



Freie und Hansestadt Hamburg
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
Geschäftsbereich Straßen
Fachbereich Planung Infrastruktur
Individualverkehr

Baumaßnahme: Erhaltungsmanagement für Hamburgs Straßen
Teilbaumaßnahme: 12096-Sanierung & Umgestaltung Saarlandstraße im
Bereich Knotenpunkt Wiesendamm

Verkehrstechnischer Erläuterungsbericht
zur 1. Verschickung



Erhaltungsmanagement für Hamburgs Straßen

12096-Sanierung & Umgestaltung Saarlandstraße im Bereich
Knotenpunkt Wiesendamm

Verkehrstechnischer Erläuterungsbericht zur 1. Verschickung

Auftraggeber:

Freie und Hansestadt Hamburg
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
Geschäftsbereich Stadtstraßen
Fachbereich Planung -S2
Sachsenfeld 3-5
20097 Hamburg

Auftragnehmer:

Ingenieurgemeinschaft „Saarlandstraße“
vertreten durch iwB Ingenieure Infrastruktur GmbH & Co. KG
Kajen 12
20459 Hamburg

Hamburg, 18. Mai 2022



Baumaßnahme: Erhaltungsmanagement für Hamburgs Straßen (EMS-HH)

Teilbaumaßnahme: 12096-Sanierung & Umgestaltung Saarlandstraße im Bereich
Knotenpunkt Wiesendamm

Projektbeschreibung

INHALTSVERZEICHNIS

1	Allgemeines	5
1.1	Darstellung der Gesamtbaumaßnahme, Lage und Einordnung in die überörtliche Situation	5
1.2	Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit der Baumaßnahme	5
1.3	Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag	6
1.4	Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien	6
2	Planungsrechtliche Grundlagen.....	7
3	Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage.....	7
3.1	Beschreibung des Bestandes	7
3.1.1	Nebenflächen	9
3.1.2	Radverkehr	10
3.1.3	Barrierefreiheit	10
3.1.4	Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung	10
3.1.5	Straßenbegleitgrün	10
3.1.6	Entwässerung	10
3.1.7	Ausstattungen.....	10
3.1.8	Versorgungsleitungen.....	10
3.1.9	Art und Nutzung der anliegenden Bebauung.....	11
3.2	Rahmenbedingungen	11
3.2.1	Umweltverträglichkeit.....	11
3.2.2	Kampfmittel.....	11
3.2.3	Denkmalschutz/Ensembleschutz.....	11
4	Variantenuntersuchung	11
5	Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante	12
5.1	Fußverkehr	13



5.2	Radverkehr	13
5.3	Barrierefreiheit	13
5.4	Öffentliche Beleuchtung.....	13
5.5	Straßenbegleitgrün	13
5.6	Entwässerung	14
5.7	Ausstattung.....	14
5.8	Versorgungsleitungen.....	14
6	Umsetzung der Planung.....	14
6.1	Grunderwerb.....	14
6.2	Auswirkungen durch das Projekt	14
6.2.1	Unmittelbares und erweitertes Baufeld.....	14
6.2.2	Immissionen	15
6.3	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft ..	15
6.4	Kosten und Finanzierung/Haushaltstitel	15
6.5	Wirtschaftlichkeit.....	16
6.6	Terminierung der Planung und Bauausführung	16
6.7	Voraus- und Folgemaßnahmen	16

1 Allgemeines

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

Die Saarlandstraße, die Schleidenstraße, der Biedermannplatz und die Adolph-Schönfelderstraße sind Hauptverkehrsstraßen, die einen zusammenhängenden Straßenzug bilden und in den Stadtteilen Winterhude und Barmbek eine bedeutende Verbindung zwischen dem Ring 2 im Norden und der Hamburger Straße im Süden und weiter zur Innenstadt darstellen.

Gegenstand der 1. Verschickung ist die Teilbaumaßnahme „Sanierung & Umgestaltung Saarlandstraße im Bereich Knotenpunkt Wiesendamm, welche sich in der Saarlandstraße zwischen U-Bahn-Station und die Einmündung Jarrestraße befindet.

