



© LSBG

FACT SHEET

UMGESTALTUNG HINDENBURGSTRAÙE

Mai 2020 | Hamburg



LSBG
Landesbetrieb Straßen,
Brücken und Gewässer
Hamburg



Hamburg

INHALT

- 01 Planungsraum
- 02 Anlass und Ziele
- 03 Allgemeines
- 04 Straßenverkehr
- 05 Grün- und Freiflächen
- 06 Rad- und Fußverkehr
- 07 Busverkehr
- 08 Weitere Informationen



PLANUNGSRAUM



PLANUNGSRAUM

Die Hindenburgstraße verläuft zwischen der Alsterkrugchaussee im Norden und dem Jähning im Süden. Als Hauptverkehrsstraße verbindet sie die Stadtteile Groß Borstel und Alsterdorf mit Winterhude. Die Überplanung erfolgt im Abschnitt zwischen der Alsterbrücke (ab Rathenaustraße) und dem Jähning und ist in folgende Teilbereiche unterteilt:

- Alsterbrücke bis Bebelallee
- Bebelallee bis U Alsterdorf
- U Alsterdorf bis Jähning



Quelle Kartenmaterial: LGV



ANLASS UND ZIELE



ANLASS UND ZIELE

Die Umgestaltung ist Teil des Busbeschleunigungsprogramms und des Bauprogramms „**Erhaltungsmanagementsystem für Hamburgs Straßen (EMS-HH)**“ mit folgenden Zielsetzungen:

- Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit
- Kapazitätssteigerung
- Barrierefreiheit
- Fahrgastkomfort und Sicherheit
- Mehrwerte für weitere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer schaffen (ganzheitliche Planung)

Ziele für die Umgestaltung der Hindenburgstraße sind im Einzelnen:

- Bushaltestellen U Alsterdorf und Hindenburgstraße barrierefrei und für Großraumbusse ausbauen
- Ampelschaltungen mit einer Busbevorrechtigung der Metrobuslinie 23 versehen
- Radverkehrsanlagen optimieren und ausbauen, um den Radverkehrsanteil zu erhöhen
- die Verkehrssicherheit und die Verkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmer erhöhen
- den baulichen Zustand der Straßen und Wege einschließlich Grün- und Freiflächen verbessern



ALLGEMEINES



ALLGEMEINES

1. Länge und Breite

Der zu überplanende Abschnitt der Hindenburgstraße ist ca. 1,3 km lang. Der öffentliche Straßenraum weist in diesem Abschnitt Breiten zwischen ca. 35 und ca. 60 m auf.

2. Bebauung, Anlieger

Überwiegend mehrgeschossige Ein- bzw. Mehrfamilienhäuser:

- nördlich der Bebelallee eher Villen und größere Einfamilienhäuser
- südlich der Bebelallee kleinere Einfamilienhäuser
- Mehrfamilien- oder Reihenhäuser vor allem im südlichen Bereich

Weitere Anlieger sind:

- FC Winterhude mit Sportanlagen zwischen dem Heubergredder und dem U-Bahndamm
- Martin-Luther-Kirche im Bereich der Einmündungen Alsterdorfer Straße und Bebelallee
- Polizeipräsidium der Freien und Hansestadt Hamburg weiteren kasernenartigen Gebäuden und ein Büroturm südlich der U-Bahnhaltestelle
- Schule Carl-Cohn-Straße im südlichen Teilbereich
- Röhrenbunker im Bereich der breiten und begrünten Mittelinseln

3. Denkmalschutz

Die Gebäude südlich des Polizeipräsidioms sowie die Martin-Luther-Kirche mit den anhängenden Gebäuden stehen unter Denkmalschutz.



