

Baumaßnahme: Erhaltungsmanagement Straßen Hamburg (EMS-HH)

Teilbaumaßnahme: Rothenbaumchaussee von Hallerstraße bis Moorweidenstraße

ERLÄUTERUNGSBERICHT

INHALTSVERZEICHNIS

1	Allgemeines	3
1.1	Darstellung der Baumaßnahme, Lage und Einordnung in die überörtliche Situation ...	3
1.2	Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit der Baumaßnahme	3
2	Planungsrechtliche Grundlagen.....	5
3	Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage.....	5
3.1	Beschreibung des Bestandes	5
3.1.1	Lichtsignalanlagen	8
3.1.2	Nebenflächen	8
3.1.3	Verkehrsbelastung und Unfallzahlen	9
3.1.4	ÖPNV	12
3.1.5	Barrierefreiheit	12
3.1.6	MIV	12
3.1.7	Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung	12
3.1.8	Straßenbegleitgrün	13
3.1.9	Ruhender Verkehr	13
3.1.10	Entwässerung	13
3.1.11	Ausstattung.....	14
3.1.12	Versorgungsleitungen.....	14
3.1.13	Art und Nutzung der anliegenden Bebauung.....	14
3.1.14	Brückenbauwerke	15
3.2	Rahmenbedingungen.....	16
3.2.1	Umweltverträglichkeit.....	16
3.2.2	Boden-/ Asphaltgutachten	16
3.2.3	Grundwasser	17
3.2.4	Kampfmittel.....	17
4	Variantenuntersuchung.....	18
4.1	Radverkehrsführung	18
4.2	Knoten	19
5	Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante.....	22
5.1	ÖPNV.....	22
5.2	Fuß- und Radverkehr.....	23

5.3	Barrierefreiheit	23
5.4	MIV	24
5.5	Lichtsignalanlagen	24
5.6	Öffentliche Beleuchtung.....	24
5.7	Straßenbegleitgrün	24
5.8	Ruhender Verkehr	26
5.9	Entwässerung	28
5.10	Ausstattung / Wegweisung	28
5.11	Versorgungsleitungen	28
5.12	Brückenbauwerk	29
6	Erläuterungen zu den Kosten, der Wirtschaftlichkeit und der Finanzierung.....	29
6.1	Kostenermittlung	29
6.2	Wirtschaftlichkeit.....	29
6.3	Finanzierung	29
7	Durchführung und Auswirkung der Baumaßnahme	29
7.1	Auswirkungen aus Emissionen	30
7.2	Voraus- und Folgemaßnahmen	30
7.3	Auswirkungen der Baumaßnahme auf das unmittelbare und erweiterte Umfeld	30
7.4	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft.....	30
7.5	Anlagevermögen.....	30
8	Grunderwerb	30
9	Sonstiges	31

1 Allgemeines

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

Die Rothenbaumchaussee zwischen Hallerstraße und Moorweidenstraße soll im Rahmen des Erhaltungsmanagements für Hamburgs Straßen saniert und den aktuellen Erfordernissen angepasst werden.

Der überplante Bereich befindet sich im Bezirk Eimsbüttel im Stadtteil Rotherbaum. Der zu sanierende Straßenabschnitt der Rothenbaumchaussee ist eine einbahnige, zweistreifige Hauptverkehrsstraße. Das Planungsgebiet verläuft in Nord-Süd-Richtung. Die Rothenbaumchaussee verläuft westlich sowie parallel zum Mittelweg und zur Außenalster.

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

Der betroffene Abschnitt der Rothenbaumchaussee befindet sich in einem schlechten Zustand. Die Asphaltoberfläche des ca. 1.000 m langen Abschnitts zwischen Hallerstraße und Moorweidenstraße ist geprägt durch Netzzrisse und starke Unebenheiten, die durch Spurrinnen und provisorische Ausbesserungen erzeugt werden. Bereits nach dem Ergebnis der ZEB 2016 war eine Beobachtung und Analyse bzw. eine Einzelfallprüfung empfohlen. Gem. ZEB 2018 hat sich der Zustand weiter verschlechtert.

Im Planungsgebiet sind derzeit nur in Teilbereichen Radverkehrsanlagen vorhanden. Die Radverkehrsstrategie Hamburgs sieht vor, bessere Voraussetzungen für ein attraktives, sicheres und komfortables Radfahren zu schaffen. In diesem Kontext und auch um den Anschluss an den nördlich an das Planungsgebiet angrenzenden, bereits erneuerten Teil der Rothenbaumchaussee zu gewährleisten, sollen im Planungsgebiet Radverkehrsanlagen errichtet werden. Im nördlich angrenzenden Teil der Rothenbaumchaussee ist beidseitig ein Radfahrstreifen umgesetzt worden. Mit der Maßnahme soll die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht werden.

Im Planungsgebiet befinden sich in beiden Fahrrichtungen die Haltestellen „Museum am Rothenbaum“ der Linie 34. Ein weiteres Ziel des Vorhabens ist der barrierefreie Ausbau dieser beiden Haltestellen. Sie werden deshalb hinsichtlich ihrer Lage zum Teil angepasst. Des Weiteren befindet sich am Knoten Rothenbaumchaussee / Hallerstraße die U-Bahnhaltestelle „Hallerstraße“ der Linie U 1.



Abbildung 1: Zustandswerte der ZEB 2018

2 Planungsrechtliche Grundlagen

Die für die Baumaßnahme geltenden Bebauungspläne Harvestehude 11, Rotherbaum 4 und 27, der Teilbebauungsplan TB705 Blatt 2, der Baustufenplan Harvestehude und Rotherbaum sowie die Städtebauliche Erhaltungsverordnung ErhVO Harvestehude werden eingehalten.

Die Umsetzung der Baumaßnahme erfolgt überwiegend innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinien. Eine Ausnahme stellt der Gehwegbereich auf der Westseite der Rothenbaumchaussee dar. Da dieser entlang der Hausnummern 33 bis 45 auf ein regelkonformes Maß erweitert werden soll, ist vorgesehen, die Straßenverkehrsfläche entsprechend der gemäß Bebauungsplan Rotherbaum 4 festgesetzten Straßenbegrenzungslinie zu erweitern.

3 Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage

3.1 Beschreibung des Bestandes

Im Norden ist das Planungsgebiet durch den zum Planungsgebiet gehörenden, Knoten der Straßen Rothenbaumchaussee und Hallerstraße begrenzt. Die südliche Grenze des Planungsabschnitts bildet die Moorweidenstraße, welche Teil einer Maßnahme zum Ausbau der Veloroute 3 ist, die der Bezirk Eimsbüttel durchführt.

Die Hallerstraße ist östlich der Rothenbaumchaussee als einbahnig zweispurige und westlich der Rothenbaumchaussee als einbahnig, vierstreifige Straße ausgeprägt. Die Moorweidenstraße ist östlich der Rothenbaumchaussee einbahnig zweispurig und westlich der Rothenbaumchaussee zweibahnig ausgeprägt.

Außerdem quert die Rothenbaumchaussee im Planungsgebiet die Straßen Binderstraße und Johnsallee. Die Binderstraße ist östlich der Rothenbaumchaussee eine einbahnige zweistreifige Straße ohne Mittelmarkierung. In westlicher Richtung ist die Binderstraße eine Einbahnstraße, die in West-Ost-Richtung befahrbar ist. Die Johnsallee ist westlich der Rothenbaumchaussee als einbahnige zweistreifige Straße ohne Mittelmarkierung ausgeprägt. In östlicher Richtung ist die Johnsallee eine Einbahnstraße, die in West-Ost-Richtung befahrbar ist.

Zudem gibt es im Planungsgebiet Einmündungen zu den Straßen Hermann-Behn-Weg, Turmweg und Hartungstraße. Der Hermann-Behn-Weg ist eine aus westlicher Richtung in die Rothenbaumchaussee einmündende Einbahnstraße, die in West-Ost-Richtung befahrbar ist. Der Turmweg mündet aus östlicher Richtung in die Rothenbaumchaussee ein und ist als einbahnige zweistreifige Straße ohne Mittelmarkierung ausgeprägt. Die Hartungstraße ist eine in westlicher Richtung an die Rothenbaumchaussee angeschlossene Einbahnstraße, die in Ost-West-Richtung befahrbar ist.

