
Baumaßnahme : **Erhaltungsmanagementsystem für Hamburgs Straßen
(EMS-HH)**

Teilbaumaßnahme: **Hamburger Straße,
Lerchenfeld bis Dehnhaide**

Technisch abgestimmte Verschickung

ERLÄUTERUNGSBERICHT

Inhaltsverzeichnis

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	3
1.3	Auftraggeber, Bedarfsträger 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	Beschreibung des Bestandes	4
3.1.1	Verkehrsbelastung	5
3.1.2	ÖPNV	5
3.1.3	Rad- und Fußgängerverkehre	5
3.1.4	Lichtsignalanlagen	6
3.1.5	Öffentliche Beleuchtung	6
3.1.6	Straßenbegleitgrün	6
3.1.7	Ruhender Verkehr	7
3.1.8	Entwässerung	7
3.1.9	Leitungen	7
3.2	Rahmenbedingungen	7
3.2.1	Umweltverträglichkeit	7
3.2.2	Lärmschutz	8
3.2.3	Bodengutachten	8
3.2.4	Kampfmittel	8
4	Variantenuntersuchung	9
4.1	Anforderungen an Art und Umfang der erforderlichen Baumaßnahme	9
4.2	Untersuchte Varianten	9
4.2.1	Radverkehrsführung im Knoten Oberaltenallee/ Wagnerstraße/ Hamburger Straße/ Adolph-Schönfelder-Straße	9
4.2.2	Radverkehrsführung im Bereich der FLSA auf Höhe Wohldorfer Straße	9
5	Technische Beschreibung der geplanten baulichen Anlagen	10
5.1	Beschreibung der Planung	10
5.1.1	ÖPNV	11
5.1.2	Rad- und Fußgängerverkehre	11
5.1.3	Barrierefreiheit	12
5.1.4	MIV	12
5.1.5	Lichtsignalanlagen	12
5.1.6	Öffentliche Beleuchtung	13
5.1.7	Straßenbegleitgrün	13
5.1.8	Ruhender Verkehr	13
5.1.9	Entwässerung	13
5.1.10	Leitungen	14
6	Erläuterungen zu der Wirtschaftlichkeit und der Finanzierung	14
6.1	Wirtschaftlichkeit	14
6.2	Finanzierung	14
7	Durchführung und Auswirkungen der Baumaßnahme	14
7.1	Auswirkungen aus Immissionen	15
7.2	Voraus- und Folgemaßnahmen	15
7.3	Auswirkungen der Baumaßnahme auf das unmittelbare und erweiterte Umfeld	15
7.4	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft	15
7.5	Anlagevermögen	16
8	Grunderwerb	16
9	Sonstiges	16

1 Allgemeines

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

Der Straßenzug Hamburger Straße/ Oberaltenallee ist eine Hauptverkehrsstraße in den Stadtteilen Uhlenhorst und Barmbek-Süd im Bezirk Hamburg-Nord. Er verläuft von Südwest nach Nordost zwischen dem Knoten Hamburger Straße/ Winterhuder Weg/ Mundsburger Damm/ Lerchenfeld/ Oberaltenallee und dem Barmbeker Markt. Zwischen dem Knoten Hamburger Straße/ Winterhuder Weg/ Mundsburger Damm/ Lerchenfeld/ Oberaltenallee und dem Knoten Wagnerstraße/ Hamburger Straße/ Adolph-Schönfelder-Straße/ Oberaltenallee wird die Fahrtrichtung stadtauswärts in der Oberaltenallee und die Fahrtrichtung stadteinwärts in der Hamburger Straße geführt. Am Knoten Wagnerstraße/ Hamburger Straße/ Adolph-Schönfelder-Straße/ Oberaltenallee endet die Oberaltenallee. Im weiteren Verlauf bis zum Barmbeker Markt werden beide Fahrtrichtungen in der Hamburger Straße geführt.

Der Straßenzug Hamburger Straße/ Oberaltenallee ist eine der Haupteinfallsstraßen im Hamburger Nordosten in Richtung Centrum bzw. in die entgegengesetzte Fahrtrichtung. Die Straße dient sowohl der direkten Erschließung als auch dem überörtlichen Verkehr. Es gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

Auf den angrenzenden Flurstücken des Straßenzuges Hamburger Straße/ Oberaltenallee befindet sich das Einkaufszentrum „Hamburger Meile“ sowie beidseitig geschlossene, mehrstöckige Bebauung, die mit Wohnnutzung, durch Einzelhandelsgeschäfte sowie mit Kleingewerbe belegt ist. Zwischen Adolph-Schönfelder-Straße und Elsastraße befindet sich eine Parkanlage, die bis an die Hamburger Straße heranreicht.

Parallel zum Straßenzug Hamburger Straße/ Oberaltenallee verläuft die U-Bahnstrecke der Linie U3. In der Hamburger Straße verkehren außerdem die Buslinien 37 und 607.

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

Die Maßnahme ist Teil des Bauprogramms „Erhaltungsmanagementsystem für Hamburgs Straßen“ (EMS-HH).

Im Jahr 2015 wurden Asphaltuntersuchungen durchgeführt, die den augenscheinlich schlechten Zustand der Fahrbahn bestätigen. Aus diesem Grund sollte im Straßenzug Hamburger Straße/ Oberaltenallee eine Deckensanierung vorgenommen werden. Im Zuge der Vorplanung wurde zusätzlicher Sanierungsbedarf festgestellt, weshalb der Straßenzug Hamburger Straße/ Oberaltenallee im vollgebundenen Asphaltoberbau saniert werden soll.

