
Baumaßnahme: **Aus-, Um- und Neubau Stadtstraßen**

Teilbaumaßnahme: **Holsteiner Chaussee**
zwischen Kettelerweg und Landesgrenze
Teilabschnitt: Kettelerweg bis Voßkamp

1. Verschickung

ERLÄUTERUNGSBERICHT

Inhaltsverzeichnis

1. Allgemeines
2. Planungsrechtliche Grundlagen
3. Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage
4. Variantenuntersuchung
5. Technische Beschreibung der gewählten Variante
6. Erläuterungen der Finanzierung
7. Durchführung und Auswirkungen der Baumaßnahme
8. Grunderwerb
9. Sonstiges

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	4
1.3	Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag	4
1.4	Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien	5
1.5	Angaben zu weiteren Vereinbarungen.....	5
2	Planungsrechtliche Grundlagen	5
3	Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage.....	5
3.1	Beschreibung des Bestandes	5
3.1.1	Verkehrsbelastung	6
3.1.2	ÖPNV	7
3.1.3	Rad- und Fußgängerverkehre	7
3.1.4	Barrierefreiheit.....	7
3.1.5	MIV.....	7
3.1.6	Lichtsignalanlagen.....	8
3.1.7	Öffentliche Beleuchtung	8
3.1.8	Straßenbegleitgrün	8
3.1.9	Ruhender Verkehr	8
3.1.10	Entwässerung.....	8
3.1.11	Ausstattung	8
3.1.12	Leitungen	9
3.2	Rahmenbedingungen	9
3.2.1	Bodengutachten	9
3.2.2	Grundwasser.....	9
3.2.3	Kampfmittel	9
4	Variantenuntersuchung	9
4.1	Anforderungen an Art und Umfang der erforderlichen Baumaßnahme.....	9
4.2	Vorgaben aus Planungsrecht sowie sonstigen Randbedingungen.....	10
4.3	Variantenuntersuchung.....	10
4.3.1	Variante 1: getrennter Geh- und Radweg von jeweils 2,0 m Breite (Strecke)	10
4.3.2	Variante 2: Gehweg 2,50 m und Radweg 2,0 m (Strecke)	11
4.3.3	Gemeinsamer Geh- und Radweg (Strecke)	11
4.3.4	Varianten im Engstellenbereich der Kate	12
4.3.5	Abwägung	13
5	Technische Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante.....	13
5.1	ÖPNV	13
5.2	Rad- und Fußgängerverkehre	13
5.3	Barrierefreiheit.....	14
5.4	MIV	14
5.5	Lichtsignalanlagen	14
5.6	Öffentliche Beleuchtung.....	14
5.7	Straßenbegleitgrün	15
5.8	Ruhender Verkehr	15
5.9	Entwässerung.....	15
5.10	Ausstattung / Wegweisung	15
5.11	Leitungen.....	16
6	Erläuterungen zu den Kosten, der Wirtschaftlichkeit und der Finanzierung	16
6.1	Wirtschaftlichkeit.....	16
6.2	Finanzierung.....	16
7	Durchführung und Auswirkungen der Baumaßnahme	16
7.1	Auswirkungen aus Immissionen	16
7.2	Voraus- und Folgemaßnahmen	17
7.3	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft	17
7.4	Anlagevermögen.....	17
8	Grunderwerb	17
9	Sonstiges	17

1 Allgemeines

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

Im Rahmen der vorliegenden Planung werden die östlichen Nebenflächen der Holsteiner Chaussee im Teilabschnitt Kettelerweg bis Voßkamp überplant und erstmals eine Verkehrsfläche für den Fuß- und Radverkehr angelegt. Dieser Teilabschnitt liegt im Stadtteil Schnelsen im Bezirk Eimsbüttel und erstreckt sich auf einer Länge von ca. 290 m vom Knotenpunkt Voßkamp bis Kettelerweg.

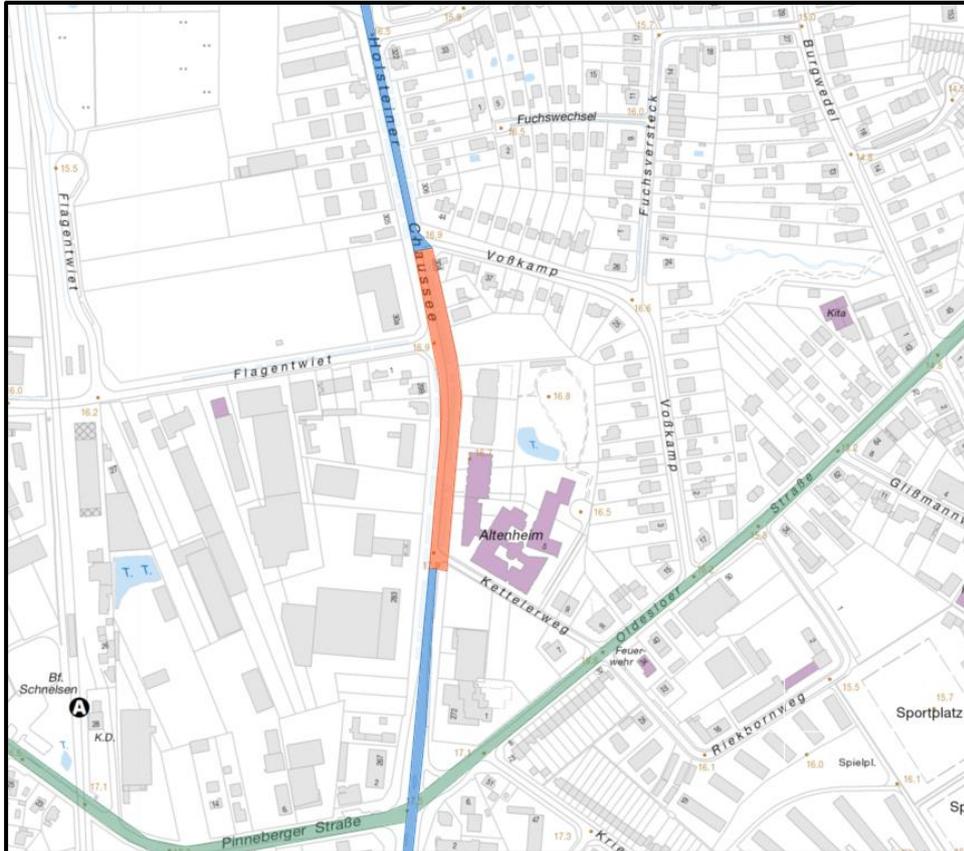


Abbildung 1: allgemeine Übersicht

Die Holsteiner Chaussee ist eine Bundesstraße (B 4) mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h. Sie verläuft in Nord-Süd-Richtung und verbindet den Stadtteil Schnelsen mit Eidelstedt. Sowohl nördlich als auch südlich geht die Holsteiner Chaussee in die Kieler Straße (Hamburg, Schleswig-Holstein) über und verbindet im weiteren Verlauf die Hamburger Innenstadt über Bönningstedt mit Bad Bramstedt. Darüber hinaus ist über die Holsteiner Chaussee das Gewerbegebiet Flagentwiel angeschlossen.