Im Planungsgebiet existiert derzeit in Teilbereichen eine einseitige Radverkehrsanlage. Der Radverkehr wird in den Nebenflächen auf der Ostseite der Rothenbaum-

chaussee auf einem Radweg geführt. Der nördlich an das Planungsgebiet angrenzende Teil der Rothenbaumchaussee wurde bereits erneuert. Hier ist im Bereich der Fahrbahn beidseitig ein Radfahrstreifen umgesetzt worden. Aufgrund der großzügigen Fahrstreifenbreiten konnten die alten Bordlinien erhalten bleiben.

Im Folgenden ein Beispiel für den Bestandsquerschnitt auf Höhe der Hausnummer 87.

Nebenfläche Ost

1,33 m	Grünfläche	Rasen, Hecke
0,41 m	Gehweg	Asphalt
2,38 m	Gehweg	Betonplatten
0,10 m	Bordstein	Granit
4,85 m	Parkplatz	Asphalt
0,15 m	Bordstein	Granit

Fahrbahn

5,80 m	Fahrstreifen stadtauswärts	Asphalt
5,83 m	Fahrstreifen stadteinwärts	Asphalt

Nebenfläche West

0,15 m	Bordstein	Granit
3,28 m	Grünfläche	Grand (Bäume)
1,50 m	Gehweg	Betonplatten
0,46 m	Grünfläche	Grand

Im zu überplanenden Bereich befinden sich folgende Knotenpunkte und Einmündungen:

Signalisierter Knoten Hallerstraße / Rothenbaumchaussee

Der signalisierte vierarmige Knoten Hallerstraße / Rothenbaumchaussee verfügt im südlichen Arm über einen Geradeaus-, einen Rechtsabbieger- und einen Linksabbiegerstreifen sowie über zwei Fahrstreifen in Richtung Süden. Im nördlichen Arm befinden sich ein Rechtsabbiegestreifen, ein Geradeausstreifen und ein Streifen für Geradeausfahrer und Linksabbieger sowie ein Fahrstreifen in nördlicher Richtung. Der östliche Arm verfügt über einen Linksabbiegerstreifen, einen Streifen für Geradeausfahrer und Rechtsabbieger und einen Fahrstreifen in östliche Richtung. Der westliche Arm verfügt über einen Rechtsabbieger-, Geradeaus- und Linksabbiegerstreifen sowie über einen Fahrstreifen in westliche Richtung. Der Radverkehr fährt in allen Fahrtrichtungen im Mischverkehr bzw. in den Nebenflächen.

Nichtsignalisierte Einmündung Hermann-Behn-Weg

Die beiden Knotenpunktarme der Rothenbaumchaussee verfügen über jeweils zwei Fahrstreifen. Der Hermann-Behn-Weg bindet westlich an die Rothenbaumchaussee an. Dieser Knotenpunktarm ist als Einbahnstraße mit einem Fahrstreifen in West-Ost-Richtung ausgeprägt. Der Radverkehr wird in allen Fahrtrichtungen im Mischverkehr bzw. in den Nebenflächen geführt.

Signalisierter Knoten Rothenbaumchaussee / Turmweg

Der signalisierte dreiarmlige Knoten Rothenbaumchaussee / Turmweg verfügt in allen Knotenarmen über zwei Fahrstreifen. Der östliche Knotenpunktarm „Turmweg“ verfügt zusätzlich über einen Linksabbiegerfahrstreifen. Der Radverkehr wird in allen Fahrtrichtungen im Mischverkehr bzw. in den Nebenflächen geführt.

Nichtsignalisierte Einmündung Hartungstraße

Der nicht signalisierte dreiarmlige Knoten Rothenbaumchaussee / Hartungstraße verfügt im nördlichen und südlichen Arm über jeweils zwei Fahrstreifen. Von Westen bindet die Hartungstraße an die Rothenbaumchaussee an. Die Hartungstraße ist als Einbahnstraße mit einem Fahrstreifen in West-Ost-Richtung ausgeprägt. Der Radverkehr wird in allen Fahrtrichtungen im Mischverkehr bzw. in den Nebenflächen geführt.

Signalisierter Knoten Rothenbaumchaussee / Binderstraße

Der Knoten Rothenbaumchaussee / Binderstraße ist ein vierarmiger, signalisierter Knotenpunkt. Der südliche Knotenpunktarm verfügt über vier Fahrstreifen. Im nördlichen Arm der Rothenbaumchaussee befinden sich zwei Fahrstreifen. Im Westen bindet die Binderstraße als Einbahnstraße mit zwei Fahrstreifen an die Rothenbaumchaussee an. Der östliche Knotenpunktarm verfügt ebenfalls über zwei Fahrstreifen. Der Radverkehr wird in allen Fahrtrichtungen im Mischverkehr bzw. in den Nebenflächen geführt.

Signalisierter Knoten Rothenbaumchaussee / Johnsallee

Der signalisierte vierarmige Knotenpunkt Rothenbaumchaussee / Johnsallee verfügt im nördlichen Knotenpunktarm über fünf Fahrstreifen. Der südliche Arm verfügt über vier Fahrstreifen und eine Querungshilfe für Fußgänger. Die im Osten anschließende Johnsallee ist eine in West-Ost-Richtung befahrbare Einbahnstraße mit einem Fahrstreifen. Der westliche Knotenpunktarm verfügt über zwei Fahrstreifen. Der Radverkehr wird in allen Fahrtrichtungen im Mischverkehr bzw. in den Nebenflächen geführt.

3.1.1 Lichtsignalanlagen

Im Planungsgebiet sind folgende vier Knotenpunkte mit Lichtsignalanlagen vorhanden:

- Hallerstraße / Rothenbaumchaussee
- Rothenbaumchaussee / Turmweg
- Rothenbaumchaussee / Binderstraße
- Rothenbaumchaussee / Johnsallee

Blindensignalisierung durch akustische Signalgeber sind ausschließlich an den lichtsignalisierten Fußgängerquerungen Hallerstraße und Turmweg vorhanden.

3.1.2 Nebenflächen

In den östlichen Nebenflächen befindet sich ein Gehweg mit einer durchschnittlichen Breite von ca. 2,0 m.

In den westlichen Nebenflächen der Rothenbaumchaussee verläuft parallel zur Fahrbahn ein Gehweg mit einer durchschnittlichen Breite von ca. 2,0 m.

Konfliktpunkte zwischen dem Fuß- und Radverkehr sind nicht bekannt.

Folgende Oberflächenbefestigungen der Nebenflächen sind in der Rothenbaumchaussee anzutreffen:

- Die Gehwege sind mit Betonplatten befestigt. Kleinteilig sind die Nebenflächen mit bituminösen Decken überzogen.
- Der Fahrradweg in den östlichen Nebenflächen ist mit roten Pflastersteinen befestigt.
- In den Bereichen der Nebenflächen, welche als Grünfläche bzw. Baumscheibe genutzt werden, ist Rasen, Grand und Oberboden vorhanden.
- Der Großteil der Grundstückszufahrten ist mit Kleinpflaster befestigt.

