

Klosterstern, Eppendorfer Baum und Rothenbaumchaussee

ERLÄUTERUNGSBERICHT

zur Schlussverschickung der verkehrstechnischen Planung:

I n h a l t s v e r z e i c h n i s	Seite
1 Allgemeines und Anlass der Planung.....	3
2 Vorhandener Zustand	4
2.1. Allgemeines	4
2.1.1 Eppendorfer Baum Nord	4
2.1.2 Eppendorfer Baum	4
2.1.3 Klosterstern.....	5
2.1.4 Rothenbaumchaussee	5
2.2. Querschnitt / Knotenpunkt.....	5
2.2.1 Eppendorfer Baum Nordwest.....	5
2.2.2 Eppendorfer Baum	6
2.2.3 Klosterstern.....	7
2.2.4 Rothenbaumchaussee	7
2.3. Verkehrsbelastung	7
2.4. Lichtsignalanlagen	8
2.5. ÖPNV.....	8
2.6. Fußgänger und Radfahrer.....	8
2.6.1. Eppendorfer Baum Nordwest.....	8
2.6.2. Eppendorfer Baum	9
2.6.3. Klosterstern.....	9
2.6.4. Rothenbaumchaussee	9
2.7. Ruhender Verkehr.....	9
2.7.1. Eppendorfer Baum Nordwest.....	9
2.7.2. Eppendorfer Baum	9
2.7.3. Klosterstern.....	10
2.7.4. Rothenbaumchaussee	10
2.8. Straßenbegleitgrün	10
2.8.1. Eppendorfer Baum Nordwest.....	10
2.8.2. Eppendorfer Baum	10
2.8.3. Klosterstern.....	11
2.8.4. Rothenbaumchaussee	11
2.9. Beleuchtung / Wegweisung.....	11
2.9.1. Eppendorfer Baum Nordwest.....	11
2.9.2. Eppendorfer Baum	11
2.9.3. Klosterstern.....	12
2.9.4. Rothenbaumchaussee	12
3 Geplanter Zustand	12
3.1. Allgemeines	12

3.2.	Querschnitt / Knotenpunkte.....	13
3.2.1.	Eppendorfer Baum Nordwest.....	13
3.2.2.	Eppendorfer Baum.....	13
3.2.3.	Klosterstern.....	15
3.2.4.	Rothenbaumchaussee	16
3.3.	Lichtsignalanlagen	17
3.4.	ÖPNV.....	17
3.5.	Fußgänger und Radfahrer.....	18
3.5.1.	Eppendorfer Baum Nordwest.....	18
3.5.2.	Eppendorfer Baum.....	18
3.5.3.	Klosterstern.....	18
3.5.4.	Rothenbaumchaussee	18
3.6.	Ruhender Verkehr.....	19
3.6.1	Eppendorfer Baum Nordwest.....	19
3.6.2	Eppendorfer Baum.....	19
3.6.3	Klosterstern.....	19
3.6.4	Rothenbaumchaussee	20
3.7.	Anliegerbetroffenheit.....	20
3.8.	Oberflächenentwässerung	20
3.9.	Straßenbegleitgrün	21
3.10.	Beleuchtung / Wegweisung / Straßenmobiliar	21
3.11.	Lärmschutz	22
3.12.	Versorgungsleitungen	22
3.13.	Barrierefreiheit	22
3.14.	Kampfmittel	22
4	Planungsrechtliche Grundlagen	22
5	Umweltverträglichkeitsprüfung	22
6	Umsetzung der Planung.....	23
6.1.	Grunderwerb	23
6.2.	Finanzierung	23
6.3.	Entwurfs- und Baudienststelle.....	23
6.4.	Voraussichtlicher Baubeginn.....	23

1 Allgemeines und Anlass der Planung

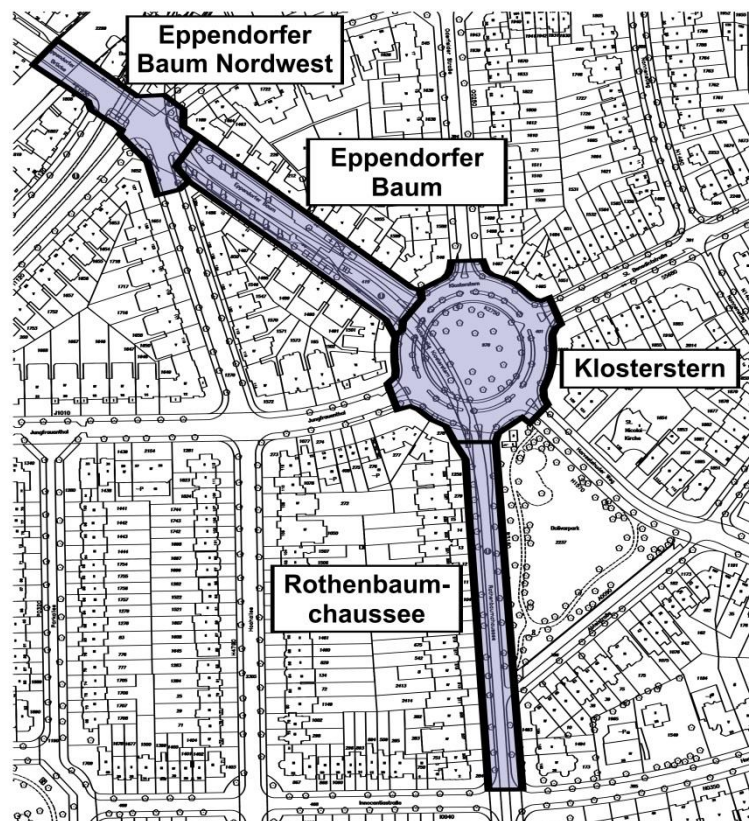
Die Maßnahme befindet sich im Bezirk Eimsbüttel, Stadtteil Harvestehude.

Die Hamburger Hochbahn AG plant, den U-Bahnhof Klosterstern barrierefrei auszubauen. Dafür ist der Einbau eines Aufzuges von der Bahnsteigebene bis zur Straßenebene erforderlich.

Nach Untersuchung und Abwägung verschiedener Standorte ist die Lage des Aufzuges im Bereich des vorhandenen, südlichen Zebrastreifens innerhalb der jetzigen Fahrbahnfläche unter Beteiligung von LSBG S2, [REDACTED] und [REDACTED] festgelegt worden. Die Zwangspunkte hierfür sind die Position auf dem unterirdischen Bahnsteig und die erforderlichen Sicherheitsabstände zu den Gleisen.

Aus diesem Grund muss die Fahrbahn des Eppendorfer Baumes mit den angrenzenden Bushaltestellen zwischen dem Bereich westlich des U-Bahnausganges und dem Klosterstern angepasst werden.

Unabhängig davon muss der LSBG Erhaltungsmaßnahmen für den Bereich Klosterstern, Eppendorfer Baum und Rothenbaumchaussee durchführen. Durch die Baumaßnahmen der Hochbahn hat der LSBG sich dazu entschlossen, die erforderlichen EMS-Maßnahmen zeitlich vorzuziehen, um sie parallel bzw. in direktem Anschluss an die Maßnahmen der Hochbahn auszuführen.