Auf der östlichen und westlichen Straßenseite schließen sich sowohl Einzel- als auch Mehrfamilienhäuser an. Diese Bebauung ist von der Straßenbegrenzungslinie mit Vorgärten abgesetzt. Es schließen sich private Zäune, Hecken und Baumreihen an die Straßenbegrenzungslinie an. Darüber hinaus befindet sich in dem betrachteten Teilabschnitt auf der östlichen Straßenseite der Zugang zu einer privaten Grünanlage sowie ein Seniorenheim. An der Einmündung Voßkamp ist, ebenfalls auf der östlichen Straßenseite, eine denkmalgeschützte Kate vorhanden. Auf der westlichen Straßenseite befindet sich neben der Wohnbebauung auch ein Einzelhandel sowie mehrere Dienstleister und ein gewerblicher Betrieb.

In unmittelbarer Nähe des Planungsbereichs befinden sich zudem ein Penny in südlicher Richtung sowie mehrere Ärzte und die Bahnstation Schnelsen (AKN).

Im Verlauf des Streckenabschnittes liegen folgende Knotenpunkte (von Nord (Station 0 + 000) nach Süd (Station 0 + 300):

Knotenpunkt	Station	Lageplan
Holsteiner Chaussee / Voßkamp	0+020	1
Holsteiner Chaussee / Flagentwiet	0+100	1
Holsteiner Chaussee / Kettelerweg	0+290	2

Tabelle 1: vorhandene Knotenpunkte

Die aufgeführten Knotenpunkte sind unsignalisiert.

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

Zum jetzigen Zeitpunkt befinden sich in den östlichen Nebenflächen der Holsteiner Chaussee keine befestigten Geh- und Radwege. Der Fußverkehr wird in Teilen über einen unbefestigten Weg und teils über einen Trampelpfad geführt. Über eine Strecke von 80 m ist gar kein Gehweg vorhanden. Der Radverkehr wird derzeit im Mischverkehr geführt. Zusätzlich ist der vorhandene Radweg auf der westlichen Straßenseite für den Zweirichtungsverkehr freigegeben.

Durch Neubauten auf der östlichen Straßenseite, sowohl von Wohngebäuden als auch von einem Seniorenheim, ist der Bedarf an sicheren, komfortablen und barrierefreien Gehwegen gestiegen. Weiterhin besteht der Bedarf an einer gesicherten Querung über die Holsteiner Chaussee auf Höhe des Seniorenheimes, deren Realisierung im Rahmen dieser Maßnahme geprüft wird. Die Notwendigkeit eines öffentlichen Gehweges und der Bedarf einer zusätzlichen gesicherten Querung wurde auch durch die Bezirksversammlung Eimsbüttel in der Drucksache 0393/XIX formuliert.

Ziel der Baumaßnahme ist eine Neugestaltung der östlichen Nebenflächen, sodass sich sowohl Fußgänger als auch Radfahrer innerhalb der Nebenflächen sicher und komfortabel fortbewegen können. Hierfür werden auf der Holsteiner Chaussee in den östlichen Nebenflächen Fuß- und Radverkehrsanlagen geplant. Die vorliegende Planung bildet hierbei einen Teilabschnitt (Kettelerweg bis Voßkamp) der gesamten Baumaßnahme, die vom Kettelerweg bis zur Landesgrenze führt. Im Süden schließt die Planung an einen vorhandenen Gehweg an, während im Norden noch keine weitere Führung für den Fuß- und Radverkehr vorhanden ist. Diese wird im Zuge einer weiteren Teilbaumaßnahme in Abhängigkeit des zu tätigen Grunderwerbs realisiert.

Im Zuge dieser Planung werden unter Zugrundelegung aller geltenden Regelwerke ein Geh- und ein Radweg neu hergestellt. Hierdurch kann nach Fertigstellung weiterer Teilabschnitte der Zweirichtungsradverkehr auf der westlichen Straßenseite aufgehoben werden, sodass die Verkehrssicherheit weiter erhöht werden kann. Darüber hinaus wird der Komfort für den Fuß- und Radverkehr gesteigert. Zu diesem Zweck wird zudem eine neue FLSA im Bereich des Altenheimes geplant.

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), Fachbereich S2, als Realisierungsträger. Die Bauausführung erfolgt durch den LSBG, S3.

1.4 Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien

Die Bezirksversammlung Eimsbüttel hat in ihrem Beschluss vom 24.11.2011 (Drs.Nr. 0393/XIX) die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation aufgefordert, in der Holsteiner Chaussee stadtauswärts auf Höhe von Hausnummer 284 einen Gehweg anzulegen. Zusätzlich soll die Einrichtung einer Lichtsignalanlage bzw. eines Fußgängerüberwegs geprüft werden.

1.5 Angaben zu weiteren Vereinbarungen

-entfällt-

2 Planungsrechtliche Grundlagen

Die Maßnahme findet innerhalb der derzeit vorhandenen Straßenbegrenzungslinien statt. Im Planungsbereich gilt folgendes Planungsrecht:

Planungsrechtgrundlagen	Datum der Feststellung
B-Plan Schnelsen 75	16.12.1991

Tabelle 2: gültiges Planungsrecht

3 Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage

3.1 Beschreibung des Bestandes

Die Holsteiner Chaussee ist eine zweistreifige Hauptverkehrsstraße von überregionaler Bedeutung, deren Fahrbahn mit Asphalt befestigt ist. Im gesamten Straßenzug ist Tempo 50 angeordnet. Diese Teilbaumaßnahme verläuft vom Knotenpunkt Holsteiner Chaussee / Voßkamp bis zum Knotenpunkt Holsteiner Chaussee / Kettelerweg. Innerhalb des hier betrachteten Abschnitts mündet die Straße Flagentwiet in die Holsteiner Chaussee. Im Bereich des Knotenpunktes Holsteiner Chaussee / Flagentwiet weitet sich die Fahrbahn um einen zusätzliche Abbiegestreifen auf während die Fahrbahnbreite bei den Knotenpunkten Voßkamp und Kettelerweg konstant bleibt. Die Fahrbahnbreite beträgt im Schnitt ca. 6,50 m. Die Fahrbahn weist ein flaches Dachprofil auf, welches im Kurvenbereich zu einer Einseitneigung wechselt.

