

Entwurfsdienststelle: Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer

Baumaßnahmen: Velorouten

Teilbaumaßnahmen: VR 13, Loogestraße, Isekai - Kellinghusenstraße

Erläuterungsbericht

1	Anlass der Planung	2
2	Vorhandener Zustand	2
2.1	Allgemeines	2
2.2	Verkehrsbelastung	2
2.3	Aufteilung der Fahrbahn und Nebenflächen, Oberflächenbefestigung	2
2.4	Fußgänger- und Radverkehrsführung	3
2.5	Öffentlicher Personennahverkehr	3
2.6	Ruhender Verkehr	3
2.7	Straßenentwässerung	4
2.8	Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung	4
2.9	Straßenbegleitgrün	4
2.10	Art und Nutzung der anliegenden Bebauung	4
3	Geplanter Zustand	4
3.1	Abmessungen d. Fahrbahn u. Nebenflächen, Oberflächenbefestigung	4
3.2	Lichtsignalanlagen	5
3.3	Fußgänger- und Radverkehrsführung	5
3.4	Öffentlicher Personennahverkehr	6
3.5	Ruhender Verkehr	6
3.6	Höhenanpassung und Straßenentwässerung	6
3.7	Barrierefreiheit	7
3.8	Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung	7
3.9	Grün- und Baumpflanzungen	7
3.10	Straßenmöblierung	7
3.11	Ver- und Entsorgungsleitungen	8
3.12	Anliegerbetroffenheiten	8
3.13	Lärmschutz	8
4	Planungsrechtliche Grundlagen	8
5	Umweltverträglichkeitsprüfung	8
6	Umsetzung der Planung	8
6.1	Grunderwerb	8
6.2	Kampfmittelräumdienst	9
6.3	Wirtschaftlichkeit	9
6.4	Finanzierung	9
6.5	Entwurfs- und Baudienststelle	9
6.6	Realisierungstermin	9

1 Anlass der Planung

Zum Arbeitspaket „Förderung des Radverkehrs“ gehört auch die Veloroute 13. Diese wird auch innere Ringroute genannt und umfasst eine Länge von knapp 13 km. Sie beginnt in Altona und verläuft dann über Eimsbüttel, Hamburg-Nord und Wandsbek bis Hamburg-Mitte. Vorgabe des Senats ist es, bis 2020 die Veloroute 13 in einem entsprechenden Standard durchgängig befahrbar zu machen. Dazu gehört auch der hier betrachtete Abschnitt Loogestraße zwischen Kellinghusenstraße im Norden und dem Iseplatz im Süden.

Die in der Loogestraße vorhandenen Radverkehrsanlagen werden dem tatsächlichen Radverkehrsaufkommen nicht gerecht. Insbesondere in Hinblick auf die politisch beabsichtigte Erhöhung des Radverkehrsanteils mit dem Ziel einer Verdopplung bis Mitte der 20er Jahre (lt. Koalitionsvertrag zwischen SPD und Grünen in der Bürgerschaft) sind sie im derzeitigen Zustand nicht geeignet und für die für Velorouten angestrebte Bündelung des Radverkehrs unterdimensioniert.

Die Loogestraße soll für den Radverkehr im Sinne einer Veloroute optimiert werden.

Durch den Umbau soll aber auch die Verkehrssicherheit erhöht und die Verkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmer angehoben werden. Zudem soll der bauliche Zustand sämtlicher Straßenverkehrsflächen verbessert werden.

2 Vorhandener Zustand

2.1 Allgemeines

Die Loogestraße liegt im Stadtteil Eppendorf im Bezirksamtbereich Hamburg-Nord. Sie ist eine Bezirksstraße. Sie verbindet zusammen mit der Kellinghusenstraße im Norden und dem Iseplatz und der Oderfelder Straße im Süden die Stadtteile Eppendorf im Norden und Harvestehude im Süden. Von der Loogestraße gehen im betrachteten Abschnitt westlich die Straßen Loogestieg und Hegestraße ab, östlich die Straßen Goernestraße, Loogeplatz, Arnold-Heise-Straße und am Iseplatz der Isekai. Im überplanten Bereich verläuft parallel zur Loogestraße auf der Westseite die U-Bahnlinie U3 auf einem Damm.

Der Knotenpunkt Kellinghusenstraße / Goernestraße / Loogestraße ist lichtsignalgeregelt. Dieser Knotenpunkt wurde bereits im Jahr 2016 im Rahmen des Busbeschleunigungsprogramms umgebaut und ist nicht Bestandteil der Planung.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt in der Loogestraße 50 km/h. Die Straßen Loogestieg, Hegestraße, Isekai und Arnold-Heise-Straße sind Tempo-30-Zonen. Öffentlicher Personennahverkehr findet in der Loogestraße planmäßig nicht statt. Nur bei einem Schienenersatzverkehr kann der Fall eintreten, dass Linienbusse über die Loogestraße fahren.