STRAßENVERKEHR



STRAßENVERKEHR

1. Anzahl Fahrspuren, Aufteilung Fahrbahn

- zwei Fahrbahnen von ca. 7,0 m mit jeweils zwei Fahrstreifen, die eine begrünte Mittelinsel trennt
- im Bereich der Knotenpunkte (Kreuzungen) weiten sich die Fahrbahnen z. T. um Links- bzw. Rechtsabbiegespuren auf. Außerdem unterbrechen Querverbindungen immer wieder die Mittelinseln

2. Parkplätze (Anzahl, Anordnung)

Das Parken bzw. Halten am Fahrbahnrand ist in der Hindenburgstraße bis auf den Abschnitt zwischen Wesselyring und Sidneystraße verboten. In den Nebenstraßen sind größtenteils beidseitig Längsparkplätze vorhanden bzw. ist das Parken am Fahrbahnrand gestattet.

Anzahl Parkplätze
Nutzung ohne Gebühr
oder Parkscheibe

182 gesamt

104 auf der Ostseite

78 auf der Westseite

3. Anzahl Ampeln

Ampeln befinden sich im Bereich der Einmündungen und Kreuzungen:

- Rathenaustraße
- Bebelallee / Alsterdorfer Straße / Heilholtkamp
- Alsterdorfer Straße
- Sidneystraße
- Carl-Cohn-Straße
- Jahnring

4. Straßenzustandsklasse

(gemäß Zustandserfassung und -bewertung, ZEB 2018)

Überwiegend kein spezieller Beobachtungsbedarf (1,5 bis 3,49), punktuell „Einzelpflicht empfohlen“.

Erläuterung: Die Einteilung der Zustandsklassen erfolgt auf einer Skala von 1 bis 5 (ähnlich wie Schulnoten) und errechnet sich aus verschiedenen Werten wie z. B. zur Qualität der baulichen Substanz, Befahrbarkeit oder Verkehrssicherheit

STRAßENVERKEHR

5. Verkehrsaufkommen, Verkehrszählung

(Tagesverkehrserhebung vom 09. Mai 2017)

Die Verkehrsstärke im Planungsraum entspricht dem Verkehrsaufkommen einer Hauptverkehrsstraße

Verkehrsaufkommen im Fahrbahnquerschnitt:

18.100 Kfz/24h **4,1 %** Schwerlastverkehrsanteil

Verkehrsbelastung an Knotenpunkten:

Beispiel Hindenburgstraße / Alsterdorfer Straße / Bebelallee / Heilholtkamp:

Durchschnitt	Spitzenstunde
30.200 Kfz/24h	2.800 Kfz/24h
3,7 % Schwerlastverkehrsanteil	4,1 % Schwerlastverkehrsanteil

Das Verkehrsaufkommen an weiteren Knoten der Hindenburgstraße ist ähnlich

Verkehrsbelastung der Nebenstraßen (Querschnittsbelastung):

Bebelallee	
6.700 Kfz/24h	ca. 1,4 % Schwerlastverkehrsanteil
Alsterdorfer Straße	
11.00 Kfz/24h	3,2 % Schwerlastverkehrsanteil
Heilholtkamp	
730 Kfz/24h	1,5 % Schwerlastverkehrsanteil

Zulässige Höchstgeschwindigkeit: 50 km/h in der Hindenburgstraße; Wesselyring, Möringbogen, Floot, Heubergredder und Heilholtkamp sind Tempo-30-Zonen.

STRAßENVERKEHR

6. Unfallzahlen

(Verkehrsunfallauswertung der Polizei Hamburg /
Verkehrsdirektion, 3-Jahreskarte, Stand: 28.04.2020)

Im Planungsbereich der Hindenburgstraße ereigneten sich im dreijährigen Auswertzeitraum vom 01.01.2017 bis zum 31.12.2019 insgesamt 151 Verkehrsunfälle (VU), davon

- 52 Unfälle in 2017
- je 50 in 2018 und 2019



Insgesamt 25 Unfälle mit Personenschaden:

- Es kam zu keinem tödlichen VU
- Bei drei Unfällen wurden drei Personen schwer verletzt (Alle an der Unfallhäufungsstelle Hindenburgstraße / Möringbogen aufgrund von Sturz durch Starkregen, Fehleinschätzung beim Lichtzeichenwechsel und einmal wurde eine Radfahrerin von einem Pkw-Fahrer beim Rechtsabbiegen vom Möringbogen in die Hindenburgstraße übersehen)
- Bei 22 Unfällen wurden 35 Personen leicht verletzt



STRAßENVERKEHR

Im Planungsraum wurde eine tägliche Nutzung von bis zu 20.000 Fahrzeugen festgestellt. Häufigste Unfallursachen bei Beteiligten und Hauptverursacher sind:

- Nicht angepasste Geschwindigkeit
- Fehlerhafter Fahrstreifenwechsel oder Reißverschlussystem-Missachtung

Häufig festgestellte Unfalltypen:

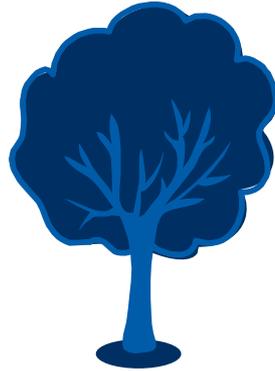
- „Unfälle im Längsverkehr“ (52%)
- „Sonstiger Unfall“ und „Einbiegen/Kreuzen-Unfälle“ (je 12%)

Die Fahrtrichtung Flughafen war mit 100 VU die am häufigsten von VU betroffene Fahrtrichtung gewesen.

Unfallhäufungsstellen (UHS) der Hindenburgstraße sind die beiden Kreuzungen:

- Sydneystraße (häufige Konfliktsituationen beim parallelen Abbiegen)
- Möringbogen (Von 29 Unfällen ereigneten sich 21 im Längsverkehr, davon 19 Auffahrunfälle und zwei durch fehlerhaften Fahrstreifenwechsel)

Keine UHS aber auffällig ist außerdem der Knoten Alsterdorfer Straße / Bebelallee / Hindenburgstraße (fünf Einbiegen/Kreuzen-Unfälle mit sechs leicht verletzten Personen aufgrund der Missachtung des Rotlichts)



GRÜN- UND FREIFLÄCHEN



GRÜN- UND FREIFLÄCHEN

1. Straßenbegleitgrün

- Mittelinsel: begrünt und bis zu 32 m breit mit einer Vielzahl erhaltenswerter Bäume
- Diverse Straßenbäume beidseitig zwischen Fahrbahn und Radweg, vermehrt im Abschnitt zwischen Jahning und Bahnbrücke

2. Baumbestand

Insgesamt stehen auf öffentlichen Flächen des Planungsraumes mehr als 185 Bäume, dies sind:

- Überwiegend Eichen auf der Westseite
- Hauptsächlich Ahorn und Linden und zum Teil große Buchen auf der Ostseite und der Mittelinsel
- Vereinzelt Birken, Walnussbäume, Platanen und Kastanien



© LSBG



RAD- UND FUßVERKEHR



RAD- UND FUßVERKEHR

1. Radverkehrsanlagen

Die Radwege sind schon heute für das Radverkehrsaufkommen nicht ausreichend und deutlich unterdimensioniert. Radfahrstreifen und Schutzstreifen sind nicht vorhanden.

- Bestand: Beidseitig zwischen 0,8 und 1,5 m breite Radwege, die nicht benutzungspflichtig sind
- Befestigung: Mix von Betonsteinpflaster, Asphalt, Grand und Betongehwegplatten

Nebenstraßen/Einmündungen: Radfahrstreifen in der Bebelallee, nicht benutzungspflichtige Radwege in Alsterdorfer Straße West und Sidneystraße. In allen anderen Nebenstraßen sind keine Radverkehrsanlagen vorhanden, dort wird der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn abgewickelt.