In den östlichen Nebenflächen befindet sich abschnittsweise ein unbefestigter Weg. Eine Verkehrsfläche für den Radverkehr ist nicht vorhanden. Auf der westlichen Straßenseite sind ein Gehweg sowie ein nicht benutzungspflichtiger Zweirichtungsradweg vorhanden. Ebenfalls befinden sich auf beiden Straßenseiten Grünstreifen mit diversen Straßenbäumen. Zusätzlich ist auf der östlichen Straßenseite ein Straßengraben vorhanden.



Abbildung 2: Beispielfotos Holsteiner Chaussee (links oben Station 0+055, Blickrichtung Nord, rechts oben Station 0+090, Blickrichtung Süd, links unten Station 0+140, Blickrichtung Nord, unten rechts 0+285, Blickrichtung Nord)

Der Straßenquerschnitt teilt sich exemplarisch an der Station 0+200 wie folgt auf:

- östliche Nebenflächen

ca. 1,27 m	unbefestigter Weg	unbefestigt
ca. 7,63 m	Grünstreifen inkl. Graben	Rasen
ca. 0,46 m	Sicherheitstrennstreifen	Platten aus Beton, Rasengittersteine

- Fahrbahn

ca. 3,30 m	Fahrstreifen	Asphalt
ca. 3,27 m	Fahrstreifen	Asphalt

- westliche Nebenflächen

ca. 0,47 m	Sicherheitstrennstreifen	Platten aus Beton, 50/50, grau
ca. 5,08 m	Grünstreifen	Rasen
ca. 1,49 m	Zweirichtungsradsradweg	Asphalt
ca. 1,51 m	Gehweg	Platten aus Beton, 50/50, grau
ca. 0,56 m	Grünstreifen	Rasen

3.1.1 Verkehrsbelastung

Die durchschnittliche tägliche Kfz-Verkehrsstärke an Werktagen (DTVw von 2017) beträgt in der Holsteiner Chaussee in Planungsnähe 8.000 Kfz/24h mit einem Schwerlastverkehrsanteil von 3% (Zählstelle Holsteiner Chaussee, Höhe Schleswiger Damm).

In einer Erhebung vom 13.06.2019 (Knotenpunkt Holsteiner Chaussee / Marek-James-Straße) weist die Holsteiner Chaussee südlich des Knotenpunktes eine Verkehrsbelastung von 10.156 Kfz/24h mit einem Schwerlastverkehrsanteil von 3,6% auf. In der Spitzenstunde verkehren dort 820 Fahrzeuge bei einem Schwerlastverkehrsanteil von 2,0%.

3.1.2 ÖPNV

Im hier betrachteten Streckenabschnitt der Holsteiner Chaussee verkehrt die Buslinie 191. Eine Bushaltestelle ist innerhalb des Planungsgebietes nicht vorhanden.

3.1.3 Rad- und Fußgängerverkehre

Auf dem Streckenabschnitt sind auf der westlichen Straßenseite ausnahmslos baulich getrennte Geh- und Radwege mit sehr geringen Breiten in der Nebenfläche vorhanden. Der zwischen 1,50 m und 1,70 m breite Radweg ist dabei als Zweirichtungsradweg ausgeschildert und abschnittsweise mit Betonpflastersteinen und Asphalt befestigt. Der Gehweg ist mit durchgehend 1,50 m Breite ebenfalls sehr schmal.

Auf der östlichen Straßenseite ist kein durchgängig befestigter Gehweg vorhanden. Abschnittsweise sind unbefestigte Wege oder Trampelpfade vorhanden. Die vorhandenen Wegabschnitte besitzen keine ausreichenden Breiten, sind nicht befestigt, uneben und somit auch nicht barrierefrei. Eine geregelte Entwässerung der Flächen ist nicht vorhanden.

Eine Verkehrsfläche für Radfahrer ist auf der östlichen Straßenseite nicht vorhanden. Etwaige Radfahrer werden über den Zweirichtungsradweg auf der westlichen Straßenseite oder auf der Holsteiner Chaussee im Mischverkehr geführt.

Die nächstgelegenen Querungsmöglichkeiten für den Rad- und Fußverkehr befinden sich an dem Knotenpunkt Holsteiner Chaussee / Peter-Timm-Straße in nördlicher Richtung und dem Knotenpunkt Holsteiner Chaussee / Oldesloer Straße / Pinneberger Straße in südlicher Richtung.

3.1.4 Barrierefreiheit

Es sind im gesamten Planungsgebiet keine taktilen Leitelemente für Menschen mit Sehbehinderungen vorhanden. Weiter erfüllen die vorhandenen Querungen in ihrer Ausstattung nicht die Anforderungen an die Barrierefreiheit. Dies ist insbesondere im Hinblick auf das vorhandene Seniorenheim im Planungsgebiet kritisch zu sehen, da mit einem erhöhten Aufkommen von sicht- und gehbeeinträchtigten Personen im gesamten Streckenverlauf zu rechnen ist.

Auf der östlichen Straßenseite ist keine durchgehende Wegebeziehung vorhanden. Die vorhandenen Wegabschnitte sind auf Grund der Breiten, der fehlenden Oberflächenbefestigung und des grundsätzlich schlechten, unebenen Zustandes nicht barrierefrei. Eine innere Leitlinie für blinde Menschen ist nicht vorhanden.

3.1.5 MIV

Die Holsteiner Chaussee ist eine zweistreifige Bundesstraße (B 4). Die Fahrstreifenbreite schwanken zwischen 3,25 m und 3,30 m. Im betrachteten Teilabschnitt ist Tempo 50 angeordnet. Die Oberflächenbefestigung der Fahrbahn besteht aus Asphalt.

Die Fahrbahnbreite bleibt größtenteils gleich und schwankt nur wenig. Einzig am Knotenpunkt Holsteiner Chaussee / Flagentwiet (Station 0+080 bis 0+160) weitet sich die Fahrbahn der Holsteiner Chaussee um einen weiteren Fahrstreifen für Abbieger aus Richtung Süden auf.

Beim Kettelerweg, der in die Holsteiner Chaussee einbindet, handelt es sich um eine Einbahnstraße, mit der Fahrtrichtung in Richtung der Holsteiner Chaussee.

Die Fahrbahn der Holsteiner Chaussee befindet sich grundsätzlich in einem mäßigen Zustand. In der bestehenden Asphaltdecke sind vermehrt Flickstellen zu erkennen, wo Schäden ausgebessert wurden. Diese sind insbesondere im Knotenpunkt Holsteiner Chaussee / Flagentwiet sowie auf der Strecke ab dem Knotenpunkt Richtung Norden verstärkt vertreten. Weitere Risse und Spurrillen wurden nicht gefunden.

3.1.6 Lichtsignalanlagen

Im Planungsgebiet sind keine Lichtsignalanlagen vorhanden. Die nächstliegenden Lichtsignalanlagen befinden sich südlich vom Planungsbereich an der Oldesloher Straße und nördlich an der Peter-Timm-Straße.