Im Sommer 2017 wird an der Humboldtbrücke eine Maßnahme des LSBG B34 realisiert, in deren Rahmen es zu Verkehrsbeeinträchtigungen durch Fahrstreifensperrungen kommt. Zur effizienten Nutzung dieser Sperrungen, soll im Schatten der Brückenbaumaßnahme die Sanierung des Straßenzuges Hamburger Straße/ Oberaltenallee durchgeführt werden. Daher hat der LSBG die Straßenbaumaßnahme kurzfristig in das EMS-HH-Bauprogramm aufgenommen.

Neben der Sanierung der Fahrbahn sollen im Zuge der Baumaßnahme auch Verbesserungen für den Radverkehr und für Fußgänger geschaffen werden. Vor allem aber sollen die

Konflikte zwischen Radverkehr und motorisierten Individualverkehr (MIV) an den Knotenpunkten und Einmündungen minimiert werden.

Aus den genannten Gründen ist eine Sanierung des Asphaltoberbaues der Fahrbahn in der Hamburger Straße und Oberaltenallee von ca. der Straße Finkenau/ der Humboldtstraße bis ca. 100 m vor dem Knoten Hamburger Straße/ Dehnhaid/ Barmbeker Markt/ Weidestraße vorgesehen. Nachdem der Knoten Hamburger Straße/ Oberaltenallee/ Wagnerstraße/ Adolph-Schönfelder-Straße durch ein weiteres Bauvorhaben (Veloroute 13, LSBG S2) überplant wird, soll dieser nicht durch diese Maßnahme saniert werden.

1.3 Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag

Bedarfsträger für die Straßenbaumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg.

Die Planung und Bauausführung der nachfolgend beschriebenen Planungs- und Bauleistungen erfolgt durch den Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) im Rahmen des EMS-HH-Bauprogramms als Realisierungsträger.

1.4 Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien

Mit der Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft vom 17.12.2013 (Drs. 20/10333) hat der Senat über die Einführung eines Erhaltungsmanagementsystems für die Hamburgischen Hauptverkehrsstraßen berichtet. Ziele dieses Erhaltungsmanagements sind die systematische Erfassung und Bewertung des Straßenzustands, die Entwicklung von Bauprogrammen, sowie die Planung und Durchführung von Sanierungs- und Erhaltungsmaßnahmen zur langfristigen Sicherung und Verbesserung des Straßenzustands.

2 Planungsrechtliche Grundlagen

Die planmäßigen Straßenbegrenzungslinien werden durch die vorliegende Planung nicht überschritten.

Im Planungsbereich gelten die Bebauungspläne Uhlenhorst 8 (14.05.1965), Uhlenhorst 10 (08.03.1994), Barmbek-Süd 11 (11.02.2013), Barmbek-Süd 15 (09.12.1966), Barmbek-Süd 19 (10.05.1968) und Barmbek-Süd 22 (23.06.1969) sowie die Durchführungspläne D72 (22.09.1958), D74 (01.10.1957), D80 (01.10.1957), D84A (04.04.1961), D272 (22.12.1954) und D339 (16.03.1957).

3 Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage

3.1 Beschreibung des Bestandes

Die Hamburger Straße ist im Bereich zwischen Humboldtstraße und Adolph-Schönfelder-Straße 3-streifig ausgebaut. Im Bereich zwischen der Adolph-Schönfelder-Straße/ Wagnerstraße und dem Barmbeker Markt sind beide Fahrtrichtungen der Hamburger Straße jeweils 3-streifig ausgebaut. Die Oberaltenallee ist zwischen dem Winterhuder Weg und der Wagnerstraße 4-streifig ausgebaut.

Die Fahrbahnbreite in der Oberaltenallee beträgt rd. 13,0 m. Zwischen der Humboldtstraße und der Adolph-Schönfelder-Straße liegt die Fahrbahnbreite der Hamburger Straße zwi-

schen rd. 9,3 m und rd. 10,0 m. Zwischen der Adolph-Schönfelder-Straße/ Wagnerstraße und dem Barmbeker Markt ist die Fahrbahn in Fahrtrichtung stadteinwärts rd. 9,9 m und die Fahrbahn in Fahrtrichtung stadtauswärts zwischen rd. 9,7 m und 10,0 m breit.

In den Nebenflächen des Straßenzuges Hamburger Straße/ Oberaltenallee befinden sich beidseitig Geh- und Radwege, wobei der Radweg in der Hamburger Straße zwischen dem Winterhuder Weg und der Adolph-Schönfelder-Straße für den Zweirichtungsverkehr freigegeben ist.

Zwischen der Hamburger Straße und der Oberaltenallee befindet sich ein bis zu ca. 35 m breiter Grünstreifen mit Straßenbäumen. In der Oberaltenallee sowie in der Hamburger Straße zwischen Adolph-Schönfelder-Straße/ Wagnerstraße und Barmbeker Markt befinden sich Bäume in den Nebenflächen.

3.1.1 Verkehrsbelastung

Die Verkehrsbelastung beträgt laut der DTVw-Karte aus dem Jahr 2014 südwestlich des Knotens Hamburger Straße/ Oberaltenallee/ Wagnerstraße/ Adolph-Schönfelder-Straße rd. 62.000 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von rd. 3% sowie in der Hamburger Straße (nordöstlich des Knotens) rd. 49.000 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von ebenfalls rd. 3%.

