

ERLÄUTERUNGSBERICHT

INHALTSVERZEICHNIS

| | |
|--|-----------|
| 1 Allgemeines | 2 |
| 1.1 Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit der Baumaßnahme..... | 2 |
| 1.2 Darstellung der Baumaßnahme, Lage und Einordnung in die überörtliche Situation | 2 |
| 1.3 Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag..... | 3 |
| 1.4 Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien | 3 |
| 1.5 Angaben zu weiteren Vereinbarungen | 3 |
| 2 Planungsrechtliche Grundlagen | 3 |
| 3 Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage | 3 |
| 3.1 Beschreibung des Bestandes..... | 3 |
| 3.2 Rahmenbedingungen..... | 9 |
| 4 Variantenuntersuchung | 10 |
| 5 Beschreibung der gewählten Variante | 14 |
| 6 Erläuterungen zu den Kosten, der Wirtschaftlichkeit und der Finanzierung | 18 |
| 6.1 Wirtschaftlichkeit | 18 |
| 6.2 Finanzierung | 19 |
| 6.3 Durchführung und Auswirkung der Baumaßnahme..... | 19 |
| 6.4 Auswirkungen aus Immissionen..... | 19 |
| 6.5 Voraus- und Folgemaßnahmen..... | 19 |
| 6.6 Auswirkungen der Baumaßnahme auf das unmittelbare und erweiterte Umfeld..... | 19 |
| 6.7 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft..... | 19 |
| 7 Grunderwerb | 19 |
| 8 Sonstiges | 20 |

1 Allgemeines

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

Die Borgfelder Straße soll zwischen den Straßen Berlinertordammbrücke/Klaus-Groth-Straße und Grevenweg/Burgstraße im Zuge des Programms Erhaltungsmanagementsystem für Hamburgs Straßen (EMS-HH) saniert werden. Der Knotenpunkt Borgfelder Straße/Anckelmannstraße/Ausschläger Weg ist dabei verkehrstechnisch zu überarbeiten und für den Rad- und Busverkehr zu optimieren. Für die Lichtsignalanlage (LSA) ist zudem eine Busvorrangschaltung zu berücksichtigen.

Neben dem Sanierungsbedarf und der Optimierung des Knotenpunktes besteht die Notwendigkeit die unter Mindestmaß dimensionierten Radwege auszubauen. Um das Angebot für den Radverkehr aufzuwerten, sollen die Radverkehrsanlagen der Borgfelder Straße nach dem Stand der Technik geplant werden. Hierfür soll auch geprüft werden, ob eine Fahrstreifenreduzierung unter Berücksichtigung der zu erwartenden Verkehrsstärken möglich ist, wobei die Abschnitte östlich und westlich des Knotenpunktes Borgfelder Straße/Anckelmannstraße/Ausschläger Weg jeweils einzeln zu betrachten sind.

Der Sanierungsbeginn der Borgfelder Straße ist für 2021 vorgesehen.

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

Die Borgfelder Straße ist eine Hauptverkehrsstraße im Bezirk Hamburg Mitte, Stadtteil Borgfelde. Die Straße sowie der angrenzende Ausschläger Weg liegen innerhalb des Strategischen Netzes von Hamburg. Der zu sanierende Straßenabschnitt hat eine Länge von ca. 900 m. Die Lage im Straßennetz ist in der nachfolgenden Abbildung 1 dargestellt.

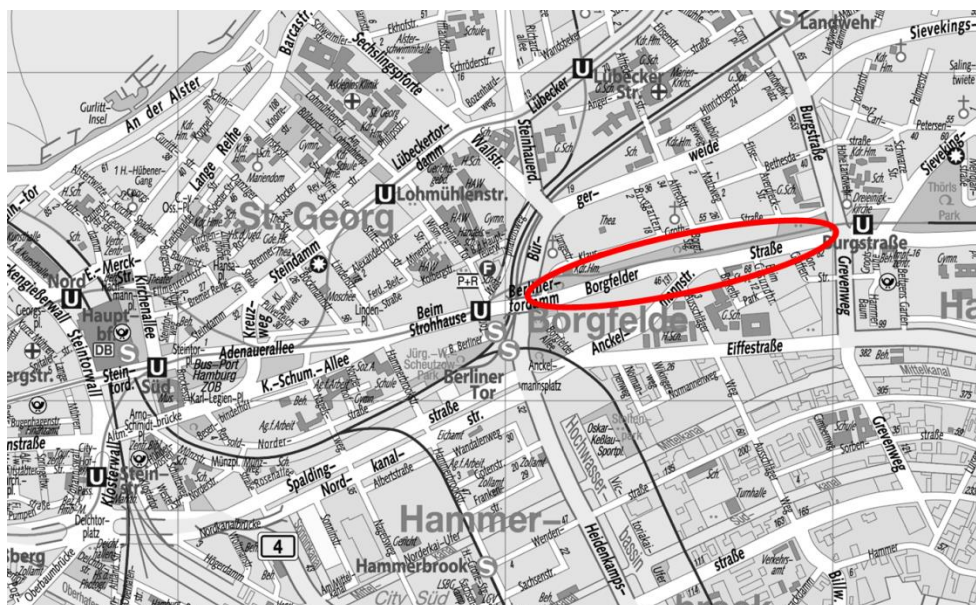


Abbildung 1: Lage des Planungsgebiets, Quelle: Stadtkarte von Hamburg, 6. Auflage

1.3 Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag

Auftraggeber ist die Freie und Hansestadt Hamburg. Der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) wurde von der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI), Amt V, als Bedarfsträger, mit der Sanierung beauftragt.

Planung und Entwurf erfolgen durch den LSBG, Fachbereich Straßenplanung (S2). Der Bau erfolgt durch den LSBG, Fachbereich Baudurchführung (S3).

1.4 Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien

In der Drucksache 20/10333 des Senats vom 17.12.2013 wird eine Strategie zur Verbesserung der Erhaltung von Hamburgs Verkehrsinfrastruktur eingeführt. 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.

1.5 Angaben zu weiteren Vereinbarungen

-entfällt-

2 Planungsrechtliche Grundlagen

Die von der Sanierungsmaßnahme betroffene Fläche befindet sich innerhalb der relevanten Durchführungsplänen (D14, D33, D226 und D226-1) für den Straßenverkehr ausgewiesenen Fläche (gelbe Fläche). Im Bereich des Baustufenplans Hamm-Nord (B5) ist das Bauvorhaben gem. § 34 Abs. 1 BauGB zulässig.

3 Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage

3.1 Beschreibung des Bestandes

Straßenquerschnitt West

Im Westen teilt sich der Straßenraum in eine vierspurige Straße mit je zwei Richtungsfahrstreifen (Fahrstreifenbreite je 3,25 m), einer 1,15 m - 1,80 m breiten Nebenfläche im Norden und einer ca. 5,40 m breiten Nebenflächen im Süden auf. Die Nebenfläche im Norden ist zum Teil gepflastert sowie zum Teil asphaltiert und wird von einer geringen Anzahl an Radfahrern genutzt. Eine Ausweisung als Radweg und somit eine Benutzungspflicht ist nicht gegeben. Auf Höhe der Borgfelder Straße 28 befindet sich ein Notausgang der U-Bahn-Linie.

Die Nebenfläche im Süden teilt sich in einen Sicherheitstrennstreifen (ca. 0,90 m - 1,15 m), einen nicht benutzungspflichtigen Radweg (ca. 1,60 m) und einen Gehweg (ca. 1,50 m - 2,70 m) auf.