3.1.7 Öffentliche Beleuchtung

In der Holsteiner Chaussee befinden sich die Auslegermasten der öffentlichen Beleuchtung ausschließlich auf der westlichen Straßenseite im angrenzenden Grünstreifen zur Fahrbahn.

3.1.8 Straßenbegleitgrün

Im gesamten Planungsbereich sind Grünflächen vorhanden. Innerhalb der Grünfläche stehen vermehrt großgewachsene Bäume, welche teilweise über hochstehende Wurzeln verfügen. Die beiden Schneitelbäume im Bereich der Kate stehen dabei unter Denkmalschutz. Bügel und Poller zum Schutz der Straßenbäume sind auf beiden Straßenseiten fast durchgehend vorhanden.

Im Zuge der Planung ist eine Wurzelsuchgrabung beauftragt worden. Die Ergebnisse liegen vor und werden in der Planung berücksichtigt.

Ein Entwässerungsgraben ist ebenfalls auf der gesamten östlichen Straßenseite in der Grünfläche vorhanden. Auf der westlichen Straßenseite ist ebenfalls ein Entwässerungsgraben vorhanden. Dieser ist zwischen den Knotenpunkten Holsteiner Chaussee / Voßkamp und Holsteiner Chaussee / Flagentwiet über eine Länge von ca. 130 m verrohrt.

3.1.9 Ruhender Verkehr

Die Holsteiner Chaussee weist in diesem Teilabschnitt keine Parkstände auf. Allerdings sind bei einer Ortsbesichtigung vereinzelt auf dem Grünstreifen parkende Fahrzeuge aufgefallen.

Ladezonen sind im betrachteten Planungsbiet nicht vorhanden.

Für den Radverkehr sind im gesamten Planungsgebiet keine Abstellanlagen auf den öffentlichen Straßenverkehrsflächen vorhanden.

3.1.10 Entwässerung

Das Oberflächenwasser der Fahrbahn wird durch die jeweiligen Querneigungen in Richtung Fahrbahnrand und in die vorhandenen Straßengräben beidseitig der Straße geführt. Das auf der östlichen Nebenfläche anfallende Regenwasser versickert in den Grünflächen; überschüssiges Regenwasser wird über die Querneigung in den vorhandenen Graben geleitet. Der östliche Straßengraben ist innerhalb der Knotenpunkte sowie in den Bereichen von Überfahrten verrohrt.

Im Planungsgebiet sind keine Trummen vorhanden.

3.1.11 Ausstattung

Im Planungsgebiet befinden sich folgende Ausstattungselemente entlang der östlichen Straßenseite:

2 Findlinge (Station 0+110 und 0+135), ein Schutzgitter (0+120 bis 0+130) sowie ein Zaun (0+250 bis 0+285). Darüber hinaus befinden sich 3 Mauerpfosten (0+215, 0+225 und 0+228) innerhalb der Straßenbegrenzungslinie.

Zusätzlich grenzen 5 weitere Poller an Station 0+080 einen privaten Parkstand in den Nebenflächen von der dort vorhandenen Überfahrt ab. Darüber hinaus sind zahlreiche Verkehrszeichen und wegweisende Beschilderung vorhanden.

3.1.12 Leitungen

Im Planungsgebiet sind die ortsüblichen Ver- und Entsorgungsleitungen mit den zugehörigen Schächten, Schaltschränken und Schiebern vorhanden. Das Oberflächenwasser wird über die vorhandenen Entwässerungsgräben abgeführt.

3.2 Rahmenbedingungen

Im Rahmen einer größeren Baumaßnahme von Hamburg Wasser wird eine neue Rohwasserleitung im Planungsgebiet verlegt. Diese Arbeiten werden voraussichtlich im Sommer 2020 beginnen. Der Bau der Nebenflächen in der Holsteiner Chaussee wird auf die Baumaßnahme von Hamburg Wasser zeitlich abgestimmt und die geplanten Änderungen in der Leitungsplanung berücksichtigt.

Im Planungsgebiet befinden sich zahlreiche Überfahrten zu den angrenzenden Grundstücken. Die Zufahrten zu den Grundstücken sind aufrecht zu erhalten.

An Station 0 + 040 befindet sich eine Reetdachkate. Diese ist denkmalgeschützt und muss mit dem zugehörigen Ensemble erhalten bleiben.

3.2.1 Bodengutachten

Eine Baugrunduntersuchung wurde beauftragt. Die Ergebnisse werden in der weiteren Planung berücksichtigt.

3.2.2 Grundwasser

Der Grundwasserstand (max. Grundwassergleichen) im Bereich der Holsteiner Chaussee liegt laut „Geo-Online Hamburg“ bei ca. 12,0 m NHN. Der Grundwasserflurabstand beträgt zwischen 5,0 und 7,5 m.

3.2.3 Kampfmittel

Ein Auszug aus dem Kampfmittelkataster ist beantragt. Sobald dieser vorliegt, werden die Ergebnisse bei der weiteren Entwurfsbearbeitung berücksichtigt.

4 Variantenuntersuchung

4.1 Anforderungen an Art und Umfang der erforderlichen Baumaßnahme

Ziel der Planung ist es, auf der Ostseite der Holsteiner Chaussee erstmalig einen Gehweg sowie Radverkehrsanlagen zu schaffen. Darüber hinaus besteht der Bedarf einer zusätzlichen gesicherten Querung im Bereich des Altenheimes. Die neuen Verkehrswege werden unter den Gesichtspunkten Verkehrssicherheit, Funktionalität, Komfort, Barrierefreiheit und Durchgängigkeit geplant und umgesetzt. Die Verkehrsflächen werden dabei in allen Belangen regelkonform entsprechend der geltenden Richtlinien geplant.

Die vorhandene Situation ist sowohl für den Fuß- als auch für den Radverkehr im gesamten Streckenverlauf ungenügend. Auf der östlichen Straßenseite sind weder ein Gehweg noch Anlagen für den Radverkehr vorhanden. Der auf der westlichen Straßenseite durchgängig geführte Geh- sowie Radweg verfügt jeweils nur über eine sehr geringe Breite. Hieraus ergeben sich für den Streckenabschnitt folgende Mängel in Hinblick auf den Fuß- und Radverkehr:

- Keine durchgehenden Gehwege auf der östlichen Straßenseite
- Fehlender Radweg auf der östlichen Straßenseite
- Konfliktpotential zwischen gegenläufigen Radfahrern auf Grund mangelnder Breite des Radweges auf der westlichen Straßenseite
- Konfliktpotential zwischen Fußgängern und Radfahrern durch zeitweiliges Ausweichen des Radverkehrs auf den Gehweg (westliche Straßenseite)

An dem südlichen Ausbauende wird, die überplante und neu gestaltete Nebenfläche dieses Teilabschnittes nahtlos und sinnvoll an die bestehenden Verkehrsanlagen der Nebenfläche angeschlossen. Am nördlichen Ausbauende wird die Planung so hergestellt, dass der folgende Teilabschnitt in einem weiteren Projekt nahtlos angeschlossen werden kann und möglichst wenige weiteren Umbauarbeiten in diesem Teilstück notwendig sind. Gleichzeitig wird darauf geachtet, dass in diesem Zwischenzustand eine Eindeutigkeit der Verkehrsführung aufrechterhalten bleibt.