3.1.3 Verkehrsbelastung und Unfallzahlen

Verkehrsbelastung Kfz (Bestand):

- Rothenbaumchaussee, Höhe Klosterstern (16.04.2015)
 - o Gesamtbelastung 0 bis 24 Uhr: 22.978 Kfz, 563 Lkw
- Rothenbaumchaussee, Höhe Edmund-Siemers-Allee (21.11.2006)
 - o Gesamtbelastung 6 bis 20 Uhr: 24.740 Kfz, 595 Lkw

Gemäß Zählung vom 04.04.2019 (Donnerstag, Zählzeit 6.00 – 19.00 Uhr) ergibt sich folgende Verkehrsbelastung an den gezählten Knotenpunkten:

Rothenbaumchaussee / Hallerstraße	
Straße	Kfz / Zählzeit
Rothenbaumchaussee Nord	18.497
Hallerstraße Ost	8.182
Rothenbaumchaussee Süd	21.218
Hallerstraße West	18.365

Rothenbaumchaussee / Binderstraße	
Straße	Kfz / Zählzeit
Rothenbaumchaussee Nord	19.991
Binderstraße Ost	2.466
Rothenbaumchaussee Süd	20.318
Binderstraße West	2.103

Rothenbaumchaussee / Johnsallee	
Straße	Kfz / Zählzeit
Rothenbaumchaussee Nord	20.309
Johnsallee Ost	2.360
Rothenbaumchaussee Süd	19.012
Johnsallee West	1.789

Rothenbaumchaussee / Moorweidenstraße	
Straße	Kfz / Zählzeit
Rothenbaumchaussee Nord	19.012
Moorweidenstraße Ost	4.267
Rothenbaumchaussee Süd	20.008
Moorweidenstraße West	2.113

Am Turmweg wurde ergänzend am 10.09.2019 (Donnerstag, Zählzeit 6.00 – 19.00 Uhr) gezählt. Hieraus ergibt sich folgende Verkehrsbelastung an dem gezählten Knotenpunkt:

Rothenbaumchaussee / Turmweg	
Straße	Kfz / Zählzeit
Rothenbaumchaussee Nord	20.754
Turmweg	2.881
Rothenbaumchaussee Süd	19.339

Verkehrsbelastung Kfz (Prognose):

Nach aktuellem Kenntnisstand ist nicht davon auszugehen, dass die Verkehrsbelastung Kfz in der Rothenbaumchaussee stark zunehmen wird. Vergleicht man Verkehrszahlen des Knotens Edmund-Siemers-Allee von 2006 mit denen des angrenzenden Knotens Moorweidenstraße von 2009 so ist die Verkehrsbelastung sogar gesunken.

Radverkehrsbelastung (Bestand)

Gemäß Zählung vom 04.04.2019 (Donnerstag, Zählzeit 6.00 – 19.00 Uhr) ergibt sich folgende Verkehrsbelastung an den gezählten Knotenpunkten:

Rothenbaumchaussee / Hallerstraße	
Straße	Räder / Zählzeit
Rothenbaumchaussee Nord	1.499
Hallerstraße Ost	1.591
Rothenbaumchaussee Süd	1.556
Hallerstraße West	2.606

Rothenbaumchaussee / Moorweidenstraße	
Straße	Räder / Zählzeit
Rothenbaumchaussee Nord	768
Moorweidenstraße Ost	634
Rothenbaumchaussee Süd	1.179
Moorweidenstraße West	1.129

Bei der Zählung wurden zahlreiche Nutzungen der Gehwege durch Radfahrer auch in Gegenrichtung beobachtet.

Radverkehrsbelastung (Prognose)

Es ist davon auszugehen, dass der Radverkehr zunehmen wird, da sich zum einen Hamburg das Ziel gesetzt hat, den Radverkehrsanteil in Richtung 25% am Gesamtverkehrsaufkommen zu entwickeln und eigens hierfür das Bündnis für den Radverkehr geschlossen hat, und zum anderen der Radverkehr gemäß bundesweitem Trend in den Städten stetig ansteigt.

Unfallzahlen (Bestand):

Im Planungsgebiet ereigneten sich im Zeitraum vom 01.01.2015 bis zum 31.07.2018 351 Verkehrsunfälle mit drei schwer verletzten und 56 leicht verletzten Personen. Die größte Unfallgruppe bilden die sonstigen Unfälle und die Unfälle mit Bezug zum ruhenden Verkehr (in Summe 190 Verkehrsunfälle). Die zweitgrößte Gruppe bilden die Unfälle im Längsverkehr.

Die Verkehrsunfälle mit Radfahrerbeteiligung konzentrieren sich auf den Bereich zwischen Hallerstraße und Turmweg, hier ereigneten sich zwölf der insgesamt 16 Unfälle.

Im Norden des Planungsgebiets befindet sich die Unfallhäufungsstelle Rothenbaumchaussee / Hallerstraße. Im Bereich dieses Knotenpunktes ereigneten sich im Betrachtungszeitraum 99 Verkehrsunfälle. Etwa die Hälfte dieser Verkehrsunfälle zählen zu der Gruppe Unfälle im Längsverkehr. Die höchste Unfalldichte befindet sich auf der Hallerstraße westlich des Knotenpunktes in Fahrtrichtung Osten. Hier kam es zu Unfällen beim Fahrstreifenwechsel vom Linksabbiegestreifen in den mittleren Geradeausfahrstreifen. Bei knapp einem Viertel der Verkehrsunfälle in diesem Knotenpunktbereich handelt es sich um Abbiege- und Einbiegen-/ Kreuzen-Unfälle. In südlicher Fahrtrichtung kam es im betrachteten Zeitraum vermehrt zu fehlerhaften Fahrstreifenwechsellvorgängen von rechts nach links, Grund hierfür könnten parkende/haltende Fahrzeuge im rechten Fahrstreifen sein.

Im Knotenpunktbereich Rothenbaumchaussee / Johnsallee ereigneten sich 15 Verkehrsunfälle. Alle weiteren Knotenpunkte sind unauffällig.

3.1.4 ÖPNV

Die Bushaltestellen U Hallerstraße befinden sich östlich (Linien 15 und 605) des Knotens Hallerstraße / Rothenbaumchaussee. Die Bushaltestelle in Fahrtrichtung Alsterchaussee ist als Fahrbahnrandhaltestelle, die Haltestelle in Fahrtrichtung S Othmarschen bzw. S Klein-Flottbek ist als Bushaltebucht ausgeprägt. Eingänge zur U-Bahn-Haltestelle Hallerstraße befinden sich nordöstlich und nordsüdlich des Knotens Hallerstraße / Rothenbaumchaussee. Die Haltestellen „Museum am Rothenbaum“ befinden sich in der Rothenbaumchaussee auf Höhe des Museums am Rothenbaum (ehemals Museum für Völkerkunde).

Die Haltestellen „Museum am Rothenbaum“ und „U Hallerstraße“ (nördlich) werden von der Buslinie 34 in den Hauptverkehrszeiten sowie an Sonn- und Feiertagen alle 30 Minuten bedient. Sie sind als Haltestellen am Fahrbahnrand ausgeführt.

Die Buslinien 15 und 605 kreuzen das Planungsgebiet im Knotenpunkt Hallerstraße / Rothenbaumchaussee. Die Linie 15 bedient ihre Haltestelle je nach Tageszeit alle sechs bis 30 Minuten. Die Nachtbuslinie 605 bedient ihre Haltestellen zwischen Mitternacht und vier Uhr im Stundentakt.

Im Planungsgebiet verläuft im Untergrund der Rothenbaumchaussee die U-Bahnlinie U 1. Zwischen Binderstraße und Johnsallee befindet sich in den westlichen Nebenflächen ein Notausstieg. Zwischen Johnsallee und Moorweidenstraße befindet sich in den östlichen Nebenflächen ein Notausstieg. Die Höhenlage und der genaue Verlauf des U-Bahntunnels werden derzeit mit der Hamburger Hochbahn abgestimmt.

Des Weiteren verkehren zwei touristische Buslinien auf der Rothenbaumchaussee. Die Linie A des Unternehmens Hamburger Stadtrundfahrt – Die Roten Doppeldecker GmbH sowie die Linie G der Hanse Stadtrundfahrt GmbH. Beide Linien fahren die Haltestelle Völkerkundemuseum an. Die Linie A hält zusätzlich noch an der Johnsallee vor dem Hotel Vorbach.

3.1.5 Barrierefreiheit

Die vorhandenen Bordsteinhöhen an den Fußgängerfurten aller Knoten im Planungsgebiet entsprechen nicht den gültigen Richtlinien zur Barrierefreiheit.