2.2 Verkehrsbelastung

Durch eine Zählung am 09.04.2013 wurde am Iseplatz (Knotenpunkt Loogestraße / Isekai / Oderfelder Straße / Hegestraße) eine werktägliche Verkehrsbelastung von 9.300 Kfz/24h (0,9 % Schwerlastverkehr) ermittelt. In der Loogestraße wurden 7.200 Kfz/24h (1,0 % Schwerlastverkehr) gezählt. Die Loogestraße ist hinsichtlich der Tagesganglinie relativ gleich bleibend belastet.

Da sich die Verkehrsstärke im betrachteten Abschnitt in den letzten Jahren nicht signifikant verändert hat, wird davon ausgegangen, dass die der Planung zu Grunde liegenden Verkehrszahlen den heutigen Ist-Zustand widerspiegeln.

2.3 Aufteilung der Fahrbahn und Nebenflächen, Oberflächenbefestigung

Die Fahrbahn Loogestraße ist im betrachteten Abschnitt in einer Breite von ca. 12,0 m bituminös befestigt und mit Granithochborden eingefasst. In jede Richtung führt ein Fahrstreifen.

Auf der Ostseite schließt sich ein alter asphaltierter Radweg in einer Breite von 1,4-1,8 m an, der nicht mehr genutzt werden kann, da er Bestandteil der abmarkierten Senkrechtparkstände ist. Die Parkstände haben eine Breite von ca. 2,6 m und eine Länge von ca. 6,8 m, davon sind ca. 1,0 m auf der Fahrbahn markiert, 1,8 m asphaltiert (ehem. Radweg) und ca. 4,0 m mit Grand befestigt. Zwischen den Parkständen befinden sich einige Straßenbäume. An die Parkstände schließt sich ein ca. 2,5-3,0 m

breiter Gehweg an, der mit Betongehwegplatten befestigt ist. Zwischen den Parkständen und der Fahrbahn ist noch ein ca. 1,0 m breiter Rangierstreifen abmarkiert.

Auch auf der Westseite ist ein ca. 1,0 m breiter Rangierstreifen markiert, bevor die Senkrechtparkstände beginnen. Sie sind auf der Westseite ca. 2,6 m breit und ca. 6,2 m lang, davon sind ca. 1,1 m auf der Fahrbahn markiert und 5,1 m in Grand befestigt. Auch auf dieser Seite stehen zwischen den Parkständen erhaltenswerte Straßenbäume. Der Gehweg hat eine Breite von ca. 2,8 m und ist mit Betongehwegplatten belegt.

In Richtung Loogestieg ist ein ca. 42 m langer Linksabbiegestreifen vorhanden, der unmittelbar hinter der Mittelinsel im Einmündungsbereich Hegestraße bzw. Isekai am Iseplatz beginnt. In diesem Bereich schließen sich beidseitig Längsparkstände an die Fahrbahn an, die in ca. 2,5 m Breite mit Betonwabensteinpflaster befestigt sind. Im Bereich der Mittelinsel befindet sich ein Fußgängerüberweg.

Der Knotenpunkt Iseplatz (Loogestraße / Isekai / Oderfelder Straße / Hegestraße) ist zurzeit deutlich überdimensioniert mit sehr großen Fahrbahflächen und diversen Abbiegestreifen. Dadurch werden auch die Wege für die Fußgänger sehr lang. Von Süden kommend weitet sich die Fahrbahn um einen Rechtsabbiegestreifen in Richtung Isekai und einen Linksabbiegestreifen in Richtung Hegestraße auf, die aber aufgrund der Verkehrszahlen nicht erforderlich sind.

Es sind im zu überplanenden Bereich keine taktilen Leitelemente und es ist keine durchgängige taktil erfassbare innere Leitlinie vorhanden. Zwischen den Rad- und Gehwegen befinden sich keine taktilen Trennungen. An Überquerungsstellen sind die Borde zumeist auf 3 cm abgesenkt.

Nördlich der Einmündung Loogestieg stehen in den westlichen Nebenflächen einige Altglas- und Papiercontainer.

Die im zu überplanenden Bereich vorhandenen Überfahrten sind mit Großpflaster, Betonwabensteinpflaster bzw. Kleinpflaster befestigt und befinden sich z. T. in einem schlechten Zustand. Auch die Grandbefestigung der Parkstände befindet sich größtenteils in einem schlechten Zustand.

2.4 Fußgänger- und Radverkehrsführung

In der Loogestraße sind beidseitig Gehwege vorhanden. Diese sind zum größten Teil mit Betongehwegplatten befestigt. Sie weisen Breiten zwischen 2,5 und 3,0 m auf. Teilweise wird die nutzbare Breite durch parkende Autos eingeschränkt.