4.2 Vorgaben aus Planungsrecht sowie sonstigen Randbedingungen

Aus dem bestehenden Planungsrecht (bestehende Bebauungspläne) ergeben sich keine weiteren Maßgaben für das Vorhaben.

4.3 Variantenuntersuchung

In allen Varianten ist vorgesehen, in den östlichen Nebenflächen Verkehrsanlagen für den Fuß- und Radverkehr anzulegen. Hierbei wird angestrebt, den existierenden Baubestand so weit wie möglich zu erhalten. Darüber hinaus findet die denkmalgeschützte Kate besondere Berücksichtigung in der Planung.

Die Varianten unterscheiden sich durch zwei verschiedene Arten der Radverkehrsanlage, in der damit einhergehenden Nutzung und der hierfür bereit gestellten Breite.

Für die Strecke wurden sowohl ein gemeinsamer Geh- und Radweg als auch getrennte Geh- und Radwege in unterschiedlichen Breiten untersucht.

Für den Bereich der Kate wurde im Hinblick auf das geschützte Ensemble sowie den schützenswerten Baubestand weitere mögliche Linienführungen in Abstimmung mit dem LSBG und dem Denkmalschutz entwickelt.

Des Weiteren wurde die Errichtung eines Fußgängerüberweges geprüft. Dieser ist nach der R-FGÜ (Richtlinie für Fußgängerüberwege) auf Grund der vorhandenen Verkehrsbelastung nicht zulässig. Die Errichtung einer FLSA ist zulässig und wurde in die Planung übernommen.

4.3.1 Variante 1: getrennter Geh- und Radweg von jeweils 2,0 m Breite (Strecke)

Auf der Strecke wird entlang der Straßenbegrenzungslinie ein 2,0 m breiter Geh- und Radweg hergestellt. Um den existierenden Baubestand zu erhalten und den Anforderungen des Denkmalschutzes gerecht zu werden, wird auf einer Strecke von 40 m der Gehweg auf 1,50 m eingengt und der Radweg auf das Mindestmaß von 1,625m reduziert (zwischen den Stationen 0+130 und 170). Um den Personen mit Gehbeeinträchtigungen sowie Personen mit Kinderwagen möglichst schnell wieder die benötigte Breite für Begegnungsverkehr innerhalb des Gehweges zur Verfügung zu stellen, wird der Gehweg im Anschluss wieder auf 2,0 m verbreitert. Die Aufweitung

des Radweges auf 2,0 m Breite erfolgt weitere 40 m später. Bei dieser Variante können alle Bäume auf der Strecke erhalten werden.

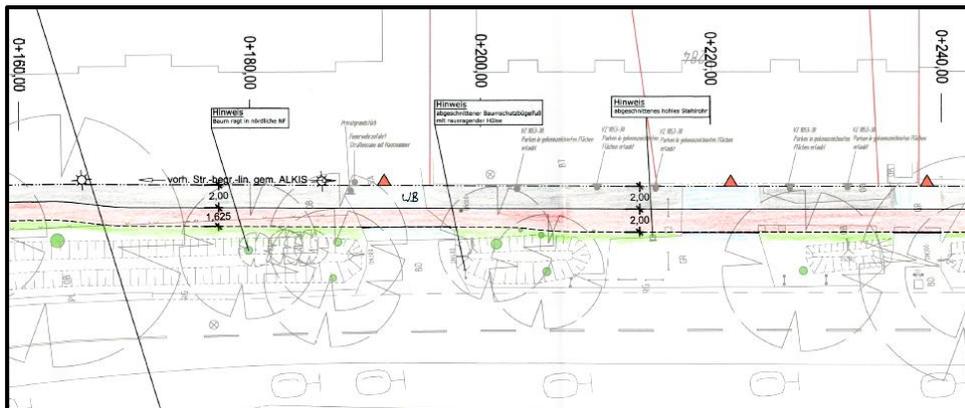


Abbildung 3: Variante 1: getrennter Geh- und Radweg von jeweils 2,0 m Breite (Strecke)

4.3.2 Variante 2: Gehweg 2,50 m und Radweg 2,0 m (Strecke)

Der Fuß- und Radverkehr wird über getrennte Geh- und Radwege geleitet. Diese führen entlang der Straßenbegrenzungslinie und sind mit unterschiedlicher Breite geplant. Der Gehweg erhält eine Breite von 2,50 m und der Radweg ist in einer Breite von 2,0 m vorgesehen. Diese Breiten werden jedoch in einem Bereich von 80 m auf die Mindestmaße reduziert. Hierdurch kann der Baumbestand im Bereich von Station 0+130 bis 0+210 erhalten werden. Trotz zwischenzeitlicher Aufweitungsmöglichkeiten bleiben die Breiten vom Gehweg mit 1,50 m und vom Radweg mit 1,625 m in diesem Bereich konstant, um ein Schwanken der zur Verfügung stehenden Breiten zu verhindern. Bei dieser Variante können ebenfalls alle Bäume auf der Strecke erhalten werden.

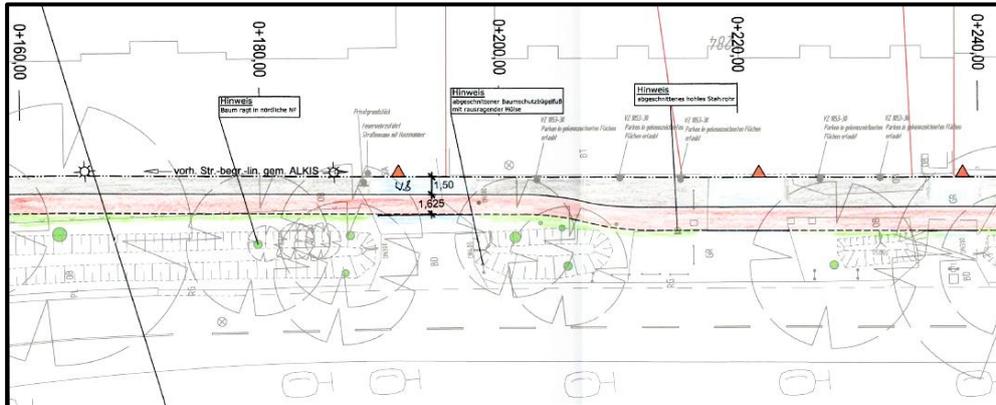


Abbildung 4: Variante 2: Gehweg 2,50 m und Radweg 2,0 m (Strecke)

4.3.3 Variante 3: Gemeinsamer Geh- und Radweg (Strecke)

In dieser Variante wird der Fuß- und Radverkehr über der gesamten Strecke auf einem gemeinsamen Geh- und Radverkehr geleitet. Dieser ist mit einer Breite von 3,50 m vorgesehen. Ebenso wie in den anderen Varianten wird der gemeinsame Geh- und Radweg im Bereich der nahstehenden Bäume eingeeengt. Innerhalb dieses Abschnittes wird die Verkehrsfläche eine Breite von 3,0 m erhalten. Aufgrund der geringeren Gesamtbreite kann die Einengung bereits an Station 0+170 vollständig aufgehoben werden, sodass den Fußgängern und Radfahrern wieder die Gesamtbreite von 3,50 m zur Verfügung steht. Bei dieser Variante sind ebenfalls keine Baumfällungen notwendig.