3.1.2 ÖPNV

Im Straßenzug Hamburger Straße/ Oberaltenallee verkehrt die Schnellbuslinie 37 sowie der Nachtbus 607.

Am Knoten Hamburger Straße/ Oberaltenallee/ Wagnerstraße/ Adolph-Schönfelder-Straße quert die Linie 261 die Hamburger Straße.

Parallel zum Straßenzug Hamburger Straße/ Oberaltenallee verläuft die U-Bahnstrecke der Linie U3.

3.1.3 Rad- und Fußgängerverkehre

Der Fußgänger- und Radverkehr wird im Straßenzug Hamburger Straße/ Oberaltenallee beidseitig in den Nebenflächen geführt.

In der Hamburger Straße zwischen Winterhuder Weg und Adolph-Schönfelder-Straße (entlang des Einkaufszentrums „Hamburger Meile“) ist der Radweg für den Zweirichtungsverkehr freigegeben. In diesem Bereich beträgt die Radwegbreite rd. 2,50 m. Entlang des Einkaufszentrums liegt die Gehwegbreite bis auf eine Engstelle zwischen Station 0+460 und Station 0+470 (Breite ca. 2,00 m) zwischen rd. 3,50 m und rd. 4,80 m. Sowohl der Rad- als auch der Gehweg sind in diesem Bereich in sehr gutem Zustand.

In der Oberaltenallee ist der Radweg grundsätzlich in rd. 1,50 m Breite hergestellt. Im Anschluss an das Polizeikommissariat 37 im Bereich des Neubaugebietes (Wohnungsneubau an der Oberaltenallee) ist der Radweg lediglich rd. 1,00 m breit. Die Gehwegbreite beträgt in der Oberaltenallee zwischen rd. 1,50 m und rd. 3,00 m. Der Gehweg im Bereich des Polizeikommissariats (Haus Nr. 40 – 44) befindet sich größtenteils auf Privatgrund. Bis auf den Be-

reich des Neubaugebietes befindet sich der vorhandene Geh- und Radweg in gutem Zustand.

In den nordwestlichen Nebenflächen der Hamburger Straße (zwischen Adolph-Schönfelder-Straße und Berthastraße) ist der vorhandene Radweg zwischen rd. 1,25 m und rd. 1,50 m breit. Der Gehweg auf öffentlichem Grund ist in diesem Abschnitt zwischen rd. 2,00 m und rd. 3,00 m breit, wobei dieser teilweise durch die vorhandenen Straßenbäume auf rd. 0,80 m Breite eingengt wird. Im Bereich der Bäume wird der anschließende Privatgrund als Gehweg genutzt.

Zwischen der Wagnerstraße und dem Barmbeker Markt ist der vorhandene Radweg in den südöstlichen Nebenflächen bis auf eine Engstelle (rd. 1,00 m) im Bereich der Wohldorfer Straße rd. 1,50 m breit. Die Gehwegbreiten in diesem Bereich betragen zwischen rd. 1,60 m und rd. 4,00 m. Nördlich der Wohldorfer Straße ist durch die vorhandenen Straßenbäume kein Gehweg auf öffentlichem Grund vorhanden. Die daran anschließenden Privatgrundstücke werden als Gehweg genutzt.

Die Geh- und Radwege in der Hamburger Straße (zwischen Adolph-Schönfelder-Straße/ Wagnerstraße und Barmbeker Markt) befinden sich auf beiden Straßenseiten in gutem Zustand.

Im gesamten Planungsabschnitt besteht die Radwegbenutzungspflicht.

3.1.4 Lichtsignalanlagen

Im Planungsabschnitt befinden sich die signalisierten Knotenpunkte Oberaltenallee/ Hamburger Straße/ Humboldtstraße, Oberaltenallee/ Richardstraße/ Hamburger Straße/ Heitmannstraße und Oberaltenallee/ Wagnerstraße/ Hamburger Straße/ Adolph-Schönfelder-Straße sowie die beiden Fußgängersignalanlagen (FLSA) in der Hamburger Straße auf Höhe Wohldorfer Straße und Berthastraße.

3.1.5 Öffentliche Beleuchtung

In der Oberaltenallee befindet sich die öffentliche Beleuchtung im nordwestlich gelegenen Grünstreifen. Zwischen dem Winterhuder Weg und der Adolph-Schönfelder-Straße befindet sich die öffentliche Beleuchtung in der Hamburger Straße ebenfalls im in der Fahrbahnmitte gelegenen Grünstreifen.

Im Abschnitt der Hamburger Straße zwischen der Adolph-Schönfelder-Straße/ Wagnerstraße und dem Barmbeker Markt ist die öffentliche Beleuchtung beidseitig in den Nebenflächen aufgestellt.

3.1.6 Straßenbegleitgrün

Zwischen der Oberaltenallee und der Hamburger Straße befindet sich ein bis zu ca. 35 m breiter Grünstreifen mit Straßenbäumen. Zusätzlich befinden sich in der Oberaltenallee Straßenbäume in den südöstlichen Nebenflächen.

In der Hamburger Straße (zwischen Adolph-Schönfelder-Straße/ Wagnerstraße und Barmbeker Markt) sind beidseitig in den Nebenflächen Baumstandorte vorhanden. Diese befinden sich teilweise auf Privatgrund.

Zwischen der Adolph-Schönfelder-Straße und der Elsastraße befindet sich eine Parkanlage, die bis an die Hamburger Straße heran reicht.

3.1.7 Ruhender Verkehr

Im Planungsabschnitt sind insgesamt rd. 124 Parkplätze vorhanden.

