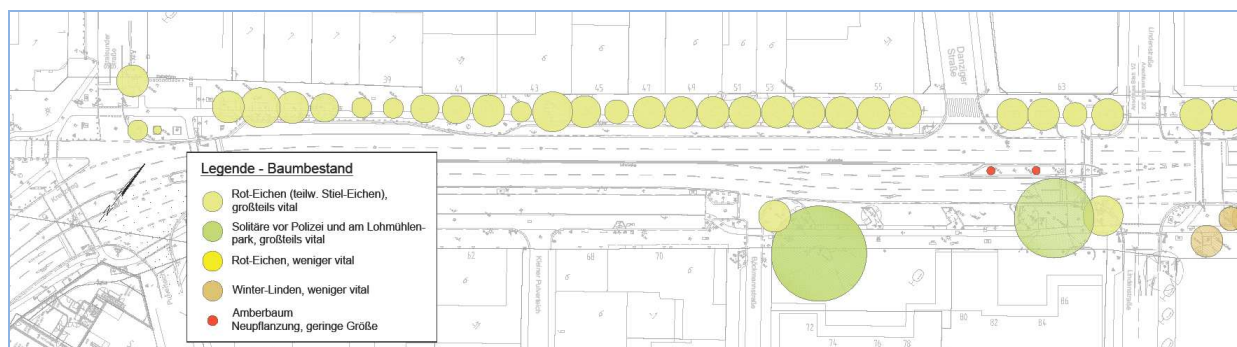
## 2.10 Öffentliche Beleuchtung

Innerhalb der Planungsgrenzen befinden sich zahlreiche Beleuchtungsmasten. In den nördlichen Nebenflächen sind diese südlich des Radwegs angrenzend zu den Parkbuchten untergebracht. Auf der Südseite stehen Leuchten südlich der Nebenfahrbahn. Zwei Beleuchtungsmasten mit je zwei Leuchten sind auf den Mittelinseln platziert.

## 2.11 Straßenbegleitgrün

Im Zuge der Variantenuntersuchung (Anlage 4) erfolgte eine Beurteilung der Bestandsbäume entlang des Steindammes durch das Büro Bruun & Möllers und der Fa. Baumpfleger Uwe Thomsen e.K. bei einem Ortstermin im Januar 2017. Insgesamt wurden im Steindamm 92 Bestandsbäume beurteilt.

Entlang der nördlichen Nebenfläche befindet sich in regelmäßig angeordneten Abständen eine Baumreihe bestehend aus 53 Rot-Eichen. Sie verfügen über große Unterschiede in der Wuchshöhe. Diese Bestandsbäume entlang der Nordseite sind aufgrund ihrer annehmbaren Vitalität erhaltenswert. Einzelne Bäume müssen voraussichtlich in den kommenden Jahren ersetzt werden.



**Abb. 4:** vorhandener Baumbestand - Abschnitt Steindamm bis Lindenstraße

Auf der vorhandenen Mittelinsel am Knoten Steindamm/ Lindenstraße und auf der Südseite zwischen Stiftstraße und Lohmühlenpark wurden in den vergangenen Jahren drei Gruppen mit je zwei Amberbäumen gepflanzt. Die 6 Amberbäume haben aufgrund ihres noch jungen Alters eine gute Vitalität. Um den Lohmühlenpark südlich des Knotens Steindamm/ Lohmühlenstraße/ Berliner Tor befinden sich 5 Eichen und andere Gehölze in guter Qualität.

Entlang der Nebenfahrbahn – zwischen Stiftstraße und dem Lohmühlenpark – befinden sich 15 Rot-Eichen, die aufgrund ihrer eingeschränkten Vitalität über keine langfristige Perspektive verfügen.

Im Bereich zwischen Lindenstraße und Stiftstraße steht eine Reihe aus 8 Winter-Linden, deren Erhaltung nur bedingt möglich ist.

Weiterhin befinden sich in den südlichen Nebenflächen 2 große Platanen, 2 Stiel-Eichen sowie 1 Rot-Eiche deren Erhalt anzustreben ist.



