

Bauvorhaben Hammerheart, Hamburg

Kurzstellungnahme zur verkehrlichen Erschließung

Projektnummer: 2022123

Stand: 13.03.2025

VERKEHRLICHE ERSCHLIEßUNG SÜDBAUKÖRPER

Für das Bauvorhaben Hammerheart ist die Erschließung der geplanten Tiefgarage des Südbaukörpers über eine Überfahrt zur Nordkanalstraße vorgesehen. Die Tiefgarage wird über eine zweispurige Rampe mit getrennten Fahrbahnen für Zu- und Abfahrten erschlossen. Durch den vorhandenen Einrichtungsverkehr in der Nordkanalstraße sind an der Anbindung nur die Fahrbeziehungen „rechts rein/rechts raus raus“ möglich. Die erforderlichen Sichtdreiecke werden eingehalten.

Für die Anlieferung des Südbaukörpers ist eine „Ladezone“ (eingeschränktes Halteverbot) in der Albertstraße vorgesehen. Die Dimensionierung der „Ladezone“ sieht eine Breite von 2,50 m sowie eine Länge von 16,00 m vor und ist demnach für den Fahrzeugtypen „Kleiner Lkw, 2-achsig“ ausgelegt (gem. ReStra). Für das Be- und Entladen ist zudem eine zusätzliche an die „Ladezone“ angrenzende Fläche im Heckbereich des anliefernden Fahrzeugs vorgesehen, die der Zwischenlagerung der Waren dient und somit ein Blockieren des öffentlichen Gehweges neben der „Ladezone“ während des Ladevorgangs ausschließt.

Für die Müllentsorgung bzw. Abfallbehälter werden ausreichende Bereitstellungsflächen auf Privatgrund vorgesehen. Diese werden in einem ebenerdigen Raum an der Südseite des Gebäudes gut zugänglich verortet und zur Abholung bereitgestellt. Die maximale fußläufige Transportlänge von 50 m (gemessen ab Fahrbahnrand des befahrbaren öffentlichen Weges) für die Entsorgung durch die Stadtreinigung ist sichergestellt.

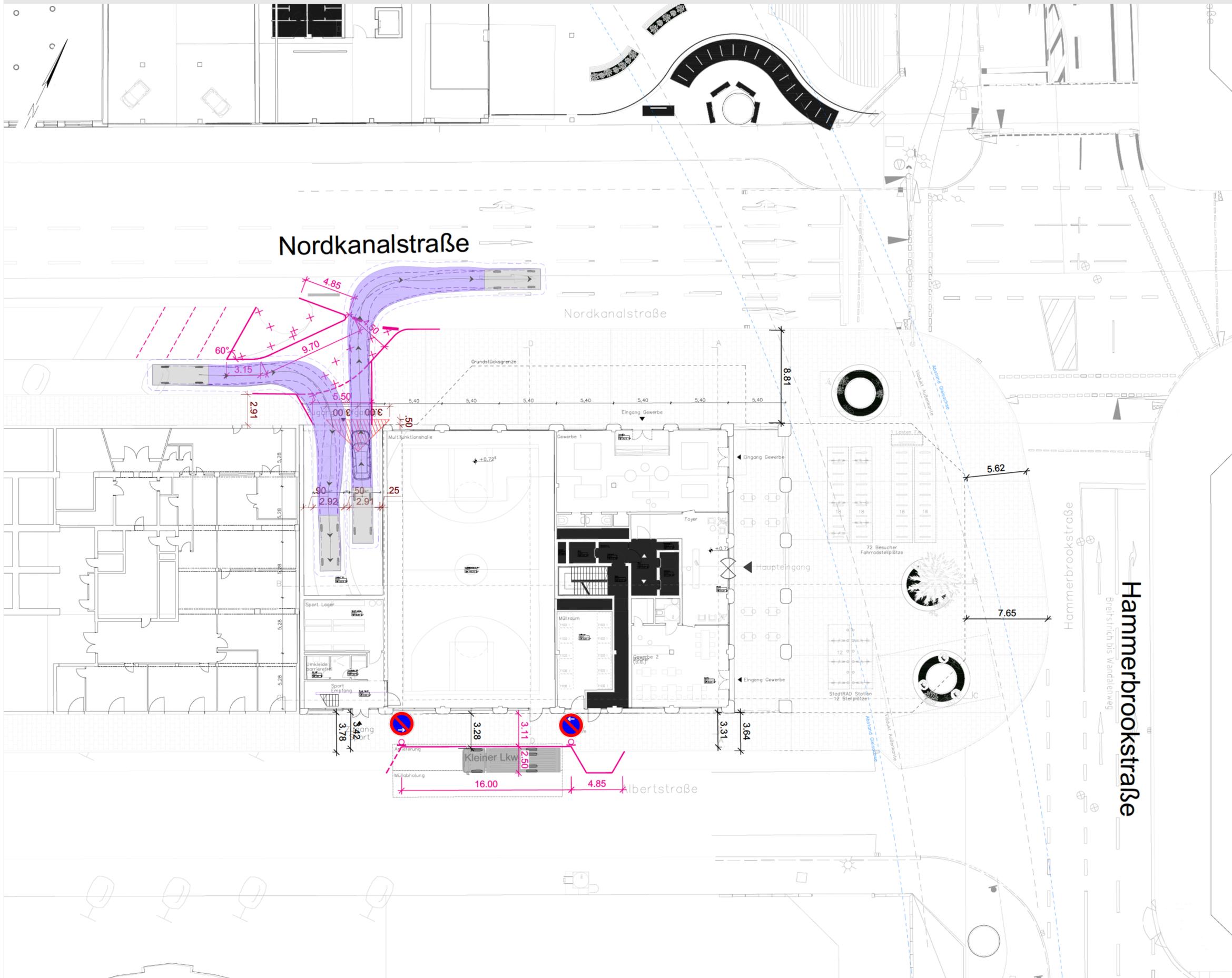
Die Erschließung der Fahrradräume im ersten Untergeschoss erfolgt über eine gemeinsame Benutzung der Tiefgaragenrampe durch Kraftfahrzeuge und Fahrräder. Seitlich neben der Rampe ist ein verkehrssicher abgegrenzter Weg (Hochbord) von mindestens 0,80 m Breite angeordnet. Fahrradplätze für Besucher:innen werden ebenerdig auf Privatgrund im östlichen Bereich des Grundstücks (Vorplatz) gut zugänglich verortet. Darüber hinaus soll im südöstlichen Bereich des Vorplatzes eine StadtRAD-Station auf Privatgrund verortet werden.

