

Straßenverkehrstechnische Planung

2. Verschickung

Erhaltungsmanagementsystem für Hamburgs Straßen (EMS-HH)

12782, 13215, 12783

Jüthornstraße (östlich Knoten Bovestraße)
und Rodigallee (bis westlich Knoten Jenfelder Allee, Schiffbeker Weg)



LSBG
Landesbetrieb Straßen,
Brücken und Gewässer
Hamburg

Inhalt

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	5
3.1	Beschreibung des Bestandes.....	5
3.1.1	Lage und Funktion im Straßennetz	5
3.1.2	Verkehrsbelastung.....	5
3.1.3	Unfallgeschehen.....	5
3.1.4	Nutzung der angrenzenden Grundstücke/Bebauung	6
3.1.5	Schadensbild	7
3.1.6	Aufteilung und Abmessung des Querschnitts	8
3.1.7	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen.....	11
3.1.8	MIV und Wirtschaftsverkehr	14
3.1.9	ÖPNV und Sharing Angebote.....	15
3.1.10	Radverkehr	16
3.1.11	Fußverkehr	17
3.1.12	Ruhender Verkehr und Lieferverkehr	18
3.1.13	Straßenausstattung und Straßenmöblierung	20
3.1.14	Öffentliche Beleuchtung	22
3.1.15	Straßenbegleitgrün	22
3.1.16	Entwässerung	23
3.1.17	Versorgungsleitungen.....	23
3.2	Rahmenbedingungen	24
3.2.1	Grundwasser	24
3.2.2	Ingenieurbauwerke	24
3.2.3	Denkmalschutz	24
4	Variantenuntersuchung	24
4.1	Querschnittsaufteilung.....	25
4.2	Radverkehrsführung	27
4.3	Knoten	30
4.4	Bushaltestellen	31
5	Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante.....	31
5.1.1	Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes	31
5.1.2	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen.....	32

5.1.3	MIV und Wirtschaftsverkehr	33
5.1.4	ÖPNV und Sharing Angebote.....	33
5.1.5	Radverkehr	34
5.1.6	Fußverkehr	35
5.1.7	Ruhender Verkehr und Lieferverkehr	35
5.1.8	Straßenausstattung und Straßenmöblierung	36
5.1.9	Öffentlich Beleuchtung	36
5.1.10	Straßenbegleitgrün	36
5.1.11	Entwässerung	36
5.1.12	Versorgungsleitungen.....	36
5.1.13	Ingenieurbauwerke	37
5.1.14	Baustoffe.....	37
5.1.15	Feuerwehr.....	37
6	Umsetzung der Planung	37
6.1	Grunderwerb.....	37
6.2	Auswirkungen durch das Projekt.....	37
6.2.1	Unmittelbares und erweitertes Baufeld.....	37
6.2.2	Immissionen.....	37
6.3	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft	38
6.4	Kosten und Finanzierung/Haushaltstitel	38
6.5	Wirtschaftlichkeit.....	38
6.6	Terminierung der Planung und Bauausführung	39
6.7	Voraus- und Folgemaßnahmen.....	39
7	Sonstiges	40

1 Allgemeines

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

Die Freie und Hansestadt Hamburg beabsichtigt, die Sanierung des Straßenzuges **Jüthornstraße** (ab Knotenpunkt Bovestraße) – **Rodigallee** (bis westlich Schiffbeker Weg) einschließlich der Knoten

- Bovestraße / Jüthornstraße
- Jüthornstraße / Kielmannseggstraße / Rodigallee
- Rodigallee / Holstenhofweg

im Rahmen des Bauprogramms „Erhaltungsmanagementsystem für Hamburgs Straßen (EMS-HH)“ durchzuführen. Dieser Straßenzug ist Bestandteil des Großraum- und Schwertransport-Netzes.

Der überplante Bereich befindet sich im Bezirk Hamburg – Wandsbek, in den Stadtteilen Marienthal und Jenfeld. Das Planungsgebiet verläuft in West-Ost-Richtung und stellt eine Hauptverbindungstrecke von der Anschlussstelle Jenfeld der BAB 24 sowie von Hamburg-Jenfeld und von Barsbüttel in Richtung Wandsbek und weiter in Richtung Innenstadt Hamburg dar. Die Rodigallee und die Jüthornstraße verlaufen parallel zur BAB 24.

Der Maßnahme sind die PSP-Nummern 12782, 13215 und 12783 zugeordnet.

Der zu sanierende Straßenabschnitt wird wie folgt in vier Teilabschnitte untergliedert:

PSP-Nr. 12782:

1. **Jüthornstraße** zwischen Knotenpunkt Bovestraße / Jüthornstraße und Knotenpunkt Jüthornstraße / Kielmannseggstraße / Rodigallee einschließlich dieser beiden Knotenpunkte: einbahnige, fünfstreifige Hauptverkehrsstraße, Stadtteil Marienthal (Länge ca. 410 m)
2. **Rodigallee West** zwischen Knotenpunkt Jüthornstraße / Kielmannseggstraße / Rodigallee und Knotenpunkt Rodigallee / Holstenhofweg: einbahnige, vierstreifige Hauptverkehrsstraße, Stadtteil Marienthal, (Länge ca. 1000 m)

PSP-Nr. 13215:

3. **Knotenpunkt Rodigallee / Holstenhofweg** und Rodigallee bis einschl. Einmündung Schimmelmannellee

PSP-Nr. 12783:

4. **Rodigallee Mitte** östlich Einmündung Schimmelmannellee und westlich Knotenpunkt Rodigallee / Jenfelder Allee / Schiffbeker Weg: einbahnige, vierstreifige Hauptverkehrsstraße, im Bezirk Wandsbek, Stadtteil Jenfeld, (Länge ca. 990 m)

Die nachfolgenden Erläuterungen zu Themen, in denen sich die o.g. Teilabschnitte signifikant unterscheiden, werden in die o.g. vier Teilabschnitte untergliedert.

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

Der Streckenzug Jüthornstraße – Rodigallee zwischen Bovestraße und Öjendorfer Damm ist seit längerem in einem schlechten Zustand und wird aus diesem Grund in der Liste der erforderlichen EMS-Maßnahmen geführt. Die Asphaltoberfläche ist geprägt durch Netzkrisse und starke Unebenheiten, die durch Spurrinnen und provisorische Ausbesserungen erzeugt wurden.

Der augenscheinlich schlechte Zustand der Fahrbahn wird zudem durch die Auswertung von Tragfähigkeitsmessungen des TÜV Rheinland sowie durch Asphaltuntersuchungen bestätigt. Die Auswertungen ergaben, dass die Tragfähigkeit für die vorhandene Verkehrsbelastung über längere Dauer nicht gegeben ist, sodass eine Sanierung notwendig ist.

Seitens der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) wurde der Straßenzug als geeignetes Pilotprojekt für Veränderungen vorhandener Straßenquerschnitte von Hauptverkehrsstraßen im Hinblick auf die Förderung des Busverkehrs, des Radverkehrs und der Steigerung der Aufenthaltsqualität identifiziert. Der Ausbau dieses Straßenzugs, einschließlich Fahrstreifenreduzierung, Einrichtung eines Bussonderfahrstreifens und Verbesserung der Radverkehrsanlagen und der Nebenflächen dient damit den Zielen der angestrebten Mobilitätswende.

Ziele der Planung sind die Funktionsfähigkeit, Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit der Straße zu erhalten bzw. zu verbessern, den Fahrkomfort zu erhöhen, eine Lärminderung durch Beseitigung von Fahrbahnschäden herbeizuführen und die betriebliche Unterhaltung zu reduzieren. Durch die Herstellung eines Bussonderstreifens wird der öffentliche Nahverkehr verbessert und gefördert. Darüber hinaus soll die Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer erhöht werden, indem die derzeitige Führung der Fußgänger und Radfahrer in untermaßigen Nebenflächen aufgehoben und in regelkonforme Führungen geändert wird. Dadurch wird auch die Aufenthaltsqualität des Straßenzuges deutlich verbessert.

1.3 Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag

Bedarfsträger für die Straßenbaumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg, vertreten durch die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende.

Der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer wird als Realisierungsträger die Planung und Bauausführung für das Projekt durchführen.

Das Projekt ist dem Bauprogramm Erhaltungsmanagementsystem für Hamburgs Straßen (EMS-HH) zugeordnet.

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 für die Baumaßnahme geltenden rechtsverbindlichen Bebauungspläne Marienthal 10, Marienthal 11 und Marienthal 27 werden eingehalten. Ebenso werden der Teilbebauungsplan TB 788 sowie der Baustufenplan Wandsbek-Marienthal eingehalten.

Die Umsetzung der Baumaßnahme erfolgt innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinie.

3 Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage

3.1 Beschreibung des Bestandes

HINWEIS: Die für die Planung vorliegende Vermessung des Bestandes aus dem Jahr 2017 bzw. einzelner Nachvermessungen aus 2018 und 2020 ist aufgrund von weiteren zwischenzeitlich in einzelnen Teilbereichen durchgeführten Bautätigkeiten nicht mehr aktuell. Für die weitergehende Ausführungsplanung wird beim LGV ein Feldvergleich veranlasst.

3.1.1 Lage und Funktion im Straßennetz

Der zu überplanende Streckenabschnitt ist als Hauptverkehrsstraße mit einer Höchstgeschwindigkeit für innerstädtische Straßen von 50 km/h ausgewiesen, er verläuft in West-Ost-Richtung und stellt eine Hauptverbindungsstrecke von der Anschlussstelle Jenfeld der BAB 24 sowie von Hamburg-Jenfeld und von Barsbüttel (Schleswig Holstein) in Richtung Wandsbek und weiter in Richtung Innenstadt Hamburg dar.

3.1.2 Verkehrsbelastung

Für die Ermittlung der Verkehrsbelastung im Planungsgebiet wurden am 26.01.2017 und am 02.09.2020 Verkehrszählungen an den Knoten Bovestraße / Jüthornstraße und Rodigallee / Holstenhofweg vorgenommen. Der Knoten Rodigallee / Jenfelder Allee ist eine jährliche Zählstelle.

Aus den Zählungen werden für die einzelnen Querschnitte folgende Belastungen ermittelt:

			Teilabschnitt 1	Teilabschnitt 2	Teilabschnitt 4
			Jüthornstraße	Rodigallee West	Rodigallee Mitte
			Bovestraße bis Osterkamp	Osterkamp bis Holstenhofweg	Holstenhofweg bis Jenfelder Allee
DTV24		[-]	18.758	17.243	22.550
SV-%	prozentualer SV-Anteil von der gesamten Summe	[%]	4,2	4,9	5,5
Vmax	Max.-Stundenwerte	[Kfz/h]	1.828	1.513	1.880
h	Uhrzeit	[Uhr]	7:45	7:45	16:15

Tabelle 1: Verkehrszahlen

Zu erkennen ist, dass die werktägliche Spitzenstunde in den Abschnitten Jüthornstraße und Rodigallee West um 7:45 Uhr und im Abschnitt Rodigallee Mitte und 16:15 Uhr erreicht wird.

Daten aus Zählungen zu weiteren Verkehrsteilnehmern (Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV) liegen nicht vor.

3.1.3 Unfallgeschehen

Aus den Auswertungen der Unfalldaten des Abschnitts zwischen Bovestraße und Jenfelder Allee für den Zeitraum 01.01.2018-31.12.2020 sind nachfolgende Aussagen abzuleiten:

Insgesamt sind in diesem Zeitraum 208 Verkehrsunfälle registriert worden. Dabei wurde keine Person getötet, jedoch forderten 4 Verkehrsunfälle 4 Schwerverletzte und 11 Leichtverletzte. Bei weiteren 52 Verkehrsunfällen wurden insgesamt 76 Personen leicht verletzt.

In dem anteiligen Streckenabschnitt bis zur Planungsgrenze Ost bei Station 2+400 befinden sich zwei Unfallhäufungsstellen (UHS).

- Teilabschnitt 2, Knoten Osterkamp / Rodigallee: Es wurden mindestens vier Verkehrsunfälle

mit Radbeteiligung aufgrund von schlechter Sicht und Abbiegeunfällen registriert. Nach der Vollsignalisierung des Knotenpunktes im Juli 2020 sind keine weiteren Unfälle mit Radfahrteiligten entstanden.

- Teilabschnitt 3, Knoten Holstenhofweg / Rodigallee: An diesem Knoten wurden mehrere unabhängig voneinander zutreffende Unfälle registriert. Zum einen entstanden mindestens fünf Verkehrsunfälle mit Personenschaden innerhalb der 36 Monate und zum anderen entstanden mindestens fünf Verkehrsunfälle gleichen Typs innerhalb der letzten 12 Monate. Die offensichtliche Problematik in diesem Knoten liegt an der erhöhten Anzahl an Verkehrsunfällen durch Abbiegeunfall und Einbiegen/Kreuzen-Unfall. Dabei liegt die Hauptursache an den geringen Räumzeiten an der Kreuzung. Weiterhin sind Verkehrsunfälle im Längsverkehr auffällig. Bei diesen kommt es insbesondere auf der Nord-/ Süd-Achse zu Verkehrsunfällen aufgrund von Fehlern beim Fahrstreifenwechsel und in zweiter Linie zu Auffahrunfällen vor der LSA.

3.1.4 Nutzung der angrenzenden Grundstücke/Bebauung

Teilabschnitt 1: Jüthornstraße

Nördlich der Jüthornstraße befindet sich das Gelände der Asklepios-Klinik Wandsbek in das eine Kindertagesstätte integriert ist. Zwischen Alphonsstraße und Kielmannseggstraße befindet sich ein gewerblich genutztes Bürogebäude mit Eingang von der Kielmannseggstraße. Auf der Nordseite der Jüthornstraße befinden sich zwei (nicht öffentliche) Zufahrten zum Gelände der Klinik Wandsbek sowie die Anbindung der Alphonsstraße.

Südlich der Jüthornstraße ist ein Teil des Wandsbeker Gehölzes gelegen. Am östlichen Ende der Jüthornstraße unmittelbar westlich des Knotens Jüthornstraße / Kielmannseggstraße / Rodigallee befinden sich ein Friseur und ein Restaurant mit Eingang an der Ecke Jüthornstraße / Kielmannseggstraße. Auf der Südseite der Jüthornstraße befinden sich keine Grundstücks- bzw. Garagenzufahrten oder Straßenanbindungen.

Teilabschnitt 2: Rodigallee West

Nördlich der Rodigallee befindet sich ausschließlich Wohnbebauung.

Südlich der Rodigallee befinden sich unmittelbar östlich des Knotens Jüthornstraße / Kielmannseggstraße / Rodigallee ein Raumausstatter-Fachgeschäft sowie eine Bäckerei. Weiter in östlicher Richtung bis zum Knoten Rodigallee / Holstenhofweg befindet sich ausschließlich Wohnbebauung. Neben der Anbindung des Osterkamps nach Süden existiert eine fußläufige Verbindung zum Wandsbeker Gehölz südlich gegenüber der Einmündung Bornkamp.

Außer den Straßenanbindungen Bornkamp und Osterkamp bestehen insgesamt 55 Grundstücks- bzw. Garagenzufahrten, davon 29 auf der Nordseite und 26 auf der Südseite, weiterhin existiert eine fußläufige Anbindung an den Mittelkamp.

Teilabschnitt 3: Knoten Rodigallee / Holstenhofweg

Im Bereich des Knotens Rodigallee / Holstenhofweg befinden sich auf der Nordseite der Rodigallee östlich des Knotens eine Bäckerei sowie ein Hundesalon mit vorgelagerter Freifläche und Zugang von der Rodigallee. Westlich des Knotens befindet sich ein Praxis-, Büro- bzw. Ausbildungsgebäude (u.a. Northern Business School) mit Zugang vom Holstenhofweg.

Westlich des Knotens Rodigallee / Holstenhofweg befindet sich auf der Südseite das Offiziersheim des Bundeswehrgeländes mit Zugang vom Holstenhofweg.