Entlang der Oberaltenallee sind in Teilbereichen in Asphalt hergestellte Längsparkstände vorhanden. Zusätzlich befindet sich vor dem Polizeikommissariat in der Oberaltenallee ein in Wabenpflaster hergestellter Längsparkstreifen für Einsatzfahrzeuge der Polizei.

In der Hamburger Straße entlang der „Hamburger Meile“ sind keine Stellplätze vorhanden.

Im Abschnitt zwischen Adolph-Schönfelder-Straße/ Wagnerstraße und Barmbeker Markt sind in der Hamburger Straße beidseitig in Asphalt hergestellte Längsparkstände vorhanden.

3.1.8 Entwässerung

Im gesamten überplanten Straßenzug Hamburger Straße/ Oberaltenallee erfolgt die Entwässerung über am Fahrbahnrand bzw. an der Mittelinsel liegende Straßenabläufe mit Vorflut zu den vorhandenen Mischwassersielen der Hamburger Stadtentwässerung.

In der Oberaltenallee erfolgt die Oberflächenentwässerung über das vorhandene, in den Nebenflächen sowie im rechten Fahrstreifen liegende Mischwassersiel.

Das Oberflächenwasser in der Hamburger Straße zwischen Winterhuder Weg und Adolph-Schönfelder-Straße wird in das vorhandene, vollständig in den Nebenflächen entlang der „Hamburger Meile“ liegende Mischwassersiel geleitet.

Zwischen der Oberaltenallee und der Hamburger Straße liegt ein weiteres Mischwassersiel, das jedoch nicht als Vorflut dient. Es handelt sich hierbei um eine Sammelleitung, die in großer Tiefe liegt.

Im weiteren Verlauf in Richtung Norden ist das vorhandene Mischwassersiel in der Hamburger Straße im linken Fahrstreifen der Fahrtrichtung stadteinwärts gelegen.

3.1.9 Leitungen

Im November 2016 wurden die Leitungsunternehmen erstmalig über die Maßnahme informiert und der Leitungsbestand bzw. die geplanten Maßnahmen abgefragt. Danach liegen im Straßenraum die üblichen Versorgungsleitungen sowie Mischwassersiele der Hamburger Stadtentwässerung.

3.2 Rahmenbedingungen

3.2.1 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 eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht erforderlich.

3.2.2 Lärmschutz

Die geplante Maßnahme hat keine Auswirkungen auf die gegenwärtige Lärmsituation. Der Umfang der geplanten Baumaßnahme stellt keinen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV dar.

3.2.3 Bodengutachten

Im April 2015 wurden in der Hamburger Straße/ Oberaltenallee insgesamt 17 Bohrkerne gezogen.

Die Untersuchungsbefunde zeigen einen Asphaltaufbau zwischen 19,6 cm und 31,1 cm. Nur an drei Bohrkernen wurde eine hydraulisch gebundene Tragschicht unter den Asphaltsschichten festgestellt. Diese war zwischen 18,4 cm und 19,7 cm dick.

Die Deckschicht der Bohrkerne weist Werte zwischen 2,4 cm und 5,7 cm auf. Die Dicke der Binderschicht liegt bei den untersuchten Bohrkernen zwischen 2,4 cm und 17,0 cm, wobei bei zwei Bohrkernen überhaupt keine Binderschicht vorgefunden wurde. Die Tragschichten der Bohrkerne sind zwischen 6,1 cm und 22,5 cm stark.

Die Untersuchung zeigte vor allem Schäden in den Deck- und Binderschichten. Bei manchen Bohrkernen gingen die Schäden jedoch bis in die unterste Tragschicht.

In der Oberaltenallee und in der Hamburger Straße zwischen Winterhuder Weg und Adolph-Schönfelder-Straße wurde eine Belastungsklasse 32 ermittelt. Für den Abschnitt der Hamburger Straße zwischen Adolph-Schönfelder-Straße/ Wagnerstraße und Barmbeker Markt wurde eine Belastungsklasse 10 berechnet. Der in den Bohrkernen vorgefundene Aufbau entspricht nicht den Anforderungen der ermittelten Belastungsklassen nach Entwurfsrichtlinie 1 (Ausgabe 2013, Fassung 06/14). Aus diesem Grund soll der Asphaltoberbau grundlegend erneuert werden.

Pechhaltiges Material wurde bei den entnommenen Bohrkernen nicht nachgewiesen. Zudem wurde bei keinem der Bohrkerne Großpflaster unter dem Asphaltaufbau vorgefunden.

Die ungebundenen Schichten aus Sand-Kies-Gemischen, Sand und Kies-Schluff-Gemischen wurden bisher nicht untersucht, die Bodenuntersuchungen wurden aber bereits beauftragt.

3.2.4 Kampfmittel

Nach Auskunft der Feuerwehr, Gefahrenerkundung Kampfmittelverdacht und der vorliegenden Luftbildauswertung, besteht im Planungsbereich in Teilbereichen allgemeiner Bombenblindgängerverdacht, bzw. allgemeiner Bombenblindergängerverdacht durch Trümmerflächen. Zudem besteht in der Richardstraße auf der nordöstlichen Straßenseite allgemeiner Bombenblindgängerverdacht aufgrund einer angemessenen Anomalie.