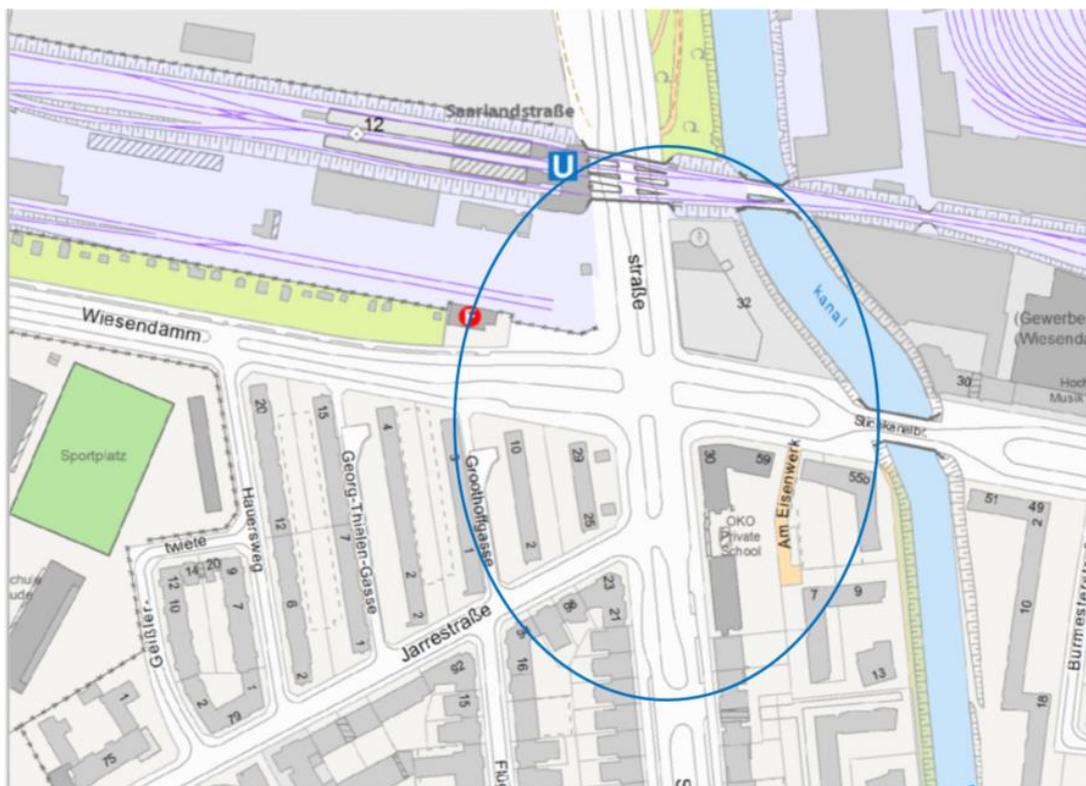


Abbildung 1-1 Lage KP Wiesendamm | Quelle: Openstreetmap

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

Seitens der Freien und Hansestadt Hamburg wurde der Straßenzug Saarlandstraße aufgrund der vorhandenen Fahrbahnschäden und Unzulänglichkeiten der Nebenflächen, in das Programm Erhaltungsmanagement für Hamburgs Straßen

(EMS-HH) aufgenommen.

Die Asphaltfahrbahn ist in einem schadhafte Zustand und weist ausgeprägte Spurrinnenbildung in den Aufstellbereichen vor den Lichtsignalanlagen auf. Zusätzlich sind großflächig ausgeprägte allgemeine Unebenheiten, schadhafte Flickstellen und offene Nähte und Fugen zu erkennen. Um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten und den Unterhaltungsaufwand zu verringern ist eine Sanierung der Fahrbahn geplant.

Der Ausbaustandard der Gehwege entspricht hinsichtlich der Breiten nicht den Maßgaben der aktuellen Regelwerke. Insbesondere die Radwege sind auf weiten Strecken baulich schadhaft, unterdimensioniert und entsprechen nicht mehr den Vorgaben der aktuellen Regelwerke, den Radverkehrsentscheid und den funktionalen Anforderungen, so dass hier Handlungsbedarf bei der Neuordnung der Seitenräume besteht. Auch die Fahrbahnen weisen streckenweise erhebliche Schäden auf.

Ziel der Überplanung ist die Optimierung der Straßenquerschnitte, die Errichtung von regelkonformen Radverkehrsanlagen und Gehwegen, die Optimierung der Lichtsignalanlagen sowie die Sanierung von Nebenflächen und Fahrbahn.