Teilabschnitt 4: Rodigallee Mitte

Nördlich der Rodigallee befindet sich vorrangig Wohnbebauung. An der Schimmelmannallee befindet sich eine Kindertagesstätte.

Westlich und östlich der Straßenanbindung Am Hohen Feld sind auf der Nordseite ein Restaurant, eine Eisdielen und ein Fahrradfachgeschäft gelegen, alle mit Zugang von der Rodigallee. Weiter östlich bis an die östlicher Planungsgrenze heran befindet sich das Gelände der Kirchengemeinde Der Gute Hirte mit Kirchengebäuden und einer Kindertagesstätte.

Außer den Straßenanbindungen Am Hohen Feld bestehen insgesamt 45 Grundstücks- bzw. Garagenzufahrten davon 13 auf der Südseite und 32 auf der Nordseite, weiterhin existieren fußläufige Anbindungen an die Ossietzkystraße und den Tycho-Brahe-Weg.

Südlich der Rodigallee befindet sich westlich der Straße Am Hohen Feld das Gelände der Helmut Schmidt Universität der Bundeswehr. Hier bestehen aktuell zwei als Baustellenzufahrten für Hochbaumaßnahmen auf dem Gelände der Universität der Bundeswehr genutzte Zufahrten. Weiter östlich sind 12 Einzelhäuser jeweils mit Grundstückszufahrten gelegen. Daran schließt sich weiter nach Osten eine Grünfläche bis zur östlichen Planungsgrenze an, die u.a. als Zirkusplatz genutzt wird. Außer den Zufahrten zu den o.g. 12 Einzelhäusern existieren fußläufige Anbindungen an den südlichen Abschnitt der Straße Am Hohen Feld sowie an die Elsa-Brandström-Straße.

3.1.5 Schadensbild

Im Planungsgebiet wurden zur Schichtdickenmessung und Erfassung des Schichtenaufbaus der Fahrbahnen 26 Proben der gebundenen und zum Teil ungebundenen Straßenschichten vom Prüflabor HNL (Prüfbericht Nr. 1/2247/2017 vom 17.07.2017) entnommen und untersucht. Proben der Bushaltestellenbeläge und der Nebenflächen wurden nicht entnommen und untersucht. Für die einzelnen Teilabschnitte werden zudem Sanierungsempfehlungen ausgesprochen.

Die TÜV Rheinland LGA Bautechnik GmbH hat im Auftrag der Freien und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) den Straßenzug Schloßstraße bis Holsteiner Tor an der Landesgrenze zu Schleswig-Holstein mit dem Lacroix-Verfahren die Tragfähigkeit des vorhandenen Straßenaufbaus untersucht. Die Abschnitte dieser EMS-Maßnahmen sind Teil dieses Straßenzuges. Es liegt der Bericht BBV1613120 als Entwurf mit Datum vom 03.03.2017 vor. Hierin werden auch Empfehlungen für die Sanierung der einzelnen Teilabschnitte ausgesprochen.

Teilabschnitt 1: Jüthornstraße

Tragfähigkeitsmessungen TÜV Rheinland BBV 1613120, Entwurf 03.03.2017			Bohrkernuntersuchungen HNL 1/2247/2017, Entwurf 08.06.2017								
A. Hocheinbau	B. Teilerneuerung		Nr.	Lage	Asphalt- dicke (cm)	Anmerkung Asphalt	Tragschichten (nicht bituminös)		Frostschuttschicht		Gesamt
Mindesthöhe erforderliche Überbauung(cm)	erforderliche Mindesthöhe vorhandener Asphalt (cm)	dann Teilerneuerung möglich bis (cm)					Art	cm	Art	cm	cm
18	23	20	BK 20	Jüthorn West	21,5	Binder teilweise zerfallen Tragschicht hoher Sandanteil, Binder kein Verbund zur Tragschicht					
			BK 21	Jüthorn West	31,0	Deckschicht teilweise zerfallen Binder hohlraumreich Tragschichten hoher Sandanteil alle Schichten ohne Verbund					
			BK 22	Jüthorn Mitte	21,2	Deckschicht und Binder teilweise zerfallen Tragschichten hoher Sandanteil alle Schichten ohne Verbund					
			BK 23	Jüthorn Mitte	22,4	Tragschichten hoher Sandanteil Binder und Tragschichten ohne Verbund	Kies/Sand Ton/Sand	57,6		F1 / F3	80
			BK 24	Jüthorn Ost	22,6	Tragschichten hoher Sandanteil					
			BK 25	Jüthorn Ost	24,1	Tragschichten hoher Sandanteil	Kies/Sand Ton/Sand	55,9		F1 / F3	80



Tabelle 2: Schadensbild Teilabschnitt 1

Teilabschnitt 2: Rodigallee West

Tragfähigkeitsmessungen TÜV Rheinland BBV 1613120, Entwurf 03.03.2017			Bohrkernuntersuchungen HNL 1/2247/2017, Entwurf 08.06.2017								
A. Hocheinbau	B. Teilerneuerung		Nr.	Lage	Asphalt- dicke (cm)	Anmerkung Asphalt	Tragschichten (nicht bituminös)		Frostschuttschicht		Gesamt
Mindesthöhe erforderliche Überbauung(cm)	erforderliche Mindesthöhe vorhandener Asphalt (cm)	dann Teilerneuerung möglich bis (cm)					Art	cm	Art	cm	
16	23	18	BK 26	Rodig West West	21,7	Binder und Tragschicht hoher Sandanteil					
			BK 27	Rodig West West	21,7	Tragschicht hoher Sandanteil					
			BK 28	Rodig West Mitte	27,3	Tragschicht hoher Sandanteil					
			BK 29	Rodig West Mitte	23,7	Tragschicht hoher Sandanteil	Kies/Sand	56,3		F1	80
			BK 30	Rodig West Ost	25,3	Tragschicht hoher Sandanteil					
			BK 31	Rodig West Ost	25,0	Tragschicht hoher Sandanteil	SSS, SE	55		F1	80

Tabelle 3: Schadensbild Teilabschnitt 2

Teilabschnitt 4: Rodigallee Mitte

Tragfähigkeitsmessungen TÜV Rheinland BBV 1613120, Entwurf 03.03.2017			Bohrkernuntersuchungen HNL 1/2247/2017, Entwurf 08.06.2017								
A. Hocheinbau	B. Teilerneuerung		Nr.	Lage	Asphalt- dicke (cm)	Anmerkung Asphalt	Tragschichten (nicht bituminös)		Frostschuttschicht		Gesamt
Mindesthöhe erforderliche Überbauung(cm)	erforderliche Mindesthöhe vorhandener Asphalt (cm)	dann Teilerneuerung möglich bis (cm)					Art	cm	Art	cm	
16	23	18	BK 32	Rodig Mitte West	22,8	-					
			BK 33	Rodig Mitte West	21,0	Binderschicht kein Verbund zur Tragschicht Tragschicht hoher Sandanteil					
			BK 34	Rodig Mitte West	34,1	Tragschicht hoher Sandanteil					
			BK 35	Rodig Mitte West	34,1	Binderschicht hohlraumreich Tragschicht hoher Sandanteil					
			BK 36	Rodig Mitte Mitte	27,8	Tragschicht hoher Sandanteil					
			BK 37	Rodig Mitte Mitte	22,5	Tragschicht hoher Sandanteil					
			BK 38	Rodig Mitte Mitte	20,5	Tragschicht hoher Sandanteil					
			BK 39	Rodig Mitte Ost	27,1	Tragschicht hoher Sandanteil					
			BK 40	Rodig Mitte Ost	23,3	Tragschicht hoher Sandanteil					

Tabelle 4: Schadensbild Teilabschnitt 4

3.1.6 Aufteilung und Abmessung des Querschnitts

Der Straßenzug weist in den Teilabschnitten jeweils charakteristische Bestandsquerschnitte auf, deren einzelne Elemente in den Kap. 3.1.8 ff noch näher beschrieben werden.

Teilabschnitt 1: Jüthornstraße

Jüthornstraße zwischen dem Knoten Bovestraße/Jüthornstraße und der Einmündung Alphonsstraße (Station 0+200):

Nebenfläche Süd (stadtauswärts)		
1,10 m	Radweg	Asphalt
7,50 m	Grünstreifen (Wandsbeker Gehölz) - Breite variiert zwischen 2,00 m und 10,60 m	
Fahrbahn		
3,00 m	Fahrbahn Fahrtrichtung Osten	Asphalt



3,00 m	Fahrstreifen Fahrtrichtung Osten	Asphalt
2,90 m	Fahrstreifen Fahrtrichtung Westen	Asphalt
3,35 m	Fahrstreifen Fahrtrichtung Westen	Asphalt
3,00 m	Bussonderfahrstreifen Richtung Westen	Asphalt
Nebenfläche Nord (stadteinwärts)		
3,50 m	Grünstreifen	
2,85 m	Gemeinsamer Geh- und Radweg	Betonsteinpflaster
2,30 m	Grünstreifen – Breite Variiert zwischen 2,00m und 2,80 m	

Tabelle 5: Bestandsquerschnitt Teilabschnitt 1, West

Jüthornstraße zwischen Einmündung Alphonsstraße und Knoten Jüthornstraße/Kielmannseggstraße/Rodigallee (Station (0+405):

Nebenfläche Süd (stadtauswärts)		
2,20 m	Gehweg	Betonplatten
1,00 m	Radweg	Betonsteinpflaster, rot
0,65 m	Randstreifen	Betonplatten
2,50 m	Busbucht	Beton
Fahrbahn		
3,30 m	Fahrstreifen Fahrtrichtung Osten	Asphalt
3,25 m	Fahrstreifen Fahrtrichtung Osten	Asphalt
3,15 m	Fahrstreifen Fahrtrichtung Westen	Asphalt
3,20 m	Fahrstreifen Fahrtrichtung Westen	Asphalt
Nebenfläche Nord (stadteinwärts)		
1,75 m	Randstreifen	Betonplatten
0,70 m	Radweg	Betonsteinpflaster rot / Asphalt
3,00 m	Gehweg	Betonplatten

Tabelle 6: Bestandsquerschnitt Teilabschnitt 1, Ost

Teilabschnitt 2: Rodigallee West

Rodigallee zwischen den Knoten Jüthornstraße/Kielmannseggstraße/Rodigallee und Rodigallee/Osterkamp (Station 0+590):

Nebenfläche Süd (stadtauswärts)		
2,50 m	Gehweg	Betonplatten
1,25 m	Radweg	Betonsteinpflaster, rot
1,20 m	Randstreifen	Betonsteinpflaster
Fahrbahn		
3,25 m	Fahrstreifen Fahrtrichtung Osten	Asphalt
3,25 m	Fahrstreifen Fahrtrichtung Osten	Asphalt
3,25 m	Fahrstreifen Fahrtrichtung Westen	Asphalt
3,25 m	Fahrstreifen Fahrtrichtung Westen	Asphalt
Nebenfläche Nord (stadteinwärts)		
2,10 m	Längsparkstände – auf Rad- und Gehwegniveau im Wechsel mit Bauminseln	Wabensteine
1,25 m	Radweg	Betonsteinpflaster rot
1,25 m	Gehweg	Betonplatten

Tabelle 7: Bestandsquerschnitt Teilabschnitt 2, West

Rodigallee zwischen den Knoten Rodigallee/Osterkamp und Knoten Rodigallee / Holstenhofweg (Station 1+040):

Nebenfläche Süd (stadtauswärts)		
3,07 m	Gehweg	Betonplatten
1,27 m	Radweg	Bituminöse Decke
Gehweg und Radweg unterbrochen durch Bauminseln		
1,17 m	Randstreifen	Betonplatten
Fahrbahn		
3,28 m	Fahrstreifen Fahrtrichtung Osten	Asphalt
3,24 m	Fahrstreifen Fahrtrichtung Osten	Asphalt
3,27 m	Fahrstreifen Fahrtrichtung Westen	Asphalt
3,25 m	Fahrstreifen Fahrtrichtung Westen	Asphalt
Nebenfläche Nord (stadteinwärts)		
2,69 m	Längsparkstände – auf Rad- und Gehwegniveau im Wechsel mit Bauminseln	Wabensteine
1,26 m	Radweg	Betonsteinpflaster rot
1,18 m	Gehweg	Betonplatten

Tabelle 8: Bestandsquerschnitt Teilabschnitt 2, Ost

Teilabschnitt 4: Rodigallee Mitte

Rodigallee zwischen den Knoten Rodigallee/Holstenhofweg und Knoten Rodigallee / Jenfelder Allee / Schiffbeker Weg (Station 1+940):

Nebenfläche Süd (stadtauswärts)		
3,04 m	Gehweg	Betonplatten
1,21 m	Radweg	Bituminöse Decke
Gehweg und Radweg unterbrochen durch Bauminseln		
1,16 m	Randstreifen	Betonplatten
Fahrbahn		
3,23 m	Fahrstreifen Fahrtrichtung Osten	Asphalt
3,25 m	Fahrstreifen Fahrtrichtung Osten	Asphalt
3,29 m	Fahrstreifen Fahrtrichtung Westen	Asphalt
3,25 m	Fahrstreifen Fahrtrichtung Westen	Asphalt
Nebenfläche Nord (stadteinwärts)		
2,16 m	Längsparkstände – auf Rad- und Gehwegniveau im Wechsel mit Bauminseln	Wabensteine
1,61 m	Radweg	Betonsteinpflaster
1,51 m	Gehweg	Betonplatten

Tabelle 9: Bestandsquerschnitt Teilabschnitt 4

3.1.7 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Im Planungsgebiet befinden sich die folgenden Knotenpunkte:

Knoten-Nr. bzw. LSA Nr.	Knoten	Steuerung	Blindensignalisierung
2181	Bovestraße / Jüthornstraße	Verkehrabhängig	nein
ohne	Einmündung Alphonsstraße	-	-
596	Jüthornstraße / Kielmannseggstraße / Rodigallee	Verkehrabhängig	ja
ohne	Einmündung Bornkamp	-	-
595	Rodigallee / Osterkamp	Verkehrabhängig	ja
598	Rodigallee / Holstenhofweg	Verkehrabhängig	nein
ohne	Einmündung Schimmellmannallee	-	-
1182	Rodigallee / Am Hohen Felde mit FLSA	Verkehrabhängig	ja

Tabelle 10: Übersicht Knotenpunkte und LSA

LSA-Knoten Bovestraße / Jüthornstraße

An dem dreiarmligen Knotenpunkt, an dem alle denkbaren Abbiegebeziehungen zulässig sind, schließen folgende Straßen an:

- Bovestraße in Nordwest-Richtung
- Jüthornstraße in Ost-Richtung
- Jüthornstraße in Südwest-Richtung

Der Knotenarm Bovestraße verfügt stadteinwärts in Richtung Nordwesten über einen Fahrstreifen. In der Knotenzufahrt sind zwei Fahrstreifen vorhanden, einer Richtung Südosten als Geradeausstreifen in die Jüthornstraße Richtung Osten und einer als Kombination aus Geradeausstreifen und freier Rechtsabbieger in die Jüthornstraße Richtung Südwesten

Die Richtungsfahrstreifen sind durch eine Mittelinsel getrennt. An dem Knotenarm ist eine signalisierte Fußgängerfurt vorhanden, die die Nebenflächen auf der Bovestraße Nordseite mit der Mittelinsel Jüthornstraße Südwest verbindet.

Der Knotenarm Jüthornstraße Ost verfügt über fünf Fahrstreifen, wovon

- einer als Bussonderfahrstreifen geradeaus Richtung Westen in die Bovestraße
- einer als Fahrstreifen geradeaus Richtung Westen in die Bovestraße
- einer als Linksabbieger Richtung Südwesten in die Jüthornstraße
- zwei für die Fahrtrichtung Osten

ausgewiesen sind.

Die Richtungsfahrstreifen sind nicht durch eine Mittelinsel getrennt.