**Abb. 5:** vorhandener Baumbestand - Abschnitt Lindenstraße bis Lübeckertordamm

## 2.12 Kampfmittel

Eine Luftbildauswertung liegt zum Teil vor. Eine Ergänzung ist beantragt. Die bisherige Auswertung der alliierten Luftbilder ergab, dass im Planungsgebiet zum Teil Verdacht auf allgemeine Bombenblindgänger durch Trümmerflächen besteht und der andere Teil keinen Hinweis liefert. Die Ergebnisse werden in der weiteren Entwurfsbearbeitung berücksichtigt.

## 2.13 Ausstattung

Die vorhandene Straßenmöblierung beschränkt sich im Wesentlichen auf Beschilderung, Werbetafeln, Straßenausstattung, Telefonzellen, Abfallbehälter sowie Parkautomaten. Im Steindamm ist eine Vielzahl von Absperrerelementen wie Pfosten, Absperrbügel und Holzpoller vorhanden.

# 3 GEPLANTER ZUSTAND

## 3.1 Allgemeines

Ziel der Maßnahme ist es, den Radverkehr im Zuge der Veloroute 7 im Steindamm sicherer, direkter, komfortabler und konfliktfreier zu führen. Die Defizite, wie in Kapitel 1 beschrieben, werden mit der vorliegenden Planung minimiert.

Zukünftig soll die Radwegnutzungspflicht im Steindamm aufgehoben werden. Der Radverkehr wird auf Radfahrstreifen geführt. Die vierspurige Fahrbahnaufteilung bleibt weiterhin erhalten. Die Richtungsfahrstreifen werden durch eine Mittelinsel getrennt. Durch eine alleeartige Baumbepflanzung der Mittelinsel wird eine Aufwertung des Steindamms bewirkt.

Die Parkstände werden neu sortiert. Um dem Anlieferdruck im Steindamm gerecht zu werden, sind zukünftig angrenzend an den Parkständen überbreite Rückstoßstreifen bzw. "Lieferzonen" vorgesehen. Dieser Bereich vor den Parkplätzen ermöglicht das kurzfristige Liefern und Laden. Zusätzlich soll das Blockieren der Radfahrstreifen durch eine vergrößerte Anzahl an Liefer- bzw. Ladebereiche minimiert werden.

Die Planung der Hochbahn zum barrierefreien Ausbau der U-Bahnlinie U1- Lohmühlenstraße ist in die hier vorliegende Planung übernommen worden. Es ist vorgesehen zwischen den Richtungsfahrstreifen eine neue Mittelinsel anzulegen. Der Aufzug führt von der Mittelinsel direkt auf dem Bahnsteig.

Aufgrund der festgesetzten Lage des Bahnstieges ist in diesem Bereich eine Verschwenkung der Fahrbahn erforderlich.

Aufgrund des bereits umgestalteten angrenzenden Lohmühlenpark am Steindamm wurde der Planungsbereiches über den Knotenpunktes Steindamm/ Lohmühlenstraße/ Berliner Tor erweitert. Durch diese Erweiterung des Planungsabschnittes können im Steindamm die gesamten Nebenflächen verbreitert und neu geordnet werden. Die Einrichtung von zusätzlichen Mobiliar wie bzw. Müllentsorgungsanlagen, Bänke, Fahrradabstellplätze ist vorgesehen mit dem Ziel die Aufenthaltsqualität zu steigern. Der erweiterte Planungsabschnitt führt ebenfalls dazu, dass die Lage der Fahrbahnachse verändert und der Straßenquerschnitt vereinheitlicht werden kann.

Als Grundlage für die vorliegende Planung wurden verschiedene Varianten der Radverkehrsführung untersucht. Diese sind in der Anlage 4 beschrieben. Aufgrund der in der Variantenuntersuchung dargelegten Vor- und Nachteile wurde eine detaillierte Vorzugsvariante erarbeitet. Diese ist eine Weiterentwicklung der in Anlage 4 beschriebenen Variante 2 und Gegenstand der vorliegenden 1. Verschickung.

### **3.2 Geplanter Querschnitt**

Die vierspurige Fahrbahnaufteilung im Steindamm bleibt weiterhin erhalten. Die Fahrstreifen erhalten eine Breite von je 3,00 m. Die Richtungsfahrbahnen werden auf gesamter Länge durch eine 2,00 m breite Mittelinsel getrennt. Lediglich in den Knotenpunkten und für den Linksabbiegestreifen in die Danziger Straße wird die Mittelinsel unterbrochen.