Bei den EMS-Maßnahmen sollen die betrachteten Bereiche hinsichtlich einer möglichen Umgestaltung mit gleichzeitiger Verbesserung der Fußgänger- und Fahrradanlagen betrachtet werden. Die Maßnahme umfasst:

- den Bereich Eppendorfer Baum von der Bezirksgrenze (Hamburg Nord) auf **der** Eppendorfer Brücke, über den Knotenpunkt Hochallee bis zum Klosterstern,
- den Klosterstern mit den einmündenden Straßen und
- die Rothenbaumchaussee bis zum Knotenpunkt Hagedornstraße.

2 Vorhandener Zustand

2.1. Allgemeines

2.1.1 Eppendorfer Baum Nord

Der für diese Baumaßnahme relevante Bereich erstreckt sich von dem Knotenpunkt Hochallee bis zur westlichen Seite der Eppendorfer Brücke. Der Bereich ab dort bis zum Knotenpunkt Hegestraße ist Teil der Baumaßnahme Veloroute 13.

Der Eppendorfer Baum ist eine Hauptverkehrsstraße. In diesem Abschnitt sind pro Richtung 2 Fahrspuren vorhanden. In Richtung Klosterstern teilen sich die Spuren auf in eine Geradeausspur und eine Rechtsabbiegespur Richtung Hochallee. Ein Linksabbiegen in die nördliche Isestraße (Einbahnstraße in Richtung Norden) ist nicht zugelassen.

Beidseitig sind Bushaltestellen am Fahrbahnrand angeordnet. Im westlichen Teil gibt es auf beiden Seiten Lade- bzw. Haltebuchten. Die südliche bushaltestelle und die beiden Ladebuchten liegen westlich der Eppendorfer Brücke und somit außerhalb dieses Planungsbereiches.

Die Nebenflächen reichen bis an die Schaufenster heran und weisen einen schmalen Radweg aus, der nicht (mehr) benutzungspflichtig ist. Auf der Nordseite ist kurz vor der Hegestraße eine langgezogene Pflanzinsel mit 2 großen Bäumen vorhanden.

2.1.2 Eppendorfer Baum

Der Eppendorfer Baum ist eine Hauptverkehrsstraße, in der mehrere Buslinien verkehren. Kurz vor dem Klosterstern sind beidseitig Haltestellen vorhanden, die gleichzeitig auch Aufstellpositionen für Überlieger bieten. Der Eppendorfer Baum stellt mit seiner guten Verkehrsanbindung und zahlreichem Einzelhandel, sowie Büro- und Wohnnutzung in den oberen Geschossen das Stadtteilzentrum von Harvestehude dar. Der historische Gebäudebestand aus der zweiten Hälfte des 19. und des frühen 20. Jahrhunderts stellen ein architektonisches Umfeld von hoher Qualität dar.

Die Gehwege reichen bis an die Schaufensterfronten der im Erdgeschoss befindlichen Läden heran. Sie liegen somit z.T. auf privater, aber öffentlich zugänglicher Fläche. Die Gestaltung der Nebenflächen wurde mit den Standardmaterialien des Hamburger Wegebau aus Betonplatten realisiert. Die wenigen öffentlichen Sitzmöglichkeiten wurden durch die Aufstellung von Bänken von privaten Anliegern ergänzt.

Die Nebenflächen weisen zusätzlich einen schmalen Radweg aus, der nicht (mehr) benutzungspflichtig ist. Hier kommt es zeitweise zu Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern und zu räumlicher Enge. Es sind etliche Fahrradbügel vorhanden, die augenscheinlich den Bedarf nicht decken können. Es werden Fahrräder am Gelände der U-Bahnabgänge angeschlossen, ebenso wie an den Holzumrandungen der Bauminseln sowie an den Verkehrsschildern. Auch sieht man Fahrräder an die Bäume gelehnt.

Auf beiden Seiten des Eppendorfer Baums sind Schrägparkbuchten angeordnet, die durch Bauminseln gegliedert werden. Vor den Schrägparkern ist ein durchgehender, mit Großsteinpflaster versehener Mehrzweck-/Rangierstreifen angelegt. Dieser wird vor den Bauminseln als zusätzlichen Parkraum genutzt.

2.1.3 Klosterstern

Der Klosterstern ist ein großer Kreisverkehr, der 2-streifig markiert ist und befahren wird. Er weist 6 Anbindungen auf, wobei 3 Anbindungen als Unfallschwerpunkte gelten. Zudem wird im Innenbereich, durch einen Mittelgrünstreifen abgetrennt, an einem Fahrstreifen geparkt: zur inneren Grünfläche hin in Schrägaufstellung, und auf dem Mittelgrünstreifen in Längsaufstellung.

2.1.4 Rothenbaumchaussee

Die Rothenbaumchaussee weist beidseitig nur einen relativ schmalen befestigten Gehweg auf, der zu den Grundstücken hin noch einen kleinen Grandstreifen hat. Zur Fahrbahn hin ist ein breiter Grandstreifen vorhanden, der als Parkstreifen dient. Zusätzlich darf auf der Westseite außer in der Zeit von 7-9h am Fahrbahnrand geparkt werden. Einen Radweg gibt es nicht. Auf beiden Seiten ist das Fahrradfahren auf dem Gehweg erlaubt.

2.2. Querschnitt / Knotenpunkt

2.2.1 Eppendorfer Baum Nordwest

In diesem Abschnitt sind insgesamt 4 Fahrstreifen vorhanden. Auf der Nordseite ist eine Bushaltestelle am Fahrbahnrand zwischen der Fußgängersignalanlage am U-Bahnhof Eppendorfer Baum und der Eppendorfer Brücke vorhanden. Weiter westlich wird in der Regel in der rechten Fahrspur am Fahrbahnrand geparkt.

Die Nebenfläche weist neben einem Gehweg auch einen nicht mehr benutzungspflichtigen Radweg aus.

Der Querschnitt ca. Mitte Eppendorfer Brücke sieht wie folgt aus:

3,10 m	Gehweg	Platten	Norden
1,00 m	Radweg	Asphalt	
1,15 m	Sicherheitstrennstreifen	Platten	
11,99 m	Fahrbahn	Asphalt	
1,10 m	Sicherheitstrennstreifen	Platten	
1,00 m	Radweg	Pflaster	
3,00 m	Gehweg	Platten	Süden
22,34 m	Gesamtbreite		

2.2.2 Eppendorfer Baum

Der Standardquerschnitt des Eppendorfer Baumes weist pro Richtung einen Fahrstreifen aus. Auf der Südseite weitet sich der Querschnitt im Bereich zwischen Bushaltstelle und Klosterstern auf 2 Fahrstreifen auf. Durch die danebenliegende Busbucht ergibt sich für den Fußgänger am Zebrastreifen eine Querungsbreite von ca. 9 m. (Nach heute gültigen Richtlinien (R-FGÜ 2001) darf ein Zebrastreifen nur angelegt werden, wenn nur ein Fahrstreifen pro Richtung überquert werden muss.)