Der Knotenarm Jüthornstraße Südwest verfügt über vier Fahrstreifen, wovon

- einer als Rechtsabbieger in die Jüthornstraße Richtung Osten führt
- einer als Linksabbieger in die Bovestraße Richtung Nordwest führt

- einer als Fahrstreifen Richtung Südwesten, vom Linksabbieger aus der Jüthornstraße Ost kommend, führt
- einer als freier Rechtsabbieger Richtung Südwesten, aus der Bovestraße Nordwest kommend, führt, wobei dieser Vorfahrt gewährend auf den zuvor genannten Streifen geleitet wird.

Die Richtungsfahrstreifen sind durch eine Mittelinsel getrennt. An dem Knotenarm ist eine signalisierte Fußgängerfurt vorhanden, die die Nebenflächen auf der Jüthornstraße Südseite mit der Mittelinsel Jüthornstraße Südwest verbindet.

Die beiden Fahrstreifen in die Jüthornstraße Südwest sind durch eine weitere Mittelinsel voneinander getrennt, diese ist mit den Nebenflächen Südwest (Ecke Bovestraße / Jüthornstraße Südwest) über einen Fußgängerüberweg zur Querung des freien Rechtabbiegers verbunden.

Der Radverkehr in der Jüthornstraße Südwest wird stadtauswärts auf asphaltierten oder in Pflasterbauweise hergestellten Radwegen geführt, die als nicht benutzungspflichtig ausgewiesen sind. Stadteinwärts gibt es keine Nebenflächen, der Radverkehr wird im Mischverkehr geführt. Es besteht die Möglichkeit, parallel zur Jüthornstraße im Wandsbeker Gehölz Richtung Südwesten zu fahren.

Unsignalisierte Einmündung Alphonsstraße

Die Einmündung Alphonsstraße schließt nördlich an die Jüthornstraße an. Im Einmündungsbereich verfügt die Alphonsstraße jeweils über einen Fahrstreifen für den ein- und ausfahrenden Verkehr.

An der Einmündung sind alle denkbaren Abbiegebeziehungen zulässig.

Ein Aufstellstreifen für Linksabbieger in die Alphonsstraße oder ein separater Rechtsabbiegestreifen sind nicht vorhanden.

Der Radverkehr in der Alphonsstraße wird auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt.

LSA-Knoten Jüthornstraße / Kielmannseggstraße / Rodigallee

Am vierarmigen Knotenpunkt schließen folgende Straßen an:

- Jüthornstraße in West-Richtung
- Kielmannseggstraße in Nord-Richtung
- Rodigallee in Ost-Richtung
- Kielmannseggstraße in Süd-Richtung

Es sind alle denkbaren Abbiegebeziehungen zulässig.

An keinem der Knotenarme sind die Richtungsfahrstreifen durch eine Mittelinsel getrennt. An allen vier Knotenarmen sind signalisierte Fußgängerfurten vorhanden.

- Die Jüthornstraße in West-Richtung verfügt über vier Fahrstreifen, wovon jeweils zwei für die Fahrtrichtungen Westen und Osten ausgewiesen sind.
- Die Kielmannseggstraße in Nord-Richtung verfügt am Knoten über zwei Fahrstreifen, jeweils einen für den einfahrenden und den ausfahrenden Verkehr.
- Die Rodigallee in Ost-Richtung verfügt über vier Fahrstreifen, wovon jeweils zwei für die Fahrtrichtungen Westen und Osten ausgewiesen sind.
- Die Kielmannseggstraße in Süd-Richtung verfügt am Knoten über zwei Fahrstreifen, jeweils einen für den einfahrenden und den ausfahrenden Verkehr.

Aufstellstreifen für Linksabbieger in die Kielmannseggstraße oder separate Rechtsabbiegestreifen sind nicht vorhanden.

Der Radverkehr in der Kielmannseggstraße wird auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt.

Unsignalisierte Einmündung Bornkamp

Die Einmündung Bornkamp schließt nördlich an die Rodigallee an. Im Einmündungsbereich verfügt der Bornkamp jeweils über einen Fahrstreifen für den ein- und ausfahrenden Verkehr.

An der Einmündung sind alle denkbaren Abbiegebeziehungen zulässig. Ein Aufstellstreifen für Linksabbieger in den Bornkamp oder ein separater Rechtsabbiegestreifen sind nicht vorhanden.

Der Radverkehr im Bornkamp wird auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt.

LSA-Knoten Osterkamp

Am vierarmigen Knotenpunkt schließen folgende Straßen an:

- Rodigallee in West-Richtung
- Osterkamp in Nord-Richtung
- Rodigallee in Ost-Richtung
- Osterkamp in Süd-Richtung

Am Knotenpunkt sind alle denkbaren Abbiegebeziehungen zulässig.

An keinem der Knotenarme sind die Richtungsfahrstreifen durch eine Mittelinsel getrennt. An den Knotenarmen nach Süden, Osten und Norden sind signalisierte Fußgängerfurten vorhanden.

- Die Rodigallee in West-Richtung verfügt über vier Fahrstreifen, wovon jeweils zwei für die Fahrrichtungen Westen und Osten ausgewiesen sind.
- Der Osterkamp in Nord-Richtung verfügt am Knoten über zwei Fahrstreifen, jeweils einen für den einfahrenden und den ausfahrenden Verkehr.
- Die Rodigallee in Ost-Richtung verfügt über vier Fahrstreifen, wovon jeweils zwei für die Fahrrichtungen Westen und Osten ausgewiesen sind.
- Der Osterkamp in Süd-Richtung verfügt am Knoten über zwei Fahrstreifen, jeweils einen für den einfahrenden und den ausfahrenden Verkehr.

Aufstellstreifen für Linksabbieger in den Osterkamp oder separate Rechtsabbiegestreifen sind nicht vorhanden.

Der Radverkehr im Osterkamp wird auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt.

LSA-Knoten Rodigallee / Holstenhofweg

Am vierarmigen Knotenpunkt schließen folgende Straßen an:

- Rodigallee in West-Richtung
- Holstenhofweg in Nord-Richtung
- Rodigallee in Ost-Richtung
- Holstenhofweg in Süd-Richtung

Am Knotenpunkt sind alle denkbaren Abbiegebeziehungen zulässig. Alle Knotenarme weisen jeweils

- einen kombinierten Rechtsabbieger- / Geradeausstreifen
- einen Geradeausstreifen
- einen separaten Linksabbiegerstreifen
- sowie 2 Fahrstreifen für die vom Knoten wegführende Fahrtrichtung auf.

Die Richtungsfahrstreifen sind an allen vier Knotenarmen durch eine Mittelinsel getrennt.

An allen vier Knotenarmen sind signalisierte Fußgänger- und Radfahrerfurten vorhanden.

Der Radverkehr im Holstenhofweg wird beidseitig auf einem Radweg mit teilweise bituminöser Decke und Betonsteinpflastern geführt. Eine Benutzungspflicht für den Radweg ist nicht ausgewiesen

Unsignalisierte Einmündung Schimmellmannallee

Die Einmündung Schimmellmannallee schließt nördlich an die Rodigallee als Einbahnstraße in Fahrtrichtung Süden an. Im Einmündungsbereich verfügt die Schimmellmannallee über einen Fahrstreifen für den ausfahrenden Verkehr.

Das Einfahrverbot von der Rodigallee in die Schimmellmannallee wird durch das V/ 267 verdeutlicht.

Von der Schimmellmannallee sind das Rechtsabbiegen und das Linksabbiegen auf die Rodigallee zulässig.

Der Radverkehr in der Schimmellmannallee wird auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt. Es ist eine Radbenutzung entgegen der Einbahnstraße zugelassen.

Teilsignalisierte Einmündung Am Hohen Feld mit FLSA

Die Straße Am Hohen Feld mündet von Norden in die Rodigallee ein. Sie verfügt am Knoten über zwei Fahrstreifen, jeweils einen für den einfahrenden und den ausfahrenden Verkehr.

An der Einmündung sind alle denkbaren Abbiegebeziehungen zulässig. Die Signalgebung der FLSA betrifft nur die Rodigallee. Die Signale befinden sich ausschließlich westlich des Knotens. Nur am Knotenarm Rodigallee in West-Richtung ist daher eine signalisierte Fußgängerfurt vorhanden. Es handelt sich hierbei um eine Bedarfslichtsignalanlage mit Blindensignalisierung.

Ein Aufstellstreifen für Linksabbieger in die Straße Am Hohen Feld oder ein separater Rechtsabbiegestreifen sind nicht vorhanden.

Der Radverkehr in der Straße Am Hohen Feld wird auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt.

3.1.8 MIV und Wirtschaftsverkehr

Angrenzend an den Straßenzug befinden sich keine ausgewiesenen Gewerbegebiete. Verteilt auf den ca. 2400 Meter langen Straßenzug befinden sich als Anlieger die Asklepios-Klinik Wandsbek sowie lediglich 10 Einzelhandelsgeschäfte bzw. Restaurants. Die Strecke wird vom Wirtschaftsverkehr vorrangig als Durchgangsverbinding genutzt.

Teilabschnitt 1: Jüthornstraße

Die Jüthornstraße zwischen dem Knoten Bovestraße/Jüthornstraße und dem Knoten Jüthornstraße / Kielmannseggstraße / Rodigallee ist eine einbahnige fünfstreifige Straße, davon

- stadtauswärts Richtung Osten für den MIV und den ÖPNV (Busverkehr) zwei Streifen
- stadteinwärts Richtung Westen

- ein Streifen geradeaus und übergehend als Linksabbiegestreifen in Richtung Jüthornstraße westlich des Knotens Jüthornstraße / Bovestraße für den MIV
- ein Streifen geradeaus in Richtung Bovestraße für den MIV
- ein Bussonderstreifen

Teilabschnitte 2 und 4: Rodigallee

Die Rodigallee zwischen dem Knoten Jüthornstraße / Kielmannseggstraße / Rodigallee und dem Knoten Rodigallee / Jenfelder Allee / Schiffbeker Weg ist eine einbahnige vierstreifige Straße mit jeweils zwei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung für den MIV und den ÖPNV (Busverkehr).

3.1.9 ÖPNV und Sharing Angebote

Es verkehren folgende Buslinien mit folgendem Takt auf der Planungsstrecke bzw. die Planungsstrecke querend:

Linie	Takt (Hauptverkehrszeit)	Streckenabschnitt bzw. Querung	Streckenverlauf
10	Alle 10 Min.	auf voller Länge	Glatzer Straße (Jenfeld) ↔ Wandsbek Markt
162	Alle 20 Min.	auf voller Länge	Bhf Rahlstedt ↔ Wandsbek Markt
261	Alle 20 Min.	quert auf Holstenhofweg	Berliner Tor ↔ Wandsbek Markt
263	Alle 20 Min.	auf voller Länge	Barsbüttel ↔ Wandsbek Markt
618	Nachtbus	auf voller Länge	Sorenkoppel (Rahlstedt) ↔ Wandsbek Markt
X11	Alle 20 Min.	auf voller Länge	Sorenkoppel (Rahlstedt) ↔ Wandsbek Markt
X22	Alle 10 Min.	auf voller Länge	Hagenbecks Tierpark ↔ Jenfeld Zentrum
X35	Alle 10 Min.	auf voller Länge	Sorenkoppel (Rahlstedt) ↔ Am Licentiatenberg (Groß Borstel)

Tabelle 11: Buslinien – Taktung, Streckenverlauf und Fahrgastzahlen

Im Planungsgebiet sind 12 Bushaltestellen vorhanden. Alle Bushaltestellen sind im Bestand mit einem Haltepunkt für eine Buslänge von 19 Meter ausgelegt. Ausschließlich die Haltestelle Am Hohen Felde stadtauswärts ist durch taktile Elemente in den Nebenflächen barrierefrei ausgebaut.

Haltestelle	Buslinien	stadtauswärts	stadteinwärts
Bovestraße	10, 162, 263, 618	-	Busbucht: Unmittelbar östlich Knoten Bovestraße / Jüthornstraße 1 Haltepunkt 18 m Aufstelllänge Nicht barrierefrei
AK Wandsbek	10, 162, 263, 618	Busbucht: Unmittelbar westlich Knoten Jüthornstraße / Kielmannseggstraße 1 Haltepunkt 18 m Aufstelllänge Nicht barrierefrei	Busbucht: Unmittelbar westlich Alphonsstraße 1 Haltepunkt 18 m Aufstelllänge Nicht barrierefrei
Osterkamp	10, 162, 263, 618	Busbucht: Unmittelbar östlich Osterkamp 1 Haltepunkt	Busbucht: Unmittelbar östlich Osterkamp 1 Haltepunkt

		18 m Aufstelllänge Nicht barrierefrei	18 m Aufstelllänge Nicht barrierefrei
Universität der Bundeswehr	10,162, 261, 263, 618, X11, X22, X35	Busbucht: Unmittelbar östlich Knoten Rodigallee / Holstenhofweg 1 Haltepunkt 18 m Aufstelllänge Nicht barrierefrei	Busbucht: Unmittelbar westlich Knoten Rodigallee / Holstenhofweg 1 Haltepunkt 18 m Aufstelllänge Nicht barrierefrei
	261	Holstenhofweg Richtung Süden: Busbucht 1 Haltepunkt 18 m Aufstelllänge Nicht barrierefrei	Holstenhofweg Richtung Norden: Haltestelle am Fahrbahnrand 1 Haltepunkt 18 m Aufstelllänge Nicht barrierefrei
Am Hohen Feld	10, 162, 263, 618	Busbucht Gegenüber Einmündung Am Hohen Feld 1 Haltepunkt 18 m Aufstelllänge barrierefrei	Haltestelle am Fahrbahnrand: Unmittelbar östlich Einmündung Am Hohen Feld 1 Haltepunkt 18 m Aufstelllänge Nicht barrierefrei

Tabelle 12: Bushaltestellen, Buslinien, Bauweise

Sharing-Angebote mit festen Stationen sind im Planungsabschnitt nicht vorhanden.

3.1.10 Radverkehr

Der Planungsabschnitt liegt nicht – auch nicht in Teilen – im Verlauf einer Veloroute oder einer Freizeitroute, er wird auch nicht von einer Veloroute oder Freizeitroute gequert.

Es befinden sich keine Bike+Ride-Anlagen im Planungsgebiet.

Innerhalb des Planungsabschnittes befindet sich eine StadtRad-Station am Knoten Rodigallee / Holstenhofweg mit 16 Stellplätzen.

Teilabschnitt 1: Jüthornstraße

Teilstrecke Jüthornstraße von Bovestraße bis Alphonsstraße

Stadteinwärts werden die Radfahrer in den nördlichen Nebenflächen der Jüthornstraße auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg mit 2,85 m Breite geführt, der durch einen Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt und ca. 1,30 m gegenüber der Fahrbahn erhöht verläuft. An einer Stelle mit einer Bauminsel werden die Fußgänger und Radfahrer beidseitig um diese herumgeführt.

Stadtauswärts werden die Radfahrer auf einem benutzungspflichtigen Weg durch das Wandsbeker Gehölz geführt. Der Weg ist nicht ausgeleuchtet.

Teilstrecke Jüthornstraße von Alphonsstraße bis Kielmannseggstraße

In den südlichen Nebenflächen wird der benutzungspflichtige Radweg aus dem Wandsbeker Gehölz kommend gemeinsam mit dem sich dort eröffnenden Gehweg zwischen Fahrgastunterstand und der Busbucht der Haltestelle AK Wandsbek auf einer Breite von 2,30 m hindurchgeführt. Die Befestigung besteht aus Betonplatten und Rechteckpflaster.

Konfliktpunkte sind durch die gemeinsame Führung der Radfahrer mit den Fußgängern durch den Warte- sowie Ein- und Ausstiegsbereich an der Bushaltestelle gegeben.

Die nördlichen Nebenflächen weisen einen Radweg mit 1,10 m Breite und einen Gehweg mit 3,00 m Breite auf. Der Radweg ist asphaltiert bzw. mit Rechteckpflaster befestigt, der Gehweg ist mit Betonplatten befestigt.