Der Radverkehr findet in der Loogestraße auf der Fahrbahn statt. Allerdings sind sowohl auf der Ost- als auch auf der Westseite die Gehwege durch das Verkehrszeichen 1022 für Radfahrer freigegeben. Auch in den Nebenstraßen fährt der Radfahrer auf der Fahrbahn.

Gesicherte Querungsstellen für Fußgänger und Radfahrer sind am signalisierten Knotenpunkt Kellinghusenstraße / Loogestraße / Goernestraße vorhanden. Zusätzlich befindet sich am Iseplatz ein Fußgängerüberweg über die Loogestraße.

2.5 Öffentlicher Personennahverkehr

Die Loogestraße wird nicht von Bussen befahren und es sind auch keine Bushaltestellen vorhanden. Nur bei einem Schienenersatzverkehr kann der Fall eintreten, dass Linienbusse über die Loogestraße fahren. Die U-Bahnlinie U3 fährt auf dem parallel zur Loogestraße liegenden Bahndamm. Der U-Bahnhof Kellinghusenstraße befindet sich unmittelbar nördlich der Kreuzung Loogestraße / Kellinghusenstraße / Goernestraße. An diesem U-Bahnhof hält neben der U-Bahnlinie U3 auch die Linie U1.

2.6 Ruhender Verkehr

In der Loogestraße wird beidseitig in Senkrechtaufstellung geparkt. Die Parkstände befinden sich dabei z. T. auf der Fahrbahn (ca. 1,0 m breit abmarkiert, hinzu kommt ein ca. 1,0 m breiter Rangierstreifen zwischen Fahrbahn und Parkstand). Zwischen den Einmündungen Loogestieg und Hegestraße sind beidseitig Längsparkstreifen vorhanden. In der Loogestraße gibt es insgesamt ca. 130 Parkstände, davon befinden sich 74 auf der Westseite und 56 auf der Ostseite. Alle sind nicht bewirtschaftet. Das Parken bzw. Halten am Fahrbahnrand ist in der Loogestraße verboten.

In den Nebenstraßen sind größtenteils beidseitig Längsparkstände vorhanden.

Abstellmöglichkeiten für Fahrräder in Form von Fahrradabweghaken sind in der Kellinghusenstraße am U-Bahnhof in großer Anzahl vorhanden. Allerdings reicht auch diese große Anzahl an Fahrradabweghaken nicht aus, um den Bedarf zu decken. Die gesamte Straßenmöblierung in dem Bereich wird ge-

nutzt, um Fahrräder anzuschließen. Weitere Abstellmöglichkeiten gibt es zwischen den Einmündungen Loogestieg und Hegestraße.

2.7 Straßenentwässerung

Die Straßenentwässerung erfolgt im zu überplanenden Bereich über Trummen im Fahrbahnbereich. Die Trummen entwässern über Anschlussleitungen in die vorhandenen Mischwassersiele der Hamburger Stadtentwässerung. Diese Siele liegen in den betrachteten Straßen zum größten Teil in der Fahrbahn. Die Nebenflächen leiten das anfallende Oberflächenwasser über die Querneigung in Richtung Fahrbahn.

2.8 Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung

Die Beleuchtung in der Loogestraße erfolgt über Kofferleuchten an Auslegermasten. Südlich der Loogestraße Nr. 6 stehen diese in den westlichen Nebenflächen, nördlich der Einmündung in den östlichen Nebenflächen. Der Fußgängerüberweg wird gesondert ausgeleuchtet.

Inner- und überörtliche Wegweiser sind in dem zu überplanendem Gebiet nicht vorhanden.

2.9 Straßenbegleitgrün

In der Loogestraße stehen beidseitig zwischen den Senkrechtparkständen erhaltenswerte Bäume. Diese haben einen Abstand von ca. 15-20 m untereinander. Auf der Westseite stehen hauptsächlich Linden, auf der Ostseite zwischen Iseplatz und Loogeplatz hauptsächlich Eichen. Nördlich der Einmündung Loogeplatz befinden sich Fächerblattbäume (Ginkgo) und am Iseplatz hauptsächlich Ahornbäume. Insgesamt stehen mehr als 50 Bäume im überplanten Bereich.

Zwischen dem Bahndamm auf der Westseite und der Loogestraße befindet sich eine Grünfläche.

2.10 Art und Nutzung der anliegenden Bebauung

Die Bebauung in der Loogestraße besteht auf der Ostseite zum größten Teil aus mehrgeschossigen Ein- bzw. Mehrfamilienhäusern. Auf der Westseite befinden sich ein Spielplatz, eine Grünfläche sowie eine Sporthalle.