Leitelemente sind an keiner der Fußgängerfurten vorzufinden.

3.1.6 MIV

Die Fahrbahn ist im Planungsgebiet mit Asphalt befestigt.

3.1.7 Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung

Die öffentliche Beleuchtung befindet sich im Planungsgebiet in den westlichen Ne-

benflächen.

Eine wegweisende Beschilderung ist nicht vorhanden.

3.1.8 Straßenbegleitgrün

Straßenbegleitgrün ist im gesamten Planungsgebiet auf beiden Seiten der Rothenbaumchaussee in Form von Bauminselfen und Rasenflächen vorhanden.

Die Bäume weisen Stammumfänge zwischen ca. 0,25 m und ca. 2,43 m auf. Sowohl die Bäume als auch die Rasenflächen sind innerhalb von Grünstreifen zwischen Fahrbahn und Gehweg angeordnet.

Aufgrund der starken Verwurzelung und den vorhandenen schmalen Grünstreifen sind Teilbereiche des Gehwegs aufgebrochen bzw. unbefestigt.

3.1.9 Ruhender Verkehr

PKW-Parkplätze befinden sich im gesamten Planungsgebiet in den westlichen und östlichen Nebenflächen. Die Parkplätze in den westlichen Nebenflächen sind ausschließlich in Längsaufstellung ausgewiesen. In den östlichen Nebenflächen sind die Parkplätze meist in Schrägaufstellung, teilweise in Längsaufstellung ausgewiesen. Im überwiegenden Gebiet ist Gehwegparken angeordnet. Die Parkplätze werden überwiegend in der vorgegebenen Aufstellung genutzt. Die Befestigung der Parkplätze variiert im Planungsgebiet, sie sind teils mit Asphalt, teils mit Pflastersteinen und größtenteils mit Grand befestigt. Die Parkplätze befinden sich zum Teil auf Fahrbahnniveau und zum Teil auf Gehwegniveau. Alle Stellflächen werden in mehr oder weniger regelmäßigen Abständen von Grünflächen mit oder ohne Baumbewuchs unterbrochen.

Nördlich des Knotens Rothenbaumchaussee / Hallerstraße ist eine „Bike-and-Ride“-Anlage vorgesehen.

Zwischen der Hallerstraße und dem Turmweg ist ebenfalls eine „Bike-and-Ride“-Anlage vorgesehen. In diesem Bereich befinden sich zusätzlich drei Behindertenparkplätze und ein Parkscheinautomat.

Des Weiteren befinden sich Parkscheinautomaten in Höhe der Hausnummern 71 und 30.

Auf Höhe der Hausnummer 77 ist ein Behindertenparkplatz ausgewiesen.

Auf Höhe des *Museum am Rothenbaum – Kulturen und Künste der Welt* (MARKK) befindet sich ein Parkplatz mit zwei Behindertenparkplätzen und einem Parkscheinautomat.

3.1.10 Entwässerung

Das Regenwasser der Fahrbahn wird in der Rothenbaumchaussee über ein Dachgefälle abgeleitet und entsprechend beidseitig in Trummen gefasst. Die Trummenanschlussleitungen führen das Regenwasser in das vorhandene Mischwassersiel der Hamburger Stadtentwässerung, das im Bereich Hallerstraße bis kurz vor die

Johnsallee mittig unter der Fahrbahn verläuft. Auf Höhe der Hausnummer 33 verschwenkt das Mischwassersiel und verläuft bis zur Moorweidenstraße unter den westlichen Nebenflächen. Ab dieser Verschwenkung sind die Trummen auf dem östlichen Fahrbahnrand an ein Mischwassersiel angeschlossen, das sich unterhalb der östlichen Nebenflächen befindet.

Laut der Trummenuntersuchungen vom Juni 2017 weisen die Anschlussleitungen zum Mischwassersiel sowie auch die Trummen zahlreiche Schäden wie z. B. Risse, Verformungen, Brüche und Wurzeleinwüchse auf.

3.1.11 Ausstattung

Entlang der Rothenbaumchaussee sind über die Gesamtlänge des Planungsgebietes in den Nebenflächen zahlreiche Ausstattungsgegenstände wie zum Beispiel Poller, Baumschutzbügel und Verkehrszeichen vorhanden. Die Bäume werden durch Baumschutzbügel geschützt, die zum Großteil schadhaft sind.

3.1.12 Versorgungsleitungen

Im Planungsgebiet verlaufen im Untergrund diverse Leitungen verschiedener Leitungsträger:

Es wurde im Rahmen der Planung eine Leitungsanfrage durchgeführt und ein Leitungsbestandsplan erstellt.

3.1.13 Art und Nutzung der anliegenden Bebauung

Zwischen der Moorweidenstraße und der Johnsallee befinden sich westlich des Straßenraumes die Alsterklinik und das Curio-Haus. Östlich des Straßenraumes befinden sich das Generalkonsulat von Venezuela und das Leibniz-Institut für Medienforschung / Hans-Bredow-Institut. Neben diesen Einrichtungen befinden sich sowohl westlich als auch östlich des Straßenraumes Mehrfamilienhäuser in Blockbebauung.

Zwischen der Johnsallee und der Binderstraße befinden sich auf der westlichen Seite die Rechtswissenschaftliche Fakultät und das Rechtshaus der Universität Hamburg sowie Mehrfamilienhäuser in Blockbebauung. Auf der östlichen Seite des Straßenraumes befinden sich Mehrfamilienhäuser in Einzelbebauung.

Zwischen der Binderstraße und der Hartungstraße befinden sich östlich des Straßenraumes das Völkerkundemuseum und ein Sportplatz des Hochschulsports Hamburg. Auf der westlichen Seite befinden sich Mehrfamilienhäuser (Einzelbebauung).

Zwischen der Hartungstraße und dem Turmweg erstreckt sich auf der östlichen Seite weiterhin der Sportplatz des Hochschulsports Hamburg. Auf der westlichen Seite befinden sich Mehrfamilienhäuser in Einzelbebauung.

Zwischen dem Turmweg und dem Hermann-Behn-Weg befindet sich östlich des Straßenraumes ein großes Gewerbegebäude. Auf der westlichen Seite befinden sich

Mehrfamilienhäuser in Einzelbebauung.

Zwischen dem Hermann-Behn-Weg und der Hallerstraße befindet sich auf der östlichen Seite ein großes Gewerbegebäude. Auf der westlichen Seite befinden sich Mehrfamilienhäuser (Blockbebauung).

Des Weiteren sind im gesamten Gebiet zahlreiche kleinere Firmen, Geschäfte, Arztpraxen, Restaurants usw. ansässig. Zudem befinden sich neben dem Straßenraum zahlreiche unter Denkmalschutz stehende Gebäude.

3.1.14 Brückenbauwerke

Im Planungsgebiet verläuft entlang der Rothenbaumchaussee das Tunnelbauwerk der U-Bahnlinie 1. In diesen Bereichen ist ein gesondertes Augenmerk auf Überdeckung zu legen.

3.2 Rahmenbedingungen

3.2.1 Umweltverträglichkeit

Die Straßenbaumaßnahme unterliegt nach der Prüfung der in § 13 a Hamburgisches Wegegesetz genannten Kriterien keiner Umweltverträglichkeitsprüfung.

3.2.2 Boden- / Asphaltgutachten

Im Planungsgebiet wurden zur Schichtdickenmessung und Erfassung des Schichtenaufbaus 22 Proben der gebundenen Straßenschichten von der Fa. Labor HNL Ingenieur- und Prüfgesellschaft (Prüfberichte Nr. 1/5746/2015 vom 13.01.2016 sowie Nr. 1/4973/2018 vom 02.02.2019) entnommen und untersucht. Proben der ungebundenen Schichten wurden nur stichprobenartig an 12 Entnahmestellen entnommen.

Fahrbahn

Folgender durchschnittlicher Aufbau der gebundenen Schichten der Fahrbahn wurde erfasst (Besonderheit: An Bohrkern Nr. 18 wurden unterhalb der Asphaltdeckschicht jeweils halbseitig Pflaster und eine Asphalttragschicht festgestellt. Die Ergebnisse von Bohrkern 18 wurden daher für die Auswertung aufgeteilt.)