Teilabschnitte 2 und 4: Rodigallee West und Rodigallee Mitte

In den südlichen und nördlichen Nebenflächen der Rodigallee verlaufen parallel zur Fahrbahn Rad- und Gehwege. Die Breiten der Gehwege und der Radwege entsprechen nicht den Mindestabmessungen der geltenden Richtlinien:

- Breite Gehwege ca. 1,25 bis 3,10 m in grauen Betonplatten
- Breite Radwege ca. 1,10 bis 1,25 m in Asphalt, rotem Betonsteinpflaster bzw. unbefestigt

Auf der Nordseite sind der benutzungspflichtige Radweg und der Gehweg nebeneinander nördlich des Randstreifens, der im Wechsel Längsparkstände und Bauminseln aufweist, angeordnet.

Dagegen ist auf der Südseite der Gehweg südlich und der benutzungspflichtige Radweg nördlich eines Mittelstreifens mit Bäumen angeordnet. Ausnahme bildet die Teilstrecke zwischen Kielmannseggstraße und der Bushaltestelle östlich des Osterkamps, in der auf der Südseite keine Bäume vorhanden sind.

Konfliktpunkte bestehen dadurch, dass

- die Nebenflächen nicht die für eine getrennte Führung von Radfahrern und Fußgängern erforderliche Mindestbreite einschl. des Sicherheitstrennstreifens zu den längsparkenden Autos aufweisen
- die Befestigung des Radwegs an zahlreichen Stellen aussetzt (Bauminseln) und Höhenversätze aufweist
- ein Ausweichen (z.B. bei Überholvorgängen) vom maximal 1,25 m breiten Radweg über den Kantstein auf den Gehweg erfolgen muss
- der nördliche Geh- und Radweg nicht ausreichend von der öffentlichen Beleuchtung erfasst wird, die zwar auf der Nordseite der Rodigallee angeordnet ist, aber aufgrund der hohen Blattdichte der Bäume in ihrer Wirkung eingeschränkt wird.

Die Radverkehrsanlagen aller Teilabschnitte werden von Schülern frequentiert, die die Schulstandorte Charlotte-Paulsen-Gymnasium (Neumann-Reichardt-Straße 20), Matthias-Claudius-Gymnasium (Witthöfftstraße 8), Gymnasium Marienthal (Holstenhofweg 86) und Max-Schmeling Stadtteilschule (Oktaviostraße) anfahren. Zusätzlich besteht konkreter Zielverkehr für radfahrende Jugendliche zu den Sportanlagen des Sportclubs Concordia im Osterkamp.

3.1.11 Fußverkehr

Die vorhandenen Bordsteinhöhen an den Fußgänger- und Radwegfurten aller Knoten im Planungsgebiet entsprechen mit wenigen Ausnahmen nicht den Anforderungen an getrennte Querungen mit einem minimal 1 m breiten Bereich mit 0 cm Bordhöhe für Rollstuhlfahrer und einem angrenzenden Bereich mit 6 cm Bordhöhe für blinde und sehbehinderte Menschen.

Ausnahme bildet die Furt der Bushaltestelle Am Hohen Feld, die bereits zu einem früheren Zeitpunkt barrierefrei umgebaut worden ist. Hier sind taktile Elemente in Form von Bodenindikatoren vorhanden. Darüber hinaus befinden sich zwischen dem Gehweg und Radweg keine Leitstreifen.

Gesonderte Querungsmöglichkeiten außerhalb der signalisierten Knotenpunkte sind nicht vorhanden.

Die Nebenflächen der Teilabschnitte 1 (Jüthornstraße) und 2 (Rodigallee West) werden von Schülerinnen frequentiert, die mit Wohnorten im Bereich des Planungsabschnittes die Schulstandorte Charlotte-Paulsen-Gymnasium (Neumann-Reichardt-Straße 20) und Matthias-Claudius-Gymnasium (Witthöfftstraße 8) erreichen.

Intensiver Schülerverkehr ist am Knotenpunkt Rodigallee / Holstenhofweg durch die dort im Nahbereich liegenden Schulen Gymnasium Marienthal (Holstenhofweg 86) und Max-Schmeling Stadtschule (Oktaviostraße) gegeben, die von vielen Schülern über die an der Haltestelle „Universität der Bundeswehr“ haltenden Buslinien erschlossen werden.

3.1.12 Ruhender Verkehr und Lieferverkehr

Teilabschnitt 1: Jüthornstraße

In der Jüthornstraße sind keine Einrichtungen für den ruhenden Verkehr vorhanden. In der Strecke zwischen Alphonstraße und Kielmannseggstraße besteht eingeschränktes Halteverbot.

Behindertenparkstände	Parkstände für elektrisch betriebene Fahrzeuge	Beschränkung der zul. Gesamtmasse für Parkstände	Bewohnerparken	Ladezonen	Fahrradabstellplätze
keine	keine	2,8 t im Bereich der VZ 315	keine	keine	keine

Tabelle 13: Übersicht Ruhender Verkehr und Lieferverkehr Teilabschnitt 1

Wildes Parken wird in dem Teilabschnitt nicht wahrgenommen, da hier auch keine Anlieger (Wohnstandorte) oder Zielstandorte (Geschäfte o.ä.) vorhanden sind.

Ebenso finden keine Verkehre im Rahmen von Anwohnerlogistik (Umzüge, eigene Lastanlieferung, Handwerker) statt.

Teilabschnitt 2: Rodigallee West

Insgesamt befinden sich 123 Parkstände im Teilabschnitt 2. Diese sind als Parkstände auf Gehwegniveau auf der Nordseite und Südseite der Rodigallee ausgewiesen.

Auf der Südseite ist zwischen Kielmannseggstraße und Holstenhofweg ein eingeschränktes Halteverbot montags bis freitags von 15 bis 20 Uhr auf dem rechten Fahrstreifen Richtung Osten (stadtauswärts) angeordnet.

Behindertenparkstände	Parkstände für elektrisch betriebene Fahrzeuge	Beschränkung der zul. Gesamtmasse für Parkstände	Bewohnerparken	Ladezonen	Fahrradabstellplätze
keine	keine	2,8 t im Bereich der VZ 315	keine	keine	keine

Tabelle 14: Übersicht Ruhender Verkehr und Lieferverkehr Teilabschnitt 2

Wildes Parken findet auf nicht als Parkstände ausgewiesenen Flächen in den Nebenflächen auf der Südseite und der Nordseite der Rodigallee sowie außerhalb der für das eingeschränkte Halten ausgewiesenen Zeiten auf dem rechten Fahrstreifen stadtauswärts statt.

Verkehre im Rahmen von Anwohnerlogistik (Umzüge, eigene Lastanlieferung, Handwerker) finden beidseitig der Rodigallee aufgrund der in diesem Abschnitt beidseitig vorhandenen Wohnbebauung statt.

Teilabschnitt 3: Knoten Rodigallee / Holstenhofweg

An der Straße Holstenhofweg sind am südlichen Knotenarm auf der Westseite zwei Parkstände und am nördlichen Knotenarm auf der Ostseite sieben Parkstände innerhalb des Planungsgebietes vorhanden. Außerhalb des Planungsgebietes setzen sich die Parkstände fort.

Behindertenparkstände	Parkstände für elektrisch Betriebene Fahrzeuge	Beschränkung der zul. Gesamtmasse für Parkstände	Bewohnerparken	Ladezonen	Fahrradabstellplätze
keine	keine	2,8 t im Bereich der VZ 315	keine	keine	keine

Tabelle 15: Übersicht Ruhender Verkehr und Lieferverkehr Teilabschnitt 3

Teilabschnitt 4: Rodigallee Mitte

Insgesamt befinden sich 78 Parkstände im Teilabschnitt 4. Diese sind als Parkstände auf Gehwegniveau auf der Nordseite der Rodigallee ausgewiesen.

Auf der Südseite ist zwischen Schimmelmannallee und Knoten Rodigallee / Jenfelder Allee / Schiffbeker Weg ein eingeschränktes Halteverbot montags bis freitags von 15 bis 20 Uhr auf dem rechten Fahrstreifen Richtung Osten (stadtauswärts) angeordnet. Unmittelbar östlich der Bushaltestelle Universität der Bundeswehr Richtung stadtauswärts auf der Südseite ist für ca. 30 m absolutes Halteverbot gegeben. Ab ca. 30 m östlich der Bushaltestelle Universität der Bundeswehr bis Planungsgrenze Ost ist auf der Südseite ein absolutes Halteverbot von 7 bis 9 Uhr und von 15 bis 20 Uhr auf dem rechten Fahrstreifen Richtung Osten (stadtauswärts) angeordnet.

Behindertenparkstände	Parkstände für elektrisch Betriebene Fahrzeuge	Beschränkung der zul. Gesamtmasse für Parkstände	Bewohnerparken	Ladezonen	Fahrradabstellplätze
1 bei Haus-Nr. 133	keine	2,8 t im Bereich der VZ 315	keine	keine	keine

Tabelle 16: Übersicht Ruhender Verkehr und Lieferverkehr Teilabschnitt 4

Wildes Parken findet auf nicht als Parkstände ausgewiesenen Flächen in den Nebenflächen auf der der Nordseite der Rodigallee sowie außerhalb der für das eingeschränkte Halten ausgewiesenen Zeiten auf dem rechten Fahrstreifen stadtauswärts (Südseite) statt.

Verkehre im Rahmen von Anwohnerlogistik (Umzüge, eigene Lastanlieferung, Handwerker) finden auf der Nordseite und der Südseite der Rodigallee aufgrund der in diesem Abschnitt vorhandenen Wohnbebauung statt.

3.1.13 Straßenausstattung und Straßenmöblierung

Teilabschnitt 1: Jüthornstraße

Vorhandene Ausstattung	Nebenfläche	Lageplan	Station	Zuständigkeit
14 Bügelabsperrelemente	Südwest	Blatt 1	Km +0 bis Km +25	Bezirk
5 Müllcontainer (Glas und Papier)	Süd	Blatt 3	Km +380	Stadtreinigung Hamburg
Werbesäule	Süd	Blatt 3	Km +395	Bezirk
Fahrgastunterstand „AK Wandsbek“ ohne Werbetafel	Süd	Blatt 3	Km +405	Hochbahn
Fahrgastunterstand „Bovestraße“ mit Werbetafel	Nord	Blatt 1	Km +85	Hochbahn und Wall GmbH
Fahrgastunterstand „AK Wandsbek“ ohne Werbetafel	Nord	Blatt 3	Km +360	Hochbahn
Taxi-Rufsäule	Nord	Blatt 3	Km +390	Autoruf GmbH

Tabelle 17: Übersicht Straßenausstattung und Straßenmöblierung Teilabschnitt 1

Teilabschnitt 2: Rodigallee West

Vorhandene Ausstattung	Nebenfläche	Lageplan	Station	Zuständigkeit
Postbriefkasten	Süd	Blatt 3	Km +460	Deutsche Post AG
Werbetafel mit Uhr	Süd	Blatt 3	Km +470	DSM Zeit und Werbung GmbH
Fahrgastunterstand „Osterkamp“ ohne Werbetafel	Süd	Blatt 6	Km +990	Wall GmbH
Werbesäule	Süd	Blatt 8	Km 1+380	Ströer
Postbriefkasten	Süd	Blatt 8	Km 1+385	Deutsche Post AG
Fahrgastunterstand „Universität der Bundeswehr“ ohne Werbetafel	Süd	Blatt 8	Km 1+410	Wall GmbH
5 Betonabsperrpoller	Süd	Blatt 8	Km 1+425 bis km 1+430	Bezirk

Müllcontainer	Süd	Blatt 9	Km 1+450	Hamburg Stadtreinigung
Fahrgastunterstand „Osterkamp“ ohne Werbetafel	Nord	Blatt 6	Km +945	Wall GmbH
Sitzbank	Nord	Blatt 6	Km +970	Bezirk
Werbesäule	Nord	Blatt 7	Km 1+110	Ströer
Ausfahrtsspiegel	Nord	Blatt 7	Km 1+170	Bezirk
Fahrgastunterstand Universität der Bundeswehr ohne Werbetafel	Nord	Blatt 8	Km 1+320	Wall GmbH
Werbetafel	Nord	Blatt 8	Km 1+335	JC Decaux

Tabelle 18: Übersicht Straßenausstattung und Straßenmöblierung Teilabschnitt 2

Teilabschnitt 3: Knoten Holstenhofweg

Fahrgastunterstand Universität der Bundeswehr ohne Werbetafel	Südwest	Blatt 8	Km 1+350	Wall GmbH
Belüftungsrohr	Nordwest	Blatt 8	Km 1+350	Hamburg Wasser
Bügelabsperrelemente	Nordost	Blatt 8	Km 1+370	Bezirk

Tabelle 19: Übersicht Straßenausstattung und Straßenmöblierung Teilabschnitt 3

Die Bäume sind mit Absperrbügeln gegenüber den Längsparkständen auf dem Gehweg gesichert.

Vereinzelt befinden sich Abfallbehälter der Hamburger Stadtreinigung im Planungsgebiet.

Teilabschnitt 4: Rodigallee Mitte

Vorhandene Ausstattung	Nebenfläche	Lageplan	Station	Zuständigkeit
Fahrgastunterstand Am Hohen Felde“ mit Werbetafel	Süd	Blatt 11	Km 2+020	Wall GmbH
4 Müllcontainer (Glas und Papier)	Süd	Blatt 13	Km 2+320	Hamburg Stadtreinigung
Poller	Nord	Blatt 9	Km 1+475	Bezirk
Bügelabsperrelemente	Nord	Blatt 11	Km 2+040	Bezirk
Poller	Nord	Blatt 11	Km 2+045	Bezirk

Fahrgastunterstand „Am Hohen Felde“ ohne Werbetafel	Nord	Blatt 11	Km 2+070	Wall GmbH
--	------	----------	----------	-----------

Tabelle 20: Übersicht Straßenausstattung und Straßenmöblierung Teilabschnitt 4

Die Bäume sind mit Absperrbügeln gegenüber den Parkständen auf dem Gehweg gesichert.

Vereinzelte befinden sich Abfallbehälter der Hamburger Stadtreinigung im Planungsgebiet.

3.1.14 Öffentliche Beleuchtung

Öffentliche Beleuchtung in der Jüthornstraße befinden sich in den nördlichen Nebenflächen im Grünstreifen zur Beleuchtung der Fahrbahn sowie im Bereich des Knotens Bovestraße / Jüthornstraße (drei Masten) im Sicherheitstrennstreifen am südlichen Fahrbahnrand und am nördlichen Rand des gemeinsamen Geh- und Radweges zur Beleuchtung desselben. Eine Ausleuchtung des mit Benutzungspflicht ausgewiesenen Radweges auf der Südseite der Jüthornstraße im Wandsbeker Gehölz ist nicht vorhanden. Zwei öffentliche Beleuchtungen befinden sich in den südwestlichen Nebenflächen der Einmündung Kielmannseggstraße.

Öffentliche Beleuchtungen in der Rodigallee (Abschnitte West und Mitte) befinden sich in den nördlichen Nebenflächen im Sicherheitstrennstreifen am Fahrbahnrand. Die ausgeprägten Kronen der anstehenden Bäume führen zur Einschränkung der Wirkung der öffentlichen Beleuchtung insbesondere in den nördlichen Nebenflächen. Im Knoten Rodigallee / Holstenhofweg ist auf der Mittelinsel ein Beleuchtungsmast aufgestellt. Des Weiteren sind in den südwestlichen Nebenflächen vom Holstenhofweg ebenfalls zwei öffentliche Beleuchtungen vorhanden.

Mit Ausnahme der öffentlichen Beleuchtung auf der Mittelinsel sind die öffentlichen Beleuchtungen als Auslegermasten ausgeführt.

3.1.15 Straßenbegleitgrün

Vom Baumbüro Hagen liegt mit Datum vom 20.10.2017 eine fachtechnische Stellungnahme zu der geplanten Sanierungsmaßnahme Jüthornstraße und Rodigallee vor. Des Weiteren wurde eine ergänzende fachtechnische Stellungnahme vom 30.11.2020 für den Abschnitt zwischen Jenfelder Allee und Öjendorfer Damm aufgestellt. In den Stellungnahmen werden die einzelnen Bäume in ihren Arten, dem Stammdurchmesser sowie den Kronenbreiten aufgeführt. Zusätzlich werden Ergebnisse aus Wurzelgrabungen erläutert und Stellungnahmen zu den geplanten Maßnahmen im Zusammenhang mit den Querschnittsanpassungen der einzelnen Straßenabschnitte abgegeben.