Des Weiteren hat die Stadt Hamburg mit der Radverkehrsstrategie die Grundlage für eine systematische und in das Gesamtverkehrssystem integrierte Förderung des Radverkehrs geschaffen. Durch die Umgestaltung des Straßenzugs Saarlandstraße unter Berücksichtigung der Belange des Radverkehrs und der dort verlaufenden Veloroute 5 soll die Verkehrssicherheit erhöht und die Verkehrsqualität aller Verkehrsteilnehmer verbessert werden. Dabei sind vor allem die vom Jahning ankommenden Radverkehrsströme zu berücksichtigen. Die EMS-Gesamtbaumaßnahme Saarlandstraße soll ab 2023 in Bezug auf die Verschickung der nördlichen Abschnitts in mehreren Teilabschnitten umgesetzt werden.

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.

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

Für die Teilbaumaßnahme gilt der folgende, rechtsverbindliche Baustufenplan

- BS Winterhude 14.01.1955

sowie die Bebauungspläne

- Winterhude 42/Barmbek-Nord 42/Alsterdorf 42 06.07.2015
- Winterhude 11/Barmbek-Nord10 20.08.2007
- Barmbek-Nord 26 06.05.1969

Die Umsetzung der Baumaßnahme erfolgt innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinien. Die geltenden rechtsverbindlichen Bebauungspläne werden eingehalten.

3 Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage

Der zu überplanende Bereich beginnt ca. auf Höhe der U- Bahnstation „Saarlandstraße“ und endet ca. 70,0m hinter der Einmündung Jarrestraße.

3.1 Beschreibung des Bestandes

Die Saarlandstraße besitzt im Knotenpunktbereich zwei Fahrstreifen je Fahrtrichtung und entsprechende Abbiegestreifen. Die Straße Wiesendamm besitzt ebenfalls zwei Fahrstreifen je Fahrtrichtung und entsprechende Abbiegestreifen. Der Knotenpunkt ist signalisiert. Die im Bestand geradlinige Linienführung der Nebenflächen in der Saarlandstraße außerhalb des eigentlichen Knotenpunktes wird durch die bestehenden Flurstücksgrenzen zu den Grundstücken und dem erhaltenswerten Baumbestand bzw. den zu erhaltenden Parkständen, welche an den derzeit vorhandenen Radweg grenzen, größtenteils vorgegeben. Die Nebenflächen des Teilplanungsgebietes umfassen einen Gehweg und unterdimensionierte Radverkehrsanlagen und Baumpflanzungen. Es befinden sich Parkstreifen am äußeren Rand der Fahrbahn, deren Breite nicht den Maßgaben der aktuellen Regelwerke entsprechen, sowie Switch- Parkflächen. Die Fahrbahnen sind durch Grünflächen getrennt. Im gesamten Planungsbereich

beträgt die angeordnete Verkehrsgeschwindigkeit 50 km/h.

Der Knoten Wiesendamm gilt als Unfallhäufungsstelle. Es liegen keine bestimmten Problemstellungen in den Fahrbeziehungen vor. Ein hoher Anteil der Unfälle ereignet sich bei Nässe, sodass der Verdacht geäußert wird, dass die Qualität der Asphaltdecke im Hinblick auf die Oberflächengriffigkeit nicht mehr gegeben ist.

Im Planungsbereich befindet sich eine Bushaltestelle im Bereich Saarlandstraße und eine Bushaltestelle im Bereich Wiesendamm. Es verkehren folgende Buslinien:

Bushaltestellen	Linie	Fahrtrichtung
Burmesterstraße Saarlandstraße	171	<ul style="list-style-type: none"> ○ Farmsen (U), Hamburg ○ Barmbek, Hamburg ○ Thomas-Mann-Straße, Hamburg
Burmesterstraße Saarlandstraße	18	<ul style="list-style-type: none"> ○ Am Stühm-Süd, Hamburg ○ Hauptbahnhof/ZOB, Hamburg
Burmesterstraße Saarlandstraße Wiesendamm (Mitte)	600	<ul style="list-style-type: none"> ○ Eppendorfer Marktplatz, Hamburg ○ Böcklerstraße, Hamburg ○ Bahnhof Altona, Hamburg
Burmesterstraße Saarlandstraße	261	<ul style="list-style-type: none"> ○ Barmbek, Hamburg ○ Burgstraße, Hamburg ○ Berliner Tor (Bürgerweide), Hamburg