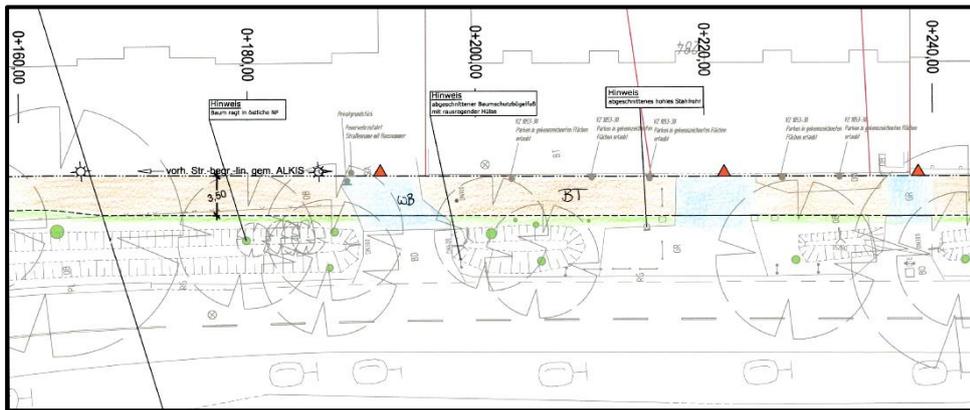


Abbildung 5: Variante 3: gemeinsamer Geh- und Radweg (Strecke)

4.3.4 Engstelle im Bereich der Kate

Aufgrund der vorhandenen Engstelle vor der denkmalgeschützten Kate bei Station 0+040 wurden in Abstimmung mit dem Denkmalschutzamt, dem Bezirksamt und der Abteilung Stadtgrün diverse Detailvarianten zur Wegeführung in diesem Bereich entwickelt. Die Detailvarianten unterscheiden sich im Wesentlichen in der Aufteilung der Verkehrsfläche und deren Nutzung sowie in der Linienführung und der Anzahl der evtl. zu fällenden Schneitelbäume. Es wurden dabei getrennte Geh- und Radwegführungen in gemeinsamer oder getrennter Linienführung sowie die Einrichtung eines gemeinsamen Geh- und Radweges geprüft.

Nach zahlreichen diversen Abstimmungen wurde die Variante „gemeinsamer Geh- und Radweg“ als Vorzugsvariante im Bereich der Kate gewählt. Diese weist eine ausreichende Breite für alle Verkehrsteilnehmer auf und erfordert die Fällung von nur einem Schneitelbaum.

Auch die durchgeführten Wurzelsuchgrabungen ließen im Hinblick auf den Erhalt des Straßenbaumes (Linde) keinen Spielraum für einen breiteren Querschnitt der neuen Nebenflächen.

Da in der Zwischenzeit eine Erkrankung des zweiten Schneitelbaumes festgestellt wurde, ist auch dieser zur Fällung freigegeben. Als Ausgleich können in gleicher Achse drei Ersatzpflanzungen neu gepflanzt werden. Zusätzlich ist eine Hecke zwischen der Kate und dem gemeinsamen Geh- und Radweg vorgesehen. Darüber hinaus wird ein möglichst großer Abstand zu der Kate eingehalten. Durch diese Maßnahmen wird das Ensemble der denkmalgeschützten Kate bestmöglich erhalten.

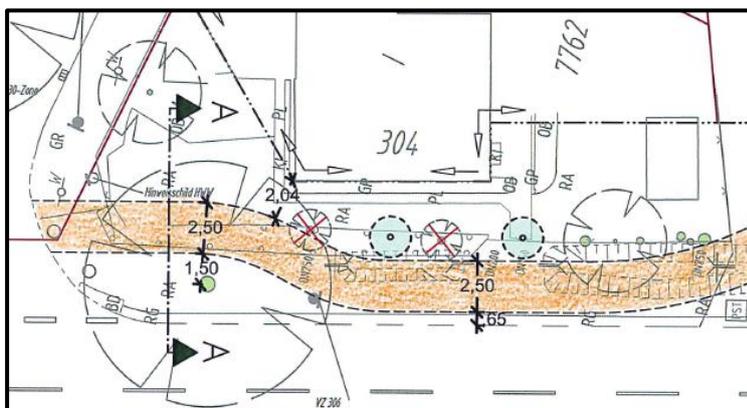


Abbildung 6: Variante gemeinsamer Geh- und Radweg (Engstelle Kate)

4.3.5 Abwägung

Für die Streckenführung hat sich in enger Abstimmung mit dem LSBG aus den oben beschriebenen Varianten eine Vorzugsvariante entwickelt. Für den Engstellenbereich der Kate wurden zusätzlich das Bezirksamt Eimsbüttel, das Denkmalschutzamt sowie Stadtgrün in die Abstimmungen miteinbezogen.

Für den Streckenverlauf ist die Variante 1 die Vorzugsvariante. Bei dieser Variante werden der Geh- und Radweg mit jeweils 2,0 m Breite direkt an der Straßenbegrenzungslinie entlanggeführt. Auf Grund der nahestehenden schützenswerten Bäume wird ab Station 0+130 sowohl der Geh- als auch der Radweg eingengt. Diese Einengung wird für den Gehweg bei Station 0+170 und für den Radweg bei Station 0+210 aufgehoben. Hierdurch kann der derzeitige Baumbestand erhalten werden. Gleichzeitig wird der Bereich des schmaleren Gehweges möglichst kurzgehalten, um die Einschränkungen des Fußverkehrs zu minimieren.

Für den Engstellenbereich im Bereich der Reetdachkate wurde die Variante „gemeinsamer Geh- und Radweg“ als Vorzugsvariante gewählt. Diese weist eine ausreichende Breite für alle Verkehrsteilnehmer auf. Als Ausgleich für die Fällung von zwei Schneitelbäumen können in gleicher Achse drei Ersatzpflanzungen vorgenommen werden. Darüber hinaus wird ein möglichst hoher Abstand zu der Kate eingehalten und die Straßenraum prägende Linde kann erhalten werden.