Im Kap. 5.1.8 zur gewählten Ausführungsvariante (Straßenbegleitgrün) wird auf diese Stellungnahmen im Einzelnen Bezug genommen.

Anzahl Bäume	Jüthornstraße		Rodigallee	Rodigallee
	Bovestraße bis	Kielmannseggstraße	Kielmannseggstraße bis Osterkamp	Osterkamp bis Jenfelder Allee
Nord	40		16	70
Süd	34		0	69
Stammumfang	46 cm bis 307 cm		44 cm bis 318 cm	18 cm bis 206 cm
Gesamt	74		16	139

Tabelle 21: Bilanzen Straßenbegleitgrün

Insgesamt befinden sich 229 Bäume im Planungsgebiet.

Südlich von der Jüthornstraße befindet sich angrenzend das Wandsbeker Gehölz, an dem auch der mit Benutzungspflicht ausgewiesene Radweg verläuft. Die Baumarten zwischen Bovestraße und

Kielmannseggstraße variieren sehr stark (12 Arten). Zwischen Kielmannseggstraße und Osterkamp sind ausschließlich Roteichen oder Stieleichen vorhanden. Zwischen Osterkamp und Holstenhofweg sind hauptsächlich Europäische Linden aber auch eine Sand-Birke, zwei Kaiser Linden und ein Bergahorn vorhanden. Bei den Bäumen zwischen Holstenhofweg und Knoten Rodigallee / Jenfelder Allee / Schiffbeker Weg handelt es sich hauptsächlich um Europäische Linden, vereinzelt aber auch um Kaiserlinden.

Unmittelbar an das Planungsgebiet angrenzend befinden sich folgende Biotope:

- Flächenbiotop: Wandsbeker Gehölz südlich Jüthornstraße und südlich Rodigallee zwischen Kielmannseggstraße und Osterkamp
- Flächenbiotop: Grünfläche direkt südlich Rodigallee, östlich Bundeswehrgelände, gegenüber Kirche Zum Guten Hirten

3.1.16 Entwässerung

Das Regenwasser wird in der Jüthornstraße und in der Rodigallee über ein Dachgefälle abgeleitet und in Trummen gefasst. Das Entwässerungssystem im Planungsgebiet ist in drei Abschnitte eingeteilt.

Der westliche Abschnitt umfasst die Jüthornstraße und die Rodigallee bis zum Holstenhofweg. Dort wird das Regenwasser über die Trummenanschlussleitungen in eine Leitung (Eiprofil 550/1000) des Mischwassersielsystems von Hamburg Wasser geführt. Der Tiefpunkt befindet sich am Knotenpunkt Bovestraße / Jüthornstraße, wo das das M-Siel als Eiprofil 1200/1350 weiter im Verlauf der Jüthornstraße nach Südwesten verläuft.

In einem kurzen mittleren Abschnitt zwischen Rodigallee Haus-Nr. 99 und Nr. 115 (unmittelbar östlich des Knotens Rodigallee / Holstenhofweg) wird das Regenwasser über die Trummenanschlussleitungen zunächst in eine Regenwasserleitung von Hamburg Wasser geführt. Diese Leitung weist ca. 150 m östlich der Einmündung Schimmelmannallee (Haus Nr. 115) einen Hochpunkt auf. Von dort verläuft sie Richtung Westen als DN 250, weiter als DN 300 und DN 400 bis zum Knotenpunkt Rodigallee / Holstenhofweg, wo sie über einen Schacht an das Mischwassersiel im Holstenhofweg Richtung Norden angeschlossen wird.

Der östliche Abschnitt umfasst die Rodigallee Haus-Nr. 115 bis hin Rodigallee Haus-Nr. 235 (wobei Haus Nr. 235 bereits außerhalb des Planungsabschnittes liegt). Die Trummenanschlussleitungen führen das Regenwasser in eine Regenwasserleitung von Hamburg Wasser. Diese Leitung weist zwischen Haus-Nr. 193 und 197 (ca. 300 m westlich des Knotens Rodigallee / Jenfelder Allee / Schiffbeker Weg) einen Tiefpunkt auf. Von dort wird das Regenwasser zum Jenfelder Moor abgeleitet.

3.1.17 Versorgungsleitungen

Im Planungsgebiet verlaufen im Untergrund diverse Leitungen folgender Leitungsträger:

- Colt Technology Services
- Dataport
- Hamburg Gasnetz
- Hanse Werk Natur
- Hamburg Wasser
- Kabel Deutschland / Vodafone
- Telekom
- servTec

- Stromnetz Hamburg / Vatenfall (Europe Hamburg)
- Versatel
- wilhelm.tel / willy.tel

Leitungsschächte sind von allen o.g. Leitungsträgern, ausgenommen Stromnetz Hamburg im Planungsgebiet vorhanden. Hierbei sind Leitungen von Kabel Deutschland in Schächten der Telekom geführt, Kabel von Versatel in Schächten von Dataport.

Schaltschränke sind von Stromnetz Hamburg / Vattenfall (Europe Hamburg) sowie Telekom im Planungsgebiet vorhanden. Verteilungen von Kabel Deutschland werden in den Schaltschränken der Telekom mit vorgenommen.

3.2 Rahmenbedingungen

3.2.1 Grundwasser

Der maximale Grundwasserstand liegt laut Geoportal Hamburg an der westlichen Planungsgrenze (Jüthornstraße) bei ca. NHN +9,0 m und steigt zur östlichen Planungsgrenze bis auf ca. NHN +13,0 m an. Die Geländehöhe steigt ebenfalls von Westen (ca. NHN + 12 m) nach Osten (ca. NHN +20 m) an, weist jedoch im Verlauf des Straßenzuges im Bereich des Knotens Holstenhofweg einen Hochpunkt bei ca. NHN +22 m auf. Der Flurabstand (bezogen auf den maximalen Grundwasserspiegel) liegt dementsprechend im Westen des Planungsgebietes bei etwa 3 m, steigt zur Mitte hin auf ca. 9 m an und fällt zur östlichen Planungsgrenze auf 7 m ab.

3.2.2 Ingenieurbauwerke

Im Planungsbereich befinden sich keine Brückenbauwerke, Durchlässe, Stützwände, Tunnel oder technische Anlagen von U-Bahn/S-Bahn-Trassen oder Stationen. Ebenfalls sind keine Bunker im Planungsbereich vorhanden.

3.2.3 Denkmalschutz

Im Planungsbereich befinden sich folgende Denkmäler gemäß Auskunft Geoportal Hamburg:

- Baudenkmal: Krankenhausgebäude AK Wandsbek nördlich Jüthornstraße, Baujahr 1928
- Baudenkmal: Bornkamp 5, Wohngebäude, Baujahr 1925 / 1930
- Ensembledenkmal: Helmut-Schmidt-Universität, südlich Rodigallee, östlich Holstenhofweg
- Baudenkmäler: mehrere Hochschulgebäude innerhalb des o.g. Ensembles, Baujahr 1973ff
- Ensembledenkmal Kirchengelände Der Gute Hirte, Rodigallee 205
- Baudenkmäler: Kirchengebäude und Turm innerhalb des o.g. Ensembles

4 Variantenuntersuchung

HINWEIS: Für die aktuell anstehende EMS-Maßnahme Jüthornstraße / Rodigallee wurden bereits in den Jahren 2016 und 2017 Planungen aufgestellt, die im November 2017 als Erstverschickung an die zu beteiligenden Dienststellen übermittelt wurden. Diese Planung betrachtet den Streckenabschnitt einschließlich der Bovestraße (südöstlich der Gustav-Adolf-Straße) im Westen bis westlich des Knotens Rodigallee / Schiffbeker Weg / Jenfelder Allee. Die in dieser Erstverschickung favorisierte Querschnittslösung beinhaltet für die Jüthornstraße und die Rodigallee die Reduzierung von zwei auf einen MIV-Streifen stadtauswärts und die Beibehaltung von zwei MIV-Streifen stadteinwärts.

Von den beteiligten Dienststellen wurden Stellungnahmen hierzu entgegen genommen, die vorläufig abgewogen wurden. Eine Schlussverschickung wurde ausschließlich für den Teilabschnitt Bovestraße durchgeführt - in dem ohnehin nur je ein MIV-Streifen stadteinwärts und stadtauswärts existiert – da dieser Abschnitt „im Schatten“ der DB-Maßnahme Erneuerung EÜ Bovestraße in 2021 und 2022 baulich umgesetzt werden soll.

Für die weiteren Abschnitte Richtung Osten, d.h. Jüthornstraße und Rodigallee wurde noch keine Schlussverschickung aufgestellt und versendet. Dies auch, da zwischenzeitlich durch eine veränderte Zielsetzung im Sinne des Mobilitätswandels eine Überprüfung der Planung erforderlich wurde.

Vorliegende 2. Verschickung beschreibt und umfasst

- Im Gegensatz zur o.g. Erstverschickung die Planungsabschnitte vom Knoten Jüthornstraße / Bovestraße bis westlich des Knotens Rodigallee / Schiffbeker Weg / Jenfelder Allee
- Zusätzlich zur o.g. Erstverschickung und den dort diskutierten Querschnittsvarianten in den einzelnen Abschnitten auch die Variante der durchgehenden Reduzierung auf je einen MIV-Streifen stadtauswärts **und stadteinwärts**, wobei der 2. MIV-Streifen stadteinwärts als Besonderfahrstreifen stadteinwärts vorgesehen wird.

In der nachfolgenden Variantendiskussion sind die zur o.g. Erstverschickung eingegangenen Stellungnahmen sinngemäß berücksichtigt und abgewogen worden.

Im weiteren Planungsverlauf ist die hier vorliegende 2. Verschickung der Planung für den Abschnitt vom Knoten Jüthornstraße / Bovestraße bis westlich Jenfelder Allee und eine 1. Verschickung für den Abschnitt Jenfelder Allee bis Öjendorfer Damm (einschließlich der Knoten) vorgesehen, bevor dann die abgestimmte Planung des gesamten Straßenzuges schlussverschickt wird.

4.1 Querschnittsaufteilung

Die Überplanung der bestehenden Querschnittsaufteilung stand zunächst unter dem Fokus, Radverkehrsanlagen herzustellen, die den aktuellen Regelungen hinsichtlich erforderlicher Breiten entsprechen und zudem den Aspekten der Sicherheit und Durchgängigkeit genügen.

Im gesamten Straßenzug sind beidseitig außerhalb der bestehenden Bordlinien keine ausreichend breiten Nebenflächen vorhanden, um eine regelkonforme Führung des Radverkehrs in Form von Radwegen herzustellen.

Eine Querschnittsaufweitung durch Verschiebung der Straßenbegrenzungslinien nach außen über weite Teilstrecken ist nicht umsetzbar, da kein Planrecht vorhanden ist. Daher wurden Varianten geprüft, die eine oder mehrere der folgenden Veränderungen mit sich bringen:

- Entfernung von Bäumen
- Entfernung von Längsparkständen
- Reduzierung der Fahrstreifen für den MIV

Aufgrund des Charakters der Jüthornstraße mit beidseitigem Baumbewuchs und der alleeartigen Rodigallee ist ein Erhalt der Bäume anzustreben.

Eine Querschnittsaufteilung unter Aufrechterhaltung der jeweils zwei MIV-Streifen stadteinwärts und stadtauswärts sowie gleichzeitigem Erhalt des Großteils der Bäume und Schaffung von Radverkehrsanlagen mit regelkonformen Breiten ist nur bei über den gesamten Streckenverlauf zu tätigendem Grundstückserwerb möglich und wird daher nachfolgend nicht als Variante beschrieben.

Beobachtungen der Verkehrsflüsse legen dagegen nahe, zu prüfen, ob die „Herausnahme“ von einem oder zwei Fahrstreifen des MIV möglich ist.

Vom LSBG, Fachbereich IVS1 (Verkehrssteuerung) wurde eine entsprechende Simulation mit den aktuellen Verkehrsströmen durchgeführt. Diese kommt zum Ergebnis, dass ein guter Verkehrsfluss auf dem Streckenzug auch nach der Reduzierung auf einen Fahrstreifen stadtauswärts angenommen werden kann.

Die Reduzierung auf einen Fahrstreifen in Fahrtrichtung stadteinwärts wurde zunächst kritisch bewertet. Bei einer Reduzierung auf nur einen Fahrstreifen Richtung stadteinwärts sind bei der aktuell anzunehmenden Verkehrsbelastung in den Spitzenstunden in den Knotenbereichen Rodigallee / Öjendorfer Damm, Rodigallee / Schiffbeker Weg / Jenfelder Allee und Rodigallee / Holstenhofweg Überlastungen und entsprechende Rückstaulängen anzunehmen.

Bereits jetzt ist die Strecke der Rodigallee und der Jüthornstraße eine vom ÖPNV stark genutzte und von Busfahrgästen stark in Anspruch genommene Strecke, auf der in den letzten Jahren die Streckenführung zusätzlicher Buslinien (X22, X35) eingerichtet wurde und aktuell acht Buslinien fahren.

Im Zuge der aktuellen Strategie zur angestrebten Mobilitätswende wurden Szenarien in die Verkehrsprognose der Rodigallee einbezogen, worin der MIV zukünftig reduziert ist (ca. 20 % des Modal Splits) und der Umweltverbund im Gegenzug durch entsprechenden Ausbau des Angebots und der zugehörigen Infrastruktur (ÖPNV: Buslinien, Bustaktung und Busbeschleunigung durch Sonderstreifen, Radverkehr: ausreichend breite, von Konfliktstellen befreite und durchgängige Radfahrstreifen) zunimmt.

Diese Prognose zeigt, dass unter Zugrundelegung zukünftig anzunehmender Verkehrsbelastungen und bei Reduzierung auf einen Fahrstreifen auch in Fahrtrichtung stadteinwärts ein akzeptabler Verkehrsfluss angenommen werden kann.

Der geplante Ausbau des Bussonderfahrstreifens stadteinwärts sowie die Anpassung der Haltestellen zu Haltestellen am Fahrbahnrand (wo möglich) sind als positive Auswirkungen auf die Busbeschleunigung zu verstehen.

Grundsätzlich ist eine Beeinträchtigung der Großraum- und Schwerlastverkehre nicht zu besorgen, da keine Reduzierungen von Streifenbreiten oder Schleppkurvenradien gegenüber dem Bestand geplant sind.

Die vorhandenen Querschnittsbreiten ermöglichen nicht die Einrichtung von Bussonderfahrstreifen in beide Fahrtrichtungen. Zur Förderung der Nutzung des ÖPNV als ein Baustein der Mobilitätswende wird die Anlage eines Bussonderstreifens stadteinwärts als zielgerichtet eingeschätzt, da sich der stadteinwärts gerichtete „Pendlerstrom“ aus Schülern und Berufstätigen morgens auf ca. 2 bis 3 Stunden konzentriert, während sich die Rückfahrten am Nachmittag und Abend auf ein Zeitfenster von ca. 4 bis 5 Stunden verteilen.

Bauliche Abtrennung der Richtungsfahrstreifen

Als Variante zur Erhöhung der Sicherheit bzw. Reduzierung des Unfallrisikos durch z.B. unzulässige Überhol- oder Linksabbiegevorgänge wurde betrachtet, die Abtrennung der MIV-Fahrstreifen stadteinwärts und stadtauswärts baulich auszugestalten. Gegen eine solche bauliche Abtrennung spricht, dass auch für Einsatzfahrzeuge ein Überholen oder Linksabbiegen in beide Fahrtrichtungen nicht möglich wäre. Darüber hinaus würde mit einer baulichen Abtrennung eine Reduzierung der Fahrstreifen für MIV und ÖPNV von 3,20 auf 3,15 m einhergehen, was im Zusammenhang mit der Nutzung auch durch Großraum- und Schwerlastverkehre kritisch zu sehen ist. Die hierzu am 20.01.2022 geführte Abstimmung mit den beteiligten Fachdienststellen (PK, VD) führte zum Ergebnis, dass auf eine bauliche Abtrennung verzichtet wird.