3 Geplanter Zustand

In der Loogestraße werden beidseitig Radfahrstreifen angeordnet. Der Knotenpunkt Iseplatz (Loogestraße / Hegestraße / Isekai / Oderfelder Straße) wird zu einem Minikreisverkehr umgebaut.

Die Nebenflächen einschließlich der Parkstände werden den neuen Gegebenheiten angepasst und erhalten Befestigungen gemäß den aktuellen Richtlinien (ReStra).

Im Vorwege wurden mehrere Varianten aufgestellt, deren Vor- und Nachteile abgewogen und mit diversen Dienststellen der Freien und Hansestadt Hamburg (Polizei, Bezirksamt Hamburg-Nord, BWVI) erörtert und diskutiert. Es wurden u. a. verschiedene Varianten für den Knotenpunkt Iseplatz (Minikreisverkehr oder kompakte Kreuzung), für die Art der Parkstände (Schräg- oder Senkrechtparkstände, mit oder ohne Rangierstreifen) sowie für die Breiten der Fahrbahn und Radfahrstreifen untersucht. Aufgrund der örtlichen Verhältnisse (Platzangebot, Verkehrsstärken) wurden die hier aufgetragenen Lösungen gewählt und die anderen Varianten nicht weiter verfolgt. Die oberste Priorität bei dem Umbau war und ist die Erhöhung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer.

Aufgrund der Neugestaltung der betrachteten Kreuzungs- und Einmündungsbereiche sind Eingriffe in die Fahrbahn, der Neben- und Grünflächen sowie diverser Einbauten erforderlich.

3.1 Abmessungen d. Fahrbahn u. Nebenflächen, Oberflächenbefestigung

Die Fahrbahn der Loogestraße wird auf eine Breite von 10,50 m verschmälert. Dabei werden auf beiden Seiten Radfahrstreifen mit einer Breite von 2,25 m (einschließlich Markierung) eingerichtet und es verbleibt eine Fahrbahn für den motorisierten Verkehr von 6,00 m. Die Fahrbahn erhält eine neue Asphaltbefestigung.

Beidseitig schließen sich im Abschnitt nördlich der Einmündung Loogestieg ein Rangierstreifen (wassergebundene Decke, 1,75 m breit), Senkrechtparkstände (wassergebundene Decke, 4,35 m tief) sowie ein Gehweg (Betongehwegplatten, 2,75-3,75 m breit inklusive Überhangstreifen).

Im Bereich der Sporthalle wird eine Mittelinsel mit einer Breite von 2,50 m hergestellt, die zum einen den Fußgängern das Querens der Fahrbahn und zum anderen den Radfahrern das Linksabbiegen in Richtung Sporthalle erleichtern soll.

Zwischen den Einmündungen Hegestraße und Loogestieg werden auf der Westseite wieder Längsparkstände mit einer Breite von 2,10 m hergestellt. Diese werden mit Betonwabensteinpflaster befestigt. Auf der Ostseite wird der gleiche Querschnitt wie nördlich der Einmündung Loogestieg vorgesehen.

Der Knotenpunkt Iseplatz (Loogestraße / Hegestraße / Isekai / Oderfelder Straße) wird zu einem Minikreisverkehr mit einem Durchmesser von 23,00 m umgebaut. Die Lage der Achsen der einmündenden Straßen wird in etwa beibehalten. Die Kreisinsel mit einem Durchmesser von 12,00 m wird überfahrbar ausgebildet. Somit können Busse, Lastkraftwagen und größere Fahrzeuge den Kreisverkehr unter Ausnutzung der Mittelinsel problemlos und auch geradlinig passieren. Die überfahrbare Mittelinsel wird entsprechend mit Großpflaster kalottenartig (in der Mitte ca. 16 cm hoch) aufgepflastert und mit Granittiefborden mit einer Ansicht von 4 cm eingefasst, um das Überfahren der Mittelinsel für PKW zu erschweren. Zwischen der Zufahrt Isekai und der Ausfahrt Iseplatz (Loogestraße) wird eine Fläche mit Granitgroßpflaster befestigt, die aus fahrgeometrischen Gründen (Schleppkurven für Schwerlastverkehr) erforderlich ist. Die Überquerungsmöglichkeiten für Fußgänger werden über 4,00 m breite Fußgängerüberwege (FGÜ) sichergestellt. Auf eine Beschilderung der Fußgängerüberwege am Kreisverkehr wird verzichtet. Dies entspricht auch der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung sowie den Ergänzungen zur Einführung der R-FGÜ 2001 in Hamburg. Das Absetzmaß zwischen Kreisfahrbahn und den Fußgängerüberwegen beträgt über 4,50 m, mit Ausnahme des westlichen Armes (Hegestraße). Dort beträgt das Absetzmaß lediglich 2,70 m, da der Fußgängerüberweg sonst direkt vor Straßenbäumen liegen würde. Der Radverkehr wird im Kreisverkehr auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt. Die Zufahrten zum Kreisverkehr erhalten eine Breite von jeweils 3,40-3,75 m, die Ausfahrten von 3,75 m. Zwischen allen Zu- und Ausfahrten werden Fahrbahnteiler angeordnet, die eine Mindestbreite von 2,50 m aufweisen. Ausnahmen bilden hier nur die Einmündungen Hegestraße und Isekai. Bedingt durch die beengten Platzverhältnisse können hier keine Fahrbahnteiler eingerichtet werden, sind aber aufgrund der geringen Verkehrszahlen auch nicht erforderlich. Die beiden Fahrbahnteiler werden mit Betonflachborden mit einer Ansichtshöhe von 10 cm eingefasst. Im Bereich der Fußgängerquerungen wird die Ansicht des Flachbordes auf 0 cm bzw. 6 cm („doppelte Querung“) abgesenkt. Der Kreisverkehr trägt deutlich zur Geschwindigkeitsreduzierung und zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit bei. Er erreicht auch in der absoluten Spitzenstunde die Qualitätsstufe A.