Die Veloroute 4 als stadtweit ausgewiesene Fahrradstrecke verläuft u. a. entlang der Rathenastraße und kreuzt die Hindenburgstraße im Norden des Planungsbereiches.



© LSBG

RAD- UND FUßVERKEHR

2. Zustand Radverkehrsanlagen

Die Radwege sind auf gesamter Länge in einem sehr schlechten Zustand (ständiger Materialwechsel, hervorstehende Platten, Risse im Asphalt). Zwischen Jahnring und Bahnbrücke sind die Radwege auf der Westseite aufgrund von Baumwurzeln und parkenden Autos kaum nutzbar.

3. Radabstellanlagen

Abstellmöglichkeiten für Fahrräder in Form von Fahrrad-anlehnbügeln sind nur am U-Bahnhof Alsterdorf vorhanden, insgesamt ca. 40 Stück für ungefähr 80 Fahrräder. Diese befinden sich zum Teil in unmittelbarer Nähe des Einganges und zum Teil auf der Mittelinsel unter den Brückenbauwerken. Die Anzahl an Fahrradbügeln reicht allerdings nicht aus, um den Bedarf zu decken. Des Öfteren wird die gesamte Straßenmöblierung in dem Bereich genutzt, um Fahrräder anzuschließen.



© LSBG

RAD- UND FUßVERKEHR

4. Querungsmöglichkeiten Fuß- und Radverkehr

Gesicherte Querungsstellen für Fußgänger und Radfahrer sind an allen Knotenpunkten (Kreuzungen) mit Ampeln vorhanden, wobei nicht alle Bereiche als Fußgänger- bzw. Radfahrerfurten markiert sind. An den Einmündungen zur Alsterdorfer Straße West sowie Sydneystraße fehlen jeweils die Furten im nördlichen Bereich. Die Furten sind z. T. sehr weit abgesetzt, eine sichere, direkte Radfahrerführung (so genannte „Berliner Lösung“) ist nur an der Einmündung der Bebelallee vorhanden. Zusätzlich befindet sich zwischen Wesselyring und Sidneystraße eine Fußgängerampel über die Hindenburgstraße.

5. Zustand Gehwege

Auf gesamter Länge befinden sich beidseitig Gehwege, die zum größten Teil mit Betongehwegplatten befestigt sind. Die Gehwege sind u. a. aufgrund von Versackungen, hervorstehenden bzw. kaputten Platten in einem schlechten Zustand.

Die nutzbare Breite zwischen 1,5 und 2,8 m wird teilweise eingeschränkt, z. B. durch parkende Autos oder Straßenmöblierung (Fahrgastunterstände, Verkehrszeichen). Auch in allen Nebenstraßen sind beidseitig Gehwege vorhanden.





BUSVERKEHR



BUSVERKEHR

1. ÖPNV-Angebot, Buslinien

Metrobuslinien:

- 19 (Rathausmarkt, Hauptbahnhof / ZOB – U Alsterdorf)
- 23 (U Alsterdorf, U S Barmbek, U Billstedt – Lufthansa-Basis (Haupteingang), U Niendorf Markt)
- 26 (U Alsterdorf – Bhf. Rahlstedt (Amtsstraße))
- 28 (U Wandsbek Markt – Lufthansa-Basis (Haupteingang))

Stadtbuslinien:

- 118 (U Fuhlsbüttel – U Wandsbek-Gartenstadt)
- 179 (U S Ohlsdorf (Im Grünen Grunde), S Poppenbüttel – U Alsterdorf, U Borgweg)

Nachtbuslinie:

- 606 (S Hamburg-Airport, U Langenhorner Markt (Kronstiege) – Winterhuder Marktplatz, Rathausmarkt).