Ein Regelquerschnitt (bei Haus-Nr. 18) hat die folgende Aufteilung:

2,54 m	Gehweg (davon ca. 1,40 m auf Privatgelände)	Platten	Norden
1,02 m	Radweg	Pflaster	
0,93 m	Sicherheitstrennstreifen	Platten	
4,69 m	Parken	Wabenpflaster	
2,52 m	Rangier-/Mehrzweckstreifen	Großpflaster	
6,58 m	Fahrbahn	Asphalt	
2,46 m	Rangier-/Mehrzweckstreifen	Großpflaster	
4,75 m	Parken	Wabenpflaster	
0,92 m	Sicherheitstrennstreifen	Platten	
1,02 m	Radweg	Pflaster	
2,95 m	Gehweg / Wartefläche	Platten	Süden
30,38 m	Gesamtbreite		

Zwischen dem U-Bahnaufgang und dem Klosterstern (Haus-Nr. 6) ist folgender Querschnitt vorhanden:

3,09 m	Gehweg (davon ca. 1,35 m auf Privatgelände)	Platten	Norden
1,00 m	Radweg	Pflaster	
4,08 m	Wartefläche / Sicherheitstrennstreifen	Platten	
2,62 m	Busbucht	Großpflaster	
ca. 8,84 m	Fahrbahn	Asphalt	
3,00 m	Busbucht	Großpflaster	
1,52 m	Sicherheitstrennstreifen	Platten	
1,05 m	Radweg	Pflaster	
5,10 m	Gehweg / Wartefläche	Platten	Süden
30,30 m	Gesamtbreite		

2.2.3 Klosterstern

Die Abgrenzung des Gehweges zu den Privatflächen erfolgt überwiegend durch Zäune oder Mäuerchen. Nur im Bereich zwischen Oderfelder Straße/Eppendorfer Baum und Rothenbaumchaussee gibt es keine Abgrenzungen. Hier ist die Privatfläche bis zu Einrichtungen bzw. Schaufenstern heran öffentlich zugänglich.

Der typische Querschnitt, wie bei Haus-Nr. 10 zwischen der St. Benedictstr. und Oderfelder Straße, hat folgende Aufteilung:

1,45 m	Gehweg	Platten	Norden
1,35 m	Radweg	Pflaster	
1,60 m	Grünstreifen	Oberboden	
8,45 m	Fahrbahn	Asphalt	
2,15 m	Grünstreifen	Oberboden	Süden
15,00 m	Gesamtbreite		

2.2.4 Rothenbaumchaussee

An der Rothenbaumchaussee stehen Wohnhäuser, in denen z.T. auch als Büros und Praxen beherbergt sind. Nicht alle Häuser haben Grundstücksüberfahrten.

Auf der Ostseite liegt zwischen Abteistraße und Klosterstern der Bolivarpark, der von der Rothenbaumchaussee nur einen Zugang an der Ecke Abteistraße hat. Ansonsten ist er vom Harvestehuder Weg aus erschlossen.

Ein Standardquerschnitt ist folgender (ca. Haus-Nr. 229):

0,90 m	Grandstreifen	Grand	Westen
2,00 m	Gehweg	Pflaster	
2,80 m	Grandstreifen	Grand	
11,45 m	Fahrbahn	Asphalt	
3,05 m	Grandstreifen	Grand	
1,15 m	Gehweg	Platten	
1,60 m	Grandstreifen	Grand	Osten
22,95 m	Gesamtbreite		

2.3. Verkehrsbelastung

Nach einer Zählung vom 16.04.2015 sind folgende Querschnittsbelastungen [Kfz/24h] zu verzeichnen:

Eppendorfer Baum Nordwest	ca. 18.600
Hochallee	ca. 4.800
Eppendorfer Baum	ca. 14.700
Klosterstern	ca. 11.200 bis 17.500
Rothenbaumchaussee	ca. 17.700

An den Anbindungen des Klostersterns wurden jeweils in der Zeit von 06:00 bis 19:00 Uhr folgende Querschnittswerte für kreuzende Fußgänger und Radfahrer ermittelt:

	Fußgänger	Radfahrer
Eppendorfer Baum	1.823	1.055
Oderfelder Straße	1.602	1.835
St. Benedictstraße	774	1.436
Harvestehuder Weg	757	1.126
Rothenbaumchaussee	1.479	1.876
Jungfrauenthal	1.791	1.242

2.4. Lichtsignalanlagen

Im überplanten Bereich befinden sich folgende Lichtsignalanlagen:

- FLSA am U-Bahnhof Eppendorfer Baum, LSA am Knoten Eppendorfer Baum / Hochallee / Isestraße,
- LSA am Knoten Rothenbaumchaussee / Hagedornstraße / Innocentiastraße.

2.5. ÖPNV

In dem betrachteten Bereich des Eppendorfer Baums verkehren insgesamt 3 Buslinien, wobei die Linie 605 eine Nachtbuslinie ist.

Die Linie 34 ist ein Schnellbus, der nur an der Haltestelle Klosterstern hält, nicht an der Haltestelle Eppendorfer Baum.

Die Linie 114 kommt von der Lufthansa-Basis und endet an der Haltestelle Klosterstern (Südseite) bzw. beginnt dort (Nordseite). Dafür stehen dort insgesamt 3 Überliegerplätze, 2 auf der Südseite, 1 auf der Nordseite zur Verfügung.

Die Linie 34 ist eine durchgehende Linie (Kirchdorf Süd – Lufthansa-Basis), die Linie 605 ist ein Nachtbus (Warnckesweg – Rathausmarkt).

Die o.g. Haltestellen werden zu den Hauptverkehrszeiten von Montag bis Freitag mit folgender Frequenz angefahren:

Linie	U-Bahn Eppendorfer Baum	U-Bahn Klosterstern	Takt zu Hauptverkehrszeiten	Takt außerhalb Hauptverkehrszeiten
Linie 34	–	✓	20 Minuten	30 Minuten
Linie 114	✓	✓	10 Minuten	20 Minuten
Linie 605	✓	✓	–	1 Stunde

2.6. Fußgänger und Radfahrer

2.6.1. Eppendorfer Baum Nordwest

In diesem Abschnitt sind die Nebenflächen aufgeteilt in Gehweg und Radweg sowie einem Sicherheitstrennstreifen. Die Gehwege sind ca. 3,0 m breit, die Radwege sind nur knapp 1,0 m breit und nicht (mehr) benutzungspflichtig.

2.6.2. Eppendorfer Baum

Im Eppendorfer Baum sind beidseitig Gehwege und Radwege sowie ein Schutzstreifen zu den Schrägparkplätzen hin anzufinden. In der Nähe des Klostersterns entfallen die Parkstreifen, dafür weiten sich die Gehwege auf und es kommen beidseitig Warteflächen bei den Bushaltestellen hinzu. Die Gehwege haben eine Breite von ca. 2,5 m bis 3,0 m, im Bereich der Bushaltestellen 3,1 m und 4,65 m. Dabei ist auf der Nordseite ein ca. 1,4 m breiter Streifen auf Privatgrund, aber öffentlich nutzbar.

Die Radwege sind nur ca. 1,0 m breit und nicht (mehr) benutzungspflichtig. Es gibt auf beiden Seiten des Eppendorfer Baumes Fahrradbügel, die z.T. enger stehen, als die PLAST es als Mindestabmessung vorgibt. Außerdem werden Fahrräder auch an den Umrandungen der Pflanzinseln, an den Gittern der U-Bahnabgänge und an Schildern angeschlossen.