4 Variantenuntersuchung

4.1 Anforderungen an Art und Umfang der erforderlichen Baumaßnahme

Der Straßenzug Hamburger Straße/ Oberaltenallee soll von der Einmündung Finkenau/ Humboldtstraße bis zum Barmbeker Markt, bis auf den Knoten Oberaltenallee/ Wagnerstraße/ Hamburger Straße/ Adolph-Schönfelder-Straße im vollgebundenen Asphaltoberbau saniert werden. Im Zuge dieser Sanierung soll an den einmündenden Straßen und Knotenpunkten die Radverkehrsführung optimiert werden.

4.2 Untersuchte Varianten

Im Zuge der Vorplanung sind verschiedene Varianten für die Radverkehrsführung im Bereich des Knotens Oberaltenallee/ Wagnerstraße/ Hamburger Straße/ Adolph-Schönfelder-Straße und im Bereich der FLSA auf Höhe der Wohldorfer Straße untersucht worden.

Die folgenden Varianten wurden im Zuge der Vorplanung zur Diskussion gestellt.

Unter Punkt 5 wird die von allen beteiligten Dienststellen als Vorzugsvariante gewählte Planung beschrieben.

4.2.1 Radverkehrsführung im Knoten Oberaltenallee/ Wagnerstraße/ Hamburger Straße/ Adolph-Schönfelder-Straße

Eine Variante sah vor, den Radverkehr in der Oberaltenallee in Fahrtrichtung stadtauswärts vor dem Knoten Oberaltenallee/ Wagnerstraße/ Hamburger Straße/ Adolph-Schönfelder-Straße auf die Fahrbahn abzuleiten und ihn auf einem Radfahrstreifen über den Knotenpunkt und an der Bushaltestelle vorbei zu führen.

Abwägung:

Nachdem der Knoten Oberaltenallee/ Wagnerstraße/ Hamburger Straße/ Adolph-Schönfelder-Straße durch die Maßnahme Veloroute 13 des LSBG, S2 überplant wird, wurde beschlossen, die Radwegableitung und den anschließenden Radfahrstreifen über den Knoten nicht mit dieser Maßnahme umzusetzen. Somit wird für die Maßnahme Veloroute 13 im Knotenpunkt nichts verbaut und der Knoten kann gesamtheitlich durch diese Maßnahme betrachtet werden.

4.2.2 Radverkehrsführung im Bereich der FLSA auf Höhe Wohldorfer Straße

In einer ersten Variante wurden die Gehweg- und Radfahrerfurt der FLSA auf Höhe der Wohldorfer Straße getauscht, damit Radfahrende in der Hamburger Straße in Fahrtrichtung stadtauswärts die Hamburger Straße trotz des geplanten Radfahrstreifens an dieser Stelle, ohne an der LSA halten zu müssen, über eine Aufstelltasche in den Nebenflächen queren können.

Abwägung:

Nachdem es bei dieser Variante für Radfahrende aus der Wohldorfer Straße kommend keine Möglichkeit gibt, die FLSA als Querungsmöglichkeit über die Hamburger Straße zu nutzen, wurde diese Variante verworfen.

In einer weiteren Variante wurden die Gehweg- und Radfahrerfurt wie in der ersten Variante getauscht. Zudem wurde im Anschluss an die Gehwegfurt eine weitere Radfahrerfurt vorgesehen. Des Weiteren sollten die Furten weiter in Richtung Wohldorfer Straße verschoben werden. Für aus der Wohldorfer Straße kommende Radfahrer sollte eine Aufstelltasche mit eigenem Radsignal auf einer kleinen Insel hergestellt werden, um die Hamburger Straße über die zusätzliche Radfahrerfurt queren zu können.

Abwägung:

Da es durch die drei Furten, die viele Fahrbahnmarkierung und die ungewöhnliche Radverkehrsführung zu Verwirrungen kommen kann wurde auch diese Variante verworfen.

5 Technische Beschreibung der geplanten baulichen Anlagen

5.1 Beschreibung der Planung

Grundsätzlich soll die Oberaltenallee von der Straße Finkenau bis zur Wagnerstraße (von Station 0+090 bis Station 0+540), die Hamburger Straße zwischen Humboldtstraße und Adolph-Schönfelder-Straße (von Station 0+080 bis Station 0+580) und die Hamburger Straße zwischen Adolph-Schönfelder-Straße/ Wagnerstraße und Barmbeker Markt (von Station 0+720 bis Station 1+180) im vollgebundenen Asphaltoberbau erneuert werden.

Der Knoten Oberaltenallee/ Wagnerstraße/ Hamburger Straße/ Adolph-Schönfelder-Straße soll nicht durch diese Maßnahme saniert werden, da hier eine Maßnahme des LSBG, S2 (Veloroute 13) vorliegt.

Die Bushaltestelle Finkenau sowie die Bushaltestelle U Hamburger Straße in Fahrtrichtung Centrum werden optimiert und in Beton hergestellt.

An den Einmündungen Finkenau und Richardstraße in der Oberaltenallee wird der Radverkehr auf die Fahrbahn abgeleitet und nach der Einmündung wieder auf den vorhandenen Radweg aufgeleitet.

In der Hamburger Straße in Fahrtrichtung stadtauswärts wird der Radverkehr nach der Bushaltestelle U Hamburger Straße auf die Fahrbahn abgeleitet und bis nach der Einmündung Wohldorfer Straße als Radfahrstreifen auf der Fahrbahn geführt. Anschließend an die Wohldorfer Straße wird der Radverkehr wieder auf den vorhandenen Radweg in den Nebenflächen aufgeleitet.