Die Verkehrsbelastung wurde im Jahr 2017 im Fahrbahnquerschnitt der Saarlandstraße im Bereich des Knotenpunktes Wiesendamm erhoben. Alle Verkehrsbelastungen wurden von der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) ermittelt

Die Verkehrsbelastung an diesem Tag wurde zusammengefasst und wie folgt ausgewertet. Folgende Querschnittsbelastung liegen vor:

Zählung am Mittwoch , den 03.05.2017

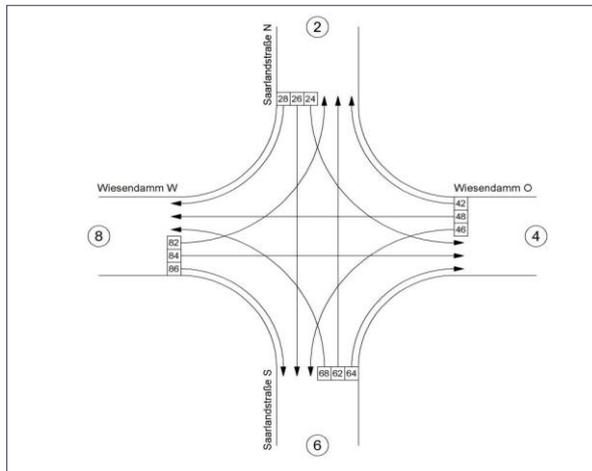


Abbildung 3-2 Saarlandstraße/Wiesendamm

GESAMTBELASTUNG 00:00 bis 24:00 UHR IN KFZ					
VON \ NACH	2	4	6	8	Summe
2 Saarlandstraße N	0	1173	13388	1384	15945
LKW-Anteil (%)	0.0	2.8	3.3	3.2	3.2
4 Wiesendamm O	696	0	1756	2340	4792
LKW-Anteil (%)	2.4	0.0	15.2	1.4	6.6
6 Saarlandstraße S	14912	1712	0	1672	18296
LKW-Anteil (%)	2.5	19.5	0.0	2.0	4.1
8 Wiesendamm W	1247	2428	967	0	4642
LKW-Anteil (%)	1.9	1.0	1.9	0.0	1.4
Summe	16855	5313	16111	5396	43675
LKW-Anteil (%)	2.5	7.4	4.5	2.0	3.8
QUERSCHNITT Summe	32800	10105	34407	10038	
LKW-Anteil (%)	2.8	7.0	4.3	1.8	

Abbildung 3-1 GESAMTBELASTUNG 00:00 bis 24:00 UHR IN KFZ

Saarlandstraße Nord:
32.800 Kfz, SV-Anteil 2,8 %

Saarlandstraße Süd:
10.105 Kfz, SV-Anteil 7,0 %

Wiesendamm Ost:
34.407 Kfz, SV-Anteil 4,3 %

Wiesendamm West:
10.038 Kfz, SV-Anteil 1,8 %

3.1.1 Nebenflächen

Die Nebenflächen weisen über die gesamte Länge unterschiedliche Breiten auf. Im nördlichen Teil des Abschnittes befindet sich der Zugang zur U- Bahnstation sowie Switch- Parkplätze und Fahrradabstellmöglichkeiten. Bushaltstellen befinden sich im Bereich Wiesendamm Ost und West sowie im Bereich Jarrestraße. Im nördlichen Abschnitt des Knotenpunktes Wiesendamm gibt es auf beiden Seiten Parkplätze, welche zum EDEKA-Supermarkt auf der Ostseite und zur U-Bahn-Station auf der Westseite hin benutzt werden können. Auf beiden Seiten gibt es gepflasterte Radwege mit einer Breite von 1,40 bis 2,00 m und Gehwege aus Betonplatten mit einer Breite von 2,50 m, die Zufahrt zum EDEKA-Supermarkt ist mit Pflaster befestigt und hat eine Breite von 4,00 m.



3.1.2 Radverkehr

Die Radverkehrsführung erfolgt in den Nebenflächen, die mit unterschiedlichen Materialien belegt sind und auf gesamter Länge nicht den Mindestbreiten von 2,00 m gemäß ReStra entsprechen.