- Asphaltdeckschicht aufgeheilt, zum Teil zweilagig (Probe 16): 2,0 cm bis 7,0 cm; im Mittel 3,8 cm; bei allen Bohrkernen vorhanden
- Asphaltbinderschicht, zum Teil zweilagig oder nicht vorhanden (Probe 10): 1,8 cm bis 10,6 cm; im Mittel 4,8 cm
- Asphalttragschicht, zum Teil zwei und dreilagig und nur bei acht Bohrkernen vorhanden: 7,6 cm bis 30,2 cm; im Mittel 18,6 cm
- Großpflaster, nur bei vierzehn Bohrkernen vorhanden: 16,8 cm bis 20,7 cm; im Mittel 18,7 cm

Die Gesamtdicke der gebundenen Schichten im Fahrbahnbereich liegt im untersuchten Bereich zwischen 21,9 cm bis 42,7 cm und im Mittel bei 28,6 cm.

Die ungebundenen Schichten bestehen im Planungsgebiet aus weit bis intermittierend gestuften Sand-Kies-Gemischen und entweder enggestuften Sanden oder Sand-Schluff-Gemischen. Die Gesamtdicke der ungebundenen Schichten im Fahrbahnbereich beträgt 43,9 cm bis 55,1 cm und im Mittel 51,9 cm.

Nebenflächen

Bei den untersuchten Nebenflächen handelt es sich ausschließlich um Pkw-Aufstellflächen. Sie sind teilweise mit Asphalt befestigt.

Die gebundenen Schichten weisen eine Gesamtdicke von im Mittel 10,3 cm auf.

Die ungebundenen Schichten bestehen aus weit bis intermittierend gestuftem Sand-Kies-Gemisch, eng gestuften Sanden, weit gestuften Sanden, Sand-Schluss-Gemischen, Hausmüllverbrennungsschlacke und Auffüllungen aus Fremdstoffen. Sie betragen im Mittel 75,9 cm.

3.2.3 Grundwasser

Der mittlere Grundwasserstand liegt laut Geoportal Hamburg zwischen +4,0 mNN und +6,0 mNN und damit minimal 2,5 m unter Geländeniveau.

3.2.4 Kampfmittel

Im gesamten Planungsgebiet besteht gemäß Mitteilung der Feuerwehr, Gefahrenerkundung Kampfmittelverdacht (GEKV) vom 29.11.2018 (Geschäftszeichen BIS/F046-18/06154_1) aus Luftbilddauswertung/ Fernerkundung der Verdacht auf Bombenblindgänger und vergrabene Kampfmittel.

Allgemeiner Bombenblindgängerverdacht besteht

- im Kreuzungsbereich Hallerstraße / Rothenbaumchaussee,
- im östlichen Bereich zwischen Hermann-Behn-Weg und Turmweg,
- in den nördlichen Nebenflächen im Turmweg,
- in den östlichen Nebenflächen südlich und nördlich des Knotenpunktes Rothenbaumchaussee / Binderstraße,
- in den westlichen Nebenflächen südlich des Knotenpunktes Rothenbaumchaussee / Binderstraße,
- in den östlichen Nebenflächen südlich und nördlich des Knotenpunktes Rothenbaumchaussee / Johnsallee,
- in der Johnsallee,
- in den östlichen Nebenflächen südlich und nördlich des Knotenpunktes Rothenbaumchaussee / Moorweidenstraße,
- in den südlichen und nördlichen Nebenflächen der Moorweidenstraße (östlicher Knotenpunktarm),
- in der Tesdorpfstraße,
- in den östlichen Nebenflächen südlich des Knotenpunktes Rothenbaumchaussee / Tesdorpfstraße
- und in den westlichen Nebenflächen auf Höhe des Asien-Afrika-Instituts und der südlich davon gelegenen Grünfläche.

Kampfmittelverdacht aufgrund einer angemessenen Anomalie besteht in den östlichen Nebenanlagen auf Höhe der Hausnummer 76.

Allgemeiner Bombenblindgängerverdacht durch Trümmerflächen besteht in den westlichen Nebenflächen auf Höhe der Hausnummern 75 – 77.

4 Variantenuntersuchung

4.1 Radverkehrsführung

Für die Rothenbaumchaussee wird eine einheitliche Führung des Radverkehrs angestrebt. Ziel der Maßnahme ist es, die im Abschnitt Klosterstern bis Hallerstraße realisierten beidseitigen Radfahrstreifen im Planungsgebiet zu fortzuführen, so dass eine einheitliche Führung des Radverkehrs in der Rothenbaumchaussee in den sanierten Abschnitten entsteht.

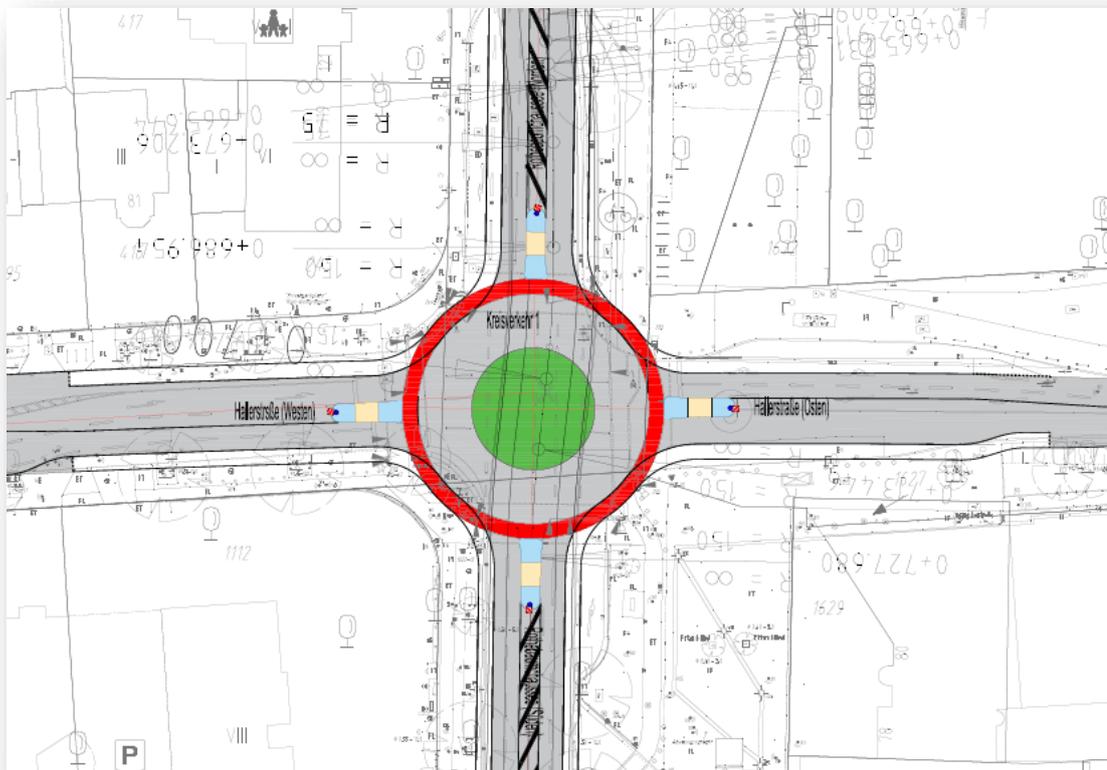
Aufgrund der im Planungsgebiet großzügigen Fahrstreifenbreiten ist es möglich, die Radfahrstreifen auf der Fahrbahn unter Beibehaltung der Bordkanten zu realisieren. Ein Versatz der Bordkanten in Richtung Nebenflächen ist hinsichtlich des wertvollen und zu schützenden Baumbestandes nur in Ausnahmefällen und nach gesonderter Begutachtung geplant.