5 Technische Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante

Nach Abwägung aller Interessen, der städtebaulichen, baumpflegerischen und bautechnischen Randbedingungen sowie der Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten wurde für den Streckenabschnitt die Variante 1 als Ausführungsvariante gewählt. Für den Engstellenbereich (Station 0+020 bis 0+070) wird die Variante 8 weiterverfolgt.

Der geplante Querschnitt der östlichen Nebenflächen teilt sich exemplarisch an der Station 0+200 wie folgt auf:

- östliche Nebenflächen		
0,18 m	Grünstreifen	Rasen
2,00 m	Gehweg mit Begrenzungstreifen	Platten aus Beton, 50/50, grau
1,625 m	Radweg	Pflastersteine aus Beton, 25/25, rot
5,09 m	Grünstreifen mit inkl. Graben	Rasen
ca. 0,46 m	Sicherheitstrennstreifen	Rasengittersteinen aus Beton

5.1 ÖPNV

entfällt

5.2 Rad- und Fußgängerverkehre

Für den Fuß- und Radverkehr werden auf der gesamten Strecke der östlichen Nebenfläche Verkehrsflächen angelegt.

Der Fußverkehr erhält einen 2,0 m breiten Gehweg, welcher vom Knotenpunkt Holsteiner Chaussee / Kettelerweg in Richtung Norden bis Station 0+070 an der Straßenbegrenzungslinie entlang führt. Dort geht dieser in einen 2,50 m breiten gemeinsamen Geh- und Radweg über, welcher im Bereich der Reetdachkate in Richtung Fahrbahn verschwenkt wird und am Knotenpunkt Holsteiner Chaussee / Voßkamp endet.

Hierdurch wird eine durchgängige Begehrbarkeit durch mobilitätseingeschränkte Personen erstmals sichergestellt. Zusätzlich wird durch die Herstellung eines durchgehenden Weges der Komfort für den gesamten Fußverkehr deutlich erhöht.

Zusätzlich ist an Station 0+235 eine neue gesicherte Querung in Form einer FLSA geplant. Diese wird behindertengerecht ausgebildet, sodass insbesondere die Bewohner des Altenheimes eine sichere und bequeme Möglichkeit erhalten, die Holsteiner Chaussee zu queren.

Für den Radverkehr ist ab dem Knotenpunkt Holsteiner Chaussee / Kettelerweg ein Radweg in 2,0 m Breite geplant. Dieser führt zukünftig parallel zum neu geplanten Gehweg bis Station 0+070. Ab dort wird der Radverkehr über den anschließenden gemeinsamen Geh- und Radweg bis zum Voßkamp geführt.

Ab Station 0+210 wird der Radweg und ab Station 0+170 der Gehweg in der Breite lokal reduziert, um den vorhandenen Baumbestand zu schützen. Der Gehweg wird in eine Breite von 1,50 m und der Radweg in einer Breite von 1,625 m in Richtung Norden weitergeführt. Bei Station 0+130 wird die Reduzierung der Breiten aufgehoben.

5.3 Barrierefreiheit

Die Planung der Maßnahme wird unter Berücksichtigung der ReStra durchgeführt.

Es ist die Herstellung von taktilen Leiteinrichtungen für Menschen mit Sehbehinderungen im Bereich der Fußgängerquerungen vorgesehen. Zusätzlich wird der Gehweg von dem Radweg mit taktilen Begrenzungstreifen abgegrenzt. Um eine Eindeutigkeit der taktilen Leiteinrichtungen in dem hier geplanten Zwischenzustand zu erhalten, werden im Knotenpunkt Holsteiner Chaussee / Voßkamp die taktilen Elemente erst nach Fertigstellung des nachfolgenden Streckenabschnitts in Richtung Norden vorgesehen.

Die Querungen über den Kettelerweg werden als getrennte Querungen geplant. So werden die Belange von sehbehinderten und mobilitätseingeschränkten Personen gleichermaßen berücksichtigt.

Die Bordsteine werden an den Querungen richtlinienkonform abgesenkt.

Der Begrenzungstreifen wird in Noppenplatten im Format 25/25/7 cm ausgeführt. Die Richtungs- und Sperrfelder werden in Rippenplatten im Format 25/25/7 cm ausgeführt.

Durch die, über eine lange Strecke, klare Trennung von Fuß- und Radverkehr mithilfe getrennter Geh- und Radwege erhöht sich die Sicherheit und Aufenthaltsqualität für Fußgänger und Radfahrer.

Die neu geplante Querung über die Holsteiner Chaussee ist ebenfalls als getrennte Querung geplant und wird sowohl mit taktilen Elementen als auch mit akustischen Signalen an der FLSA ausgestattet.

5.4 MIV

Die Fahrbahn der Holsteiner Chaussee ist von der hier vorliegenden Maßnahme nicht betroffen.

5.5 Lichtsignalanlagen

In dem Planungsgebiet ist daher an Station 0+235 die Errichtung einer neuen gesicherten Querung in Form einer FLSA geplant. Diese wird mit LED-Technik sowie akustischen Signalen ausgestattet. Die Freigabe wird auf Anforderung erteilt.

Der Standort wurde im Hinblick auf das vorhandene Straßenbegleitgrün und die vorhandenen Straßengräben mit dem Ziel eines möglichst geringen Eingriffes geplant. Der geplante Standort wurde mit den zuständigen Abteilungen des Bezirksamtes Eimsbüttel vorabgestimmt.

5.6 Öffentliche Beleuchtung

Es ist zur ausreichenden Ausleuchtung der neu geplanten Nebenflächen geplant entlang der Strecke insgesamt 11 gerade Masten mit Kofferleuchten aufzustellen. Diese geplante Beleuchtung wird im weiteren Planungsfortschritt mit Hamburg Verkehrsanlagen abgestimmt.

5.7 Straßenbegleitgrün

Im Rahmen der Vorplanung fand eine intensive Abstimmung mit DK/SL/MR3 für eine Variantenfindung im Bereich der denkmalgeschützten Reetdachkate statt. Auf Grund der beengten Platzverhältnisse ist bei allen geprüften Varianten ein deutlicher Eingriff in den Wurzelraum der zum Ensemble gehörigen Schneitelbäumen notwendig. Da bei einem der beiden Schneitelbäume schon eine vorhandene Erkrankung vorliegt und dieser mittelfristig nicht zu halten ist, wurde in Abstimmung mit den oben genannten Dienststellen entschieden, beide Schneitelbäume zu fällen. Als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme sind vor der Kate drei neue Bäume entlang des neu geplanten gemeinsamen Geh- und Radweges vorgesehen. Darüber hinaus sieht die Planung im Bereich der Kate die Pflanzung von zwei Hecken vor.