2.6.3. Klosterstern

Die Gehwegbreite variiert zwischen 1,3 m und 1,55 m. Auf der westlichen Seite reichen die Gehwege auch auf Privatgrund, und sind somit auch öffentlich nutzbar. Auch um den Klosterstern herum führt ein Radweg parallel zum Gehweg mit einer Breite von ca. 1,3 m. Dieser wird häufig in beiden Richtungen befahren.

2.6.4. Rothenbaumchaussee

In der Rothenbaumchaussee sind die Pflaster- bzw. Plattenstreifen der Gehwege auf der Westseite zwischen 1,5 m und 1,9 m breit, auf der Ostseite zwischen 1,1 m und 1,5 m. Zu den Grundstücken hin sind meistens noch unterschiedlich breite Grandstreifen angeordnet. Zur Straße hin ist ein Grandstreifen angelegt, der auf der Westseite zwischen 2,8 m und 4,0 m breit ist, auf der Ostseite ca. 3,0 m breit. Dieser wird als Parkstreifen genutzt.

Es gibt in diesem Abschnitt keinen Radweg, auch keine Abstellvorrichtungen für Räder. Auf beiden Seiten ist das Fahrradfahren auf dem Gehweg freigegeben.

2.7. Ruhender Verkehr

2.7.1. Eppendorfer Baum Nordwest

In diesem Abschnitt darf nicht geparkt werden.

2.7.2. Eppendorfer Baum

Im Bereich der westlichen U-Bahnabgänge sind beidseitig Be- und Entladestreifen vorhanden, die mit einem eingeschränkten Halteverbot, VZ 286 mit Zusatzschild „auf dem Seitenstreifen“ und der zeitlichen Beschränkung „Mo-Fr 7-18 h, Sa 7-12 h“ beschildert sind. Westlich daran anschließend sind Schrägparkplätze angeordnet, die durch Bauminseln gegliedert sind. Sie sind beschildert mit einem VZ 314 (Parken) mit den Zusatzschildern „nur Personenkraftwagen“ (VZ 1048-10) und „nur mit Parkschein“ (VZ 1053-31). Vor den Bauminseln stehen meistens auch noch Fahrzeuge auf dem Rangier-/Mehrzweckstreifen.

Auf der Südseite sind 2 Behindertenparkplätze vorhanden: einer als Schrägparkplatz, gekennzeichnet mit VZ 314, dem Zusatzzeichen VZ 1044-10 und der zeitlichen Beschränkung „Mo-Fr 8-18 h“, einer in Längsaufstellung, gekennzeichnet mit VZ 314 und dem Zusatzzeichen VZ 1044-11 („mit Ausweis Nr. ...“).

Der Be- und Entladestreifen auf der Nordseite weist eine Länge von 32,5 m auf, der auf der Südseite ohne den markierten Behindertenparkplatz eine Länge von 20 m.

2.7.3. Klosterstern

Im Bereich des Klostersterns wird das Parken auf der Außenseite durch vorhandene Poller, die zwischen den Bäumen in dem Grünstreifen stehen, verhindert. Im Innenkreis ist durch mehrere Öffnungen im Mittelgrünstreifen die Durchfahrtsmöglichkeit zu einer innen liegenden Fahrgasse gegeben, an der in Parallelaufstellung regulär ca. 44 Fahrzeuge parken können. Die dort abgestellten Fahrzeuge stehen jedoch in Schrägaufstellung mit den Vorderrädern auf dem Grandstreifen und somit sehr nahe an den dort vorhandenen Bäumen. Dadurch werden die Wurzelbereiche sehr stark verdichtet. Außerdem wird auf dem Mittelgrünstreifen in Längsaufstellung geparkt, so dass auch hier die Wurzelbereiche der Bäume sehr stark verdichtet werden.

Insgesamt wurden in dem Mittelbereich bis zu 97 parkende Fahrzeuge gezählt.

2.7.4. Rothenbaumchaussee

In der Rothenbaumchaussee wird beidseitig auf den dort vorhandenen Grandstreifen geparkt. Im Bereich zwischen Klosterstern und Abteistraße geschieht dies überwiegend in Längsaufstellung, wobei auf der Westseite zusätzlich noch am Fahrbahnrand geparkt wird (hier gibt es nur ein absolutes Halteverbot (VZ 283 mit ZZ 1042) mit der zeitlichen Beschränkung „Mo-Fr 7-9h“). Im Bereich zwischen Abteistraße und Hagedornstraße wird mehrheitlich in Schrägaufstellung geparkt.

Vor der Einmündung in den Klosterstern ist auf der Ostseite ein ca. 70 m langer, sich nach Süden verjüngender Taxenstreifen abmarkiert, der jedoch nur auf einer Länge von ca. 45 m eine Breite von 2,0 m aufweist.

2.8. Straßenbegleitgrün

2.8.1. Eppendorfer Baum Nordwest

Nur im Knotenbereich Eppendorfer Baum / Hochallee / Isestraße sind Bäume in den Nebenflächen vorhanden. Im Einmündungsbereich Isestraße Nord und Hochallee stehen insgesamt 5 Bäume mit Stammdurchmessern von 0,2 m bis 0,8 m.

2.8.2. Eppendorfer Baum

Beidseitig des Eppendorfer Baums sind Bäume vorhanden, die in Bauminseln zwischen den Schrägparkern angeordnet sind. Die nordöstliche Straßenseite weist eine lückige, aber erhaltenswerte Baumreihe aus Linden, die südwestliche Seite einen dichteren und älteren, aber auch wertvollen Bestand aus Platanen auf. Dabei steht der Lindenbestand mit einem weiteren Abstand zu den Gebäudefassaden als der Platanenbestand. Der Baumbestand im Eppendorfer Baum bildet eine asymmetri-

sche Allee. Die Baumscheiben sind durch Begehen und temporärem Abstellen von Müllbehältern zur Abfuhr stark verdichtet und verschmutzt. Dort wurden außerdem wegen des großen Bedarfs Fahrradbügel aufgestellt. Im Bereich der vorhandenen Busbuchten sind in den Nebenflächen weitere Bäume anzutreffen. Insgesamt stehen im Eppendorfer Baum 22 Bäume mit Stammdurchmessern von 0,25 m bis 0,6 m.

2.8.3. Klosterstern

Um den Klosterstern herum sind in dem Grünstreifen zwischen Radweg und Fahrbahn Bäume, überwiegend Linden, vorhanden. Zwischen diesen Bäumen verhindern Poller unerlaubtes Parken.

Weiterhin sind in dem Mittelgrünstreifen Bäume angeordnet, die mit Baumbügeln geschützt sind. Auf der Innenfläche, die als Parkanlage zählt, sind diverse Bäume zu finden. Im öffentlichen Bereich des Klostersterns sind 33 Bäume mit Stammdurchmessern von 0,1 m bis 0,6 m anzufinden.