Die überbreiten Fahrstreifen für den MIV wurden zugunsten der Radfahrstreifen verschmälert. Als Mindestmaß für die Fahrstreifen wurde das Maß von 3,00 m für den Knotenpunktbereich angenommen. Dadurch können Radfahrstreifen mit einer Breite von min. 2,00 m inkl. Markierung erreicht werden.

Die Radfahrstreifen im nördlichen des bereits neu hergestellten Abschnittes zwischen Klosterstern und Hallerstraße weisen ebenfalls eine Breite von 2,00 m inkl. Markierung auf.

4.2 Knoten

4.2.1 Knotenpunkt Rothenbaumchaussee / Hallerstraße - Kreisverkehr



Für den Knotenpunkt Rothenbaumchaussee / Hallerstraße wurde die Umgestaltung in einen einstreifigen, unsignalisierten Kreisverkehrsplatz untersucht. Hierzu wurde im Vorwege eine Verkehrserhebung am besagten Knoten durchgeführt und die Ergebnisse hinsichtlich der Verkehrsqualität untersucht. Aufgrund der ermittelten Verkehrszahlen und der daraus resultierenden Verkehrsqualität wurde die Machbarkeit eines einstreifigen, unsignalisierten Kreisverkehrsplatzes bereits im Vorwege ausgeschlossen und nicht weiter betrachtet.

4.2.1 Knotenpunkt Rothenbaumchaussee / Hallerstraße Süd - Radverkehr

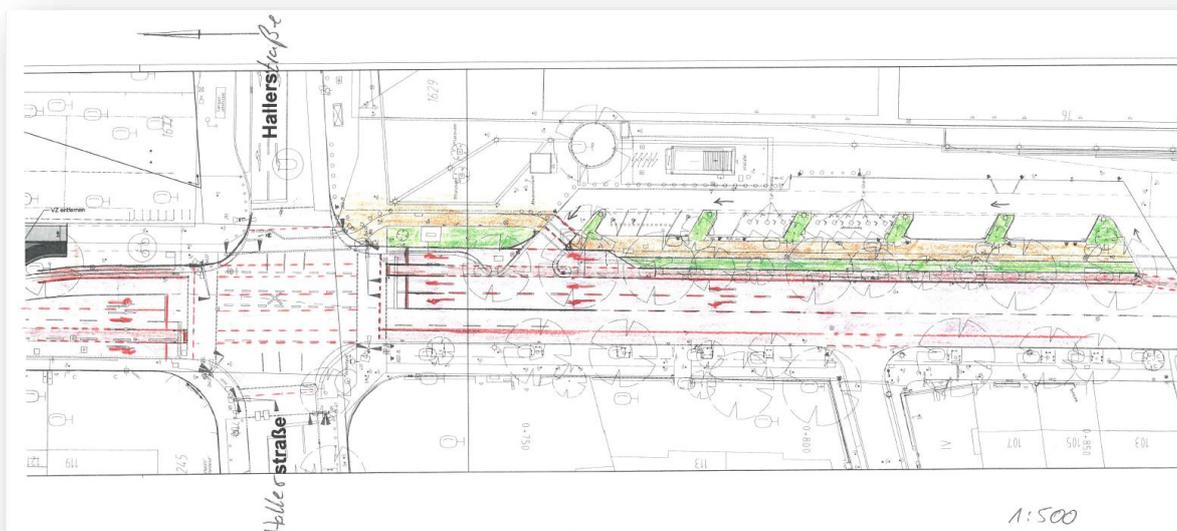
Im Bereich des Knotens Rothenbaumchaussee / Hallerstraße Süd sind im Bestand eine Linksabbiege-, eine Geradeaus- und eine Rechtsabbiegerspur vorhanden. Aufgrund der erhöhten Abbiegebeziehung von der Rothenbaumchaussee Süd in die Hallerstraße West ist der Abbiegestreifen mit einer Länge von rd. 75 m entsprechend lang ausgebildet. Um auch hier den Radfahrstreifen beidseitig unterbringen zu können, reicht der vorhandene Raum zwischen den Bestandsborden nicht aus. Um für diesen Bereich die bestmögliche Lösung für den Radverkehr, den MIV und den Erhalt der bestehenden Bäume zu erzielen, wurden hier drei Varianten untersucht: die Minimalvariante, die Maximalvariante und eine Kombinationsvariante.

Minimalvariante:



Bei dieser Variante bleiben die vorhandenen Bordlinien erhalten. Auf der Westseite wird ein Radfahrstreifen vorgesehen. Die erforderliche Breite wird aus übrigen Fahrstreifen generiert. Auf der Ostseite verschwenkt der Radfahrstreifen kurz hinter der Einmündung Turmweg auf den bereits bestehenden Radweg und wird erst hinter dem Knoten Hallerstraße über den bereits hergestellten Verschwenk im Bereich Rothenbaumchaussee Nord wieder auf die Fahrbahn geleitet. Der Baumbestand bleibt erhalten. Die Fahrstreifenaufteilung sowie die Aufstellängen der Abbiegestreifen bleiben unverändert. Die Fahrstreifenbreiten werden angepasst um Platz für den westlichen Radfahrstreifen zu schaffen.

Maximalvariante:



In dieser Variante wird der Radverkehr beidseitig in Form eines Radfahrstreifens auf der Fahrbahn geführt. Die erforderliche Mehrbreite wird zu Lasten des Baumbestandes aus den östlichen Grünflächen generiert. Die Fahrstreifenaufteilung sowie die Aufstelllänge des Linksabbiegestreifens bleiben unverändert. Die des Rechtsabbiegestreifens wird in diesem Zuge verlängert.

Gewählte Vorzugsvariante:



Diese Variante ähnelt der Minimalvariante. Zugunsten des Baumbestandes und der Sicherheit für den Radfahrer wird hier der Radverkehr schon vor dem Knoten Hallerstraße wieder auf die Fahrbahn zurückgeführt. In dieser Variante wird der Rechtsabbiegestreifen aufgelöst und aus der Geradeausspur eine Kombinationsspur Geradeaus / Rechts. Die Aufstelllänge des Linksabbiegestreifens bleibt unverändert, die Fahrstreifenbreiten werden angepasst um Platz für den westlichen Radfahrstreifen zu schaffen.

Die Ausfahrt der Parallelspur / Nebenfahrbahn wird so angepasst, dass der Anschluss an die Rothenbaumchaussee rechtwinklig erfolgt um auf diese Weise eine bessere Sichtbeziehung zu dem Radverkehr zu erhalten. Darüber hinaus werden die Anschlüsse der Nebenfahrbahn als Gehwegüberfahrten hergestellt.

5 Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante

Die Baumaßnahme umfasst im Wesentlichen folgende Leistungen:

- Sanierung der Deck- und Binderschicht
 - o Deckschicht (3,5 cm SMA 8 Hmb)
 - o Binderschicht (6,5 cm AC 16 B Hmb)
- Anpassung der Knotenpunkte
- Anpassung der anliegenden Nebenflächen inkl. Parkplätze
- Anpassung der bestehenden Bushaltestellen, Neubau weiterer Bushaltestellen
- Sanierung der Entwässerungsanlagen

Die Sanierung der Fahrbahn Rothenbaumchaussee unterteilt sich in eine Sanierung der Deck- und Binderschicht sowie in einen Bereich, der nicht saniert wird.

Die Sanierung der Deck- und Binderschichten erfolgt in der gesamten Rothenbaumchaussee, ausgenommen der Abschnitt Binderstraße bis Hausnr. 75 (Museum). Dieser Bereich bleibt unverändert.

In den Nebenstraßen mit Asphaltaufbau wird in den Anschlussbereichen eine reine Deckensanierung durchgeführt.

Die bautechnische Ausführung der Maßnahme erfolgt gemäß der ZTV/ST-Hamburg 09, und der ReStra 2017.

5.1 ÖPNV

Im Bereich des Baufeldes sind vier Bushaltestellen für den öffentlichen Personennahverkehr vorhanden.