Der Steindamm wird mit einem beidseitigen Radfahrstreifen hergestellt. Die Radfahrstreifenbreite beträgt 2,00 m. Innerhalb der Kreuzungsbereiche entlang des Steindamms wird der Radfahrer sicherer über den Knotenpunkt gelenkt. Die Aufstelltaschen ermöglichen das indirekte Linksabbiegen für den Radverkehr.

Beidseitig wird das Parken in einer Kombination aus Schräg- und Längsparkplätzen vorgesehen. Die Längsparkstände nördlich sowie südwestlich des Steindamms erhalten eine Breite von 2,10 m. Die südöstlich des Steindamms vorgesehenen Schrägparkstände werden mit einem Winkel von 60° und einer Breite von 2,45 m/ 2,50 m hergestellt. Die Längs- bzw. Schrägparkstände werden punktuell

durch Inseln unterbrochen. Entlang der Längsparkstände sind zukünftig 2,50 m breite Rückstoßstreifen bzw. "Lieferzonen" vorgesehen, um den Anlieferdruck im Steindamm zu entlasten.

Der alte Baumbestand in den nördlichen Nebenflächen bleibt erhalten. Es besteht jedoch die Gefahr, dass es bei der Ausführung zu einer Beeinträchtigung des Wurzelraumes kommen kann. Die Arbeiten im Kronen- bzw. Wurzelbereich werden daher von einem Baumgutachter während der Baumaßnahme begleitet. Für die Herstellung des südlichen Radfahrstreifens sowie der Schrägparkstände werden Bestandsbäume gefällt.

Durch bereits erfolgte Umgestaltung des Lohmühlenparks ist eine Anpassung des Knotenpunktes Steindamm/ Lohmühlenstraße erforderlich. Die Fahrstreifenaufteilung im Knotenpunkt wird neu sortiert. Aus Richtung Westen wird der Verkehr weiterhin in drei Fahrstreifen geführt. Die Fahrbahn erhält einen separaten Linksabbiegefahrstreifen in die Lohmühlenstraße, einen Geradeausfahrstreifen sowie einen gemeinsamen Geradeaus- und Rechtsabbiegestreifen für die Straße Berliner Tor. Für den Verkehr aus Richtung Osten wird ein separater Rechtsabbiegefahrstreifen für die Lohmühlenstraße vorgesehen. Der vorhandene Linksabbiegefahrstreifen wird in Zukunft zusammen mit dem Geradeausfahrstreifen geführt. Die Fahrstreifen im Knotenpunkt erhalten eine Breite von 3,25 m. Der Ausbau des Radfahrstreifens wird über den Knotenpunkt geführt und mittels Aufleitung auf die Nebenflächen geführt. Für den linksabbiegenden Radfahrer werden Aufstelltaschen vorgesehen.

Der Verkehr aus der Lohmühlenstraße erhält einen separaten Rechtsabbiegestreifen sowie einen gemeinsamen Geradeaus- und Linksabbiegestreifen. In der Straße Berliner Tor ist für den ausfahrenden Verkehr ein Fahrstreifen vorgesehen. Die Fahrstreifen in der Lohmühlenstraße und Berliner Tor erhalten eine Breite von 3,25 m. Mit der Anpassung der Fahrstreifenaufteilung werden zudem Anpassungen im Bereich der Nebenflächen erforderlich, die Querungsiseln werden zurückgebaut. Der Radverkehr in der Lohmühlenstraße und in der Straße Berliner Tor wird mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt.

### **3.3 Verkehrsbelastung**

Für den Verkehr im Steindamm ergibt sich durch die Planung keine Minderung der Verkehrsqualität für den MIV. Die Leistungsfähigkeiten der Lichtsignalanlagen werden im weiteren Verlauf der Planung betrachtet. Soweit eine Optimierung der Verkehrsabwicklung gegenüber dem Bestand umsetzbar ist, wird diese vorgesehen.

### **3.4 Lichtsignalanlagen**

Die Lichtsignalanlagen der Knotenpunkte werden überplant und an die Geometrie angepasst. Durch die Versetzung der Bordkanten, dem Entfall von Radwegen und dem Ausbau von Radfahrstreifen bzw. der Umgestaltung des Kreuzungsbereiches des Knotenpunktes Steindamm/ Lohmühlenstraße mit Berliner Lösungen müssen auch die Fußgängerfurten und Haltebalken der Fahrstreifen neu geordnet werden.