Auch der Mittelbaumstreifen und der innere Ring sind überwiegend mit Linden bestanden. Eingestreut sind außerdem einzelne Platanen, Kastanien und Eichen. Diese Bäume weisen stellenweise Stammschäden durch wild parkende Fahrzeuge auf. Die Wurzelbereiche sind durch den hohen Parkdruck stark verdichtet, so dass einzelne Bäume bereits Bordsteine und Fahrbahndecke durch ihre Wurzeln anheben.

Auf dem inneren Ring stehen die meisten alten Bäume über 50 Jahre.

2.8.4. Rothenbaumchaussee

Der zu beplanende Abschnitt der Rothenbaumchaussee ist fast durchgehend mit Linden bestanden. Die Bäume sind in den dortigen Grandstreifen angeordnet und sind durch Poller geschützt. Insgesamt stehen dort 26 Bäume mit Stammdurchmessern von 0,2 m bis 0,45 m.

Auch hier herrscht großer Druck durch parkende PKWs, unter dem die Bäume leiden.

2.9. Beleuchtung / Wegweisung

2.9.1. Eppendorfer Baum Nordwest

In dem Abschnitt zwischen Eppendorfer Brücker und Knoten Hochallee stehen insgesamt 4 Peitschenleuchten in einem Abstand zwischen ca. 16 m und 34 m.

2.9.2. Eppendorfer Baum

In diesem Abschnitt ist eine Spannseilbeleuchtung mit Abständen zwischen 26 m bis 33 m, die an den Gebäuden bzw. an Abspannmasten befestigt ist, vorhanden. Es sind jeweils 2 Leuchten pro Spannseil installiert.

Wegweisende Beschilderung existiert auf der südlichen Straßenseite bei Hausnummer 9 mit dem Hinweis auf „Centrum“.

2.9.3. Klosterstern

Um den Klosterstern herum stehen im Grünstreifen Peitschenleuchten im Abstand von ca. 26 m bis 33 m.

Wegweisende Beschilderung ist an der Mittelinsel in der Rothenbaumchaussee mit Hinweis auf „Centrum“ und an der Mittelinsel im Eppendorfer Baum mit Hinweis auf „Fuhlsbüttel“ vorhanden.

2.9.4. Rothenbaumchaussee

In der Rothenbaumchaussee sind Peitschenleuchten auf der Westseite im Grandstreifen im Abstand von 23 m bis 39 m angeordnet.

Wegweisende Beschilderung gibt es an der Anbindung Abteistraße mit Hinweis auf „Fuhlsbüttel“ und dem Flugzeugsymbol.

3 Geplanter Zustand

3.1. Allgemeines

Im Zusammenhang mit der Umsetzung des barrierefreien Ausbaus der U-Bahn-Haltestelle Klosterstern ist zum Einbau eines Aufzugsschachtes die Umgestaltung der Verkehrsflächen für den östlichen Teil des Eppendorfer Baumes erforderlich. Diese Maßnahme wird durch die Hamburger Hochbahn ausgelöst und durch den LSBG fachlich betreut.

Da der LSBG im Bereich Klosterstern, Eppendorfer Baum und Rothenbaumchaussee in naher Zukunft EMS-Maßnahmen durchführen muss, wurde beschlossen, diese zeitlich so vorzuziehen, dass sie im direkten Anschluss an die Umbaumaßnahmen der Hochbahn erfolgen können.

Bei den EMS-Maßnahmen wird immer auch der gesamte Querschnitt betrachtet und geprüft, ob Änderung der vorhandenen Situation zur Verbesserung für die Fußgänger und Radfahrer umgesetzt werden können.

Da in dem hier betrachteten Bereich die vorhandenen Radwege in der Nebenfläche nicht mehr den Mindestbreiten entsprechen, sind diese nicht mehr benutzungspflichtig. Deshalb soll die Anlage von Schutzstreifen und Radfahrstreifen die Sicherheit der Radfahrer erhöhen. Das bedeutet eine Neuaufteilung des Straßenquerschnitts. Durch den Entfall des bisherigen Radweges in der Nebenfläche kann der Gehwegbereich im Eppendorfer Baum insgesamt großzügiger gestaltet werden, was für die dort ansässigen Geschäfte positiv zu werten ist.

Ein von den Fassaden bis zur Fahrbahn durchlaufender Plattenbelag aus Betonwerkstein, der durch einen aus Kleinpflaster hergestellten Multifunktionsstreifen unterbrochen wird, erzeugt die dem denkmalgeschützten baulichen Umfeld und der dichten Ladennutzung angemessene Großzügigkeit und Wertigkeit. Auch die vorhandenen Stellplätze und Ladezonen sind gestalterisch Teil der Nebenflächen und werden ausschließlich durch Pflasternägel markiert.

Zur Verbesserung der Abstellmöglichkeit für Fahrräder werden ergänzend weitere Fahrradbügel, eine StadtRad-Station und B+R-Stellplätze neu untergebracht.

Im Bereich des Klostersterns wird die Parksituation im Innenkreis neu geordnet. Hier wird zu Gunsten der Bäume das nicht zulässige Parken auf dem Mittelgrünstreifen unterbunden. Die Zu- und Ausfahrten zwischen Kreisverkehr und Innenkreis werden neu angeordnet und eine durchgehende Befahrbarkeit des Innenkreises hergestellt.

3.2. Querschnitt / Knotenpunkte

3.2.1. Eppendorfer Baum Nordwest

Die Nebenflächen bleiben in ihrer Breite bestehen. Sie werden bestimmt durch den Querschnitt der Eppendorfer Brücke. Der bisherige Radweg wird zurückgebaut. Zur Anlage von beidseitigen Schutzstreifen für die Radfahrer entfällt ein Fahrstreifen der nach Westen führenden Fahrtrichtung.

Gegenüber der 1. Verschickung wurde der nach Westen führende Fahrstreifen auf 3,00 m verbreitert und der Geradeausfahrstreifen in Richtung Osten auf 3,00 m verkleinert.

In Richtung Osten bleiben zwei Fahrstreifen bestehen, die sich am Knoten Hochallee aufteilen in Richtung Klosterstern und in Richtung Hochallee.

Für die Radfahrer verläuft der Schutzstreifen in Richtung Osten ab der Isestraße West zwischen den Stützen der U-Bahnbrücke. Vor der Isestraße Ost werden die beiden Fahrtrichtungen zum Klosterstern und in die Hochallee aufgeteilt und erhalten separate Signalanlagen.

In Richtung Klosterstern erfolgt die Querung der Isestraße Ost und der Hochallee mittels einer Furt mit Weiterführung des Schutzstreifens im Eppendorfer Baum. In Richtung Hochallee wird nach der Furtquerung über die Isestraße Ost der Radfahrstreifen in der Hochallee aufgenommen. In der Gegenrichtung wird der Radfahrstreifen aus der Hochallee neben dem Fahrstreifen weitergeführt und nach der Querung des Eppendorfer Baums in den Schutzstreifen des Eppendorfer Baums in Richtung Westen übergeführt.