Erläuterungsbericht zur 1. Verschickung

Im Bereich Borgfelder Straße 28-34 weitet sich der Straßenquerschnitt im Süden auf. Zusätzlich zur nördlichen Nebenfläche und den vier Fahrstreifen bietet der Straßenraum hier eine Nebenfahrbahn (4,00 m) zum Erreichen von Schrägparkständen, die zwischen der Haupt- und der Nebenfahrbahn angeordnet sind. Die ca. 4,50 m breiten, mit Großpflaster befestigten Parkstände sind durch einen 0,80 m breiten Sicherheitstrennstreifen von der Hauptfahrbahn getrennt. Der Radverkehr wird hier auf die Nebenfahrbahn geleitet und im Mischverkehr geführt. Die im Süden angrenzende Nebenfläche mit 5,50 m - 7,00 m Breite, beinhaltet einen Gehweg mit variierender Breite und Baumpflanzungen. In Teilbereichen wird die Fläche zusätzlich widerrechtlich zum Parken verwendet.

Straßenquerschnitt Ost

Östlich des Knotenpunktes teilt sich der Straßenraum in eine fünfspurige Straße mit zwei Fahrstreifen stadteinwärts, drei Fahrstreifen stadtauswärts (Fahrstreifenbreite durchschnittlich 3,10 m), einer ca. 2,80 m breiten Nebenfläche im Norden sowie einer ca. 6,60 m - 11,00 m breiten Nebenfläche im Süden auf. In der nördlichen Nebenfläche ist ein ca. 1,50 m breiter nicht benutzungspflichtiger Radweg vorhanden, der durch einen ca. 0,90 m breiten Sicherheitstrennstreifen von der Fahrbahn getrennt ist. Auf Höhe der abgehenden Anliegerstraßen ist die Bordkante abgesenkt, um eine Auf- bzw. Ableitung zu ermöglichen.

Die südlichen Nebenflächen sind zwischen dem Knoten und der Einmündung Von-Graffen-Straße ca. 10,50 m breit und bieten neben einem benutzungspflichtigem Rad- und einem Gehweg auch Parkflächen. Die Radwege haben in diesem Abschnitt eine Breite von 1,50 m - 1,75 m, die Gehwege sind durchgängig 2,00 m breit. Die Längsparkstände haben eine Breite von 2,10 m. Zwischen dem Gehweg und der Grundstücksgrenze gibt es einen Grünstreifen mit Baumpflanzungen und teilweise Böschungen zu den Hauseingängen. Vor der ehemaligen Zweigstelle des Bezirksamtes Mitte (Borgfelder Straße 64) parken Fahrzeuge widerrechtlich in der Fläche zwischen Gehweg und Grundstücksgrenze.

Zwischen der Einmündung Von-Graffen-Straße und der Kreuzung Burgstraße/Grevenweg ist die Nebenfläche ca. 5,75 - 7,00 m breit. In den Nebenflächen befindet sich ein Radweg, dessen Breite von 1,00 m - 1,60 m variiert.

Im Abschnitt unmittelbar vor der umgebauten Kreuzung Burgstraße/Grevenweg werden die Richtungsfahrstreifen durch eine mit Bäumen bepflanzte Mittelinsel voneinander getrennt. In den Nebenflächen sind taktile Begrenzungstreifen zum Gehweg vorhanden. Der Gehweg weist eine Breite von 3,50 m - 4,50 m auf. Im Bereich der engsten Stelle hat der Gehweg eine Breite von 2,70 m. Auch hier sind Längsparkstände von 2,10 m Breite vorhanden, die teilweise als Ladezone ausgewiesen sind.

Sonstiges

Auf der Südseite befinden sich insgesamt neun Gehwegüberfahrten. Im Bereich der Nebenfahrbahn im Westen sind zwei weitere Gehwegüberfahrten vorhanden. Die drei Ein-

Erläuterungsbericht zur 1. Verschickung

mündungen zu den Anliegerstraßen liegen alle im östlichen Abschnitt auf der Südseite.

Im Norden wird die Straße zur Parkanlage mit paralleler Radwegführung zum Teil durch Hochborde und zum Teil durch Mauern abgegrenzt, die den Höhenunterschied zwischen der Parkanlage und der Straße abfangen. Der Bewuchs der Grünanlage ragt zum Teil in die nördliche Nebenfläche hinein.