3.1.3 Barrierefreiheit

Im gesamten Teilplanungsgebiet fehlen taktile Elemente zur Führung von Menschen mit Sehbehinderung. Diese sind Zwischen Geh- und Radwegen und an Querungsstellen, Einmündungen und Bushaltestellen entsprechend der ReStra erforderlich.

3.1.4 Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung

Die öffentliche Beleuchtung befindet sich wesentlich in den Nebenflächen. Weitere Beleuchtungsmaste sind angrenzend zur Fahrbahn in Grünflächen angeordnet.

3.1.5 Straßenbegleitgrün

Im Bereich des Knotenpunktes Wiesendamm befinden sich Bäumen zwischen den Fahrbahnen. Außerdem befinden sich die Grünflächen außerhalb des Projektgebietes.

3.1.6 Entwässerung

Das Regenwasser der Fahrbahn und der Nebenflächen wird mittels Quergefälle- und Längsgefälle in vorhandene Trummen geleitet. Die Trummenanschlussleitungen führen das Regenwasser in die vorhandenen Mischsiele der Hamburger Stadtentwässerung. Eine Vorreinigung des Regenwassers findet nicht statt.

3.1.7 Ausstattungen

Im Teilplanungsgebiet befinden sich Ausstattungselemente in den Nebenflächen. Dabei handelt es sich in erster Linie um Hinweisbeschilderung und Fahrradbügel.

3.1.8 Versorgungsleitungen

Es wurde im Rahmen der Planung eine Leitungsanfrage durchgeführt und ein Leitungsbestandsplan erstellt. In dem Teilplanungsgebiet wesentlich sind folgende Leitungen vorhanden:

- Regenwassersiel der Hamburger Stadtentwässerung
- Trinkwasserleitungen der Hamburger Wasserwerke
- Niederdruckleitungen des Hamburger Gasnetzes
- Stromleitungen des Hamburger Stromnetzes



- Dataport (Fernmeldekabel)
- Vattenfall Fernwärmeleitung
- Fernmeldekabel
- Deutsche Telekom Technik GmbH
- Colt Technology Services GmbH

3.1.9 Art und Nutzung der anliegenden Bebauung

Baudenkmäler sind zwischen Wiesendamm und Jarrestraße auf der Westseite und gegenüber auf der Ostseite, sowie Bahnhof Saarlandstraße. Im Bereich des Knotenpunktes Wiesendamm wird der Straßenzug von Häusern, der U-Bahnstation und Geschäften (EDEKA) geprägt.

3.2 Rahmenbedingungen

3.2.1 Umweltverträglichkeit

Die Baumaßnahme unterliegt nach der Prüfung der in § 13 a Hamburgisches Wegegesetz genannten Kriterien keiner Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in Hamburg.

3.2.2 Kampfmittel

Im Teilplanungsgebiet besteht gemäß Schreiben mit Lageplänen der Feuerwehr, Gefahrenerkundung Kampfmittelverdacht (GEKV) aus Luftbildauswertung/ Fernerkundung größtenteils kein Hinweis auf Bombenblindgängerverdacht oder vergrabene Kampfmittel. Nach heutigem Kenntnisstand sind keine weiteren Maßnahmen notwendig.

Die einzigen Ausnahmen bilden kleine Flächen im Bereich der Zufahrt zur Sportanlage und am südlichen Ende des Teilplanungsgebietes. Hier besteht allgemeiner Bombenblindgängerverdacht. Die Erfordernis nach weiteren Erkundungen wird im Zuge der Festlegung der Ausbautiefe berücksichtigt. Nach heutigem Kenntnisstand sind keine weiteren Maßnahmen notwendig.

3.2.3 Denkmalschutz/Ensembleschutz

Keine Anmerkung

4 Variantenuntersuchung

Es wurden verschiedene Varianten untersucht, wobei die Anzahl und die Aufteilung der Fahrspuren immer gemäß Bestand beibehalten würde.

Wesentliche Varianten wurden innerhalb der Lage des Radverkehrsstreifen

untersucht. Die Anlage von Radverkehrsstreifen in Mittellage wurde nach dem Radverkehrsentscheid zu Gunsten von Radverkehrsstreifen in Randlage aufgegeben.