Südlich des neuen Kreisverkehrs werden die Fahrbahnflächen erheblich reduziert. Dadurch können in dem Bereich beidseitig Längsparkstände in einer Breite von 2,10 m (Betonwabensteinpflaster) hergestellt werden. Zusätzlich können auch die Gehwege (Betongehwegplatten) erheblich verbreitert und die Grünflächen um die vorhandenen Bäume vergrößert werden.

Im gesamten Bereich werden die Gehwege den neuen Breiten der Fahrbahn und der Radfahrstreifen angepasst. Die Fahrbahn erhält in einem Großteil des überplanten Bereiches einen Vollausbau, in weiteren Teilen werden die Asphaltdeck- und die Binderschicht erneuert, in den Anschlussbereichen wird die Deckschicht saniert. Die genauen Umfänge werden nach Auswertung der Asphaltuntersuchungen festgelegt.

Sämtliche Fahrbahnen sowie die Nebenflächen (Gehwege, Radwege, Überfahrten) und Parkstände erhalten Befestigungen gemäß den Vorgaben des Hamburger Regelwerks für Planung und Entwurf von Stadtstraßen (ReStra). Die Fahrbahnen und die Radfahrstreifen werden asphaltiert.

3.2 Lichtsignalanlagen

Die vorhandene Lichtsignalanlage an der Kreuzung Kellinghusenstraße / Goernestraße / Loogestraße wird nicht verändert. Dieser Knoten wurde schon 2016 umgebaut. Neue Lichtsignalanlagen sind nicht vorgesehen.

3.3 Fußgänger- und Radverkehrsführung

Die Gehwege im Planungsbereich werden ausgebessert und stellenweise verbreitert, z. T. erhalten sie auch geradlinigere Führungen. Im gesamten überplanten Bereich werden auch zukünftig beidseitig Gehwege vorgesehen, die mit Betongehwegplatten befestigt werden. Durch den Umbau des Knotenpunktes Iseplatz zu einem Mini-Kreisverkehr werden auch die Wege für die Fußgänger, die einzelne

Straßen queren wollen, kürzer und vor allem sicherer. An allen vier Armen des Kreisverkehrs werden Fußgängerüberwege angeordnet.

Im Bereich der Sporthalle wird eine zusätzliche Querungsmöglichkeit in Form einer Mittelinsel vorgesehen. Diese erleichtert gleichzeitig auch Radfahrern das Linksabbiegen in Richtung Sporthalle, da sie sich vor dieser Mittelinsel aufstellen können.

In der Loogestraße werden für Radfahrer beidseitig Radfahrstreifen angeordnet, die eine Breite von mind. 2,00 m erhalten. Die Gehwege werden zukünftig nicht mehr für den Radverkehr freigegeben, die Verkehrszeichen 1022 werden entfernt. Im Kreisverkehr fährt der Radfahrer im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Die Radfahrstreifen hören ca. 70 m vor dem Kreisverkehr auf.

3.4 Öffentlicher Personennahverkehr

An der Linienführung des öffentlichen Personennahverkehrs sind keine Änderungen geplant. Auch zukünftig fahren planmäßig keine Linienbusse durch die Loogestraße.