Knotenpunkt

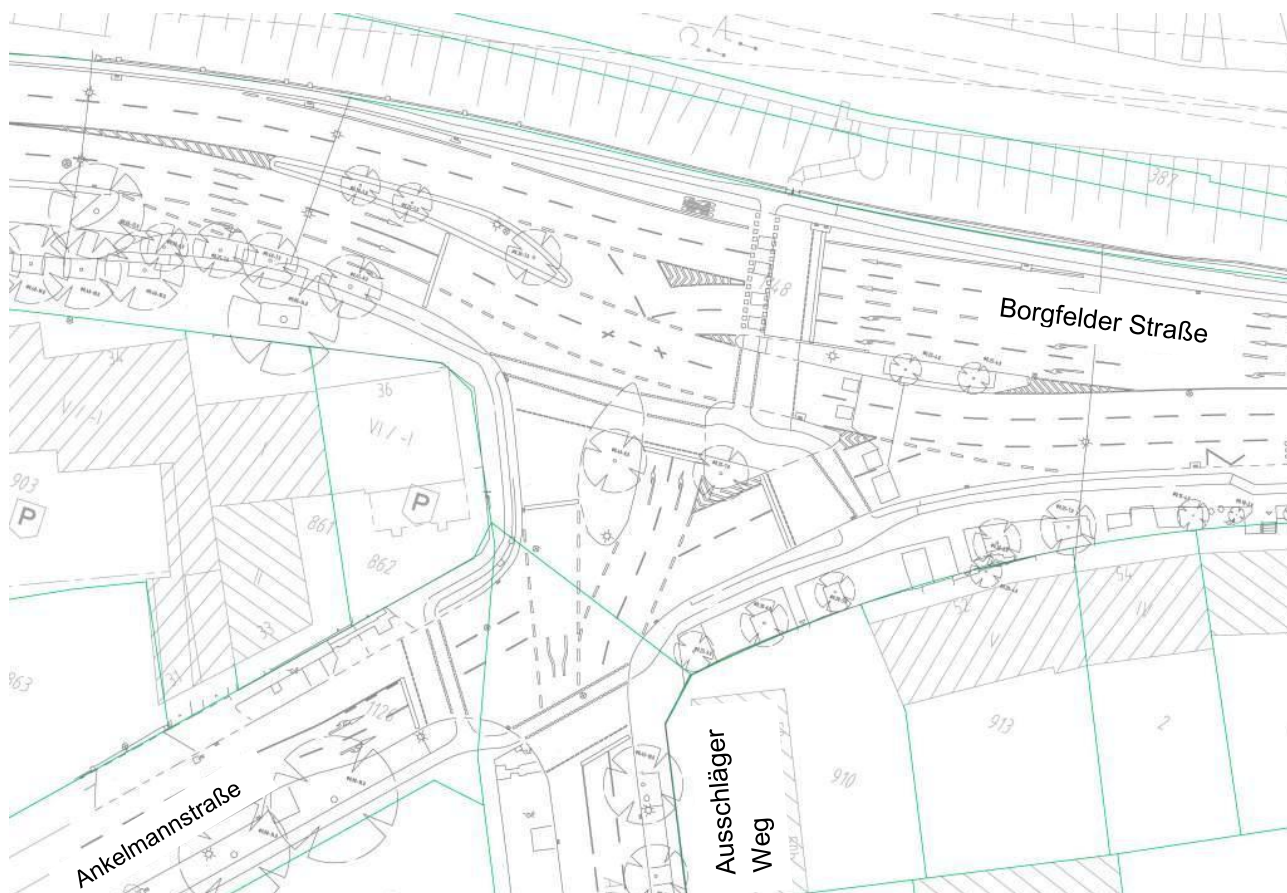


Abbildung 2: Auszug aus der Vermessung, Stand: 31.07.2017

Der Knotenpunkt erlaubt alle Fahrtbeziehungen. Die Fahrtrichtungen in der Borgfelder Straße sowie im Ausschläger Weg zwischen der Anckelmannstraße und der Borgfelder Straße sind durch Mittelseln voneinander getrennt. In der Borgfelder Straße West gibt es drei Fahrstreifen, von denen ein Fahrstreifen das Rechtsabbiegen Richtung Ausschläger Weg ermöglicht. Von Osten kommend gibt es vier Fahrstreifen, von denen je zwei als Geradeaus- und als Linksabbiegefahrstreifen dienen. Aus dem Ausschläger Weg kommend führen zwei Fahrstreifen in den Knoten. Die Anckelmannstraße hat ebenfalls zwei Fahrstreifen: eine Geradeaus-/Linksabbieger und einen Geradeaus-/Rechtsabbieger.

Am nördlichen Fahrbahnrand der Borgfelder Straße befindet sich im Knoten eine etwa

Erläuterungsbericht zur 1. Verschickung

18 m lange Bushaltestelle. Die Nebenfläche ist hier im Vergleich zum weiteren Verlauf nach Osten und Westen etwas aufgeweitet und ist etwa 3,50 m breit, wobei der von Osten kommende Radweg mit einer Breite von 1,00 m weitergeführt wird. In der Anckelmannstraße wird der Radweg ab dem Knotenpunkt nach Westen nicht weitergeführt. In Fahrtrichtung Osten hat der Radweg eine Breite von 1,60 m. Im Ausschläger Weg wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt. Es gibt keine Auf- und Ableitung am Knotenpunkt. Die übrigen Radwege im Knotenbereich variieren von 1,00 m - 1,25 m. Die Gehwege variieren mit Breiten von 1,50 m bis 2,40 m. In allen Knotenarmen – mit Ausnahme der Borgfelder Straße West – sind Rad- und Fußgängerfurten vorhanden.

Östlich angrenzend an den Knoten befindet sich die zweite Bushaltestelle mit einer Länge von etwa 33 m. Die Nebenflächen sind hier etwa 8,00 m breit. Neben dem Radweg, dem Gehweg und der Aufenthaltsfläche für die Bushaltestelle ist auch hier zwischen dem Gehweg und der Grundstücksgrenze ein Grünstreifen mit Baumpflanzungen vorhanden.

Die LSA-Programme und LSA-Lagepläne liegen für diesen sowie für die beiden angrenzenden Knoten vor.

Verkehrsbelastung

In der Borgfelder Straße im Bereich des Knotens wurde am 15.04.2014 eine Verkehrszählung durchgeführt. Die Verkehrsstärke in der Borgfelder Straße lag bei rund 27.700 Kfz/d und 3,4 % SV im Westen sowie ca. 31.800 Kfz/d und 2,8 % SV im Osten. In der Anckelmannstraße liegt die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (werktags) (DTV_W) bei 8.450 Kfz/d und einem Schwerverkehrsanteil von 3,5 %. Im Ausschläger Weg bei 8250 Kfz/d und einem Schwerverkehrsanteil von 5,2 %.

Nach Zählenden vom 15.11.2017 beträgt die DTV_W im Querschnitt auf der Borgfelder Straße Ost etwa 29.000 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von 3 % (jährliche Kfz-Zählstelle 326 am Knotenpunkt Borgfelder Straße/Anckelmannstraße/Ausschläger Weg) (vgl. Geoportal). Die Verkehrsstärke ist damit etwas zurückgegangen. Für den Westen liegen keine neueren Daten vor.

ÖPNV

Entlang der Borgfelder Straße verläuft die Strecke der Buslinie 31. Die Metrobuslinie 25 verläuft über den Ausschläger Weg und die Borgfelder Straße Ost. In Richtung Osten haben beide Linien im Knotenbereich eine gemeinsame Haltestelle vor der Einmündung in die Straße Brekelbaums Park. Hier gibt es einen Fahrgastunterstand. In Gegenrichtung hält die Linie 31 hinter der Fußgänger- und Radfahrerfuhr im Knoten auf einer separaten Fahrspur. An dieser Haltestelle ist weder eine separate Wartefläche noch eine Wetter-schutzeinrichtung vorhanden. Die Haltestelle der Linie 25 liegt im Ausschläger Weg außerhalb des Planungsgebietes.

Eine Anbindung an das U-Bahnnetz liegt außerhalb des Plangebietes.

Fußgänger- und Radverkehr

Nördliche des Planungsgebietes verlaufen die Veloroute 8 und die Freizeitroute 4. Beide Routen verlaufen als Zweirichtungsradweg durch die Parkanlage, nördlich der Borgfelder Straße.

In der nördlichen Nebenfläche der Borgfelder Straße befindet sich ein nicht benutzungspflichtiger Radweg. Dieser hat eine unter Mindestmaß liegende Breite von ca. 1,00 m und ist abwechselnd mit Betonsteinpflaster und Asphalt befestigt. Im östlichen Abschnitt sind die Borde gegenüber von den einmündenden Straßen abgesenkt, um dem Radverkehr aus dem Wohngebiet das Erreichen der nördlichen Radverkehrsanlage in Richtung Innenstadt zu ermöglichen. Entlang der Nordseite sind außer der Treppe zur nördlichen Grünanlage im Knotenpunktbereich keine Fußverkehrsanlagen vorhanden.

Der straßenbegleitende Radweg in der südlichen Nebenfläche ist zum Teil benutzungspflichtig und hat eine dem Mindestmaß entsprechende Breite von ca. 1,60 m. Die Oberflächenbefestigung erfolgt überwiegend mit rotem Betonsteinpflaster. Der mit Betonplatten befestigte Gehweg ist im westlichen Abschnitt ca. 1,50 m und im östlichen Abschnitt ca. 2,00 m breit. Zwischen dem Rad- und Gehweg befindet sich kein Begrenzungstreifen.

Barrierefreiheit

Im Planungsgebiet sind keine flächendeckenden Leit- und Orientierungselemente vorhanden. Im Anschluss zur umgebauten Kreuzung Burgstraße/Grevenweg sind taktile Begrenzungstreifen zwischen Rad- und Gehweg vorhanden. In der Nähe der stadtauswärtigen Bushaltestelle an der Einmündung Brekelbaums Park/Borgfelder Straße gibt es Begrenzungstreifen zwischen dem Geh- und Radweg sowie Richtungsfelder am abgesenkten Hochbord. Die taktilen Leitelemente führen jedoch nicht weiter zur Haltestelle. Die Hochborde an dieser sowie an den Querungsstellen am Knotenpunkt Borgfelder Straße/Anckelmannstraße/Ausschläger Weg sind auf ca. 3 cm abgesenkt. An den signalisierten Querungsstellen sind keine Anforderungstasten für Blinde und Sehbehinderten vorhanden.

MIV

Die Borgfelder Straße ist eine Hauptverkehrsstraße, welche zusammen mit dem einmündenden Ausschläger Weg innerhalb des strategischen Netzes von Hamburg liegt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Sowohl in dem westlichen als auch dem östlichen Abschnitt sind zwei Fahrstreifen je Richtung vorhanden. Im westlichen Abschnitt sind die Fahrstreifen jeweils ca. 3,25 m breit. Im östlichen Abschnitt haben die Fahrstreifen eine durchschnittliche Breite von ca. 3,10 m. Ein dritter ebenfalls ca. 3,10 m breiter Fahrstreifen in stadtauswärtiger Richtung dient hauptsächlich als Aufstellstreifen für den linksabbiegenden Kfz-Verkehr am nächsten Knotenpunkt (Hammer Landstraße/Sievekingdamm).