Die vorhandenen Switch-Parkplätze sollten in ihrer Lage mehrfach verändert und angepasst werden.

Die vorhandenen Bushaltestellen wurden in Lage und Anzahl ebenfalls mehrfach verändert und angepasst.

Die vorhandenen Parkplätze wurden in Lage und Anzahl erhalten.

Im Bereich des Switch-Points U-Bahn-Station Saarlandstraße wurden unter Einbeziehung der Begegnung von Fußgängern und Radfahrern und unter Einbeziehung der Neuanlage einer Bushaltestelle verschiedene Aufteilungen untersucht.

5 Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante

Um die Saarlandstraße im Bereich Knotenpunkt Wiesendamm für den Radverkehr zu optimieren, wird die Umsetzung des Radverkehrsentscheides auf der Fahrbahn geplant. Es soll eine bevorrechtigte Verkehrsführung für den Radverkehr auf der Fahrbahn geschaffen werden. Die Gehwege werden für den erhöhten Bedarf verbreitert. Die Fahrbahnen werden regelkonform hergestellt. Der Knotenpunkt bleibt signalisiert.

Die Bushaltestellen werden in Betonbauweise mit Bussonderborden geplant, und sollen mit taktilen Leitelementen nach Maßgabe der ReStra ausgestattet werden. Beidseitig werden Fahrgastunterstände aufgestellt. Die Haltestellen werden im östlichen und westlichen Bereich des Knotenpunktes Wiesendamm jeweils in 21,00 m Länge für den Fahrgastwechsel an Gelenkbussen ausgeführt. Die entsprechenden Aufstellflächen werden jeweils in 3,0 m Breite ausgeführt. Außerdem werden im nördlichen und südlichen Bereich des Knotenpunktes Wiesendamm jeweils in 19,00 m Länge ausgeführt.

Folgende Maßnahmen sind geplant:

- Barrierefreie Gestaltung der Querungsstellen
- Führung des Radverkehrs als separate Spur, Anlage von Aufstellflächen
- Anlage von Bushaltestellen im nördlichen und südlichen Bereich Saarlandstraße sowie im östlichen und westlichen Bereich des Wiesendamms
- Anlage von Parkflächen im südlichen Bereich der Saarlandstraße
- Anlage von Switch- Parkplätzen im Bereich nördliche Saarlandstraße und westlich Wiesendamm
- Anlage eines Zweirichtungsradweges im Bereich zwischen dem Bahnhof Saarlandstraße und dem Wiesendamm auf der Westseite

5.1 Fußverkehr

Die Gehwege werden im Planungsbereich an die neue Straßenplanung angepasst, es gilt das Regelmaß (als Mindestmaß) 2,65 m. Die Radwege in der Nebenfläche, werden zurückgebaut und den Gehwegflächen zugeschlagen. Dadurch wird dem Fußverkehr zum einen Gehwegbreiten von durchgängig über ca. 2,65 – 5,23 m bereitgestellt, als auch die Konflikte auf den Nebenflächen reduziert, im nördlichen Abschnitt des Knotenpunktes Wiesendamm wird der Gehweg erweitert und weist eine Breite von ca. 5,00 m auf. Vor der U-Bahn-Station beträgt die Gehwegbreite 4,62 m. Die Radverkehrsführung (Zweirichtungsradweg) erfolgt im Bereich des Gehweges.

5.2 Radverkehr

Um die Strecke für den Radverkehr attraktiver und sicherer zu gestalten, wird der Radverkehr in Zukunft über Radfahrstreifen am rechten Fahrbahnrand geführt. Die Radfahrstreifen erhalten eine Breite von 2,25 m gemäß ReStRa 2017.

Durch die neue Anordnung des Radfahrstreifens und die Verbreiterung der Gehweganlage wird das Konfliktpotential der Radfahrer sowohl mit den Fußgängern als auch den Fahrzeugverkehr stark reduziert.

5.3 Barrierefreiheit

Die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Personen sowie Menschen mit eingeschränkten kognitiven Fähigkeiten werden bei der Planung der Verkehrsflächen entsprechend der ReStra 2017 berücksichtigt. Differenzierte Bordhöhen (0 cm für Nutzer von Rollstühlen, Rollatoren usw. sowie 6 cm für Blinde und Sehbehinderte) entsprechend der ReStra. Die Bushaltestellen werden ebenfalls barrierefrei ausgebaut.