Die öffentlichen Gehwege entlang des Grundstückes sind in einer Breite von mindestens 3,00 m berücksichtigt, womit die Barrierefreiheit gegeben ist. Lediglich im Bereich der „Ladezone“ wird die Gehwegbreite durch die erforderliche Verbreiterung der vorhandenen Parkstände auf ca. 2,80 m reduziert. Die Barrierefreiheit ist hier weiterhin gegeben.

Da es sich ausschließlich um eine Überfahrt und damit um eine „rechts rein/rechts raus“ Erschließung handelt, erscheinen die zu erwartenden durch das Bauvorhaben entstehenden Neuverkehre gegenüber den hohen bestehenden Verkehrsmengen der angrenzenden Hauptverkehrsstraßen vernachlässigbar. Zudem waren auch zuvor Nutzungen im Betrachtungsgebiet vorhanden, die in gleicher Form erschlossen wurden. Insgesamt sind keine maßgeblichen Auswirkungen auf die Verkehrssituation zu erwarten. Separate Leistungsfähigkeitsnachweise sind aufgrund der zu erwartenden Geringfügigkeit der Neuverkehre nicht erforderlich.

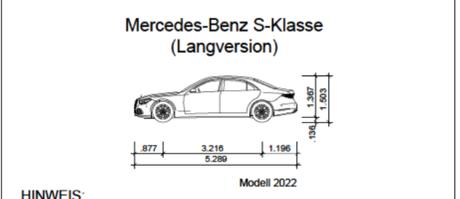
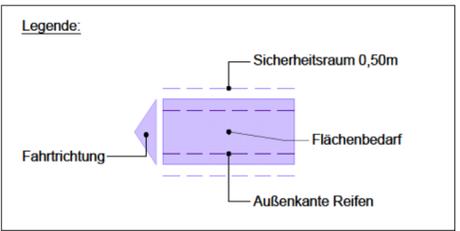
ANHANG

Erschließungskonzept



Die Planungen sind nur in Zusammenhang mit der textlichen Prüfung zu sehen.

Legende:
 — konzeptionelle Planung



HINWEIS:
 Die dargestellten Schleppkurven zeigen eine optimierte Fahrweise in einer der jeweiligen Situation angepassten Geschwindigkeit.
 Die fahrgeometrischen Eigenschaften des Bemessungsfahrzeugs zur Überprüfung der Befahrbarkeit entsprechen den Angaben des Herstellers.
 Geprüft mit: AutoTURN

nachrichtliche Darstellung folgender Plangrundlagen:
 - LSA Lageplan, FHH, Polizei Hamburg, Stand 2015
 - Lageplan (grau) inklusive Vermessung (braun), Jan Wiese Architekten GmbH, Stand 13.03.2025