Erläuterungsbericht zur 1. Verschickung

Lichtsignalanlagen

Der Knoten Borgfelder Straße/Anckelmannstraße/Ausschläger Weg ist vollsignalisiert und erlaubt alle Fahrbeziehungen. Er wird mit einer Festzeitsteuerung betrieben. In den Spitzenstunden werden Signalprogramme mit fünf Phasen und einer Umlaufzeit von 90 s geschaltet.

Drei Phasen betreffen den nördlichen Knotenbereich. Sie ermöglichen das Geradeausfahren in der Borgfelder Straße sowie das Rechts- und Linksabbiegen aus der Borgfelder Straße in die Anckelmannstraße bzw. den Ausschläger Weg. Zudem erhalten die Fußgänger/Radfurten parallel zur Borgfelder Straße Freigabe.

Die weiteren zwei Phasen betreffen den südlichen Knotenbereich. Die Fahrbeziehungen aus der Anckelmannstraße und dem Ausschläger Weg erhalten nacheinander Freigabe sowie die entsprechenden verträglichen oder bedingt verträglichen Fußgänger-/Radfurten über Anckelmannstraße, Ausschläger Weg und Borgfelder Straße. Beim Abbiegen aus dem Ausschläger Weg in die Anckelmannstraße wird durch gelbes Blinklicht der Vorrang für den querenden Fuß- und Radverkehr verdeutlicht.

Öffentliche Beleuchtung

Im Planungsgebiet befinden sich insgesamt 66 an Spannseilen hängende Leuchten. Die Spannseile sind i. d. R. an Masten, in einigen Fällen auch an Gebäuden befestigt. Im Knotenbereich befinden sich drei gerade Maste mit je zwei Kofferleuchten.

Straßenbegleitgrün

Die nördliche Straßenseite des Plangebiets ist vor allem durch die Bäume und Sträucher der angrenzenden Parkanlage geprägt. Im westlichen Abschnitt befinden sich auf der Mittelinsel an der Berlinertordammbrücke drei und in der südlichen Nebenfläche sechs Bäume, von denen fünf auf Privatfläche stehen. In der südlichen Nebenfläche des östlichen Abschnitts befinden sich 23 Straßenbäume mit unterschiedlichen Kronendurchmessern. Auf der Mittelinsel an der Burgstraße stehen insgesamt fünf Straßenbäume.

Im Bereich des Knotenpunktes Borgfelder Straße/Anckelmannstraße/Ausschläger Weg sind die Mittelinseln mit insgesamt sieben kleineren Bäumen (3 m bis 5 m Kronendurchmesser) bepflanzt. An der Nebenfahrbahn im westlichen Knotenarm stehen drei größere Bäume (18 m bis 21 m Kronendurchmesser) sowie eine Reihe von neun Bäumen mit Kronendurchmessern zwischen 6 m und 17 m (vor den Hausnummern 32 bis 36).

Ruhender Verkehr

Im gesamten Straßenabschnitt gelten ein absolutes Haltverbot auf der Nordseite und ein eingeschränktes Haltverbot entlang der Fahrbahn auf der Südseite.

Westlich des Knotens befinden sich an der Nebenfahrbahn vor den Hausnummern 30 bis 36 ca. 17 Schrägparkstände. Östlich des Knotens befinden sich vor den Hausnummern 66

Erläuterungsbericht zur 1. Verschickung

bis 76 ca. 16 Parkstände in Längsausrichtung. Zudem sind vor den Hausnummern 83 bis 85 ca. vier Längsparkstände sowie eine Ladezone vorhanden. Vor der Hausnummer 64 wird rechtswidrig auf der Nebenfläche geparkt.

Im Plangebiet befinden sich insgesamt drei Fahrradanhänger, welche an der Kreuzung Burgstraße/Grevenweg in der südlichen Nebenfläche stehen.

Entwässerung

Die Entwässerung der Straßenverkehrsfläche erfolgt über Straßenabläufe (Trummen) am Fahrbahnrand. Die Trummen entwässern über Anschlussleitungen in die vorhandenen Mischwassersiele. Die Siele liegen in der Fahrbahn.

Ausstattung

In den Nebenflächen befinden sich diverse Einbauten, wie Fahrradbügel, Schaltschränke, Poller und Pfosten. An der Berlinertordammbrücke befindet sich auf der südlichen Nebenfläche eine Werbetafel. Auf Höhe der Hausnummer 32 befindet sich eine weitere Werbetafel in der nördlichen Nebenfläche innerhalb der Grünfläche. Vor der Hausnummer 18 stehen Altglas- und Altpapiercontainer. Auf der Mittelinsel im südlichen Knotenarm befindet sich eine Uhr. Im Knoten sowie am Anschluss an die Kreuzung Burgstraße/Grevenweg befindet sich jeweils eine Litfaßsäule.

Versorgungsleitungen

Die Bestände der Versorgungs- und Leitungsträger liegen vor und werden im Rahmen der Leitungstrassenplanung berücksichtigt.

3.2 Rahmenbedingungen

Umweltverträglichkeit

Die Baumaßnahme unterliegt nach Prüfung der in §13a Hamburgisches Wegegesetz genannten Kriterien keiner Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in Hamburg. Der Umfang der Maßnahme erreicht keine der im §13a HWG genannten Grenzwerte.

Vermessung

Eine Vermessungsgrundlage des Landesbetriebs Geoinformation und Vermessung liegt vom 31.07.2017 vor. Diese umfasst das komplette Planungsgebiet.

Kampfmittel

Auszüge aus dem Kampfmittelkataster sowie eine Stellungnahme zur Gefahrenerkundung/Luftbildauswertung liegen vor.

In der Borfelder Straße West besteht für die Fahrbahnfläche größtenteils kein Hinweis auf Kampfmittel. In Teilbereichen der Fahrbahn sowie in den Nebenflächen befinden sich Flächen mit Bombenblindgängerverdacht und Bombenblindgängerverdacht durch Trümmer-

Erläuterungsbericht zur 1. Verschickung

flächen. In der Borgfelder Straße Ost umfassen diese Flächen auch die Fahrbahn. Lediglich in der nördlichen Nebenfläche der Borgfelder Straße Ost besteht zum Teil kein Hinweis auf Kampfmittel. Auf Höhe der Hausnummer 73 wurde ein Bombenkrater festgestellt. Im Knotenpunkt Borgfelder Straße/Anckelmannstraße/Ausschläger Weg besteht im nördlichen Bereich kein Hinweis auf Kampfmittel. Im mittleren und südlichen Bereich gibt es Teilflächen mit Bombenblindgängerverdacht und Bombenblindgängerverdacht durch Trümmerflächen. Abgesehen vom Bombenkrater in der Borgfelder Straße Ost gibt es keine konkreten Verdachtspunkte.

Nach §6 der Kampfmittelverordnung können entsprechende Maßnahmen zur Verhinderung von Gefahren und Schäden vor bzw. bei der Durchführung der Bauarbeiten notwendig werden. Eine Sondierung und Freilegung betroffener Verdachtsflächen ist zu empfehlen, um die Flächen als kampfmittelfrei im Verdachtsflächenkataster kennzeichnen zu können.