### 3.5 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Die Linienführung der Buslinien 35 und 36 wird nicht verändert. Die Busse halten zukünftig am Fahrbahnrand. Der Haltestellenbereich wird verlängert. Ein Bedarf, den Umsteigepunkt zwischen Bussen und U-Bahn im Steindamm zu erhalten, besteht nach Einschätzung des HVV weiterhin.

Die Hochbahn plant zudem einen barrierefreien Ausbau der U-Bahnlinie U1- Lohmühlenstraße herzustellen. Für die Herstellung eines Aufzuges wird mittig der vierstreifigen Fahrbahn eine Querungsinsel vorgesehen. Aufgrund der festgesetzten Lage der Hochbahn-Planung erfolgt in diesem Bereich eine Verschwenkung der Fahrbahn.

### 3.6 Ruhender Verkehr

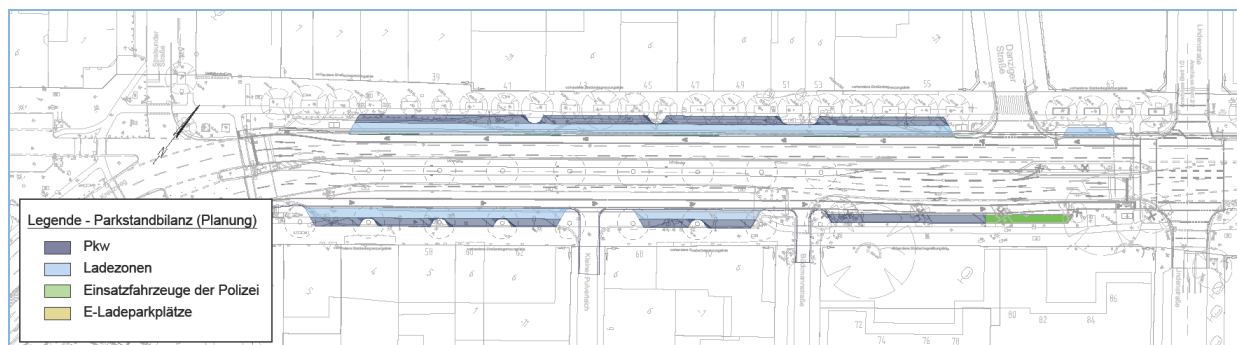
Die Parkbuchten im Steindamm sind von den Umbaumaßnahmen betroffen. Insgesamt werden im Steindamm 113 Parkstände (davon 5 Behindertenstände und 4 Parkstände für Einsatzfahrzeuge der Polizei sowie 2 E-Ladeparkplätze) in Senkrecht- und Längsaufstellung zur Fahrbahn vorgesehen. Zusätzlich sind sowohl auf der nördlichen also auch auf der südlichen Straßenseite des Steindamms Bereiche für bis zu 38 kleine LKW für die Anlieferung (Lieferzonen) bzw. zum kurzzeitigen Halten vorgesehen.

Nördlich des Steindamms werden 45 Längsparkstände vorgesehen. Durch die Neuordnung des Straßenquerschnittes und der Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn rückt der Standort der Längsparkstände näher an den Einzelhandel.

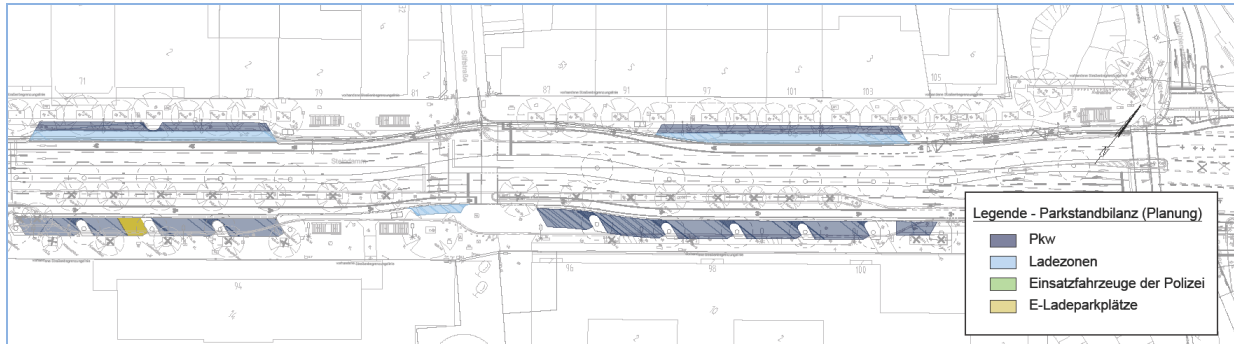
Südlich des Steindamms werden 17 Längsparkstände und 45 Schrägparkstände geschaffen. Die Nebenfahrbahn wird aufgelöst und durch einen überbreiten Rückstoßstreifen bzw. Sicherheitstreifen mit einer Breite von 2,50 m ersetzt.