3.5 Ruhender Verkehr

In der Loogestraße werden wieder beidseitig Senkrechtparkstände hergestellt. Diese erhalten eine Länge von 4,35 m und eine Breite von 2,50 m. Zwischen den Parkständen und dem Radfahrstreifen wird eine Rangierstreifen mit einer Breite von 1,75 m angeordnet. Südlich des Minikreisverkehrs sowie auf der Westseite zwischen den Einmündungen Loogestieg und Hegestraße werden Längsparkstreifen hergestellt. Diese erhalten eine Breite von 2,10 m. Der größte Teil der Parkstände und Rangierstreifen werden aufgrund der Nähe zu den Bäumen und den Baumwurzeln mit einer wassergebundenen Decke befestigt, ohne Bordkante als Abgrenzung zu den Baumquartieren und zum Rangierstreifen. Die restlichen Parkstände und Rangierstreifen, insbesondere die vier Behindertenparkstände, werden mit Betonwabensteinpflaster befestigt und mit Betonhochborden zum Gehweg und mit Betontiefborden zur Fahrbahn abgegrenzt.

Zukünftig sind im betrachteten Bereich 109 Parkstände vorhanden (53 auf der Westseite und 56 auf der Ostseite), damit 21 weniger als im Bestand. Dies ist aufgrund der Platzverhältnisse und der erhaltenen Bäume nicht anders möglich. Da die anliegende Bebauung aber hauptsächlich aus Ein- bzw. Mehrfamilienhäusern besteht, die auf recht großen Grundstücken mit privaten Stellplätzen stehen, ist der Verlust dieser 21 Parkstände vertretbar. Vier der Senkrechtparkstände werden als Behindertenparkstände ausgeschildert bzw. markiert.

Durch die neuen Radfahrstreifen ist das Halten und Parken am Fahrbahnrand nicht zulässig.

An geeigneten Standorten werden zur Verbesserung des Fahrradparkens insgesamt 40 neue Fahrrad-anlehnbügel aufgestellt. Damit können zukünftig 80 Fahrräder abgestellt werden.

Parkplatzbilanz Loogestraße

	Bestand	Planung	Bilanz
Westseite	74	53	-21
Ostseite	56	56	0
Summe	130	109	-21
Fahrradanlehnbügel	8	40	+32

3.6 Höhenanpassung und Straßenentwässerung

Die Gradienten und die Höhen der bestehenden Fahrbahn und der Nebenflächen werden weitgehend übernommen und im Zuge der Ausführungsplanung angeglichen und ggf. optimiert. Die Höhenlage entspricht weitestgehend der vorhandenen Situation +/-10 cm. Die Nebenflächen werden den neuen Gegebenheiten angepasst. Die Entwässerung der Kreisfahrbahn und der Kreismittelinsel wird durch ein nach außen geführtes Gefälle sichergestellt.

Die Straßenentwässerung erfolgt weiterhin über Trummen im Bereich der Fahrbahn. Gussasphaltwasserläufe leiten das anfallende Oberflächenwasser in Richtung der Trummen. Die Lage der Trummen sowie der Trummenanschlussleitungen wird der Planung angepasst. Die Straßenentwässerung erfolgt weiterhin über Trummen im Bereich der Fahrbahn, die das Wasser in das vorhandene Mischwassersiel leiten. Die Trummen und Trummenanschlussleitungen wurden untersucht. Die beschädigten Trummen und Trummenanschlussleitungen werden im Rahmen der Baumaßnahme saniert oder ausgetauscht.

Da sich im gesamten Planungsgebiet Mischwassersiele der Hamburger Stadtentwässerung befinden, ist eine Reinigung des anfallenden Oberflächenwassers nicht erforderlich.

3.7 Barrierefreiheit

Die Belange von mobilitätseingeschränkten und sehbehinderten Personen werden berücksichtigt. Der Breiten- und Längenbedarf von Personen mit Stock oder Armstützen, blinden Menschen mit Langstock, Blindenführhund oder Begleitperson bzw. die Abmessungen von Rollstühlen wurden bei der Dimensionierung der Gehwege berücksichtigt. Die Quer- und Längsneigungen der Gehwege werden möglichst den Wert von 3 % nicht überschreiten.

Sowohl der Kreisverkehr als auch die Querungsstellen an nicht signalisierten Einmündungen werden mit taktilen Leitelementen als getrennte Querung ("Doppelquerung") ausgestattet. Die Bordkanten in den Querungsbereichen werden für die mobilitätseingeschränkten Menschen auf 6 cm bzw. auf 0 cm abgesenkt.

Des Weiteren werden in den Nebenflächen der Kreuzungen bzw. Einmündungen taktile Leitstreifen aufgebracht, welche die betroffenen Personen zu den Furten führen und dort in die Richtung der Furten weisen.

Die Straßenmöblierung (Beleuchtungsmasten, Lichtsignalmasten, Fahrradanhängerbügel, Papierkörbe, Werbeträger etc.) wird so platziert, dass sie sich nicht in den Verkehrs- und Sicherheitsräumen befindet und die Wegebeziehungen für Blinde aufrechterhält.

In der Loogestraße werden vier neue barrierefreie Parkstände angeordnet.