Bodengutachten

Es wurden durch HNL im Februar 2017 15 Bohrkern im Planungsgebiet gezogen und an sieben Stellen ungebundene Schichten entnommen. Die Fahrbahn weist zum Teil starke Schäden auf. Bei vier Bohrkernen in der Borgfelder Straße wurde unmittelbar unter der Asphaltoberfläche Pflaster gefunden (Überdeckung ca. 6-8 cm). Im Ausschläger Weg und im asphaltierten Radweg wurde eine Pechbelastung festgestellt. Der vorgefundene Aufbau entspricht zudem in den meisten Fällen nicht den Anforderungen aus der Verkehrsbelastung. Um dies zu prüfen wurde von HNL die Belastungsklasse (Bk) nach der 2017 noch gültigen Entwurfsrichtlinie 1 (ER 1) ermittelt. Diese beträgt Bk 3,2 für die Borgfelder Straße bzw. Bk 1,8 für die Einmündungsbereiche Anckelmannstraße und Ausschläger Weg. Die vorgeschlagenen Aufbauvarianten entsprechen der mittlerweile nicht mehr gültigen ER.

Die Berechnung der Belastungsklasse nach RStO/ReStra ergab einen erforderlichen Oberbau mit Bk 10 in der Borgfelder Straße sowie Bk 3,2 im Einmündungsbereich Anckelmannstraße und Ausschläger Weg. Diese Berechnung erfolgte auf Grundlage der Zähldaten vom 15.04.2014.

Für die Fahrbahn ist im gesamten Maßnahmenbereich eine Oberbaudicke von 70 cm erforderlich. Da die Asphaltuntersuchung eine größtenteils schlechte Oberflächenbeschaffenheit festgestellt hat und die Maßnahme eine Grundinstandsetzung ist, wird eine Bauweise mit Asphaltdecke im Vollausbau gewählt werden.

4 Variantenuntersuchung

4.1 Vorgehen

Aufgrund unterschiedlicher Querschnitte sowie Straßenraumbreiten im Bestand wurde das Planungsgebiet in einen östlichen und westlichen Streckenabschnitt aufgeteilt. Die Stre-

Erläuterungsbericht zur 1. Verschickung

ckenabschnitte sowie der Knotenpunkt Borgfelder Straße/Anckelmannstraße/Ausschläger Weg wurden jeweils einzeln betrachtet. Die Lage der betrachteten Querschnitte ist in Abbildung 3 dargestellt.

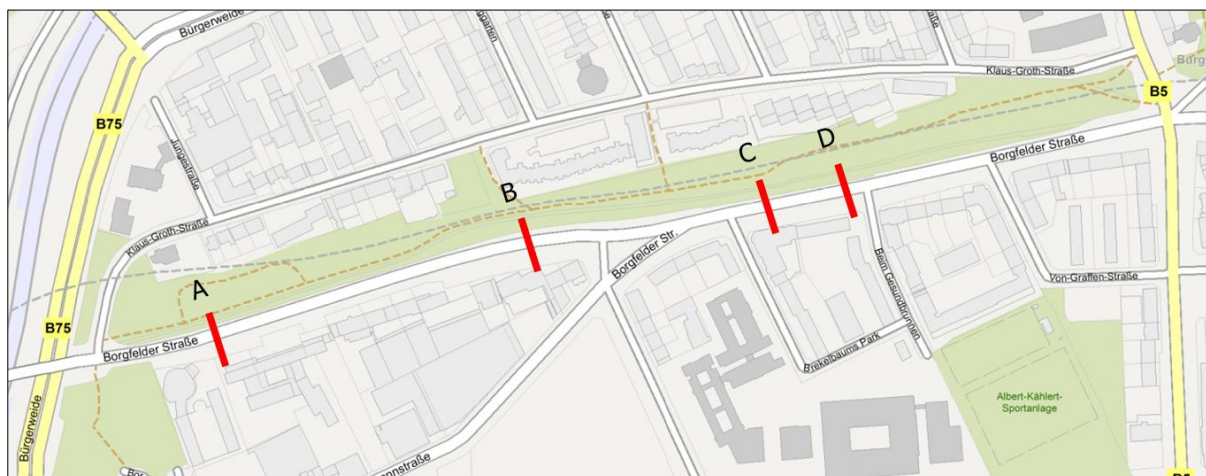


Abbildung 3: Lage der untersuchten Querschnittsvariante (Kartenmaterial aus dem GeoPortal: <http://www.geoportal-hamburg.de/Geoportal/geo-online/index.html>)

Durch die Analyse der Rahmenbedingungen wurde ersichtlich, dass die Vielzahl an Belangen nur begrenzten Spielraum für die Variantenuntersuchung zulässt. Die Varianten der Streckenabschnitte unterscheiden sich deswegen hauptsächlich in der Fahrstreifenreduzierung und der Wahl der Radverkehrsanlage. Für den Knotenpunkt Borgfelder Straße/Anckelmannstraße/Ausschläger Weg ergaben sich lediglich eine an den Bestand orientierte Variante und eine Variante, die eine geometrische Neugestaltung des Knotenpunktes darstellt.

4.2 Streckenabschnitt West

Es wurden je fünf Varianten an den Stellen A und B untersucht. Im Bereich des Querschnittes A unterscheiden sich die Varianten v. a. in der Radverkehrsführung auf der Südseite (Radweg oder Radfahrstreifen) sowie in der Fahrstreifenaufteilung. In allen fünf Varianten des Querschnittes A wird auf der nördlichen Nebenfläche ein Radweg mit 2,525 m Breite inkl. Sicherheitsstreifen vorgesehen. Dies entspricht der Mindestbreite von 1,625 m eines baulichen Radweges bei geringer Radverkehrsstärke (ERA, S. 16).

Bei den Varianten A-1a, A-1b sowie A-2 ist kein Mittelstreifen vorgesehen. Auf der Südseite werden bei den Varianten A-1a, A-1b ein baulich angelegter Radweg und bei Variante A-2 ein Radfahrstreifen aufgetragen. Bei diesen drei Varianten werden vier jeweils 3,25 m breite Fahrstreifen berücksichtigt. Die Aufbesserung der Radverkehrsanlagen nach aktuellem Regelwerk sowie die Berücksichtigung von vier Fahrstreifen haben zur Folge, dass auf der Südseite Eingriffe in privat genutzte, jedoch öffentliche Fläche notwendig werden um den Gehweg barrierefrei auszugestalten.

Erläuterungsbericht zur 1. Verschickung

Bei den Varianten mit einem Mittelstreifen/Mehrzweckstreifen – Querschnitt A-3 (Radweg) und Querschnitt A-4 (Radfahrstreifen) – ist der Gehweg auf der Südseite über 3,00 m breit, so dass ein Eingriff in die privat genutzte Fläche nicht notwendig wird. Die zwei verbleibenden Fahrstreifen haben jeweils eine Breite von 3,50 m. Zum Erreichen der Grundstücke soll die Mittelinsel mit einer Breite von 3,50 m sowohl als Aufstellfläche für Abbieger als auch als Ausweichstelle genutzt werden können. Zudem ist eine Baumreihe möglich.

Im Bereich des Querschnittes B unterscheiden sich die Varianten ebenfalls in der Führung des Radverkehrs und der Integration einer Mittelinsel sowie der Gestaltung der vorhandenen Schrägparkstände. Eine Fahrstreifenreduzierung ist aufgrund der erforderlichen Fahrstreifen und Aufstelllängen im Knotenpunkt nicht möglich. Die Varianten B-1a und B-1b spiegeln weitestgehend den Bestand wider, wobei in der Baumreihe im Süden zusätzliche Parkstände integriert werden. Hier bleibt die Nebenfahrbahn – auf der der Radverkehr im Mischverkehr geführt wird – mit Schrägparkständen erhalten. In der Variante B-2 ohne Mittelinsel wird der Radverkehr auf der Südseite auf einem Radweg geführt. Die Schrägparkstände werden über die Hauptfahrbahn erreicht, da die Nebenfahrbahn in dieser Variante entfällt. In diesen drei Varianten bleiben die beiden großen Bäume, welche die Parkstände im Bestand erfassen, erhalten.