Im Bereich der Nebenfahrbahn in der Hamburger Straße (zwischen Barmbeker Markt und Berthastraße) wird der Rechtsabbiegestreifen in die Berthastraße aufgehoben und stattdessen ein Radfahrstreifen vorgesehen. Zusätzlich wird der Radverkehr, der in der Nebenfahrbahn der Hamburger Straße geführt wird, im Bereich der vorhandenen FLSA auf den neu herzustellenden Radfahrstreifen geleitet.

Im Bereich der vorhandenen Hochbaumaßnahmen in der Oberaltenallee (auf Höhe Leo-Leistikow-Allee) werden die Provisorien für Geh- und Radweg erneuert, da sich diese in sehr schlechtem Zustand befinden. Geh- und Radweg werden in diesem Bereich erst nach Fertigstellung der Hochbaumaßnahmen vom Baulastträger endgültig hergestellt.

5.1.1 ÖPNV

Um vor der Einmündung Finkenau einen Radfahrstreifen herstellen zu können soll die vorhandene Bushaltestelle der Linien 37 und 607 um ca. 2,15 m in die Nebenflächen verschoben werden. Zusätzlich soll die Busbucht mit offenem Ausfahrtsbereich für das Halten eines Gelenkbusses in einer Länge von 19 m in Beton hergestellt werden.

Die Bushaltestelle U Hamburger Straße der Linien 37 und 607 in Fahrtrichtung Centrum soll als Busbucht mit offenem Einfahrtsbereich in Beton neu hergestellt werden. Auch diese Haltestelle soll für den Halt eines Gelenkbusses ausgelegt werden.

5.1.2 Rad- und Fußgängerverkehre

In der Oberaltenallee, im Bereich der Einmündung Finkenau, kommt es vermehrt zu Konflikten zwischen Radfahrenden und nach rechts in die Straße Finkenau abbiegenden Fahrzeugen. Um diese Situation zu verbessern soll der Radverkehr in der Oberaltenallee im Bereich der Humboldtbrücke vom vorhandenen Radweg auf die Fahrbahn abgeleitet und auf einem Radfahrstreifen an der Bushaltestelle Finkenau vorbei und über die Einmündung Finkenau hinweg geführt werden. Nach der Einmündung Finkenau wird der Radverkehr wieder auf den vorhandenen Radweg aufgeleitet. Der gesamte Radfahrstreifen in diesem Bereich wird rot eingefärbt, um stärker auf die Radfahrenden aufmerksam zu machen und Konflikte zwischen Radfahrenden und Bussen sowie Radfahrenden und aus der Straße Finkenau kommenden Fahrzeugen zu minimieren. Für Fußgänger ergeben sich in diesem Bereich keine Änderungen. An der Einmündung Finkenau soll lediglich eine Doppelquerung hergestellt werden.

Im Bereich der Hochbaumaßnahmen zwischen der Finkenau und der Richardstraße (anschließend an das Polizeikommissariat 37) sollen in der Oberaltenallee die Asphaltprovisorien für Geh- und Radweg erneuert werden, da sich diese in sehr schlechtem Zustand befinden und somit die Verkehrssicherheit beeinträchtigen. Zudem wird die Markierung auf dem Asphaltprovisorium angepasst, da die aktuelle Markierung irreführend ist. Es soll lediglich ein Strich als Trennung zwischen Geh- und Radweg markiert werden. Die endgültige Herstellung des Geh- und Radweges in diesem Bereich wird vom Baulastträger nach Abschluss der Hochbaumaßnahmen ausgeführt.

Ca. 20 m vor der Einmündung Richardstraße soll der Radverkehr in der Oberaltenallee auf die Fahrbahn abgeleitet werden, da es auch hier Konflikte zwischen Radfahrenden und nach rechts abbiegenden Fahrzeugen gibt. Im Anschluss an die Einmündung soll der Radverkehr direkt auf den vorhandenen Radweg aufgeleitet werden. Die Radfahrerfurt ist hier in 2,50 m Breite vorgesehen, damit aus der Heitmannstraße kommende Radfahrer die Aufstelltasche für links abbiegende Radfahrer geradeaus verlassen können. Zusätzlich sollen an diesem Knotenpunkt die Querungen in der Oberaltenallee und in der Richardstraße mit taktilen Leitelementen ausgestattet werden.

In der Hamburger Straße in Fahrtrichtung stadtauswärts soll der Radverkehr direkt im Anschluss an die Bushaltestelle U Hamburger Straße (ca. bei Station 0+700) auf die Fahrbahn abgeleitet und im Anschluss als 2,00 m breiter Radfahrstreifen weitergeführt werden. Erst nach der Einmündung Wohldorfer Straße soll der Radverkehr wieder auf den vorhandenen Radweg aufgeleitet werden. An der Marschnerstraße, Volksdorfer Straße und der Wohldorfer Straße sollen Doppelquerungen vorgesehen werden.

Die FLSA im Bereich der Wohldorfer Straße wird ca. 5,5 m in Richtung Wohldorfer Straße verschoben. Für Radfahrende, die aus der Marschnerstraße oder aus der Volksdorfer Straße kommen und stadteinwärts fahren wollen, wird an der FLSA eine Aufstelltasche vorgesehen, damit diese die Hamburger Straße queren können. Diese Aufstelltasche kann zusätzlich von aus der Wohldorfer Straße kommenden Radfahrenden genutzt werden, um die Hamburger Straße zu queren. Dies wird durch ein Hinweisschild für Radfahrende ausgeschildert.