© LSBG

BUSVERKEHR

2. Bushaltestellen, Taktung

Zwei Bushaltestellen U Alsterdorf und Hindenburgstraße im Abstand von ca. 220 m

Haltestelle U Alsterdorf mit insgesamt vier Wartebereichen:

- vor Hindenburgstraße 66 (Linien 23 und 118, nach Norden)
- auf der breiten Mittelinsel für die Linien 26 und 179
- direkt an der U Bahnhaltstelle für die Linien 23, 26, 118 und 179 bzw. 19, 179 und 606
- in den Spitzenzeiten von ca. 12-17 Uhr halten pro Stunde bis zu 14 Busse in nördlicher und bis zu 20 Busse in südlicher Richtung

Haltestelle Hindenburgstraße mit drei Richtungshaltestellen:

- zwei in der Hindenburgstraße jeweils in nördlicher bzw. südlicher Richtung (Linien 23, 28, 118, 179 und 606), bis zu 23 Busse pro Stunde
- eine in der Alsterdorfer Straße in westlicher Richtung (Linien 19 und 606), 8 Busse pro Stunde zu Spitzenzeiten
- Die Metrobuslinie 26 hält nicht an der Bushaltestelle Hindenburgstraße

Taktung (Hauptverkehrszeit):

- Metrobuslinien: 19 im 7-Minutentakt, 23 im 5-Minutentakt, 26 und 28 im 10-Minutentakt
- Stadtbuslinien: 118 und 179 alle 20 Minuten
- Nachtbuslinie: siebenmal in der Zeit zwischen 1.00 und 5.00 Uhr (fährt nicht am Wochenende)

An Wochenenden gibt es nur wenige Einschränkungen gegenüber dem Wochenrhythmus.

BUSVERKEHR

3. Zustand der Haltestellen

Alle Haltestellen sind als Busbuchten ausgebildet und mit Fahrgastunterständen ausgestattet. Die Busbuchten sowie der Wartebereich auf der Mittelinsel sind mit Granitgroßpflaster befestigt, der andere sowie ein Haltebereich in südlicher Richtung mit Beton. Sämtliche Bushaltestellen sind für die vorhandene bzw. geplante Nutzung von Großraumbussen zu kurz und auch zu schmal. Die Befestigung aller Busbuchten mit Großpflaster befindet sich in einem schlechten Zustand, Pflastersteine haben sich gelöst und es sind tiefe Spurrillen vorhanden.

4. Barrierefreiheit im Straßenraum

Die Fahrbahn ist durch Hochborde abgegrenzt. An den meisten Überquerungsstellen sind die Borde auf 3 cm abgesenkt. Zwischen den Rad- und Gehwegen befindet sich keine taktile Trennung.

Taktile Leitelemente sind im gesamten Bereich nicht vorzufinden.



© LSBG



WEITERE INFORMATIONEN



WEITERE INFORMATIONEN

1. Öffentliche Beleuchtung

Die öffentliche Beleuchtung in der Hindenburgstraße erfolgt über Langfeldleuchten an Auslegermasten, die auf beiden Seiten in den Nebenflächen stehen. Zusätzlich stehen an den Knotenpunkten auf den Mittelinseln bzw. in den Nebenflächen gerade Masten mit Kofferleuchten.

2. Zustand der Leitungen

Im Plangebiet sind die üblichen Ver- und Entsorgungsleitungen vorhanden.

3. Straßenentwässerung

Die Straßenentwässerung erfolgt im zu überplanenden Bereich über Trummen im Fahrbahnbereich. Die Trummen entwässern über Anschlussleitungen in die vorhandenen Mischwassersiele der Hamburger Stadtentwässerung. Diese Siele liegen in den betrachteten Straßen zum größten Teil in der Fahrbahn bzw. in den breiten begrünten Mittelinseln. Die Nebenflächen leiten das anfallende Oberflächenwasser über die Querneigung in Richtung Fahrbahn.

4. Regenwasserbehandlung

Das anfallende Oberflächenwasser muss nicht gereinigt werden, da es in die vorhandenen Mischwassersiele eingeleitet wird.