Querschnitt B-3 sieht auf der Südseite einen Radfahrstreifen vor, an dem die Schrägparkstände anschließen. Hierfür müssen zwei Bestandsbäume gefällt werden. Varianten B-4 und B-5 sehen eine begrünte Mittelinsel vor, auf der sowohl Bausersatz- als auch Neupflanzungen berücksichtigt werden können. Um die Mittelinsel zu ermöglichen, wird, neben der Fällung zweier Bestandsbäume, der Gehweg verschmälert. Diese beiden Varianten unterscheiden sich nur in der Führung des Radverkehrs (Radweg oder Radfahrstreifen).

Der Radverkehr im westlichen Abschnitt wird auf der Nordseite aufgrund des vorhandenen hohen Längsgefälles durchgehend auf einem Radweg geführt.

4.3 Streckenabschnitt Ost

Im Streckenabschnitt Ost unterscheiden sich die Varianten der Querschnitte C und D ebenfalls in der Fahrstreifenaufteilung, der Integration einer Mittelinsel und der Radverkehrsführung auf der Südseite (Radweg oder Radfahrstreifen). Im Querschnitt C-1a können bei vier Fahrstreifen (d. h. bei einer Fahrstreifenreduzierung) Schrägparkstände auf der Südseite vorgesehen werden, um dem widerrechtlichen Parken auf der Nebenfläche entgegenzuwirken. Bleiben die fünf Fahrstreifen erhalten (Varianten C-1b und C-2), können Längsparkstände Berücksichtigung finden. In den Varianten C-1a und C-1b ist ein 2,00 m breiter Radweg auf der Südseite vorgesehen. Die Variante C-2 berücksichtigt einen Radfahrstreifen anstatt des Radweges.

Bei der Integration einer Mittelinsel (Varianten C-3 und C-4) ist eine Fahrstreifenreduzierung auf vier Fahrstreifen (zwei Fahrstreifen je Richtung) erforderlich. Auf der begrünten

Erläuterungsbericht zur 1. Verschickung

Mittelinsel kann eine neue Baumreihe entstehen. Auch hier unterscheiden sich die Varianten in der Wahl der Radverkehrsführung auf der Südseite. In beiden Varianten sind Längsparkstände berücksichtigt.

Im Bereich des Querschnittes D gibt es einen Höhenunterschied zwischen den Nebenflächen und den Eingängen der Gebäude, so dass hier auf öffentlichem Grund ein Grünstreifen mit Böschung und Baumpflanzungen vorhanden ist. Da der Straßenraum in diesem Bereich grundsätzlich eine ausreichende Breite hat, soll die Böschung unverändert bleiben. Bei den Varianten ohne Mittelinsel (Querschnitte D-1 und D-2) werden Längsparkstände (wie im Bestand) und ein Radweg auf der Südseite vorgesehen. Im Querschnitt D-2 sind die Nebenflächen durch den Erhalt der fünf Fahrstreifen jedoch nur mit Mindestmaßen dimensionierbar. Wird eine Mittelinsel in den Querschnitt integriert, sind sowohl in der Variante mit Radweg (D-3) als auch in der Variante mit Radfahrstreifen (D-4) keine ausreichenden Flächen für Gehwege vorhanden.

Der Radverkehr in Richtung Westen wird auch hier auf der Nordseite auf einem Radweg vorgesehen.

4.4 Knotenpunkt

Aufgrund der bestehenden Gebäude und der Geometrie der Straßenzüge ergeben sich zu viele Zwangspunkte, die eine Optimierung des Knotens nur bedingt möglich machen. Es gibt grundsätzlich nur eine Variante zum Bestand, die leistungsfähig ist und gleichzeitig die Verkehre etwas entzerrt, um die Unfallgefahr zu reduzieren.

Eine überschlägige Berechnung für die Variante ergab, dass aus dem Ausschläger Weg zwei Fahrstreifen in Richtung Borgfelder Straße West erforderlich sind. Linksabbieger aus der Borgfelder Straße Ost werden – anders als im Bestand – auf einem Linksabbiegestreifen geführt.

Die Radverkehrsverbindung von der Borgfelder Straße Ost nach Süden in die Anckelmannstraße wird über eine Radfahrerfurt in der Borgfelder Straße sowie im südlichen Kreuzungsbereich ermöglicht. In der Anckelmannstraße geht die Radfahrerfurt in einen Schutzstreifen über und schließlich in den Mischverkehr. An der Radfahrerfurt im südlichen Knotenbereich ist zusätzlich eine Aufstellfläche für ein zweistufiges Linksabbiegen in den Ausschläger Weg vorhanden. In den übrigen Knotenbereichen soll die Radverkehrsführung der bestehenden Streckenabschnitte aufgenommen werden.

Die am Bestand orientierte Variante stellt hauptsächlich eine Optimierung der Signalsteuerung dar.

4.5 Vorabstimmung zu den Varianten

Die Vorabstimmung der Varianten ergab, dass sofern eine Fahrstreifenreduzierung möglich ist, die Planung mit vier Fahrstreifen und einem Mittelstreifen weiterverfolgt werden

Erläuterungsbericht zur 1. Verschickung

sollte. Im westlichen Abschnitt wurde jedoch festgestellt, dass eine Fahrstreifenreduzierung nicht sinnvoll ist, da aufgrund der über die letzten Jahre relativ konstanten Verkehrsbelastung der Spitzenstunde eine Senkung der Kfz-Verkehrsstärke nicht zu erwarten ist.

Im östlichen Abschnitt wird außerhalb des Knotenbereichs auf Höhe der Hausnummer 66 bis zur Hausnummer 76 ein Fahrstreifen reduziert und durch einen bepflanzten Mittelstreifen ersetzt. Der dritte Fahrstreifen in stadtauswärtiger Richtung bleibt jedoch ab der Hausnummer 76 bis zum Knoten Grevenweg/Burgstraße auf einer Länge von ca. 170 m als Aufstellfläche für die Linksabbieger in den Sievekingdamm erhalten.

Das Angebot des ruhenden Verkehrs ist möglichst zu erhalten.

Stadtauswärts soll der Radverkehr möglichst fahrbahnnah geführt werden. Sofern eine Führung im Knoten auf Radfahrstreifen signaltechnisch berücksichtigt werden kann, soll diese bevorzugt und auch auf der Strecke vorgesehen werden.

Die von Osten kommende Buslinie 25 soll am Knotenpunkt Borgfelder Straße/Anckelmannstraße/Ausschläger Weg frei abfließen können. Zusätzlich wurde angeregt, dass die Haltestelle der Linie 31 von Osten kommend hinter dem Knoten liegen sollte. Diese kann dann als eine Haltestelle am Fahrbahnrand ausgestaltet werden, da die Linie 31 in Richtung Großer Burstah – abgesehen von den morgendlichen Hauptverkehrszeiten – nur einmal die Stunde fährt.

Der Fällung der beiden großen Bäume im Bereich der Nebenfahrbahn westlich des Knotens kann zugestimmt werden, wenn alternativ eine Mittelinsel mit Bäumen vorgesehen wird. Im Übrigen ist der Baumbestand möglichst zu erhalten.