Aktuell wird der Radverkehr in der Hamburger Straße in Fahrtrichtung Centrum bis zur Einmündung Berthastraße in der Nebenfahrbahn geführt. Der Rechtsabbiegestreifen von der Hamburger Straße in die Berthastraße soll zurückgebaut und stattdessen ein Radfahrstreifen in diesem Bereich eingerichtet werden. Der Radverkehr in der Nebenfahrbahn soll zukünftig im Bereich der vorhandenen FLSA auf diesen neu hergestellten Radfahrstreifen geleitet werden. Direkt im Einmündungsbereich der Berthastraße soll der Radfahrstreifen dann wieder auf den vorhandenen Radweg in den Nebenflächen aufgeleitet werden.

Zwischen der Adolph-Schönfelder-Straße und dem Winterhuder Weg ist der Radweg in der Hamburger Straße für den Zweirichtungsverkehr freigegeben. Auf diesem Radweg sollen die Markierungen für den Radverkehr erneuert werden.

Die Geh- und Radwege im gesamten Planungsabschnitt befinden sich in gutem Zustand. Aus diesem Grund sollen an den Geh- und Radwegen keine weiteren Veränderungen vorgenommen werden. Zusätzlich wird durch diese Maßnahme hinsichtlich weiterer Optimierungen für den Radverkehr (beispielsweise Radfahrstreifen) nichts verbaut.

5.1.3 Barrierefreiheit

Die überplanten Bushaltestellen (Finkenau und U Hamburger Straße in Fahrtrichtung Centrum) sollen mit Bus-Sonderborden mit einem Kantenvorstand von 16 cm sowie mit taktilen Leitelementen ausgestattet werden.

An den überplanten Einmündungen in der Oberaltenallee und der Hamburger Straße werden taktile Leitelemente und Doppelquerungen vorgesehen.

5.1.4 MIV

Der Rechtsabbiegestreifen von der Hamburger Straße in Fahrtrichtung Centrum in die Berthastraße wird zu Gunsten eines Radfahrstreifens in diesem Bereich aufgehoben.

Alle anderen Fahrbeziehungen bleiben für den MIV unverändert.

5.1.5 Lichtsignalanlagen

Am Knoten Oberaltenallee/ Richardstraße/ Hamburger Straße/ Heitmannstraße müssen aufgrund des neu hergestellten Radfahrstreifens und der neu herzustellenden Doppelquerung zwei LSA- Maste sowie ein Radsignal versetzt werden.

Die FLSA in der Hamburger Straße auf Höhe Wohldorfer Straße muss aufgrund der neu vorgesehenen Furten ca. 5,5 m in Richtung Wohldorfer Straße verschoben werden.

5.1.6 Öffentliche Beleuchtung

Aufgrund der vorliegenden Planung müssen 7 Maste der öffentlichen Beleuchtung versetzt werden.

5.1.7 Straßenbegleitgrün

In der Hamburger Straße an der Einmündung Marschnerstraße ist für die Herstellung des Radfahrstreifens die Fällung eines Baumes notwendig.

In der Hamburger Straße in Fahrtrichtung stadtauswärts wird zwischen der Volksdorfer Straße und der Überfahrt zu Haus Nr. 166 ein Grünstreifen mit 2 Straßenbäumen vorgesehen.

Zudem soll im Bereich der Nebenfahrbahn (ca. bei Station 1+080) ein weiterer Baum gepflanzt werden.

5.1.8 Ruhender Verkehr

Die vorhandenen Längsparkstände sind bis auf die Parkbucht vor dem Polizeikommissariat 37 in der Oberaltenallee in Asphalt hergestellt. In allen in Asphalt befestigten Parkständen innerhalb der Planungsgrenzen soll die Deckschicht erneuert werden.

Im Bereich des Radfahrstreifens in der Hamburger Straße in Fahrtrichtung stadtauswärts sollen die vorhandenen Längsparkstände hinter den Radfahrstreifen verlegt werden.

In der Oberaltenallee entfällt nach der Einmündung Richardstraße rd. ein Längsparkstand.

In der Hamburger Straße in Fahrtrichtung stadtauswärts entfallen für die Radwegableitung ca. zwei und für den Grünstreifen im Anschluss an die Einmündung Volksdorfer Straße rd. drei Parkstände.

Durch die vorgezogene Bordkante in der Wohldorfer Straße entfällt hier ein weiterer Parkstand.

Im Bereich der Nebenfahrbahn entfallen ca. zwei Parkstände aufgrund der Überleitung des Radverkehrs von der Nebenfahrbahn auf den neu herzustellenden Radfahrstreifen.

In der Hamburger Straße in Fahrtrichtung stadteinwärts im Bereich der FLSA auf Höhe der Wohldorfer Straße entfallen rd. zwei Parkstände. In diesem Bereich soll jedoch auch ein neuer Parkstand hergestellt werden.

Es entfallen insgesamt ca. 11 Parkstände. Zusätzlich wird ein neuer Parkstand geschaffen.

Darüber hinaus werden die Anlagen des ruhenden Verkehrs nicht verändert.

5.1.9 Entwässerung

An der Funktionsweise der Straßenentwässerung soll grundsätzlich nichts verändert werden. Im gesamten Planungsabschnitt befinden sich Mischwassersiele der Hamburger Stadtentwässerung (siehe 3.1.8). Aus diesem Grund ist keine Regenabwasserbehandlungsanlage geplant.

Die Kanalfernaugenuntersuchungen der Straßenabläufe und der Anschlussleitungen vom Mai 2015 und Januar 2017 haben jedoch ergeben, dass diese einige Schäden aufweisen.