- Haltestelle Museum am Rothenbaum Fahrtrichtung Norden (stadtauswärts)
- Haltestelle Museum am Rothenbaum Fahrtrichtung Süden (stadteinwärts)
- Haltestelle U-Bahn Hallerstraße Fahrtrichtung Alsterchaussee (Umbau)
- Haltestelle U-Bahn Hallerstraße Fahrtrichtung S Klein Flottbek / S Othmarschen (Rückbau, verschoben)

Aufgrund der Länge und Breite sowie nicht vorhandener taktiler Elemente werden sämtliche bestehende Bushaltestellen regelkonform als Haltestellen am Fahrbahnrand in Beton neu ausgebaut. Die Haltestelle in Richtung S Klein Flottbek / S Othmarschen wird zusätzlich noch von der Hallerstraße Ost in die Hallerstraße West verschoben und dort neu hergestellt.

Zusätzlich zu den bestehenden Haltestellen werden drei neue Haltestellen im Bereich der Rothenbaumchaussee hergestellt.

- Doppelhaltestelle Hallerstraße Süd stadteinwärts
- Haltestelle Johnsallee Nord stadteinwärts
- Haltestelle Johnsallee Süd stadtauswärts

Während der Baumaßnahme werden entsprechende Ersatzhaltestellen für die bestehenden Haltestellen eingerichtet und angefahren. Die Lage und der Zeitpunkt werden entsprechend der Bauphasen und frühzeitig mit den Verkehrsbetrieben abgestimmt.

5.2 Fuß- und Radverkehr

Um den Konflikt Fußgänger / Radfahrer zu entschärfen, und einer Fehlnutzung der Gehwege in Gegenrichtung vorzubeugen sind großzügige Radverkehrsanlagen geplant.

Die Radfahrstreifen sind mit einer Breite von min. 2,25 m inkl. Markierung zzgl. der Sicherheitstrennstreifen von min. 0,50 m zu den Längsparkständen sowie 0,75 zu den Schrägparkständen vorgesehen.

Östliche Nebenflächen:

Der Radverkehr wird am südlichen Planungsende vom Radweg aus den Nebenflächen auf die Fahrbahn in den Radfahrstreifen abgeleitet. Am nördlichen Planungsende erfolgt die weitere Führung im Radfahrstreifen in Richtung Norden.

Der Gehweg wird mit einer Breite von ca. 2,00 m bis ca. 4,00 m hergestellt. Die Bauminseln stellen hier das begrenzende Element dar.

Westliche Nebenflächen:

Der Radverkehr Richtung Süden wird am nördlichen Planungsende vom Radfahrstreifen kommend auf dem Radfahrstreifen in Richtung Süden geführt.

Der Gehweg wird mit einer Breite von ca. 1,55 m bis ca. 3,45 m hergestellt. Die Bauminseln stellen hier das begrenzende Element dar.

5.3 Barrierefreiheit

Die erforderlichen Bordsteinhöhen und taktilen Elemente an Fußgängerfurten werden gemäß ReStra berücksichtigt.

Die nicht LSA-gesteuerten Knoten Rothenbaumchaussee / Hermann-Behn-Weg und Rothenbaumchaussee / Hartungstraße werden zu Gehwegüberfahrten umgestaltet.

Der Streckenabschnitt, an denen der Radweg an den Gehweg grenzt, wird ebenfalls mit Bodenindikatoren ausgestattet.

Auf Höhe des Museums wird auf der Ostseite wo der Gehweg zwischen der Rothenbaumchaussee und der Nebenfahrbahn verläuft ein Leitstreifen vorgesehen, um den Sehbehinderten zwischen den parkenden Autos eine Orientierungsmöglichkeit bieten zu können.

Bestehende und geplante Bushaltestellen werden entsprechend dem Hamburger Standard barrierefrei ausgebaut.

5.4 MIV

Die Fahrstreifenführung des motorisierten Verkehrs bleibt größtenteils wie im Bestand erhalten. Änderungen erfolgen in den Fahrstreifenbreiten. Diese betragen gemäß der Planung außerhalb der Knotenpunkte min. 3,25 m. Des Weiteren werden die Knotenbereiche kompakter gestaltet. Hierfür wurden, wo möglich, die in der Vergangenheit großzügig angelegten Radien verkleinert. Berücksichtigung fand hier das Bemessungsfahrzeug „großes Müllfahrzeug“ gemäß ReStra. Ziel der Verkleinerung der Radien und damit der kompakteren Gestaltung ist die Verringerung der Konfliktfläche abbiegender MIV zu Rad- sowie Fußgängerfurt und die Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit im Abbiegevorgang.

5.5 Lichtsignalanlagen

Die Technik der LSA wird angepasst bzw. ergänzt und die Maststandorte in der örtlichen Lage angepasst. Zusätzlich wird im Bereich der Hallerstraße eine Rad-LSA vorgesehen.

5.6 Öffentliche Beleuchtung

Zum Teil werden aufgrund baulicher Eingriffe und der zu versetzenden Bordkanten Maste der öffentlichen Beleuchtung versetzt.

Betroffen sind aktuell 4 öffentliche Beleuchtungen, die sich in den westlichen Nebenflächen befinden.

5.7 Straßenbegleitgrün

Eine Begutachtung des Baumbestandes nebst Wurzelsondierung hat stattgefunden. Die dazugehörige Stellungnahme vom 13.12.2019 wird in der Planung berücksichtigt. Demnach müssen zum Schutze des Baumbestands die Baumscheiben vergrößert werden. Zudem soll ein wesentlicher Anteil der Parkstände in den Nebenflächen auf der Ostseite in baumschonender Weise mit einem TTE-System, bzw. auf der Westseite mit einem ACO-System hergestellt werden. Für die Auf- und Ableitung des Radverkehrs aus dem Radfahrstreifen in Richtung Norden auf den Radweg parallel zur Nebenfahrbahn nahe der U-Bahnhaltestelle Hallerstraße wurde ein baumverträglicher Aufbau vorgeschlagen. Alle Vorschläge werden berücksichtigt.

Generell ist aus Sicht des Baumschutzes, wie auch in der Planung vorgesehen, die Bordlinie zu erhalten und die Borde nicht auszutauschen. Ein Rückversetzen der Bordlinie in Richtung des Baumbestandes ist aus Baumschutzgründen grundsätzlich nicht vorgesehen. In einigen Ausnahmefällen sind diese Situationen gesondert zu begutachten.

In der folgenden Tabelle sind alle zu fällenden Bäume mit Begründung aufgelistet.

Lfd Nr.	Station	Baumart	Stamm-durch-messer	Begründung der Fällung
1	Km 0+666	Linde	0,45	Optimierung des Straßenraumes
2	Km 0+716	Linde	0,50	Optimierung des Straßenraumes
3	Km 0+926	Platane	0,55	Vitalitätszustand
4	Km 0+943	Bergahorn	0,45	Vitalitätszustand
5	Km 1+407	Linde	0,45	Optimierung des Straßenraumes

Es sollen Ersatzpflanzungen im Planungsraum vorgenommen werden. Beachtet wird, dass die zu erhaltenden Bäume und ihre Baumwurzeln mit baumpflegerischen Maßnahmen geschützt werden und im wurzelnahen Bereich gegebenenfalls Sonderbauten berücksichtigt werden, um den Baumbestand nicht zu beschädigen. Eine ökologische Begleitung bei der baulichen Umsetzung ist vorgesehen.