Der Querschnitt ca. Mitte Eppendorfer Brücke sieht wie folgt aus:

5,25 m	Gehweg	Platten	Norden
1,62 m	Schutzstreifen	Asphalt	
3,00 m	Fahrstreifen	Asphalt	
3,00 m	Fahrstreifen	Asphalt	
2,75 m	Fahrstreifen	Asphalt	
1,62 m	Schutzstreifen	Asphalt	
5,10 m	Gehweg	Platten	Süden
22,34 m	Gesamtbreite		

3.2.2. Eppendorfer Baum

Der Eppendorfer Baum wird zur Aufnahme eines beidseitigen angelegten Schutzstreifens mit einer Kernfahrbahn von 5,50 m Breite versehen. Die Trassierung des

östlichen Teils wird bestimmt durch den Standort des neuen Aufzuges. Die Zuführung zum Klosterstern wird auf einen Fahrstreifen zurückgebaut.

Die Haltestellen für die Busse werden an die neue Straßenführung angepasst und neu geordnet:

Auf der Nordseite wird die Bushaltestelle als Buskap ausgebildet und in den Bereich zwischen den beiden Treppenaufgängen der U-Bahn verlegt.

Auf der Südseite entfällt die Haltestelle für den Schnellbus und wird in die Rothenbaumchaussee verlegt. Die Busbucht bleibt der Linie 114 vorbehalten, die an dieser Stelle endet und überliegt. In Abstimmung mit der Hamburger Hochbahn reichen hier insgesamt 2 Buspositionen aus.

Auf jeder Seite des Eppendorfer Baums sind in dem Abschnitt zwischen Kreisverkehr und Schrägparkplätzen Ladezonen eingerichtet und als solche gekennzeichnet.

Der auf der Südseite mit einer Nummer gekennzeichnete Behinderten-Stellplatz wird etwas weiter nach Westen verschoben und in Schrägaufstellung angeordnet. Der „freie“ Behinderten-Stellplatz wird von der Südseite auf die Nordseite verlegt.

In dem gesamten Abschnitt werden die Nebenflächen neu geordnet. Dabei wird der bisherige Radweg aufgehoben. Die Schrägparkplätze werden auf das Niveau der Nebenflächen gelegt. Der Sicherheitstrennstreifen wird in Abänderung zur 1. Verschickung auf Fahrbahnniveau gelassen und in Kleinpflaster hergestellt. Zwischen den Schrägparkplätzen und dem Gehweg wird ein 0,75 m breiter Mehrzweckstreifen angelegt, der neben einer Gliederung der Nebenfläche zur Aufnahme von Einbauten und Möblierung (Beleuchtungsmasten, Bänke, Parkscheinautomat) vorgesehen ist. Der neue Gehwegbelag soll auch in den Bereichen, wo die Grundstücksgrenze ca. 1,4 m vor der Fassade liegt, in Absprache mit dem Eigentümer einheitlich bis an die Fassade herangeführt werden.

Die Bäume bleiben erhalten. Die Baumscheiben werden je Seite auf eine einheitliche Größe gebracht und neu ausgerichtet.

Auf gesamter Länge des Eppendorfer Baums werden Fahrradbügel neu angelegt.

Bei Haus-Nr. 18 ist folgender Querschnitt geplant:

0,19 m	Gehweg	Kleinpflaster	Norden
2,75 m	Gehweg (davon ca. 1,40 m auf Privatgelände)	Platten	
0,75 m	Mehrzweckstreifen	Kleinpflaster	
5,20 m	Parken	Platten	
1,50 m	Sicherheitstrennstreifen	Kleinpflaster	
1,87 m	Schutzstreifen	Asphalt	
5,50 m	Fahrbahn	Asphalt	
1,87 m	Schutzstreifen	Asphalt	
1,50 m	Sicherheitstrennstreifen	Kleinpflaster	
5,20 m	Parken	Platten	
0,75 m	Mehrzweckstreifen	Kleinpflaster	
2,75 m	Gehweg	Platten	
0,58 m	Gehweg	Kleinpflaster	Süden
30,41 m	Gesamtbreite		

Bei Haus-Nr. 6 ist folgender Querschnitt vorgesehen:

0,09 m	Gehweg	Kleinpflaster	Norden
2,75 m	Gehweg (davon ca. 1,35 m auf Privatgelände)	Platten	
0,75 m	Mehrzweckstreifen	Kleinpflaster	
6,15 m	Gehweg	Platten	
3,00 m	Buskap	Beton	
4,37 m	Fahrbahn	Asphalt	
1,87 m	Schutzstreifen	Asphalt	
3,00 m	Busbucht	Beton	
4,25 m	Gehweg/Wartefläche	Platten	
0,75 m	Mehrzweckstreifen	Kleinpflaster	
2,75 m	Gehweg	Platten	
0,57 m	Gehweg	Kleinpflaster	Süden
30,30 m	Gesamtbreite		

3.2.3. Klosterstern

Der Querschnitt im Klosterstern wird neu geordnet. Die Bordsteine bleiben in ihrer Lage erhalten. Es entfällt ein markierter Fahrstreifen. Dafür wird im Außenradius ein Radweg angelegt, der ca. 3 cm gegenüber der Fahrbahn erhöht ausgebildet wird. Dieser erhöhte Streifen wird in einer Breite von 2,65 m hergestellt. Der verbleibende Fahrstreifen ist mit 5,5 m überbreit, so dass Pkw's in langsamer Fahrt ggf. überholen können, sollte es bei den Ausfahrten aus dem Kreisverkehr zum Rückstau kommen.

Der vorhandene Radweg in der Nebenfläche entfällt. Dadurch kann der Gehweg verbreitert werden. Die den Gehweg flankierenden Bäume erhalten Bauminselflächen. Zwischen den Bäumen werden Fahrradbügel aufgestellt.

Der Innenring bleibt bis auf die Entfernung der „Nase“ gegenüber St. Benedictstraße, zur durchgängigen Befahrbarkeit und der Neuanlage der Bordsteine für den Mittel-

grünstreifen unangetastet. Lediglich durch die Neuordnung der Zu- und Abfahrten und der damit verbundenen Schließung der vorhandenen Anbindungen müssen einige Trummen in den Innenring verlegt werden.

Der Mittelgrünstreifen wird neu hergestellt und mit dem Einbau von niedrigen Gitterelementen gegen wildes Parken geschützt.

Bei Haus-Nr. 10 ist der folgende Querschnitt geplant:

4,70 m	Gehweg	Platten	Norden
2,65 m	Radweg	Asphalt	
5,50 m	Fahrbahn	Asphalt	
2,15 m	Grünstreifen	Oberboden	Süden
15,00 m	Gesamtbreite		

3.2.4. Rothenbaumchaussee

In der Rothenbaumchaussee wird beidseitig ein Radfahrstreifen neu angelegt. Dafür wird die überbreite Fahrspur auf 2 x 3,25 m reduziert. Zur Nebenfläche hin, auf der in Längsaufstellung geparkt werden kann, wird ein $\geq 0,5$ m breiter Sicherheitstrennstreifen berücksichtigt.

Die Nebenflächen werden neu angelegt. Sie erhalten einen durchgehenden Plattenbelag.