3.8 Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung

Die öffentliche Beleuchtung muss der Planung angepasst werden. Diverse Masten müssen umgesetzt werden und es müssen einige Masten ergänzt werden. Dabei wird der Konflikt zwischen Baumstandorten und Beleuchtungsmasten auf ein möglichst geringes Maß reduziert.

Auch zukünftig ist im überplanten Bereich keine wegweisende Beschilderung geplant.

3.9 Grün- und Baumpflanzungen

Im gesamten Baubereich stehen z. T. große Bäume. Der umfangreiche Baumbestand sowie die vorhandenen Grünflächen sind zu schützen. Die Bäume, die im Nahbereich von weniger als 2 m von der heutigen Fahrbahn bzw. an den Parkständen stehen und mit ihrer Kronentraufe und damit auch ihrem Wurzelwerk in das Straßen- bzw. Parkplatzprofil hineinragen, können im Zuge der Ausbauplanung betroffen sein. Durch den erforderlichen Abtrag des heutigen Straßenaufbaus sind Beeinträchtigungen des Wurzelraums stellenweise nicht ausgeschlossen. Die Arbeiten im Kronen- bzw. Wurzelbereich werden von einem Baumgutachter begleitet.

Die Bäume einschließlich der Wurzeln wurden im Vorwege (auch durch Wurzelsuchgrabungen) von einem Baumsachverständigen untersucht. Ein Ergebnis der Untersuchung ist, dass die geplanten Parkstände mit Mindestabstände zu den Baumstämmen, ohne Bordkanten als Randeinfassungen und möglichst mit wassergebundener Decke als Befestigung zu planen sind.

Bäume müssen für diese Baumaßnahme nicht gefällt werden. Zum Schutz der Bäume werden die Baumscheiben mit Findlingen gesichert. Grundsätzlich sieht die Planung an vielen Stellen eine Vergrößerung der Baumscheiben und Grünflächen zugunsten des Pflanzbestandes vor. Auf eine Einfassung der Parkstände mit Bordkanten wird in der Nähe der Bäume und Baumwurzeln verzichtet.

Neuanpflanzungen von Bäumen sind in der Loogestraße nicht vorgesehen.

Die versiegelte Fläche wird durch den Rückbau der Radwege sowie weiterer Verkehrsflächen verringert.

3.10 Straßenmöblierung

Die Standorte der Beleuchtungsmasten sowie der Verkehrszeichen werden der Planung angepasst. Nicht alle vorhandenen Werbeträger können an Ort und Stelle verbleiben. Es muss eine Litfaßsäule versetzt werden.

An geeigneten Standorten, insbesondere in der Nähe der U-Bahnstation Kellinghusenstraße, werden neue Fahrradanhängerbügel in großer Anzahl (insgesamt 40 Stück für 80 Fahrräder) eingebaut.

Im Bereich der Baumscheiben werden zum Schutz der Bäume Findlinge vorgesehen.

Die vorhandenen Altglas- und Papiercontainer werden um ca. 25 m weiter nach Norden versetzt.

3.11 Ver- und Entsorgungsleitungen

Eine Leitungsanfrage ist im November 2017 gestellt worden. Die Leitungsbestandspläne wurden angefertigt, die erforderlichen Leitungstrassenpläne werden im nächsten Planungsschritt erstellt. Demnächst wird eine Leitungsbesprechung stattfinden. Die Leitungstrassenanweisung wird im Anschluss an die Schlussverschickung verschickt.

Ver- und Entsorgungsleitungen müssen für diese Baumaßnahme auf Grundlage der Bestandsleitungspläne voraussichtlich nicht umgelegt werden. Nur die Anschlussleitungen der öffentlichen Beleuchtung sowie einige Trummenanschlussleitungen müssen demnach abgebaut, umgebaut und den neuen Gegebenheiten angepasst werden. Zudem müssen einige Schächte und Schaltschränke den neuen Bordkantenverläufen angepasst und versetzt werden sowie zum Teil überfahrbar hergestellt werden.

3.12 Anliegerbetroffenheiten

Durch die Beseitigung der vorhandenen Straßenschäden werden die durch den schlechten Fahrbahnzustand hervorgerufenen Erschütterungen vermindert.

Durch die Steigerung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Iseplatz werden unnötige Stauzeiten verringert. Dadurch werden die Lärmemissionen für die Anwohner, aber auch der Kraftstoffverbrauch und damit die Schadstoffemissionen vermindert.

Durch die verbesserte Situation für den Radverkehr können sowohl die Anlieger als auch andere Radfahrer diese Strecke zukünftig sicherer und komfortabler zurücklegen. Durch die Verbesserung wird auch eine Steigerung des Radverkehrsanteils erwartet. Dies trägt außerdem zum Klimaschutz und zur Lärminderung sowie zur Luftreinhaltung und somit ebenfalls zur Gesundheitsvorsorge bei.