Baumbilanz:

Westseite

Streckenabschnitt	Anzahl Bäume			
	Bestand	Entnahme	Planung	Differenz
Hansastraße / Hallerstraße	1	1	3	2
Hallerstraße / Herrmann-Behn-Weg	10	0	0	0
Herrmann-Behn-Weg / Hartungstraße	10	0	0	0
Hartungstraße / Binderstraße	16	0	0	0
Binderstraße / Johnsallee	14	1	0	-1
Johnsallee / Moorweidenstraße	12	0	0	0

Ostseite

Streckenabschnitt	Anzahl Bäume			
	Bestand	Entnahme	Planung	Differenz
Hallerstraße / Turmweg	22	0	1	1
Turmweg / Museum	16	2	1	-1
Museum / Binderstraße	5	0	0	0
Binderstraße / Johnsallee	8	0	1	1
Johnsallee / Moorweidenstraße	20	0	0	0

Gesamt

	Anzahl Bäume			
	Bestand	Entnahme	Planung	Differenz
Hallerstraße / Moorweidenstraße	134	4	6	2

5.8 Ruhender Verkehr

Die vorhandenen Längs- und Schrägparkplätze in der Rothenbaumchaussee werden entsprechend der Vorgaben zu den Wurzelondierungen neu hergestellt (vgl. hierzu Punkt 5.7).

Die Behindertenparkplätze bleiben erhalten und werden mit Betonpflaster befestigt.

Die im Planungsgebiet bewirtschafteten schräg- und längsaufgestellten Parkplätze werden entsprechend der Vorgaben zu den Wurzelondierungen neu hergestellt (vgl. hierzu Punkt 5.7). Die Automaten werden versetzt.

Die Anordnung der Kfz-Stellplätze gibt den aktuellen Planungsstand wieder. Bedingt durch baubegleitende Wurzeluntersuchungen kann es dazu kommen, dass weniger Parkplätze realisiert werden können, als in dieser Verschickung angestrebt. Dies ist immer dann der Fall, wenn ein Versetzen der Parkstände nicht zu Lasten des Begleitgrüns möglich ist.

Bereits jetzt steht fest, dass der zur Verfügung stehende Straßenraum zwischen den

Hausnummern 20 und 40 auf der Ostseite der Rothenbaumchaussee nicht für Schrägparkplätze ausreicht, ohne den Erhalt von Bäumen zu gefährden. Daher wird an dieser Stelle die Längsausrichtung gewählt. Die Längsparkstände vor den Hausnummern 18 und 20 entfallen aus Verkehrssicherheitsgründen.

Des Weiteren kann der Fall eintreten, dass ein Stellplatz vor Hausnummer 45 und sechs Stellplätze vor dem Gebäude der Rechtswissenschaften (Hausnr. 33) aus Baumschutzgründen nicht realisiert werden können. Dies hängt von den Begebenheiten während des Umbaus statt.

Von Seiten des LBV ist geplant diesen Bereich künftig als Anwohnerparken auszuweisen und zu bewirtschaften.

Parkraumbilanz:

Westseite

Streckenabschnitt	Anzahl Parkplätze		
	Bestand	Planung	Differenz
Hallerstraße / Herrmann-Behn-Weg	8	3	-5
Herrmann-Behn-Weg / Hartungstraße	7	9	2
Hartungstraße / Binderstraße	16	13	-3
Binderstraße / Johnsallee	9	8	-1
Johnsallee / Moorweidenstraße	10	7	-3

Ostseite

Streckenabschnitt	Anzahl Parkplätze		
	Bestand	Planung	Differenz
Hallerstraße / Turmweg	22	22	0
Turmweg / Museum	62	45	-17
Museum / Binderstraße	14	4	-10
Binderstraße / Johnsallee	17	15	-2
Johnsallee / Moorweidenstraße	53	21	-32

Gesamt

	Anzahl Parkplätze		
	Bestand	Planung	Differenz
Hallerstraße / Moorweidenstraße	218	147	-71

5.9 Entwässerung

Die Fahrbahn wird mit Dachgefälle saniert. In diesem Zug werden Trummen, Trummenanschlussleitungen im Planungsgebiet erneuert bzw. saniert. Die Wasserläufe werden in Teilbereichen angepasst bzw. erneuert.

Aufgrund der Ableitung des Straßenwassers in das vorhandene Mischwassersiel ist keine Regenwasserbehandlung erforderlich.

5.10 Ausstattung / Wegweisung

Ausstattungsgegenstände, welche sich im überplanten Bereich befinden, werden an den aktuellen Planstand angepasst. Schadhafte Gegenstände werden erneuert, nicht mehr benötigte Gegenstände werden entfernt.

5.11 Versorgungsleitungen

Es wurde im Rahmen der Planung eine Leitungsanfrage durchgeführt. Die Leitungsbesprechung hat keinen unmittelbaren Handlungsbedarf seitens der Leitungsträger hervorgebracht.

5.12 Brückenbauwerk

Es sind keine Brückenbauwerke im Planungsgebiet betroffen. Das Tunnelbauwerk der U-Bahn bleibt unangetastet.

6 Erläuterungen zu den Kosten, der Wirtschaftlichkeit und der Finanzierung

6.1 Kostenermittlung

Die Kosten werden in der weiteren Entwurfsplanung ermittelt.

6.2 Wirtschaftlichkeit

Die Fahrbahnoberfläche der Rothenbaumchaussee befindet sich in dem betrachteten Bereich im Endstadium ihrer wirtschaftlichen Nutzungsdauer. Auf der nahezu gesamten Strecke mussten bereits im Vorwege Schäden an der Fahrbahn provisorisch beseitigt werden, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Diese Instandhaltungskosten steigen aufgrund des zunehmend schlechteren Zustands als Folge des sich kumulierenden Unterhaltungsrückstands kontinuierlich an, ohne dass dabei mittelfristige Verbesserungen erzielt würden. 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.

Aufgrund der Einhaltung der anzuwendenden Regelwerke, der gemeinhin anerkannten Regeln der Technik sowie der in der Freien und Hansestadt Hamburg üblichen Bauweisen, ist die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme sichergestellt.

6.3 Finanzierung

Kostenträger der Baumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg. Die Finanzierung erfolgt aus dem Einzelplan 7 der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Aufgabenbereich 269 -Verkehr und Straßenwesen. Die investiven Mittel stehen im Investitionsprogramm - öffentliche Straßeninfrastruktur in der Produktgruppe 269.02 zur Verfügung. Konsumtive Mittel stehen auf dem Ortsprodukt: 1-269. 02.01.004.001 -214 Durchführung investiver Baumaßnahmen Stadtstraßen zur Verfügung.

Die Bereitstellung der Mittel erfolgt über den Kontrakt 1001 Stadtstraßen, Arbeitspaket Erhaltungsmanagement für Hamburgs Straßen.

7 Durchführung und Auswirkung der Baumaßnahme

Die Straßenbauarbeiten sollen im Herbst 2020 beginnen und in 2021 abgeschlossen werden.

Die Gesamtbauzeit (netto) beträgt voraussichtlich 14 Monate.

7.1 Auswirkungen aus Emissionen

Da die Planung überwiegend im Bereich vorhandener Bordkanten realisiert wird, ist nicht von einer Erhöhung des motorisierten Verkehrsaufkommens auszugehen. Es findet demnach keine Veränderung der Lärmemission statt.

7.2 Voraus- und Folgemaßnahmen

Ggf. werden Leitungsarbeiten von den Leitungsträgern im Vorwege der Straßenbauarbeiten durchgeführt.

7.3 Auswirkungen der Baumaßnahme auf das unmittelbare und erweiterte Umfeld

Sämtliche Anlieger wie Anwohner, Kleingewerbe, Gewerbe sind während der Durchführung der Maßnahme direkt betroffen. Im Bauzustand ergeben sich Einschränkungen und Behinderungen durch verengte oder zusammengelegte Fahrbahnbeziehungen, die auf das notwendige Minimum beschränkt werden. Zum Teil werden Sperren vorgenommen, so dass Anlieger Umleitungsstrecken nutzen müssen.

7.4 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

-entfällt-

7.5 Anlagevermögen

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

8 Grunderwerb

Um die Bedingungen für den Fußverkehr zu verbessern, soll Grunderwerb getätigt werden. Dies betrifft die Grundstücke der Hausnummern 33 und 41.

9 Sonstiges

-entfällt-

Verfasst: [REDACTED] Aufgestellt: S2 / PL

[REDACTED]

Datum: 15.04.2020

Datum: 20.04.2020

Unterschrift: [REDACTED]

Unterschrift: [REDACTED]