Vor den geplanten Längsparkständen nördlich und südlich des Steindamms wird durch die vorgesehenen Rückstoßstreifen das kurzfristige Liefern und Laden ermöglicht.

Durch die geplanten Umbaumaßnahmen reduziert sich die Anzahl der Parkstände im öffentlichen Straßenraum von 138 Stück auf 113 Stück. Es ist eine Erhöhung von 11 Lieferfahrzeugen auf 38 Lieferfahrzeuge (36 vorgelagerte sowie 2 separate ausgewiesene Lieferzonen) vorgesehen.



**Abb. 6:** geplanter Parkraum- Abschnitt Steindamm bis Lindenstraße



**Abb. 7:** geplanter Parkraum - Abschnitt Lindenstraße bis Lübeckertordamm

	Parkstände (Pkw)	Ladezonen (kl. Lkw)	E-Ladezone (Pkw)	Polizei (Pkw)
Planung				
Nordseite	45	28	-	-
Südseite	62	10	2	4
<b>Summe</b>	<b>107</b>	<b>38</b>	<b>2</b>	<b>4</b>
davon barrierefrei	5			

**Tab. 2:** Parkstandbilanz – geplanter Parkraum

Weiterhin werden insgesamt 168 Fahrradabstellmöglichkeiten (84 Fahrradbügel) aufgestellt.

Davon 74 Fahrradabstellmöglichkeiten (37 Fahrradbügel) im nördlichen Bereich des Steindamms und 70 Fahrradabstellmöglichkeiten (35 Fahrradbügel) auf den südlichen Nebenflächen. In den Nebenflächen des Knotenpunktes Steindamm/ Lohmühlenstraße/ Berliner Tor werden 24 Fahrradabstellmöglichkeiten (12 Fahrradbügel) ergänzt.

### 3.7 Lieferverkehr

Um dem Anlieferdruck im Steindamm gerecht zu werden, sind zukünftig angrenzend an den Längsparkständen überbreite Rückstoßstreifen bzw. "Lieferzonen" vorgesehen. Dieser Bereich vor den Parkplätzen ermöglicht das kurzfristige Liefern und Laden. Die "Lieferzonen" erhalten eine Breite von 2,50 m und erhalten eine Länge zwischen rd. 30 m und rd. 150 m.

Als Schutz für den Radfahrer wird zwischen dem Rückstoßstreifen bzw. "Lieferzonen" und dem Radfahrstreifen ein zusätzlicher 0,50 m breiter Sicherheitstrennstreifen vorgesehen.

### 3.8 Radverkehr

Zukünftig soll die Radwegenutzungspflicht im Steindamm aufgehoben werden. Die Radverkehrsführungen werden entsprechend angepasst. D. h. die Radwege in den Nebenflächen werden zurückgebaut und der Radverkehr wird zukünftig auf Radfahrstreifen geführt. Die Radfahrstreifenbreite beträgt

2,00 m (inkl. Markierung). Als Schutz für den Radfahrer wird zwischen dem Rückstoßstreifen bzw. "Lieferzonen" und dem Radfahrstreifen ein zusätzlicher 0,50 m breiter Sicherheitstrennstreifen vorgesehen. Zwischen dem Radfahrstreifen und der Schrägparkstände ist dieser Sicherheitstrennstreifen 1,0 m breit.

Innerhalb der Kreuzungsbereiche entlang des Steindamms wird der Radverkehr auf dem Radfahrstreifen sicherer über den Knotenpunkt geführt. Die vorgesehenen Aufstelltaschen ermöglichen das Linksabbiegen für den Radverkehr.