Während der Bauausführung werden die Erdarbeiten im Bereich von Bäumen durch einen Baumpfleger begleitet.

5.8 Ruhender Verkehr

Der ruhende Verkehr ist von der hier vorliegenden Maßnahme nicht betroffen. Auch Abstellmöglichkeiten für den Radverkehr sind auf Grund des nicht vorhandenen Bedarfs nicht vorgesehen.

Der privat angelegte und genutzte PKW-Stellplatz im öffentlichen Raum wird im Zuge der Maßnahme entfallen.

5.9 Entwässerung

Es ist vorgesehen, die Quer- und Längsneigungen in den Nebenflächen so anzulegen, dass anfallendes Regenwasser in den vorhandenen Straßengraben geleitet wird. Im Bereich der Reetdachkate wird auf Grund des am Fahrbahnrand entlanglaufenden gemeinsamen Geh- und Radweges der Bordstein zwischen Fahrbahn und Nebenfläche mit einer Ansicht von 12 cm neu gesetzt. Hierdurch wird zur Sicherung der Entwässerung ein Wasserlauf mit einer neu herzustellenden Trumme in diesem Bereich notwendig. Die Trumme wird an die neu geplante Grabenverrohrung angeschlossen (s.u.).

Durch die Errichtung eines jeweils 2,0 m breiten Geh- und Radweges wird im Bereich von Station 0+240 bis 285 in die Böschung des vorhandenen Straßengrabens eingegriffen. Hierdurch ist eine Neuprofilierung der Böschung inklusive einer neu geplanten Böschungfußsicherung notwendig. Diese ist in Abstimmung mit der zuständigen Wasserbauabteilung des Bezirksamtes in Form von Steinwalzen vorgesehen.

Darüber hinaus wird im Bereich der Reetdachkate der vorhandene Straßengraben auf einer Länge von 18 m verrohrt, um den benötigten Platz für den gemeinsamen Geh- und Radweg zu schaffen. Im Bereich der FLSA werden ebenfalls Grabenverrohrungen notwendig (13 m auf der östlichen, 10 m auf der westlichen Straßenseite).

Die Fahrbahn wird nicht überplant und entwässert nach wie vor über die vorhandenen Gräben beidseitig der Straße.

5.10 Ausstattung / Wegweisung

Das Schutzgitter (Station 0 + 120 bis 0 + 130) wird entfernt, ebenso wie der Findling an Station 0 + 135, die Mauerpfosten (0 + 215, 0 + 225 und 0 + 228) sowie der Zaun (0 + 250 bis 0 + 285). Der Findling an Station 0 + 110 kann erhalten bleiben.

Die Verkehrszeichen werden an die neue Nutzung der Nebenflächen angepasst und entsprechend ergänzt. Die privaten Poller (Station 0+080) werden zusammen mit dem privaten Parkplatz ausgebaut und abgefahren.

Die im Planungsgebiet vorhandenen Überfahrten werden an die Planung angepasst.

5.11 Leitungen

Im Planungsgebiet sind die ortsüblichen Ver- und Entsorgungsleitungen vorhanden. Die vorhandenen Leitungen sind, wie von den Leitungsträgern angegeben, in die Planung übernommen worden. Soweit Ver- und Entsorgungsleitungen von der Maßnahme betroffen sind, werden diese im Vorwege der Arbeiten neu verlegt bzw. umgelegt. Näheres hierzu wird im Rahmen einer gesonderten Leitungstrassenplanung erfasst.

6 Erläuterungen zu den Kosten, der Wirtschaftlichkeit und der Finanzierung

6.1 Wirtschaftlichkeit

Die Maßnahme wird nach den Hamburger Regewerken für Planung und Entwurf von Stadtstraßen ausgeführt. Die gewählte Lösung entspricht in allen Belangen den technischen Anforderungen.

Eine weitergehende Kosten-Nutzung-Analyse bzw. eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung im eigentlichen Sinne sind nicht durchführbar, da sich keine wirtschaftlich sinnvollen Alternativen zu der dargestellten Maßnahme anbieten. Ein effizienter bzw. wirtschaftlicher Einsatz der Mittel ist gewährleistet. Der konkret zu erreichende monetäre Nutzen der Maßnahme lässt sich daher nicht darstellen.

Unter Berücksichtigung der örtlichen und verkehrlichen Randbedingungen ist die aufgetragene Planung die wirtschaftlichste Lösung.

6.2 Finanzierung

Der Kostenträger der Baumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg.

Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt durch die Mittel der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) Aufgabenbereich 269 – Verkehr und Straßenwesen.

PSP-Nr.: 12790
Kontrakt-Nr.: 0920-0004

Es fallen keine Grunderwerbskosten an.

7 Durchführung und Auswirkungen der Baumaßnahme

Die Realisierung des Bauvorhabens ist für 2021 vorgesehen.

Zeitgleich findet eine Baumaßnahme von Hamburg Wasser im Planungsgebiet statt. Diese wird in der weiteren Planung berücksichtigt und die Bautermine werden aufeinander abgestimmt.

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

Die Anlieger werden rechtzeitig vor Baubeginn durch Anliegerinformationen über die Baumaßnahme informiert.

7.1 Auswirkungen aus Immissionen

Die Baumaßnahmen unterliegen nach Prüfung der in § 13a Hamburgisches Wegegesetz genannten Kriterien keiner Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in Hamburg. Der Umbau stellt keine erheblichen Eingriffe im Sinne des § 1 Abs. 3 Satz 2 der 16.BImSchV dar.

7.2 Voraus- und Folgemaßnahmen

Gegebenenfalls zu verlegende Leitungen müssen vor Baubeginn durch die Leitungsträger verlegt oder tiefer gelegt werden. Die vorhandenen Schieberkappen und Schächte müssen an die neuen Höhen angepasst werden.

Die geplanten Beleuchtungsmasten werden im Vorwege oder parallel zu den Bauarbeiten durch Hamburg Verkehrsanlagen hergestellt.

Erforderliche Baumfällungen werden im Vorfeld durchgeführt.

7.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

Als Ausgleich- und Ersatzmaßnahme für die Fällung von 2 Straßenbäumen werden 3 neue Straßenbäume vorgesehen.

7.4 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 BWVI.

8 Grunderwerb

Grunderwerb muss nicht getätigt werden. Die Baumaßnahme wird innerhalb der bestehenden Straßenbegrenzungslinien durchgeführt.

9 Sonstiges

Im Rahmen des Planungsprozesses werden durch Erst- und Schlussverschickung alle erforderlichen Dienststellen, Personen und Institutionen am Abstimmungsverfahren beteiligt.

Verfasst:

[Redacted signature block]

Hamburg, den [Redacted]

[Redacted]

.....

Aufgestellt:

[Redacted signature block]

Hamburg, den [Redacted]

[Redacted]

.....