Negative Auswirkungen auf die Anlieger sind außerhalb der Bauzeit nicht zu erwarten.

3.13 Lärmschutz

Die vorliegende Maßnahme fällt nicht unter die Regelung der 16. BImSchV. Es wird weder eine Straße um einen durchgehenden Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr erweitert, noch wird der vor Ort vorliegende Beurteilungspegel der Lärmimmissionen durch Umsetzung dieser Maßnahme erhöht. Es entstehen keine Ansprüche und keine Kosten für Lärmschutzmaßnahmen.

Durch den Umbau des Knotenpunktes Iseplatz (Loogestraße / Hegestraße / Isekai / Oderfelder Straße) wird die Leistungsfähigkeit gesteigert. Durch die Steigerung der Leistungsfähigkeit kann der Verkehr besser abgewickelt werden. So werden Brems- und Beschleunigungsvorgänge, die Lärm erzeugen, vermindert.

4 Planungsrechtliche Grundlagen

Im Bereich der Baumaßnahme gilt der Baustufenplan Eppendorf aus dem Jahr 1955. Die ausgewiesenen Straßenflächen werden durch die Planung nicht überschritten.

Die für die Maßnahme geltenden rechtsverbindlichen Bebauungspläne, Teilbebauungspläne und Baustufenpläne werden eingehalten. Die Umsetzung der geplanten Straßenbaumaßnahme erfolgt innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinien.

5 Umweltverträglichkeitsprüfung

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

6 Umsetzung der Planung

6.1 Grunderwerb

Da der Umbau innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinien erfolgt, ist Grunderwerb nicht erforderlich.

6.2 Kampfmittelräumdienst

Für die überplanten Flächen, die noch nicht vom Kampfmittelräumdienst freigegeben sind, wurde eine Anfrage auf Auswertung der alliierten Luftbilder an die Feuerwehr (GEVK) gestellt.

6.3 Wirtschaftlichkeit

Eine Kosten-Nutzen-Analyse im eigentlichen Sinne ist hier nicht durchführbar. Der Nutzen ist eher aus einer gesamtwirtschaftlichen Betrachtungsweise zu sehen. Ohne eine exakte, monetäre Bewertung vorgenommen zu haben, kann abgeschätzt werden, dass die zu erwartenden Kosten in einem volkswirtschaftlich sinnvollen Verhältnis zu dem zu erwartenden Nutzen stehen.

Durch die gezielte Förderung des Radverkehrs wird auf die mögliche Verlagerung der Nahverkehrswege vom Pkw auf das Fahrrad und daraus resultierend auf eine Verringerung der negativen Auswirkungen des MIV eingewirkt. Zusätzlich gewährleistet der vorgesehene Ausbau eine sichere Verkehrsführung für Radfahrer, wodurch potentielle Unfallkosten eingespart werden.

Die Fahrbahnschäden sind durch Unterhaltungsarbeiten nicht mehr zu beseitigen, eine Grundinstandsetzung ist noch nicht erforderlich. Ein Unterlassen von weiteren Maßnahmen über die verkehrssichernde Unterhaltung hinaus, führt zu derart erheblichen Kosten, die aus ökonomischer Sicht ein nicht haltbarer Zustand wären und keine mittelfristige Verbesserung hervorrufen würden.

Die Maßnahme wurde entsprechend den gültigen Richtlinien unter Berücksichtigung der örtlichen, städtebaulichen und verkehrlichen Randbedingungen geplant.

Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt nach den anerkannten Regeln der Technik, die grundsätzlich auch wirtschaftlichen Gesichtspunkten unterliegen.

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

6.4 Finanzierung

Kostenträger ist die Freie und Hansestadt Hamburg. Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt durch Mittel der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation. Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt aus der Produktgruppe Infrastruktur 269.02.

6.5 Entwurfs- und Baudienststelle

Die Planung und Durchführung der Baumaßnahme erfolgen durch den Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, Geschäftsbereich Stadtstraßen.

Zuständig sind für:

Planung und Entwurf und Bauvorbereitung:

Fachbereich Planung und Entwurf Stadtstraßen – S 2 –

Baudurchführung:

Fachbereich Baudurchführung – S 3 –

Mit der ingenieurmäßigen Bearbeitung ist das Büro IDS Ingenieurpartnerschaft Diercks Schröder beauftragt.

6.6 Realisierungstermin

Der Beginn der Durchführung der Baumaßnahme ist für das Frühjahr 2020 geplant. Um die verkehrlichen Einschränkungen für die Anwohner sowie der Pendler so gering wie möglich zu halten, ist es vorgesehen, mit Beginn der Hamburger Skiferien die Baumaßnahme zu starten. Teil- und auch einige Vollsperrungen der betrachteten Straßen während der Bauzeit sind voraussichtlich nicht zu umgehen.