Der Anschluss an den östlich des Planbereiches weiter bestehenden Radweg wird innerhalb der Kreuzung Steindamm/ Lohmühlenstraße/ Berliner Tor mittels der Berliner Lösung (Auf- und Ableitung von der Nebenfläche) geschaffen.

In der Lindenstraße, Stiftstraße, Danziger Straße und Böckmannstraße sowie im Kleiner Pulverteich wird der Radverkehr weiterhin im Mischverkehr mitgeführt.

Als Grundlage für die vorliegende Planung wurden verschiedene Varianten der Radverkehrsführung untersucht. Diese sind in der Anlage 4 beschrieben.

### **3.9 Gehwege**

Die Gehwege werden im gesamten Bereich an die neue Straßenplanung angepasst. Dem Fußgänger steht in den nördlichen Nebenflächen ein 3,00 m bis 5,80 m breiter Gehweg zur Verfügung.

Der südliche Gehweg entlang des Steindamms erhält im Bereich der Längsparkstände eine Breite von 4,50 m bis 5,80 m. Auf Grund vorhandener Zwangspunkte (Fahrbahnverschwenkung und vorhandene Bebauung, Baumbestand) wird die Gehwegbreite im Bereich der südöstlichen Schrägparkstände nicht auf 3,30 m reduziert.

Die Oberflächenbeläge werden ausgetauscht. Die Aufenthaltsqualität soll u.a. durch breitere Nebenflächen gesteigert werden. Aufgrund der Fahrbahnverbreiterung und durch die Ergänzung der Radfahrstreifen müssen die Fußgängerfurten in ihrer Lage verändert werden. Die geplanten Umbauten erfolgen barrierefrei unter Berücksichtigung der Belange mobilitäts- und behindertes Verkehrsteilnehmer (PLAST 10).

### **3.10 Straßenbegleitgrün**

Für die Einrichtung des Radfahrstreifens müssen 35 Bäume entlang der südlichen Nebenflächen des Steindamms gefällt werden. Im Zuge der Neugestaltung sind 45 Neupflanzungen im Planungsbereich vorgesehen. Diese werden entlang der Mittelinsel und zwischen den südlich vorgesehenen Parkständen eingeplant. Die Bestandsbäume in den nördlichen Nebenflächen bleiben erhalten.

In der Verlängerung des Steindamms, hinter dem Knotenpunkt Steindamm/ Lohmühlenstraße/ Berliner Tor werden ebenfalls Baumneupflanzungen zur Verlängerung der Baumallee vorgesehen.

Die Bestandsbäume im Planungsbereich sind zu schützen. Die Bäume, die im Nahbereich von weniger als 2.00 m von der heutigen Fahrbahn stehen und mit Ihrer Kronentraufe und ihrem Wurzelwerk in das Straßenprofil hineinragen, können im Zuge der Ausbauplanung betroffen sein. Durch den erforderlichen Abtrag des heutigen Straßenaufbaus sind Beeinträchtigungen des Wurzelraums hier stellenweise nicht ausgeschlossen. Die Arbeiten im Kronen- bzw. Wurzelbereich werden von einem Baumgutachter begleitet.

### **3.11 Entwässerung**

Das Prinzip der Trummenentwässerung bleibt für den Steindamm erhalten und wird den neuen Anforderungen entsprechend angepasst.

### **3.12 Öffentliche Beleuchtung**

Die Standorte der öffentlichen Beleuchtung im Steindamm werden an die neuen Fahrbahnkanten angepasst. Aufgrund der neuen Bordführung muss ein Beleuchtungsmast auf der Mittelinsel im Steindamm versetzt werden.

Die genauen Standorte und die Art der Ausführung werden mit dem Landesbetrieb, Straßen, Brücken und Gewässer - Fachbereich öffentliche Beleuchtung (LSBG-S4) abgestimmt und festgelegt.

### **3.13 Möblierung**

Möblierungseinrichtungen wie bzw. die Beschilderung, Straßenausstattung, Telefonzellen, Abfallbehälter sowie Parkautomaten werden erneuert und/oder versetzt.

Im Rahmen der Wünsche der Interessensgemeinschaft Steindamm e.V. soll das Anliegen nach separaten Müllentsorgungsanlagen entlang des Steindamms berücksichtigt werden. Die Standortvorschläge sollen im Zuge dieser Verschickung abgestimmt werden.