5 Beschreibung der gewählten Variante

Straßenquerschnitt

Im Westen teilt sich der Straßenraum weiterhin in eine vierspurige Straße mit je zwei Richtungsfahrstreifen (Fahrstreifenbreite 3,00 - 3,25 m), einer ca. 2,525 m breiten Nebenfläche im Norden, einem 2,25 m breitem Radfahrstreifen und einem Gehweg (2,85 - 3,45 m) im Süden auf. Für die Realisierung einer ausreichenden Gehwegbreite im Süden ist in Teilbereichen eine Anpassung der angrenzenden Nutzung erforderlich. Diese befindet sich jedoch derzeit auf öffentlichen Flächen, so dass kein Grunderwerb erforderlich ist. In der nördlichen Nebenfläche ist neben einem Sicherheitstrennstreifen ein Radweg geplant, der mit einem Sicherheitsabstand zur Mauer abgegrenzt ist.

Durch den Rückbau der Nebenfahrbahn im Bereich Borgfelder Straße 28-30 kann eine Mittelinsel zur Richtungstrennung, sowie ein ausreichend langer Rechtsabbiegefahrstreifen vorgesehen werden. Die Schrägparkstände werden in die südlichen Nebenflächen verlegt.

Erläuterungsbericht zur 1. Verschickung

Östlich des Knotenpunktes wird die Fahrbahn zwischen den Hausnummern 66 und 76 um einen Fahrstreifen auf vier Fahrstreifen reduziert (Fahrstreifenbreite 3,00 - 3,25 m). Die Fahrtrichtungen werden durch eine begrünte Mittelinsel voneinander getrennt. Ab Hausnummer 76 entwickelt sich der Linksabbiegefahrstreifen für den Knotenpunkt Burgstraße/Grevenweg. Die nördliche Nebenfläche erhält eine Breite von ca. 2,90 m und beinhaltet neben einem 2,00 m breiten Radweg einen 0,65 m breiten Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn sowie einen Sicherheitsabstand zur Mauer/Böschung. Auf Höhe der abgehenden Anliegerstraßen ist die Bordkante abgesenkt und die Mittelinsel befestigt, um eine Auf- bzw. Ableitung zu ermöglichen. Im Süden wird ein 2,25 m breiter Radfahrstreifen vorgesehen. Die südliche Nebenfläche wird geprägt durch die Straßenbäume, die weitestgehend an die Grundstücksgrenze angrenzen. Damit ergeben sich unterschiedliche aber mindestens barrierefreie Gehwegbreiten. In Teilbereichen werden Längsparkstände mit einer Breite von 2,10 m sowie einem Sicherheitstrennstreifen von 0,5 m in die südliche Nebenfläche integriert. Sofern erforderlich werden die Baumscheiben begehbar hergestellt.

Im Anschluss zur bereits umgebauten Kreuzung Burgstraße/Grevenweg bleibt der Straßenquerschnitt unverändert. Der Radfahrstreifen wird hier im Bereich des Knotenpunktes wieder auf die Nebenfläche aufgeleitet.

Auf der Südseite befinden sich insgesamt elf Gehwegüberfahrten. Diese werden in ihrer Breite angepasst. Im Bereich von Hausnummer 28-30 sind die Überfahrten mit der Hochbauplanung abzustimmen. Die drei Einmündungen zu den Anliegerstraßen werden ebenfalls geometrisch angepasst um die Querung für Fußgänger zu erleichtern. Die Einmündungen werden zudem mit getrennten ungesicherten Querungsstellen ausgestattet.

Knotenpunkt

Der Knoten erlaubt weiterhin alle Fahrtbeziehungen und orientiert sich auf Grund der angrenzenden Bebauung weiterhin am Bestand, so dass auch die Anzahl der Fahrstreifen unverändert bleibt. Zur Optimierung des Bus- und Radverkehrs sowie zur Behebung des Verflechtungsbereiches im Knoten wird die Abbiegebeziehung von der Borgfelder Straße Ost in die Anckelmannstraße und den Ausschläger Weg angepasst und nach Süden verlegt. Somit wird die Verbindung in die Anckelmannstraße direkt geführt. Die Fahrtrichtungen werden im Knotenbereich weiterhin durch Mittelinseln getrennt und soweit möglich bepflanzt.

Die Bushaltestelle der Linie 31 wird vor die Signalisierung nach Osten verlegt, da sie damit näher an der Anbindung zum Park liegt. Gleichzeitig können so ausreichend Nebenflächen mit einer Breite von 5,25 m erschaffen werden um neben dem Radweg auch eine Wartefläche zu ermöglichen. Die Bushaltestelle stadtauswärts wird nach Osten hinter die Einmündung Brekelbaums Park verlegt.

Die Führung des Radverkehrs erfolgt über Radfahrstreifen oder im Mischverkehr. Damit entfällt die bisherige ungünstige Führung über die Mittelinseln. Lediglich die Verbindung

Erläuterungsbericht zur 1. Verschickung

von der Borgfelder Straße Ost/Ausschläger Weg bzw. Anckelmannstraße erfolgt weiterhin über die Mittelinsel.

Verkehrsbelastung

Durch die Planung wird sich die Verkehrsbelastung nicht verändern.

ÖPNV

Die Bushaltestellen bleiben erhalten und werden in ihrer Lage angepasst um die Abwicklung im Bereich des Knotenpunktes zu optimieren. Die Haltestellen werden barrierefrei ausgebaut. Die Lage des Fahrgastunterstandes muss auf Grund des Zuganges zum Gebäude abweichend vom Leitfaden der HVV aufgestellt werden.

Fußgänger- und Radverkehr

Da entlang der nördlichen Fahrbahnkante keine Nutzungen sind und der Zugang zur Parkanlage nördlich der Borgfelder Straße nur auf Höhe des Knotenpunktes möglich ist, wird auch zukünftig kein Gehweg auf der Nordseite vorgesehen. Durch die Führung der Velo- und Bezirksroute durch die Parkanlage wird nur von geringem Radverkehr stadteinwärts ausgegangen. Dieser kommt aus Richtung des Wohnquartiers östlich des Ausschläger Wegs sowie dem Ausschläger Weg selbst. Der Radweg wird daher nur mit einem Mindestmaß berücksichtigt. Zum Erreichen des nördlichen Radweges werden die Bordkanten am nördlichen Fahrbahnrand jeweils gegenüber der Anliegerstraße abgesenkt und die Mittelinsel auf Höhe der Straße Beim Gesundbrunnen mit Pflaster befestigt.

Die vorhandenen und zum Teil nicht benutzungspflichtigen Radwege in den südlichen Nebenflächen werden zurückgebaut. Der Radverkehr wird stadtauswärts zukünftig über Radfahrstreifen geführt. Die Gehwege erhalten variierende Breiten sind aber im gesamten Bereich mit Ausnahme von kurzen Abschnitten über 2,65 m breit.

Die signalgesicherten Querungsmöglichkeiten für die Fußgänger am Knotenpunkt bleiben erhalten und werden an die Knotengeometrie angepasst.

Barrierefreiheit

Die Querungen am Knotenpunkt sowie die Einmündungen an den Anliegerstraßen werden gem. H BVA/ReStra mit taktilen Elementen für gesicherte bzw. ungesicherte Querungsstellen versehen. Die Bordhöhe im Bereich des Richtungsfeldes für sehbehinderte Personen wird auf 6 cm angehoben. Im Bereich des Sperrfeldes wird das Bord auf 0 cm für mobilitätseingeschränkte Personen abgesenkt. Zum Auffinden sind Aufmerksamkeitsstreifen vorgesehen.

Der Bushaltestellenbereich wird ebenfalls mit taktilen Elementen gem. H BVA/ReStra ausgestattet.

Die LSA wird mit akustischen Signalen ausgestattet.