Im Bereich des Knotenpunktes werden die Fußgängerfurten mit getrennten Querungen und taktilen Leiteinrichtungen ausgebildet. Es ist die Herstellung von taktilen Leiteinrichtungen für Menschen mit Sehbehinderungen vorgesehen.

5.4 Öffentliche Beleuchtung

Die öffentliche Beleuchtung wird angepasst und ergänzt. Aufgrund der neuen Radverkehrsführung angrenzend zur Fahrbahn sind Maste der öffentlichen Beleuchtung zu versetzen.

5.5 Straßenbegleitgrün

In Teilbereichen der Nebenflächen ist im Zuge der Ausführung auf vorhandene Baumwurzeln zu achten und mit großer Sorgfalt zu arbeiten. Auf der Südseite der

Jarrestraße ist eine Baumfällung erforderlich. Zu erhaltende Bäume und ihre Baumwurzeln sind mit baumpflegerischen Maßnahmen zu schützen und im wurzelnahen Bereich sind gegebenenfalls Sonderbauten vorzusehen, um den Baumbestand nicht zu beschädigen. Eine ökologische Begleitung bei der baulichen Umsetzung ist vorgesehen.

5.6 Entwässerung

Es ist vorgesehen, die Quer- und Längsneigungen in den Fahrbahnen und den Nebenflächen annähernd wie im Bestand beizubehalten. Die Nebenflächen werden zur Fahrbahn hin entwässert. Im Zuge der Erneuerung der Nebenflächen werden die im Planungsgebiet vorhandenen Trummen angepasst und die Trummenanschlussleitung bei Bedarf erneuert bzw. saniert.

5.7 Ausstattung

Die im Planungsgebiet vorhandene Ausstattung in Form von Hinweisbeschilderung und Fahrradbügel bleibt im Zuge der Umgestaltung prinzipiell erhalten. Die Anordnung vorhandener Fahrradbügel im Bereich der Aufstellfläche wird angepasst und es werden weitere Fahrradbügel angeordnet. Die Bushaltestellenausstattung wie Fahrgastunterstände und Haltestellenmaste werden erneuert.

5.8 Versorgungsleitungen

Es wurde im Rahmen der Planung eine Leitungsanfrage durchgeführt und ein Leitungsbestandsplan erstellt. Das Oberflächenwasser wird über Regenwassersiele abgeführt. Es befinden sich zahlreiche Schächte, Schaltschränke und Schieber diverser Leitungsträger in den Nebenflächen und Fahrbahnen.

6 Umsetzung der Planung

6.1 Grunderwerb

Grunderwerb ist nicht erforderlich, da die zur Verfügung stehenden Flächen für einen anforderungsgerechten Ausbau ausreichend breit sind.

6.2 Auswirkungen durch das Projekt

6.2.1 Unmittelbares und erweitertes Baufeld

Verkehrsteilnehmer sowie Anlieger, Anwohner und Gewerbetreibende innerhalb

des Teilabschnittes sind während der Durchführung der Maßnahme direkt betroffen. Im Bauzustand können sich Einschränkungen und Behinderungen ergeben. Der Fußgänger- und Radverkehr kann jedoch aufrechterhalten werden.

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.

Unabhängig davon, dass die Voraussetzungen zur Anwendung der 16. BImSchV nicht vorliegen, wird bei der 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.

LSBG-Projekt-Nr.: 12096.

6.5 Wirtschaftlichkeit

Die Fahrbahnoberfläche der Saarlandstraße befindet sich in dem betrachteten Bereich im Endstadium ihrer wirtschaftlichen Nutzungsdauer. Auf nahezu der 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.

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

6.6 Terminierung der Planung und Bauausführung

Die Bauarbeiten der Teilbaumaßnahme sollen in 2023 durchgeführt werden.

6.7 Voraus- und Folgemaßnahmen

Die Teilbaumaßnahme Knotenpunkt Wiesendamm ist als Vorwegmaßnahme zur Maßnahme EMS Saarlandstraße zu verstehen.

Verfasst: InGe Saarlandstraße

Aufgestellt: LSBG-S2

Datum: 18.05.2022

Datum: 02.06.2022