Als Varianten der Querschnittsaufteilung stehen abschließend zur Diskussion:

Variante 1: 2 MIV-Streifen stadteinwärts und 1 MIV-Streifen stadtauswärts

Variante 2: je 1 MIV- Streifen stadteinwärts und stadtauswärts sowie Bussonderfahrstreifen stadteinwärts

Die beiden Varianten unterscheiden sich nicht hinsichtlich der Bilanzen für die Parkstände und Bäume.

	Parkstände (einschl. Ladezonen)	Fahrradabstellplätze (Anzahl Bügel)	Bäume
Bestand	149	0	229
Neu	124	61	38
Entfall	149	0	16
Bilanz	-25	+61	+22

Tabelle 22: Bilanzen Varianten 1 und 2

Bei Variante 1 sind Überholvorgänge des MIV- und Busverkehrs stadtauswärts nicht möglich, bei Variante 2 sind zusätzlich Überholvorgänge des MIV-Verkehrs nicht möglich. Bei Variante 2 sind planmäßig Überquerungen des Bussonderfahrstreifens auf der Rodigallee stadteinwärts durch den MIV-Verkehr zur Nutzung der Parkstände erforderlich.

Bei Realisierung von Radfahrstreifen als Radverkehrsanlagen sind in beiden Varianten planmäßig Überquerungen der Radfahrstreifen auf der Rodigallee stadteinwärts und stadtauswärts durch den MIV-Verkehr zur Nutzung der Parkstände erforderlich.

Variante 2 stellt die Vorzugsvariante dar, da hierbei mit der Fahrstreifenreduzierung nicht nur eine separate Ausweisung von durchgehenden Radfahrstreifen und damit eine Förderung des Radverkehrs (wie auch bei Variante 1) sondern mit Herstellung des Bussonderfahrstreifens stadteinwärts zusätzlich eine Förderung des ÖPNV im Rahmen des Umweltverbundes und der angestrebten Mobilitätswende erfolgt.

4.2 Radverkehrsführung

Teilabschnitt Jüthornstraße

Variante 1: Reduzierung auf einen Fahrstreifen stadtauswärts, Radfahrstreifen auf der Südseite, Ausbau der vorhandenen Nebenflächen auf der Nordseite

- Reduzierung der Fahrstreifen stadtauswärts auf einen Fahrstreifen
- Ausbau des gemeinsamen Geh- und Radweges auf der Nordseite mit einer Breite von 2,85 m
- Herstellung eines Radfahrstreifens auf der Südseite (stadtauswärts) in einer Breite von 2,00 m

Variante 2: Reduzierung auf einen Fahrstreifen stadtauswärts, Radfahrstreifen auf der Südseite, Bussonderfahrstreifen auf der Nordseite

- Reduzierung der Fahrstreifen stadtauswärts auf einen Fahrstreifen
- Freigabe des Bussonderfahrstreifens auf der Nordseite (stadteinwärts) in einer Breite von 3,50 m mit Zulassung des Radverkehrs auf diesem Streifen
- Herstellung eines Radfahrstreifens auf der Südseite (stadtauswärts) in einer Breite von 2,00 m

Variante 3: Reduzierung auf einen Fahrstreifen je Fahrrichtung, Radfahrstreifen beidseitig

- Reduzierung der Fahrstreifen je Fahrrichtung auf einen Fahrstreifen
- Gehweg mit Radfahrer frei stadteinwärts
- Herstellung Radfahrstreifen beidseitig mit 2,25 m Breite

Die Varianten werden wie folgt bewertet:

Variante 1 stellt wegen der gemeinsamen Führung von Radfahrern und Fußgängern auf der Nordseite auf einer Breite von 2,85 m nur eine bedingt anstrebenswerte Lösung dar.

Variante 2 stellt aufgrund der Zusammenführung von Radverkehr und Fußgängerverkehr in den nördlichen Nebenflächen ebenfalls eine nur bedingt anstrebenswerte Lösung dar.

Variante 3 stellt die Vorzugsvariante dar, da – sinngemäß zur Begründung der Vorzugsvariante bei der Querschnittsaufteilung in Kap. 4.1 - alle Verkehrsteilnehmer einen separaten Verkehrsraum erhalten und somit eine Förderung des Radverkehrs und des ÖPNV im Rahmen des Umweltverbundes und der angestrebten Mobilitätswende erfolgt.

Teilabschnitte Rodigallee

Es werden ausschließlich Varianten geprüft, bei denen die Entfernung von Bestandsbäumen - ohne Möglichkeit des Ersatzes im selben Streckenabschnitt - nicht erforderlich ist.

Variante 1: Reduzierung auf einen Fahrstreifen stadtauswärts, Radfahrstreifen beidseitig

- Reduzierung der Fahrstreifen stadtauswärts auf einen Fahrstreifen
- Herstellung Radfahrstreifen beidseitig mit 2,25 m Breite
- Neupflanzung von Bäumen auf der Südseite der Rodigallee zwischen Kielmannseggstraße und Osterkamp

Variante 2: Reduzierung auf einen Fahrstreifen stadtauswärts, Radfahrstreifen Nordseite, Radweg Südseite

- Reduzierung der Fahrstreifen stadtauswärts auf einen Fahrstreifen
- Herstellung Radfahrstreifen Nordseite mit 2,25 m Breite
- Herstellung Radweg Südseite mit 1,85 m Breite und 0,65 m Sicherheitstrennstreifen
- Neupflanzung von Bäumen auf der Südseite der Rodigallee zwischen Kielmannseggstraße und Osterkamp

Variante 3: Reduzierung auf einen Fahrstreifen je Fahrtrichtung, Radfahrstreifen beidseitig, Bussonderfahrstreifen auf der Nordseite (stadteinwärts)

- Reduzierung der Fahrstreifen je Fahrtrichtung auf einen Fahrstreifen
- Herstellung eines Bussonderfahrstreifens auf der Nordseite (stadteinwärts) in einer Breite von 3,20 m
- Herstellung Radfahrstreifen beidseitig mit 2,20 m Breite
- Neupflanzung von Bäumen auf der Südseite der Rodigallee zwischen Kielmannseggstraße und Osterkamp

Die Varianten werden wie folgt bewertet:

Variante 1 stellt eine anzustrebende Variante dar, da in der Rodigallee eine Vielzahl von Grundstückszufahrten sowohl auf der Nordseite als auch auf der Südseite vorhanden sind. Nach den Ergebnissen der Baumgutachten kann zusammenfassend festgehalten werden, dass die Verschiebung der Bordsteinkante in Richtung der Bäume auf der Südseite in weiten Teilen möglich erscheint. Auf Grundlage der stichprobenartigen Wurzelsuchgrabungen wird daher eine massive Beeinträchtigung der Bäume zunächst nicht erwartet. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass zur Umsetzung auch vereinzelte Wurzelkappungen nicht zu vermeiden sind. Daher wird empfohlen, dass zur Kompensation des Schadens, die unversiegelten Baumscheiben im Rahmen der Planung so groß wie möglich gestaltet werden.

Variante 2 (Reduzierung auf einen Fahrstreifen stadtauswärts, Radfahrstreifen Nordseite, Radweg Südseite) stellt eine anzustrebende Variante für die Teilstrecken dar, in denen im Ergebnis der Baumbegutachtung kein Radfahrstreifen auf der Südseite realisiert werden kann, ohne den Bäumen zu schaden.

Variante 3: (Reduzierung auf einen Fahrstreifen je Fahrtrichtung, Radfahrstreifen beidseitig, Bussonderfahrstreifen) stellt die Vorzugsvariante dar.

Im Vergleich Radfahrstreifen und Radweg auf der Südseite der Rodigallee ist der Lösung Radfahrstreifen aus folgenden Gründen der Vorzug zu geben:

- Die Rodigallee weist sowohl auf der Nordseite als auch auf der Südseite eine Vielzahl von Grundstückszufahrten auf. Ein Radfahrstreifen auf Niveau der Straßenfläche lässt sich im Gegensatz zu einem Radweg auf Nebenflächenniveau mit einer durchgängigen Gradienten ohne „ups and downs“ herstellen.
- Aufgrund des erforderlichen Sicherheitstrennstreifens bei Realisierung eines Radweges ist die insgesamt erforderliche Breite größer als bei einem Radfahrstreifen.
- Aufgrund der bestehenden Bäume und deren Wurzelbildung kann eine durchgängige sichere Befahrbarkeit eines Radweges (zusätzlich zu den o.g. „ups and downs“) nicht auf Dauer gewährleistet werden.

Variante 3 stellt somit die Vorzugsvariante dar, da – sinngemäß zur Begründung der Vorzugsvariante bei der Querschnittsaufteilung in Kap. 4.1 - alle Verkehrsteilnehmer einen separaten Verkehrsraum erhalten und somit eine Förderung des Radverkehrs und des ÖPNV im Rahmen des Umweltverbundes und der angestrebten Mobilitätswende erfolgt.

Protektion der Radfahrstreifen

Als Variante wurde betrachtet, die Radfahrstreifen in den Teilstrecken der Rodigallee, in denen keine Grundstückszufahrten, keine Längsparkstände und Ladezonen sowie keine Bushaltestellen vorhanden sind, baulich vom MIV-Fahrstreifen (stadtauswärts) bzw. vom Bussonderfahrstreifen (stadteinwärts) abzugrenzen. Gegen eine solche bauliche Abtrennung spricht im vorliegenden Fall ebenso der Aspekt, dass der Bewegungsspielraum für Einsatzfahrzeuge von Polizei und Feuerwehr eingeschränkt wird. Zudem wird die geplante Breite der Radfahrstreifen bereits als ausreichend sicher angesehen, so dass mit einer baulichen Abtrennung tatsächlich kein zusätzlicher Schutz erreicht wird. Durch die Breite der Abtrennung wird sogar eine Reduzierung der Breite der Fahrradstreifen auf 1,90 m erzeugt, so dass verkehrssichere Überholvorgänge auf dem Radfahrstreifen nicht möglich sind. Die hierzu am 20.01.2022 geführte Abstimmung mit den beteiligten Fachdienststellen (PK, VD) führte zum Ergebnis, dass auf eine bauliche Abtrennung der Radfahrstreifen verzichtet wird.

Variantenprüfung Radverkehrsführung bei Bushaltestellen

Grundsätzlich werden die Bushaltestellen in Fahrtrichtung stadteinwärts unter Berücksichtigung der favorisierten Einrichtung eines Bussonderfahrstreifens stadteinwärts als Haltestellen am Fahrbahnrand vorgesehen. An der Haltestelle Universität der Bundeswehr (Knoten Rodigallee / Holstenhofweg) wird die entsprechende Radverkehrsführung im Radfahrstreifen als kritisch gesehen, da hier eine sehr starke Frequentierung von bis zu 8 Buslinien besteht und die Haltestelle als Doppel-Haltestellen (38 m lang) ausgelegt wird.

Als Variante wird daher favorisiert, an dieser Haltestelle stadteinwärts den Radverkehr jeweils östlich der Haltestelle in die Nebenfläche aufzuleiten, nördlich der Haltestellenbereiche, also außen um die Warte- bzw. Ein- und Aussteigebereiche der Busfahrgäste herum, vorbeizuführen und westlich der Haltestellen wieder auf das Fahrbahnniveau abzuleiten.

Bei der entsprechenden Haltestellen stadtauswärts mit identischer Busfrequentierung ist diese Sinnhaftigkeit nicht gegeben, da hier die Bushaltestelle aufgrund ihrer Lage in Fahrtrichtung direkt hinter dem Knoten als Busbuchten ausgeführt wird und der Radverkehr die dort haltenden Busse auf dem Radfahrstreifen überholen kann.

Variantenprüfung Radverkehrsführung im Zusammenhang mit Ruhendem Verkehr

Im derzeitigen Bestand wird der Hauptfahrstreifen stadtauswärts durch parkende Fahrzeuge genutzt, auch innerhalb der Halteverbotszeiten. Es handelt sich hierbei nicht um ausgewiesene Parkstände.

Bei der angestrebten Vorzugsvariante der Querschnittsaufteilung ist ein regelkonformes und – aller Voraussicht nach auch nicht regelkonformes – Parken und Halten auf den MIV-Streifen und dem Besonderfahrstreifen ohnehin nicht möglich, da hiermit der fließende Verkehr ohne regelkonforme Ausweichmöglichkeit blockiert wäre.

Als Variante zur Unterstützung des MIV bei der Suche nach Halte- oder Parkmöglichkeiten, kommt grundsätzlich in Betracht, auf der Südseite der Rodigallee Parkstände – wie auch auf der Nordseite der Rodigallee im Bestand und in der Planung – zwischen den Bäumen als Längsparkstände in den Nebenflächen anzuordnen. Da jedoch für die Anlieger auf der Südseite ausreichende Stellplätze auf deren Grundstücken verfügbar sind und die Nebenflächen schmaler als auf der Nordseite sind, wird auf die Ausweisung von Parkständen im öffentlichen Raum auf der Südseite der Rodigallee verzichtet. So werden Konfliktpunkte zwischen ein- und ausparkenden Fahrzeugen und dem Radverkehr auf dem Radfahrstreifen sowie zwischen dem ruhenden Verkehr und dem Fußverkehr vermieden.

Es werden vereinzelt Ladezonen für die Anwohnerlogistik und den Wirtschaftsverkehr geschaffen, sodass bei den Be- und Entladevorgängen der Radfahrstreifen nicht zugestellt wird. Des Weiteren werden Längsparkstände an der Rodigallee 2-4 vor der Bäckerei hergestellt, um den Besuchern eine Möglichkeit zum Parken zu gewährleisten.

4.3 Knoten

Für den Knoten Rodigallee / Holstenhofweg wurden folgende Varianten im Zusammenhang mit den Linksabbiegern aus der Rodigallee untersucht:

- Anordnung der Linksabbiegestreifen links von der Mittelinsel
- Beibehaltung der Anordnung der Linksabbiegestreifen rechts von der Mittelinsel

Unter Beachtung der Unfallberichte und aufgrund von Beobachtungen und eigenen Fahrversuchen wird die Anordnung der Linksabbiegestreifen links von der Mittelinsel vorgesehen. Dies hat den Vorteil, dass sich die wartepflichtigen Linksabbieger aus beiden Fahrtrichtungen nicht direkt gegenüber stehen und eine bessere Sicht auf den entgegenkommenden Geradeausverkehr haben.

Für den Knoten Rodigallee / Am Hohen Feld wurde geprüft, ob zusätzlich zur FLSA und zum Haltebalken westlich der Einmündung Am Hohen Feld

- entweder ein weiterer Haltebalken östlich der Einmündung
- oder darüber hinaus ein LSA-Signal östlich der Einmündung

hergestellt werden soll.

Hierzu wurde eine Abstimmung mit VD52 vorgenommen. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass

- die Markierung eines weiteren Haltebalkens östlich der Einmündung nicht zulässig ist
- der Aufwand für die Herstellung eines zusätzlichen LSA-Signals für eine Signalisierung beidseitig des Knotens nicht in einem angemessenen Verhältnis zu den Unfallgeschehnissen steht.

Insofern werden diesbezüglich keine Änderungen am Knoten Rodigallee / Am Hohen Feld vorgenommen.

4.4 Bushaltestellen

Es wurde geprüft, inwieweit Haltestellen am Fahrbahnrand realisiert werden können, wo derzeit im Bestand Busbuchten vorhanden sind. In der Abstimmung mit der Hochbahn am 26.05.2021 wurden die Vor- und Nachteile gemeinsam abgewogen.

Der Vorteil von Haltestellen am Fahrbahnrand ist das schnelle Einordnen der Busse in den fließenden Verkehr sowie das gerade Anfahren an die Bordkante, um ein barrierefreies Ein- und Aussteigen zu erleichtern.