### **3.14 Barrierefreiheit**

Zur Sicherstellung der Barrierefreiheit finden die Regelungen der PLAST 10 sowie der H-BVA Anwendung. Es werden 5 barrierefreie Parkstände im Plangebiet vorgesehen.

### **3.15 Anleiterbarkeit Feuerwehr**

Im Planungsbereich können sich durch die Planungen Veränderungen für die Anleiterbarkeit der Feuerwehr ergeben. Die bekannten Feuerwehraufstellflächen werden wie im Bestand übernommen. Weitere Abstimmungen erfolgen im Rahmen der Ausführungsplanung.



### **3.16 Angrenzende Projekte**

Im Planungsbereich grenzen folgende Projekte an die Planung der Veloroute 7 – 2. BA an:

- Barrierefreier Ausbau der U-Bahnlinie U1- Lohmühlenstraße (Hochbahn)
- Neubau Park Berliner Tor (Bezirksamt Mitte)
- Interessengemeinschaft Steindamm e.V.

Die Planungen der angrenzenden Projekte werden aufeinander abgestimmt.

## **4 UMWELTVERTRÄGLICHKEIT**

Die Baumaßnahme unterliegt nach Prüfung der in § 13a Hamburgisches Wegegesetz (HWG) genannten Kriterien keiner Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in Hamburg. Der Umfang der Maßnahme erreicht keine der im §13a HWG genannten Grenzwerte.

## **5 PLANUNGSRECHTLICHE GRUNDLAGEN**

Das Planungsgebiet befindet sich im Bereich des festgestellten Bebauungsplans St. Georg 35 aus dem Jahr 2004, des festgestellten Bebauungsplans St. Georg 37 aus dem Jahr 2000, dem Durchführungsplan D51B aus dem Jahr 1961 und dem Durchführungsplan D371/1 aus dem Jahr 1961. Die vorhandenen Straßenbegrenzungslinien werden nicht überplant.

## **6 LÄRMSCHUTZ**

Im Rahmen der weiteren Planung werden die aus der Baumaßnahme resultierenden lärmtechnischen Auswirkungen untersucht. Im Rahmen einer Vorprüfung wird untersucht, ob bzw. in welchen Bereichen eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV vorliegt, die Ansprüche auf Lärmschutz auslösen könnten. In Abhängigkeit der Ergebnisse wird im Zuge der weiteren Planung eine lärmtechnische Untersuchung (LTU) erstellt.

## **7 UMSETZUNG DER PLANUNG**

### **7.1 Grunderwerb**

Grunderwerb ist nicht erforderlich.

### **7.2 Finanzierung**

Die Finanzierung des Straßenbaus für den 2. Bauabschnitt erfolgt aus der Produktgruppe 269 - Infrastruktur.

### **7.3 Wirtschaftlichkeit**

Nach Abstimmung und Abwägung in diversen Planungsterminen mit den zu beteiligenden Dienststellen und unter Berücksichtigung der örtlichen und verkehrlichen Randbedingungen ist die aufgetragene Planung die wirtschaftlichste Lösung. Die Maßnahme wird nach den gültigen „Planungshinweisen für Stadtstraßen“ sowie den „Entwurfsrichtlinien“ ausgeführt. Die gewählte Lösung entspricht diesen technischen Anforderungen sowie dem Planungszielen. Die schadhafte Substanz der Fahrbahn- und Nebenfläche wird durch die Erneuerung des Oberbaus an den heutigen Stand der Technik angepasst.

### **7.4 Planungs-, Entwurfs- und Baudienststelle**

Planung, Entwurf und Bauausführung erfolgen durch den Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, S2 und S3, im Auftrag der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation.

### **7.5 Bautermine**

Die Straßenbaumaßnahme wird voraussichtlich 2019 begonnen. Es erfolgt hierbei eine enge Abstimmung mit den unter Punkt 3.16 genannten Projekten.

Hamburg, 15.06.2017

*gez. Rothfuchs*

Dipl.-Ing. Konrad Rothfuchs

**ARGUS**  
STADT UND VERKEHR · PARTNERSCHAFT mbB

Admiralitätstraße 59

20459 Hamburg

Tel.: +49 (40) 309 709 - 0

Fax: +49 (40) 309 709 - 199

kontakt@argus-hh.de