Ein Standardquerschnitt ist folgender (ca. Haus-Nr. 215):

3,55 m	Gehweg	Platten	Westen
2,15 m	Parken	Platten	
$\geq 0,50$ m	hier: 0,63 m Sicherheitstrennstreifen	Asphalt	
1,85 m	Radfahrstreifen	Asphalt	
3,25 m	Fahrstreifen	Asphalt	
3,25 m	Fahrstreifen	Asphalt	
1,85 m	Radfahrstreifen	Asphalt	
$\geq 0,50$ m	hier: 0,62 m Sicherheitstrennstreifen	Asphalt	
2,15 m	Gehweg/Parken	Platten	
3,65 m	Gehweg	Platten	Osten
22,95 m	Gesamtbreite		

In Absprache mit der Hamburger Hochbahn wird die Haltestelle für den Schnellbus, Linie 34, in Richtung Innenstadt vom Eppendorfer Baum in die Rothenbaumchaussee verlegt. Bei Haus-Nr. 229 wird die Bushaltestelle als Buskap ausgebildet.

Der dortige Querschnitt soll folgendermaßen aussehen:

5,65 m	Gehweg/Wartefläche	Platten	Westen
2,80 m	Buskap	Asphalt	
3,00 m	Fahrstreifen	Asphalt	
3,25 m	Fahrstreifen	Asphalt	
1,85 m	Radfahrstreifen	Asphalt	
≥ 0,50 m	hier: 0,52 m Sicherheitstrennstreifen	Asphalt	
2,15 m	Gehweg/Parken	Platten	
3,70 m	Gehweg	Platten	Osten
22,92 m	Gesamtbreite		

3.3. Lichtsignalanlagen

Alle Signalanlagen bleiben bestehen und werden der neuen Situation angepasst. Für die unterschiedliche Signalisierung der Radfahrer im Bereich der Isestraße Süd werden neue Radfahrersignale erforderlich.

3.4. ÖPNV

Die Haltestellen für den ÖPNV werden der neuen Straßenführung angepasst und in ihrer Lage verschoben.

Die Haltestelle im Bereich Eppendorfer Baum Nord zwischen Eppendorfer Brücke und „U Eppendorfer Baum“ wird weiter nach Westen verlegt (in den Baubereiche der Maßnahme Veloroute 13).

Auf der Nordseite des Eppendorfer Baumes bei der Haltestelle „U Klosterstern“ entfällt der bisherige Überliegerplatz. Dieser wurde seitens der Hochbahn bereits an das andere Ende der Linie verlegt. Die Busbucht wird aufgehoben. Die vorhandene Haltestelle „U Klosterstern“ wird nach Westen verschoben und als Haltestelle am Fahrbahnrand (Buskap) ausgebildet. Die Lage ist so gewählt, dass die Wartefläche und die Türposition des Solobusses genau zwischen den Zugangstreppen der U-Bahn liegen. Dieser Bereich ist bereits überdacht. Die bisher dort vorhandenen Fahrradbügel werden entfernt. Es wird eine Sitzbank vorgesehen und seitlich Wände als Windschutz aufgestellt. Die Bewegungsfläche für Rollstuhlfahrer (2,5 m x 2,5 m) vor der hinteren Tür ist gewährleistet.

Auf der Südseite wird die Busbucht dem neuen Straßenverlauf angepasst. In Absprache mit der Hochbahn wird diese Busbucht in Zukunft nur von dem 114er angefahren. Diese Linie endet an dieser Stelle. Somit werden die 2 Positionen wie folgt genutzt: die hintere Position ist eine kombinierte Ausstiegs- und Überliegerposition, die vordere eine Überliegerposition. Bei der Ausstiegsposition wird ein Bewegungsfeld für Rollstuhlfahrer freigehalten.

Die Haltestelle für den Schnellbus, Linie 34, in Richtung Innenstadt wird in die Rothenbaumchaussee verlegt. Da das Weiterbestehen der Schnellbusse fraglich ist, wird das Buskap in der Rothenbaumchaussee nicht in Beton, sondern in Asphalt hergestellt.

3.5. Fußgänger und Radfahrer

3.5.1. Eppendorfer Baum Nordwest

Die gesamte Breite der Nebenflächen wird als Gehweg nutzbar sein. Die Radfahrer werden auf einem Schutzstreifen (B = 1,62 m) auf der Fahrbahn geführt. In den Nebenflächen werden beidseitig B+R- Bügel angeordnet.

3.5.2. Eppendorfer Baum

Für Fußgänger wird beidseitig ein durchgehender Gehweg mit einer Breite von 2,75 m angelegt (wobei auf der Nordseite ca. 1,4 m auf Privatgrund liegen aber, wie bisher; öffentlich nutzbar sind). Der Gehweg wird jeweils zur Gebäudeseite mit einem unterschiedlich breiten Streifen aus Kleinpflaster gesäumt, zu den Schrägparkplätzen hin wird er mit einem 0,75 m breiten Mehrzweckstreifen aus rauem Kleinpflaster abgegrenzt. Dieser Mehrzweckstreifen nimmt u.a. Einbauten und Straßenmöblierung auf (Beleuchtungsmasten, Bänke, Parkscheinautomat u.ä.). Der Mehrzweckstreifen wird in einem dunklen Kleinpflaster hergestellt, das die Funktion einer taktilen Abgrenzung zum Gehweg übernimmt.

Die Radfahrer werden auf der Fahrbahn auf einem Schutzstreifen (B = 1,87 m) geführt. Im Bereich der Schrägparker ist zwischen Bordstein und Schutzstreifen ein 1,5 m breiter Sicherheitstrennstreifen abmarkiert. Auf gesamter Strecke des Eppendorfer Baums werden Fahrradbügel angeordnet. Im Bereich der Busbucht auf der Südseite wird eine StadtRad-Station als Duo-Anlage für 21 Räder vorgesehen. Westlich davon werden beidseitig B+R-Fahrradbügel aufgestellt.

3.5.3. Klosterstern

Durch den Wegfall des Radweges in der Nebenfläche wird diese auf gesamter Breite als Gehweg ausgebildet. Als Abgrenzung des Gehweges zu den Bauminseln bzw. zu den Fahrradbügeln und B+R-Bügeln wird ein taktiler Leitstreifen vorgesehen.

Neben dem vorhandenen Bordstein wird auf einem Teil der Fläche des bisherigen rechten Fahrstreifens ein Radweg angelegt, der ca. 3 cm gegenüber der Fahrbahn erhöht ausgebildet wird. Dieser erhöhte Streifen gliedert sich in einen 2 m breiten Radweg und einen durch Markierung gekennzeichneten 0,65 m breiten Sicherheitstrennstreifen. Als Abgrenzung zur Fahrbahn wird ein Bordstein eingebaut, der in den einmündenden Straßen jeweils abgesenkt wird. Der Radweg wird in Asphalt hergestellt.

3.5.4. Rothenbaumchaussee

In der Rothenbaumchaussee wird auf beiden Seiten ein Gehweg mit einer durchgehenden Breite von 3,55 m auf der Westseite bzw. 3,65 m auf der Ostseite angelegt. Im Bereich der Bauminseln erfolgt eine Einengung auf 3,05 auf der West- bzw. 3,15 m auf der Ostseite. Die verbleibende Fläche bis zur Fahrbahn wird ebenfalls befestigt und dient als Parkstreifen in Längsaufstellung. Dieser wird mit Markierungsnägeln gegenüber dem Gehweg abgegrenzt.