Nachteil der Variante ist die Einschränkung des Geradeausverkehrs, der während der Haltezeit des Busses durch die Abtrennung gemäß VZ 295 nicht durch Nutzung des Gegenfahrstreifens überholen kann und warten muss. Zudem halten nicht alle Buslinien an jeder Haltestelle z.B. die Xpress-Busse. In diesem Fall stellt eine Bushaltestelle dahingehend einen Vorteil dar, dass nicht nur der MIV sondern auch die Xpress-Busse die an den Haltestellen haltenden Busse überholen können. In Hinblick auf den Bussonderfahrstreifen, der die Beschleunigung des Busnetzes fördern soll, wird die Variante Busbucht an den nicht von allen Bussen angefahrenen Haltestellen favorisiert.

Konflikte können ebenso bei Haltestellen, die in Fahrtrichtung direkt hinter einem Knoten liegen entstehen. Wenn nur ein Fahrstreifen zur Verfügung steht und eine Haltestelle am Fahrbahnrand vorhanden ist, besteht die Gefahr, dass hinter dem haltenden Bus der MIV in den Knotenbereich rückstaut. Auch in diesem Fall ist die Haltestelle in Form einer Busbucht zu favorisieren.

5 Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante

Nach Abwägung der Vor- und Nachteile der unterschiedlichen Varianten zur Querschnittsaufteilung, zu den Radverkehrsanlagen, zu den Knoten und zu den Bushaltestellen und unter Berücksichtigung der Stellungnahmen zu der 1. Verschickung im Jahre 2017 wird folgende Ausführungsvariante geplant:

- Querschnittsaufteilung Strecke: je 1 MIV-Fahrstreifen stadteinwärts und stadtauswärts, Bussonderfahrstreifen stadteinwärts über die gesamte Strecke
- Radverkehrsanlagen: Radfahrstreifen stadteinwärts und stadtauswärts über die gesamte Strecke ausgenommen im Bereich der Bushaltestelle Universität der Bundeswehr, stadteinwärts, dort Führung der Radfahrer in den Nebenflächen nördlich des Haltestellenwarte- und Ein-sowie Ausstiegsbereiches
- Knoten: Anpassung des Knotens Rodigallee / Holstenhofweg mit Anordnung der Linksabbiegestreifen jeweils links der Mittelinsel
- Bushaltestellen:
 - Anpassung aller Haltestellen auf 38 Meter Aufstelllänge für zwei Haltepunkte, Ausbau mit Kasseler Sonderbord und taktilen Elementen in den Warte- und Ein-sowie Ausstiegsbereichen
 - Grundsätzlich Ausbau als Haltestellen am Fahrbahnrand, jedoch
 - Haltestellen Bovestraße stadteinwärts und Universität der Bundeswehr stadtauswärts als Busbucht
 - Haltestellen Osterkamp und Am Hohen Feld jeweils stadteinwärts und stadtauswärts und AK Wandsbek stadteinwärts als aufgeweitete Haltestellen am Fahrbahnrand zur möglichen Vorbeifahrt von Xpress-Bussen

5.1.1 Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes

Der Querschnitt wird grundsätzlich wie folgt aufgeteilt:

Jüthornstraße

Nebenfläche Süd (stadteinwärts)
- keine

Fahrbahn Süd (stadtauswärts)		
2,25 m	Radfahrstreifen	Asphalt
0,50 m	Sicherheitstrennstreifen	Asphalt
3,25 m	Fahrstreifen Fahrtrichtung Osten	Asphalt
Fahrbahn Nord (stadteinwärts)		
3,25 m	Fahrstreifen Fahrtrichtung Westen	Asphalt
3,25 m	Bussonderfahrstreifen Fahrtrichtung Westen	Asphalt
0,50 m	Sicherheitstrennstreifen	Asphalt
2,25 m	Radfahrstreifen	Asphalt
Nebenfläche Nord (stadteinwärts)		
3,30 bis 3,90 m	Böschung	Grünfläche
2,50 m	Gehweg	Betonplatten

Tabelle 23: Querschnittsaufteilung Jüthornstraße

Rodigallee

Nebenfläche Süd		
1,65 bis 3,0 m	Gehweg	Betonplatten
1,30 bis 2,65 m	Grünstreifen	Bäume im Wechsel mit Eichenspaltpfählen
Fahrbahn Süd (stadtauswärts)		
2,20 bis 2,25 m	Radfahrstreifen	Asphalt
0,25 m	Markierung, Wasserlauf	
3,20 m	Fahrstreifen Fahrtrichtung Osten	Asphalt
Fahrbahn Nord (stadteinwärts)		
3,20 m	Fahrstreifen Fahrtrichtung Westen	Asphalt
3,20 m	Bussonderfahrstreifen Fahrtrichtung Westen	Asphalt
0,25 m	Markierung, Wasserlauf	
2,20 bis 2,25 m	Radfahrstreifen, Wasserlauf	Asphalt
Nebenfläche Nord (stadteinwärts)		
2,25 bis 2,45 m	Längsparkstände – auf Gehwegniveau im Wechsel mit Bauminseln	Wabensteine
2,00 m	Gehweg	Betonplatten

Tabelle 24: Querschnittsaufteilung Rodigallee

5.1.2 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

An folgenden Knoten auf der Jüthornstraße bzw. der Rodigallee werden für den aus Westen kommenden linksabbiegenden Verkehr von der Jüthornstraße bzw. der Rodigallee Linksabbiegestreifen eingerichtet:

- Alphonsstraße
- Kielmannseggstraße
- Osterkamp
- Am Hohen Feld
- Denksteinweg.

Das Linksabbiegen von der Rodigallee in den Bornkamp sowie aus dem Bornkamp und aus der Schimmellmannallee in die Rodigallee wird nicht zugelassen sein.

An allen anderen Knoten bleiben die Abbiegebeziehungen und die Fahrstreifenzuordnungen unverändert.

Der Knoten Rodigallee / Holstenhofweg wird mit einer kompakteren Gestaltung versehen. Zusätzlich werden die Linksabbiegestreifen von der Rodigallee jeweils links der Mittellinien positioniert.

Die Technik der Fußgängerüberquerung wird angepasst bzw. ergänzt und die Maststandorte in der örtlichen Lage angepasst.

Sämtliche Lichtsignalanlagen werden mit akustischer Blindensignalisierung ausgestattet.

5.1.3 MIV und Wirtschaftsverkehr

In der Jüthornstraße und in der Rodigallee werden die MIV-Fahrstreifen auf je einen pro Fahrrichtung reduziert, so dass die o.g. Radfahrstreifen beidseitig sowie der Bussonderstreifen stadteinwärts hergestellt werden kann.

Zur Abtrennung der beiden Richtungsverkehre wird das VZ 295 (durchgezogene Linie) angeordnet. Die Fahrstreifenbreiten sind in der Rodigallee wie folgt festgelegt:

- 3,20 m Bussonderfahrstreifen stadteinwärts
- 3,20 m Hauptfahrstreifen stadteinwärts
- 3,20 m Hauptfahrstreifen stadtauswärts

In der Jüthornstraße sind die Fahrstreifen jeweils 5 cm breiter.

Die zulässige Geschwindigkeit für den MIV wird mit 50 km/ h beibehalten.

Nachteilige Auswirkungen auf den Wirtschaftsverkehr sind durch die geplante Maßnahme nicht zu besorgen.

5.1.4 ÖPNV und Sharing Angebote

In Fahrtrichtung stadteinwärts wird auf voller Streckenlänge ein Bussonderstreifen eingerichtet.

Alle Bushaltestellen werden mit 38 Meter Länge für zwei Haltepunkte von 18m-Gelenkbussen regelkonform mit taktilen Elementen sowie Bussonderborden ausgebaut. Für einzelne Haltestellen ergeben sich Veränderungen der Ausbauform (Haltestelle am Fahrbahnrand, Lageanordnung), siehe nachfolgende Tabelle.

Haltestelle	Buslinien	stadtauswärts	stadteinwärts
Bovestraße	10, 162, 263, 618		Busbucht verbleibt (Haltestelle am Fahrbahnrand wird zugunsten Vorbeifahrt von Bussen vermieden)
AK Wandsbek	10, 162, 263, 618	Busbucht wird als Haltestelle am Fahrbahnrand ausgebaut	Haltestelle am Fahrbahnrand wird neben Bussonderstreifen ausgebaut
Osterkamp	10, 162, 263, 618	Busbucht wird als Haltestelle am Fahrbahnrand ausgebaut und ca. 35 Meter Richtung Osten verschoben	Busbucht wird als Haltestelle am Fahrbahnrand ausgebaut und ca. 15 Meter Richtung Westen verschoben
Universität der BW	10,162, 261, 263, 618, X11, X22, X35	Busbucht verbleibt und ca. 20 Meter Richtung Osten verschoben	Busbucht wird als Haltestelle am Fahrbahnrand ausgebaut
Universität der BW	261	Holstenhofweg Richtung Norden:	Holstenhofweg Richtung Süden:

		Haltestelle am Fahrbahnrand verbleibt	Busbucht wird als Haltestelle am Fahrbahnrand ausgebaut
Am Hohen Feld	10, 162, 263, 618	Busbucht wird als Haltestelle am Fahrbahnrand ausgebaut und ca. 10 Meter Richtung Osten verschoben	Busbucht wird als Haltestelle am Fahrbahnrand ausgebaut

Tabelle 25: Anpassung Bushaltestellen

Zusätzliche Sharing-Angebote sind nicht geplant.

5.1.5 Radverkehr

In beiden Fahrtrichtungen wird auf voller Streckenlänge ein Radfahrstreifen eingerichtet. Mit Ausnahme an der Haltestelle Universität der Bundeswehr stadteinwärts erfolgt die Radführung fahrbahnseitig des Haltestellenbereiches.

An der im Südwesten am Knoten Jüthornstraße / Bovestraße anschließenden Jüthornstraße wird der stadtauswärts fahrende Radfahrer zunächst auf dem Radweg in den Nebenflächen geführt, um so halbrechts abbiegend dem Verlauf der Jüthornstraße Richtung Osten zu folgen. In etwa an der Station, an der im Bestand der Radweg in das Wandsbeker Gehölz verschwenkt, erfolgt nun eine Ableitung auf den Radfahrstreifen auf Straßenniveau. Der ab dort weiter im Bestand im Wandsbeker Gehölz verlaufende – nicht ausgeleuchtete - Radweg wird als solcher mit der zugehörigen Benutzungspflicht aufgehoben.

Die Radfahrstreifen werden mit einer Breite von mindestens 2,20 m einschließlich Markierung bzw. bei vorhandenen Platzverhältnissen bis zu 2,25 m einschließlich Markierung ausgebaut. Im westlichen und im südwestlichen Arm des Knoten Bovestraße / Jüthornstraße können die Radfahrstreifen jedoch aufgrund der begrenzten Flächenverfügbarkeit nur mit einer Breite von 1,85m inklusive Markierung vorgesehen werden.

An folgenden Knotenpunkten sind Aufstellflächen für den indirekt links abbiegenden Radverkehr vorgesehen:

- Knoten Bovestraße / Jüthornstraße:
 - Auf der Jüthornstraße von Osten kommende Radfahrer in die Jüthornstraße Richtung Südwest fahrend: Aufstelltasche einschl. gesonderter Signalisierung
 - Vom AK Wandsbek auf der Nordseite der Jüthornstraße kommende Radfahrer, die auf der Jüthornstraße Richtung Osten fahren wollen und daher den Knoten Bovestraße / Jüthornstraße von Norden nach Süden queren müssen: Aufstelltasche einschl. gesonderter Signalisierung
- Knoten Rodigallee / Kielmannseggstraße
 - von Osten kommend in die Kielmannseggstraße Richtung Süden: Aufstelltasche ohne gesonderte Signalisierung
 - Jüthornstraße von Westen kommend in die Kielmannseggstraße Richtung Norden: Aufstelltasche ohne gesonderte Signalisierung
- Einmündung Bornkamp
 - Rodigallee von Westen kommend in den Bornkamp Richtung Norden: Aufstelltasche ohne gesonderte Signalisierung
- Knoten Rodigallee / Holstenhofweg:
 - Aufstelltaschen an allen vier Abbiegebeziehungen jeweils einschl. gesonderter Signalisierung

Auf eine Möglichkeit der ungesicherten Querung der Rodigallee zur Schimmelmannallee für den Radfahrer wird aufgrund der Nähe zum Knoten Rodigallee / Holstenhofweg verzichtet. Im Einmündungsbereich der Schimmelmannallee weitet sich der MIV-Fahrstreifen stadteinwärts bereits auf drei Fahrstreifen vor dem Knoten Rodigallee / Holstenhofweg auf, so dass vom linksabbiegenden Radfahrer insgesamt fünf Fahrstreifen (einschl. MIV-Streifen stadtauswärts und Bussonderfahrstreifen stadteinwärts) zu queren wären. Dies wird als zu gefährlich eingestuft.

Im Streckenabschnitt der Rodigallee werden insgesamt 61 Fahrradabstellbügel installiert.

5.1.6 Fußverkehr

Die erforderlichen Bordsteinhöhen an Fußgänger- und Radwegfurten werden gemäß ReStra und HBVA berücksichtigt. Taktile Elemente im Bereich der Fußgängerlichtsignalanlagen und Haltestellen sind gemäß ReStra und HBVA vorgesehen.

Streckenabschnitte, an denen Radwege an Gehwegen angrenzen, sind in den Anschlussbereichen vorhanden und werden ebenfalls mit taktilen Leitelementen in Form von Noppen hergestellt.

Es wurde überprüft, ob auf den langen Zwischenstrecken zwischen den signalisierten Knotenpunkten gesonderte Querungsmöglichkeiten ausgebildet werden sollten. Auf der Strecke bestehen an drei Stellen Querbeziehungen, die eine gesonderte Betrachtung rechtfertigen (an allen anderen Teilstrecken sind keine nennenswerten Quell- und Zielbereiche, die zu Querungsverkehren durch Fußgänger oder Radfahrer führen, zu verzeichnen):

- Querung von der Bushaltestelle Am Hohen Feld auf der Nordseite der Rodigallee zum südöstlich der Rodigallee / Am Hohen Feld im Bereich Elsa-Brandström-Straße, Bohlens Allee, Elfsaal gelegenen Wohngebiet über die dortige fußläufige Wegeverbindung in Verlängerung der (als Sackgasse) ausgebauten Straße Am Hohen Feld Richtung Süden: Diese Querbeziehung wird ausreichend sicher durch die FLSA Am Hohen Feld bedient.
- Querung vom Wohngebiet Bornkamp / Schimmelmannstraße auf der Nordseite der Rodigallee in das Wandsbeker Gehölz auf der Südseite der Rodigallee über die dortige fußläufige Wegeverbindung in Verlängerung des Bornkamps Richtung Süden: Es befinden sich 175 m Richtung Osten der signalisierte Knoten Rodigallee / Osterkamp und 275 m Richtung Westen der signalisierte Knoten Jüthornstraße / Kielmannseggstraße / Rodigallee. Außerhalb der Hauptverkehrszeiten morgens und nachmittags / abends sind bereits bei der aktuellen Verkehrsbelastung ausreichend große Zeitfenster zur Querung der Rodigallee zu verzeichnen, die ein Ausweichen auf Lichtsignalanlagen im Sinne des §25 Nr. 3, Satz 2 nicht erforderlich machen. Dennoch wurde abgewogen, ob eine Querungshilfe zusätzliche Vorteile bieten würde. Im Ergebnis wurde insbesondere durch die hiermit verbundenen Auswirkungen auf die Querschnittsaufteilung und die damit einhergehenden Verschwenkungen vor und hinter der Querungshilfe verzichtet.
- In Verlängerung der Jüthornstraße Richtung Südwesten wird an der dortigen westlichen Planungsgrenze eine Querungshilfe als Verbindung für Fußgänger und Radfahrer zwischen den jeweils südlich und nördlich anschließenden Teilen des Wandsbeker Gehölzes hergestellt.