Daher ist eine Sanierung bzw. Erneuerung schadhafter Straßenablaufanschlussleitungen und Straßenablaufkörper in geschlossener und offener Bauweise vorgesehen.

Zusätzlich sind in Bereichen geänderter Bordsteinführungen Straßenabläufe und Anschlussleitungen anzupassen.

5.1.10 Leitungen

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

6 Erläuterungen zu der Wirtschaftlichkeit und der Finanzierung

6.1 Wirtschaftlichkeit

Der schlechte bauliche Zustand des Straßenzuges Hamburger Straße/ Oberaltenallee erfordert einen hohen, stetigen Unterhaltungsaufwand zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit und der Funktionsfähigkeit der Straße. Eine Sanierung des Asphaltoberbaus der Fahrbahn führt zu einer deutlichen Erhöhung der Verkehrssicherheit. Zudem kann der Unterhaltungsaufwand deutlich und nachhaltig reduziert werden.

Die Maßnahme wird nach den „Planungshinweisen“ für Stadtstraßen sowie den „Entwurfsrichtlinien“ ausgeführt.

Der Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit wurde auch bei allen Detailentscheidungen angemessen beachtet. Bei der Umsetzung der Maßnahme kommen ausschließlich Standardbauweisen zur Ausführung.

6.2 Finanzierung

Kostenträger ist die Freie und Hansestadt Hamburg.

Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt aus dem „Erhaltungsmanagementsystem für Hamburgs Straßen“, Aufgabenbereich 269.

Die Baukosten werden im Rahmen der weiteren Entwurfsplanung benannt.

7 Durchführung und Auswirkungen der Baumaßnahme

Die Bauausführung für den ersten Bauabschnitt (Hamburger Straße in Fahrtrichtung stadteinwärts von Adolph-Schönfelder-Straße/ Wagnerstraße bis Barmbeker Markt) der Maßnahme ist für den Sommer 2017 vorgesehen.

Der zweite Bauabschnitt (Oberaltenallee und Hamburger Straße von der Finkenau bis Adolph-Schönfelder-Straße/ Wagnerstraße und Hamburger Straße in Fahrtrichtung stadtauswärts von Adolph-Schönfelder-Straße/ Wagnerstraße bis Barmbeker Markt) soll in 2018 umgesetzt werden.

Die genaue Verkehrsführung wird mit allen notwendigen Dienststellen (KOST, PK, VD, HHVA, VHH etc.) abgestimmt.

7.1 Auswirkungen aus Immissionen

Im direkten Umfeld befindet sich Wohnbebauung, sodass während der Bauausführung grundsätzlich zwischen 22 Uhr und 7 Uhr keine lärmintensiven Arbeiten stattfinden können.

Die geplante Maßnahme hat keine Auswirkung auf die gegenwärtige Lärmsituation (siehe auch 3.2.2). Durch die Beseitigung der Fahrbahnschäden und der daraus resultierenden erhöhten Ebenheit der neu hergestellten Fahrbahnfläche wird eine Lärminderung erreicht.

Der Umbau stellt keine erheblichen Eingriffe im Sinne der 16.BImSchV dar.

7.2 Voraus- und Folgemaßnahmen

Im Sommer 2017 wird eine Brückenbaumaßnahme an der Humboldtbrücke vom LSBG B34 durchgeführt. Die Verkehrsführungen werden aufeinander abgestimmt.

Zudem wird im Sommer 2017 die U-Bahn-Strecke von der Haltestelle Mundsburg bis zur Haltestelle Barmbek erneuert. Der Schienenersatzverkehr wird mit Bussen eingerichtet. Die Busse fahren von der Haltestelle Mundsburg über die Oberaltenallee und die Hamburger Straße zur Haltestelle Barmbek und in umgekehrter Fahrtrichtung.

Der Knotenpunkt Oberaltenallee/ Wagnerstraße/ Hamburger Straße/ Adolph-Schönfelder-Straße wird durch die Maßnahme Veloroute 13 des LSBG, S2 überplant.

Im Bereich der Nebenfahrbahn in der Hamburger Straße gibt es ein laufendes B-Plan-Verfahren.

7.3 Auswirkungen der Baumaßnahme auf das unmittelbare und erweiterte Umfeld

Folgende Auswirkungen auf das Umfeld sind nach Fertigstellung der Baumaßnahme zu erwarten:

- Lärminderungen durch die Beseitigung der Fahrbahnschäden und durch lärmmindernden SMA gem. ZTV/St.-Hmb.
- Steigerung der Verkehrssicherheit durch Radfahrstreifen an den Einmündungen
- Mehr Sicherheit durch die barrierefrei Ausstattung der Haltestellen und Querungen
- Steigerung des Fahrkomforts, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste
- Senkung des Unterhaltungsaufwandes
- Fällung eines Baumes
- Neupflanzung von ca. drei Bäumen
- Entfall von ca. elf Parkständen

7.4 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

Für den zu fällenden Baum werden im näheren Umfeld ca. drei Ersatzpflanzungen vorgenommen.

7.5 Anlagevermögen

Nach Fertigstellung der Baumaßnahme geht dieser Straßenabschnitt in das Anlagevermögen der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation über. Die Unterhaltung und das Anlagenmanagement obliegt somit der BW VI.

8 Grunderwerb

Für die vorliegende Planung ist kein Grunderwerb notwendig.

9 Sonstiges

Im Rahmen des Planungsprozesses werden durch die Kenntnisnahmeverschickung alle betroffenen Personen, Institutionen und Dienststellen am Abstimmungsverfahren beteiligt.