Erläuterungsbericht zur 1. Verschickung

MIV

Es stehen weiterhin je zwei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung zur Verfügung. Die äußeren, rechten Fahrstreifen erhalten eine Breite von 3,25 m, die inneren von 3,00 m. Im Knotenbereich werden diese vier Fahrstreifen durch Abbiegefahrstreifen ergänzt. Die Länge ist dabei abhängig von der überarbeiteten Knotengeometrie sowie der LSA-Steuerung. Die Zufahrten zu den Anliegerstraßen werden auf eine Breite von 3,50 m reduziert.

Lichtsignalanlagen

Die Lichtsignalanlage Borgfelder Straße/Anckelmannstraße/Ausschläger Weg wird im Zuge der Umbaumaßnahme umgestaltet und die Signalisierung mit einer Busbevorrechtigung ausgestattet.

Öffentliche Beleuchtung

Die vorhandenen Spannseile werden zurückgebaut. Die geplante Beleuchtung wird in den südlichen Nebenflächen unter Berücksichtigung der Grundstückszufahrten vorgesehen. Eine Unterbringung in der nördlichen Nebenfläche wurde geprüft und ist auf Grund der reduzierten Seitenräume nicht möglich, da die Mindestmaße für den Radweg auch beim Setzen der ÖB direkt an der Mauer nicht eingehalten werden können.

Straßenbegleitgrün

Der Baumbestand soll weitestgehend erhalten bleiben. Durch die Überplanung des Knotenpunktes Borgfelder Straße/Anckelmannstraße/Ausschläger Weg und dem Wegfall der Nebenfahrbahn ist eine Fällung von zehn Bäumen erforderlich. Auf den neuen Mittel- und Dreiecksinseln im Knotenbereich werden sieben Neupflanzungen vorgesehen. Zudem werden in der neuen Mittelinsel drei Bäume im Westen und zwölf im Osten vorgesehen. Im Bereich der Nebenflächen können zusätzlich drei Baumpflanzungen berücksichtigt werden. Damit stehen den zehn Fällungen 25 Neupflanzungen gegenüber.

Ruhender Verkehr

Die Haltverbote auf der Nordseite bleiben erhalten. Auf der Südseite entfallen diese auf Grund des geplanten Radfahrstreifens.

Die Schrägparkstände westlichen des Knotens vor den Hausnummern 30 bis 36 werden unter Berücksichtigung der erforderlichen Aufstellflächen angepasst. Die Nebenfahrbahn sowie ein Parkstand entfallen. Im östlichen Abschnitt werden unter Berücksichtigung der vorhandenen Straßenbäume 10 Längsparkstände vorgesehen. Hier entfallen damit insgesamt 10 Parkstände.

Zur Vermeidung von widerrechtlichem Parken auf den Nebenflächen werden in Teilbereichen Bordauftritte von 16 cm vorgesehen.

Die Anzahl der Fahrradbügel wird deutlich erhöht.

Entwässerung

Die Fahrbahnen und Nebenflächen werden auch zukünftig über Trummen in die vorhandenen Mischsiele entwässert. Die Untersuchung der Trummen- und Anschlussleitungen zeigte, dass bei einigen Trummen und fast der Hälfte der Anschlussleitungen Mängel vorhanden sind, wie z. B. Wurzeleinwuchs, Risse und Versätze. Da jedoch die Sanierungsmaßnahme eine Überplanung des Querschnittes vorsieht, ist durch die Änderung des Bordverlaufes auch eine Änderung der Trummenstandorte erforderlich. Wo es möglich ist, soll aus Wirtschaftlichkeitsgründen an bestehende Anschlussleitungen angeschlossen werden.

Ausstattung / Wegweisung

Die vorhandenen Einbauten werden zum Teil zurückgebaut und angepasst, so dass die Flächen insgesamt aufgeräumter wirken. Die Altglascontainer werden um etwa 60 m nach Westen verlegt.

6 Erläuterungen zu den Kosten, der Wirtschaftlichkeit und der Finanzierung

6.1 Wirtschaftlichkeit

Nach Abstimmung und Abwägung aller Randbedingungen stellt die auftragene Planung die wirtschaftlichste Lösung dar. Die Maßnahme wird nach den anerkannten Regeln der Technik ausgeführt. Die gewählte Lösung entspricht diesen technischen Anforderungen sowie dem Planungsziel sich so nah wie möglich am Bestand zu orientieren.

Das Projekt dient u.a. dem verkehrspolitischen Ziel des Senats, die Attraktivität des ÖPNV deutlich zu steigern. Die vorliegende Maßnahme führt zu einer Optimierung des Knotenpunktes und einer für den Busverkehr optimierten Signalisierung.

Durch die Neusortierung der Haltestellen werden die Nebenflächen nach den gültigen Richtlinien angepasst, optimiert und barrierefrei ausgebaut. Die Querungsstellen werden mit taktilen Leitelementen und Bodenindikatoren ausgestattet.

Durch die Neuordnung des Radverkehrs und die Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn wird das verkehrspolitische Ziel des Senats zur Förderung des Radverkehrs in der Freien und Hansestadt Hamburg umgesetzt.

Die vorhandenen Radverkehrsanlagen sowie die Gehwege werden unter den Gesichtspunkten Verkehrssicherheit, Komfort, Durchgängigkeit und Befahrbarkeit verbessert und entsprechend den geltenden Richtlinien regelkonform neu ausgestaltet.

6.2 Finanzierung

Die Finanzierung erfolgt durch die Produktgruppe 269.02 der Freien und Hansestadt Hamburg.

PSP-Nr.: **12785 (westlicher Abschnitt)**
13213 (östlicher Abschnitt)

6.3 Durchführung und Auswirkung der Baumaßnahme

Realisierung der Maßnahme ist für 2021 vorgesehen. Die genaue Verkehrsführung wird mit allen notwendigen Dienststellen (KOST, PK, VD, HHA, Anlieger etc.) abgestimmt.

6.4 Auswirkungen aus Immissionen

Die Variantenuntersuchung zeigte, dass es grundsätzlich nur einen begrenzten Spielraum für den Straßenraum gibt und sich die Varianten damit nur geringfügig ändern. Da eine Fahrstreifenreduzierung nur in Teilbereichen möglich ist (Abschnitt Ost) besteht die wesentliche Änderung in der Führung des Radverkehrs und der Anpassung im Knotenpunkt. Durch die Realisierung eines Radfahrstreifens wird damit im Streckenabschnitt die Bordkante Richtung Hauskante versetzt.

Inwieweit der Umfang der geplanten Arbeiten einen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV darstellt, wird parallel zur Verschickung geprüft.

6.5 Voraus- und Folgemaßnahmen

Das Brückenbauwerk BW32 (Berlinertordammbrücke) soll erneuert werden. Die Maßnahme grenzt im Westen an diese Maßnahme an. Die Schnittstelle wird aufeinander abgestimmt. Voraussichtlicher Baubeginn der Brückenbauarbeiten ist Ende 2022.

6.6 Auswirkungen der Baumaßnahme auf das unmittelbare und erweiterte Umfeld

Es sind keine besonderen Auswirkungen auf das unmittelbare und erweiterte Umfeld zu erwarten.

6.7 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

Es werden im Planungsgebiet insgesamt 25 Baumneupflanzungen vorgesehen.

7 Grunderwerb

Grunderwerb muss nicht getätigt werden.

8 Sonstiges

Im Rahmen dieser 1. Verschickung werden alle erforderlichen Dienststellen, Personen und Institutionen am Abstimmungsprozess beteiligt.

Verfasst: ARGUS
Stadt und Verkehr

Datum: 25.09.2018