Auf Teilaufpflasterungen an unsignalisierten Einmündungen (Alphonsstraße, Bornkamp, Schimmelmannallee, Am Hohen Feld) wird aufgrund der Führung des Radverkehrs auf dem Radfahrstreifen und aufgrund des geringen Fußverkehrsaufkommens in der Planung verzichtet.

5.1.7 Ruhender Verkehr und Lieferverkehr

In der Jüthornstraße sind keine Parkstände im Bestand vorhanden, die Planung sieht die Ausweisung von Parkständen in der Jüthornstraße nicht vor.

Im Streckenabschnitt der Rodigallee werden die vorhandenen 149 Parkstände zurückgebaut und durch 111 Parkstände und 13 Lieferzonen ersetzt. In Bilanzsumme (einschl. der Lieferzonen) werden 25 Parkstände entfallen.

Um unzulässiges Halten und Parken in den Nebenflächen zu vermeiden und damit Konfliktsituationen mit dem Radverkehr auf den Radfahrstreifen sowie den Bussen auf dem Bussonderfahrstreifen zu vermeiden, werden in den potentiellen „Falschparkbereichen“ Eichenspaltpfähle eingebracht.

Die Anwohnerlogistik wird nicht nachteilig beeinflusst, da zum einen die vielen Grundstückszufahrten auf der Nord- und Südseite zu den Wohnhäusern erhalten bleiben und zum anderen die Parkstände zum großen Teil in ihrer Anzahl wieder hergestellt (111 von 149) sowie 13 Lieferzonen neu eingerichtet werden.

5.1.8 Straßenausstattung und Straßenmöblierung

Die Beschilderung, Wegweisung und Straßenraumausstattungen werden den neuen Gegebenheiten angepasst und entsprechend erneuert.

5.1.9 Öffentlich Beleuchtung

Zum Teil werden aufgrund baulicher Eingriffe und der zu versetzenden Bordkanten Maste der öffentlichen Beleuchtung umgesetzt oder neu hergestellt.

Die öffentlichen Beleuchtungen werden im Zuge dieser Baumaßnahme entsprechend der „Richtlinie für den Bau der Öffentlichen Beleuchtung in Hamburg“ sowie des „Planungshinweis Nr. 1 für die öffentliche Beleuchtung Revision 1“ angepasst. Für die Beleuchtung sind Mastabstände von 35-40 m vorgesehen.

5.1.10 Straßenbegleitgrün

Die Baumbilanz fällt durch die geplante Maßnahme wie folgt aus:

Straße	Bestand	Neupflanzungen	Fällungen	Bilanz
Jüthornstraße	74	1	3	-2
Rodigallee	155	37	13	+24
Σ	229	38	16	+22

Tabelle 26: Baumbilanz Vorzugsvariante

Weitergehende Begrünungsmaßnahmen sind nicht vorgesehen.

5.1.11 Entwässerung

Grundsätzlich bleibt die bestehende Ableitung des Oberflächenwassers in das Mischwassersiel / Regenwassersiel aufrechterhalten. Für den östlichen Abschnitt der Rodigallee von Haus-Nr. 115 bis zur östlichen Planungsgrenze bei Station 2+400, in etwa 40 Meter westlich Rodigallee Haus-Nr. 232 wird aktuell eine Machbarkeitsuntersuchung durchgeführt, in der Möglichkeiten für die Rückhaltung und Behandlung des Straßenwassers vor dessen Ableitung in das Jenfelder Moor geprüft werden. Die Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung werden in der weiteren Planung entsprechend berücksichtigt.

Die vorhandenen Trummen und Anschlussleitungen werden je nach Bedarf saniert oder erneuert.

5.1.12 Versorgungsleitungen

Es wurde im Rahmen der Planung eine Leitungsanfrage durchgeführt. Einzelne Leitungsunternehmen planen die Erneuerung von Leitungsabschnitten und Leitungsneulegungen im Planungsgebiet. Hierzu werden im laufenden Planungsprozess Abstimmungen zur gegebenenfalls zeitlich parallelen oder

ansonsten vorlaufenden Durchführung dieser Leitungsmaßnahmen in gesonderten Leitungsbesprechungen vorgenommen.

5.1.13 Ingenieurbauwerke

Im Planungsbereich befinden sich keine Ingenieurbauwerke. Anpassungen, Umbauten sowie Neubauten sind daher nicht vorgesehen bzw. erforderlich.

5.1.14 Baustoffe

Es werden den Regelbauweisen entsprechende Baustoffe verwendet. Ausnahmen oder Sonderbauweisen sind nicht vorgesehen. Aufgrund des Grundwasserflurabstandes von 3 bis 9 Metern im Planungsgebiet ist der Einsatz von Recyclingbaustoffen grundsätzlich möglich.

5.1.15 Feuerwehr

Der Bordverlauf wird unter Berücksichtigung des Baumbestandes nicht signifikant verändert, bestehende Abstände von der Bordkante zur straßenseitigen Außenwand der Gebäude – und damit die Anleiterbarkeit bei Aufstellung der Rettungsfahrzeuge im öffentlichen Straßenraum - werden daher nicht verändert. Ebenso werden die Grundstückszufahrten über die Nebenflächen bis hin zur Straßengrenzungsline in befestigter Bauweise und mindestens in den Bestandsbreiten wieder hergestellt. Die grundstücksbezogenen Regelungen für einzuhaltende Flächenmaße außerhalb der Straßengrenzungslinien, z.B. bei Abstand zu den zum Anleitern bestimmten Stellen von mehr als 9 Metern zur Bordkante, sind nicht Gegenstand der vorliegenden Planung. Ebenso ist ein Beschneiden des Baumbestandes bzw. das Entfernen von Bäumen im öffentlichen Raum des Planungsabschnittes im Hinblick auf die Anleiterbarkeit von der Fahrbahn aus nicht Gegenstand der vorliegenden Planung.

6 Umsetzung der Planung

6.1 Grunderwerb

Eine Querschnittsaufteilung unter Aufrechterhaltung der jeweils zwei MIV-Streifen stadteinwärts und stadtauswärts sowie gleichzeitigem Erhalt des Großteils der Bäume und Schaffung von Radverkehrsanlagen mit regelkonformen Breiten wäre nur bei über den gesamten Streckenverlauf zu tätigendem Grundstückserwerb möglich und wurde daher weder als Variante geprüft noch als Ausführungslösung gewählt.

Grunderwerb ist für die Umsetzung der gewählten Ausführungsvariante nicht erforderlich, da die zur Verfügung stehenden Flächen durch die Reduzierung um zwei Fahrstreifen für einen anforderungsgerechten Ausbau ausreichend breit sind.

6.2 Auswirkungen durch das Projekt

6.2.1 Unmittelbares und erweitertes Baufeld

Durch die Reduzierung der Fahrstreifen für den MIV werden die Ausweich- und Schleichverkehre der A24 Richtung Wandsbek Markt eingeschränkt und in ihre ursprüngliche Verkehrsführung zurückverlagert.

Durch die Förderung des Umweltverbundes steigt die Aufenthaltsqualität des Straßenzuges. In Kombination mit dem Neubau der S-Bahnlinie S4 durch die Deutsche Bahn und den neuen S-Bahn Haltestellen Bovestraße und Holstenhofweg sowie mit der Verlängerung der U4 bis zur neuen Haltestelle Horner Geest ist mit einer Reduzierung des MIV in diesem Bereich zu rechnen.

6.2.2 Immissionen

Die vorliegende Maßnahme fällt nicht unter die Regelungen der 16. BImSchV. Es entstehen keine Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen und keine entsprechenden Kosten. Weder wird vorliegend

eine Straße durch einen durchgehenden Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr erweitert (§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 16. BImSchV), noch werden die Beurteilungspegel durch einen erheblichen baulichen Eingriff i. S. v. § 16 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 16. BImSchV erhöht. Das Ziel der Maßnahme ist keine Steigerung der Leistungsfähigkeit des Verkehrswegs.

Die verbleibenden Fahrstreifen werden verschmälert, was nachweislich zu einer Reduzierung der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs führt. Die Anlage der Radfahrstreifen hat zudem die Folge, dass die Fahrstreifen in die Mitte der Fahrbahn gerückt und insofern von der vorhandenen Bebauung weggerückt werden.

Unabhängig davon, dass die Voraussetzungen zur Anwendung der 16. BImSchV nicht vorliegen, wird bei der vorliegenden Maßnahme bei der Herstellung der Fahrbahn standardmäßig ein feinkörniger Splittmastixasphalt (SMA 8 Hmb) verwendet werden. Mit diesem Belag ist eine dauerhafte Lärminderung von bis zu 2 dB(A) zu erwarten. Darüber hinaus lässt sich erfahrungsgemäß durch die mit der Maßnahme verbundene Beseitigung von Unebenheiten, insbesondere an Straßenabläufen und Schachtabsackungen, die Lärmsituation deutlich verbessern.

6.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

Die Maßnahme fällt nicht unter die Regelungen des UVPG. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind nicht erforderlich.

6.4 Kosten und Finanzierung/Haushaltstitel

Die Kosten werden im weiteren Planungsablauf ermittelt.

Der Kostenträger der Baumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg. Die Finanzierung erfolgt aus dem Einzelplan 7.1 der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, Aufgabenbereich 301 – Verkehr und Straßenwesen.

Die investiven Mittel werden im Investitionsprogramm – Öffentliche Straßeninfrastruktur zur Verfügung gestellt. Die konsumtiven Mittel stehen in der Produktgruppe 301.02 zur Verfügung.

Die Bereitstellung der Mittel erfolgt über den Kontrakt 1001 – Stadtstraßen.

6.5 Wirtschaftlichkeit

Zur Betrachtung des Zustandes der Jüthornstraße und Rodigallee wurden sowohl eine Untersuchung des Baugrundes als auch eine Untersuchung der Trummen durchgeführt. Es zeigen sich zumeist größere Schäden in der Fahrbahn, die eine Sanierung unabdingbar machen. Auch bei den Trummen und Trummenanschlussleitungen zeigen sich einige Schäden, die eine Erneuerung mit sich ziehen.

Bei einer ausbleibenden Sanierung würden die Instandhaltungskosten mit zunehmend schlechterem Zustand der Fahrbahn sowie der Trummen und Trummenanschlussleitungen steigen, ohne mittelfristige Verbesserungen zu erzielen. Neben den hohen betriebswirtschaftlichen Kosten kommt es im Zuge der wiederholt erforderlichen Instandhaltungsmaßnahmen zu hohen volkswirtschaftlichen Belastungen aufgrund der weitreichenden verkehrlichen Behinderungen. Ein Unterlassen von Maßnahmen über die verkehrssichernde Unterhaltung hinaus, führt damit zu Kosten, die aus ökonomischer Sicht nicht vertretbar sind.

Im Vergleich zur ursprünglichen Variante (zwei Fahrstreifen stadteinwärts und ein Fahrstreifen stadtauswärts) ist die aktuelle Vorzugsvariante (ein Fahrstreifen pro Fahrtrichtung inklusive eines Bussonderfahrstreifens in Fahrtrichtung stadteinwärts) bautechnisch und kostenmäßig identisch. Der Vorteil an der Vorzugsvariante ist jedoch, dass durch die Herstellung eines Bussonderfahrstreifens und die Aussicht den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren, die Mobilitätswende in den Fokus gestellt wird.

Durch dieses Projekt wird eine Verbesserung des Umweltverbundes erzielt und somit auch ein großer Beitrag zur Mobilitätswende geleistet. Die derzeit vorgesehene Umplanung wird als nachhaltigere Lösung betrachtet.

Für die Freie und Hansestadt Hamburg ist eine gut ausgebaute, leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur unabdingbar. Nachteile für die Verkehrsteilnehmer sowie weitergehender Wertverlust an den Straßen als Anlagevermögen lassen sich mittelfristig nur mit den beschriebenen Maßnahmen verhindern. Die aufzuwendenden Kosten stehen in einem sinnvollen Verhältnis zu dem zu erwartenden Nutzen.

Der konkret zu errechnende monetäre Nutzen dieser Maßnahme lässt sich nicht darstellen.

Die Planung wurde gemäß den geltenden Vorschriften und Regelwerken der FHH (ReStra u.a.) aufgestellt. Der Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit wurde bei allen Entscheidungen angemessen beachtet.

6.6 Terminierung der Planung und Bauausführung

Die Maßnahme wurde politisch priorisiert und soll ab Sommer 2023 ausgeführt werden. Aufgrund des großen Umfangs bei einer Streckenlänge von 2,5 km ist es vorgesehen, in zwei Abschnitten parallel mit der Bauausführung zu beginnen. Die Teilung der Bauabschnitte wird etwa mittig, auf Höhe des Knotens Holstenhofweg, vorgenommen.

Östlich schließt die LSBG-Planung der Rodigallee Ost bis zum Öjendorfer Damm an. Dieser Abschnitt soll gleichzeitig mit der hier beschriebenen Maßnahme zur Ausführung kommen.

Die Dauer der Baumaßnahme beträgt voraussichtlich zwei Jahre.

Im Umfeld der Baumaßnahme finden in den Jahren 2023 bis 2025 zahlreiche weitere Baumaßnahmen statt, mit denen das Vorhaben zu koordinieren ist. Zu diesem Zweck wird zusätzlich zur Verkehrsführungsplanung ein Verkehrskonzept entwickelt, das alle umliegenden Maßnahmen einbezieht. Hierzu haben bereits erste Abstimmungen mit den betroffenen Dienststellen (KOST, PK, VD) stattgefunden. Zu den zu berücksichtigten Maßnahmen zählen insbesondere:

- Arbeiten an mehreren Bahnübergängen, nördlich der Rodigallee, im Auftrag der Deutschen Bahn zum Ausbau der S4
- Arbeiten in der Manshardtstraße, südlich der Rodigallee, im Auftrag der Hamburger Hochbahn zum Ausbau der U4
- Straßenbaumaßnahmen an der Hammer Straße, der Robert-Schumann-Brücke und Am Neumarkt im Auftrag des LSBG bzw. des BA Wandsbek
- Leitungsarbeiten im Baufeld sowie im Umfeld im Auftrag verschiedener Leitungsträger, u.a. HAMBURG WASSER, Gasnetz Hamburg, Stromnetz Hamburg

Die Bauzeiten und die geplanten Verkehrsführungen aller relevanten Maßnahmen werden laufend abgestimmt, alle zu berücksichtigenden Randbedingungen werden aktuell zusammengestellt.

6.7 Voraus- und Folgemaßnahmen

Vor Beginn der Maßnahme wird bereits der westlich angrenzende Straßenzug Bovestraße durch den LSBG umgebaut.

Weiterhin werden vor Beginn der Maßnahme und teilweise auch parallel zur Bauausführung Leitungsarbeiten im Baufeld ausgeführt. Hier sind insbesondere die Erneuerung von Trassen in den Nebenflächen durch Stromnetz Hamburg und Gasnetz Hamburg, sowie die Erneuerung von Trinkwasserleitungen durch HAMBURG WASSER zu nennen. Parallel zur Straßenbaumaßnahme werden Leerrohre verlegt, in die Stromnetz Hamburg als Folgemaßnahme die Kabel einer neu herzustellenden 110 kV-Leitung einziehen und verbinden wird.

Wie in Abschnitt 5.1.11 erläutert, wird ggf. eine Regenwasserbehandlungsanlage hergestellt. Abhängig vom Ergebnis der Machbarkeitsstudie und den laufenden Abstimmungen mit der BUKEA sowie dem Bezirksamt Wandsbek wird diese im Nachgang zur Straßenbaumaßnahme hergestellt.

7 Sonstiges

Die in Abschnitt 5 beschriebene Planung wurde am 25.11.2021 der Senatskommission für Klimaschutz und Mobilitätswende vorgestellt.

Verfasst	melchior+wittpohl Beratende Ingenieure PartmbB	Aufgestellt	LSBG, S2
Datum	07.02.2022	Datum	08.02.2022