Der Radfahrer wird auf einem Radfahrstreifen ($B = 1,85 \text{ m}$) auf der Fahrbahn geführt, der durch einen Sicherheitstrennstreifen mit einer Breite von $\geq 0,5 \text{ m}$ vom Bordstein entfernt angeordnet ist. Auf der Westseite beginnt dieser erst südlich der Bushaltestelle. Zwischen Klosterstern und Bushaltestelle wird ein Schutzstreifen ausgebildet, da nördlich der Bushaltestelle eine Ladezone am Fahrbahnrand durch Beschilderung (VZ 283 (absolutes Halteverbot) + ZZ „Be- und Entladen erlaubt“ + „Mo – Sa 07 – 18 h“) angeordnet wird.

Im nördlichen Teil der Rothenbaumchaussee, um den U-Bahnzugang, werden weitere B+R-Bügel angeordnet. Im Bereich der neu angelegten Bushaltestelle werden zusätzlich Fahrradbügel untergebracht.

Der im Bereich der Bushaltestelle vorhandene Baum wird zur besseren Begehbarkeit des Haltestellenbereiches mit einem Baumgitterrost umrandet.

3.6. Ruhender Verkehr

3.6.1 Eppendorfer Baum Nordwest

In diesem Abschnitt sind keine Parkplätze vorgesehen.

3.6.2 Eppendorfer Baum

Ähnlich wie im Bestand werden die Schrägparkplätze wieder neu angelegt, jedoch auf dem Niveau der Nebenflächen. Der erforderliche Sicherheitstrennstreifen wird mit einer Breite von $1,50 \text{ m}$ auf Fahrbahnniveau angelegt. Er wird in Kleinpflaster hergestellt, mit einer Hamburger Kante ($\Delta h = 2 \text{ cm}$) vom Schutzstreifen und mit einem Granitbord ($\Delta h = 3 \text{ bis } 5 \text{ cm}$) von den Schrägparkplätzen getrennt. Die Parkplätze sind nur mit Parkschein zu benutzen.

Die zwei vorhandenen Behindertenstellplätze werden neu wiederhergestellt: Der mit einer Nummer zugewiesene Stellplatz wird in Schrägaufstellung etwas weiter westlich neu positioniert, der allgemeine Behindertenparkplatz wird auf der Nordseite als erster der Schrägparkplätze ausgewiesen.

Auf beiden Seiten werden Ladezonen eingerichtet, um Anlieferverkehr die Möglichkeit zum Entladen zu geben. Die Ladezonen sind auf dem Niveau der Fahrbahn vorgesehen und in Wabenpflaster hergestellt. Sie werden mit einem Bord gegenüber dem Gehweg abgegrenzt und mit VZ 283 (absolutes Halteverbot) + ZZ „Be- und Entladen erlaubt“ + „Mo – Sa 07 – 18 h“ beschildert. Die Abtrennung zur Fahrbahn erfolgt mit einer Hamburger Kante ($\Delta h = 2 \text{ cm}$). Es wird eine Bodenmarkierung „Ladezone“ aufgebracht.

3.6.3 Klosterstern

Der vorhandene, als Parkfläche genutzte Asphaltstreifen im Innenbereich des Klostersterns bleibt nach Anwohnerprotesten gem. einer politischen Entscheidung im heutigen Zustand erhalten. Somit kann dort weiterhin wie bisher frei geparkt werden.

Der Mittelgrünstreifen wird neu mit Bordsteinen eingefasst und mittels einem doppelreihigem Absperrgitter von parkenden Fahrzeugen freigehalten.

Die Anbindungen dieses Parkstreifens an die Kreisfahrbahn werden neu angelegt und eine durchgängige Befahrbarkeit hergestellt.

3.6.4 Rothenbaumchaussee

In der Rothenbaumchaussee werden die Nebenflächen insgesamt neu hergestellt.

Die zwischen den Bauminselfestigten Flächen werden mittels VZ 315 (Parken auf Gehwegen) als Längsparkstreifen (B = 2,15 m) ausgewiesen. Als Abgrenzung zum Gehweg dienen Markierungsnägel. Es werden keine einzelnen Parkplätze markiert.

Nördlich der Bushaltestelle wird eine Ladezone am Fahrbahnrand ausgewiesen. Sie wird durch Beschilderung (VZ 283 (absolutes Halteverbot) + ZZ „Be- und Entladen erlaubt“ + „Mo – Sa 07 – 18 h“) gekennzeichnet.

Durch die geänderte Querschnittsaufteilung der Verkehrsfläche werden die Taxenaufstellungsflächen in die Nebenfläche verlagert. Durch die Lage des vorhandenen Baums werden sie in 2 getrennte Aufstellflächen geteilt. Dabei sind in beiden Aufstellflächen je 3 Taxenplätze vorgesehen: in der vorderen (Bereich des Einstiegs) 3 x ≥ 5,50 m, in der hinteren (Bereich des Wartens und Nachrückens) 3 x ≥ 5,20 m. Beim Nachrücken in die vordere Aufstellfläche ist der Baum zu umfahren; dafür müssen die Taxen über den Radfahrstreifen ausscheren.

3.7. Anliegerbetroffenheit

Alle Grundstückszufahrten werden an den neuen Zustand angepasst.

3.8. Oberflächenentwässerung

Die Entwässerung der Fahrbahn und der Nebenflächen erfolgt wie im Bestand über Straßenabläufe und Anschlussleitungen in das vorhandene Mischwassersiel. Lagemäßige Anpassungen erfolgen im Zuge des Umbaus. Im Eppendorfer Baum und im Klosterstern werden durch die geänderte Querschnittsaufteilung neue Tiefpunkte geschaffen, so dass eine Verlegung der Trummen erforderlich wird.

Die Größe des abflusswirksamen Flächenanteils beträgt:

im Bestand: ca. 17.943 m²
 gem. Planung ca. 17.637 m².

Art der Fläche	ψ	Bestand		Planung	
		Fläche	red. Fläche	Fläche	red. Fläche
Asphalt, Beton, Pflaster mit Fugenverguß	1,0	11.585	11.585	11.109	11.109
Platten, Pflaster	0,7	7.253	5.077	8.541	5.979
Kleinpflaster	0,6			768	461
wassergebundene Decke	0,5	1.546	773	177	89
Rasenflächen	0,3	1.694	508		
Vegetationsflächen	0,0			1.742	0
		22.078	17.943	22.337	17.637

3.9. Straßenbegleitgrün

Es werden alle Bäume erhalten. Im Zuge der Umplanung der Nebenflächen werden die Bauminseln entsprechend angepasst.

Durch die Neuordnung der Parkplatzsituation im gesamten Planungsgebiet bietet sich die Chance, die Baumstandorte zu sanieren und in Zukunft vor weiterer Schädigung der Vitalität zu schützen. Dies ist durch Lockerung des Bodens und Belüftung des Wurzelraumes, den Austausch von ungeeignetem Pflanzsubstrat und Vorratsdüngung geplant. Der Mittelbaumstreifen am Klosterstern wird in Zukunft durch ein doppelreihiges Absperrgitter von ruhendem Verkehr freigehalten und die Bodenfläche wieder begrünt.

Im Eppendorfer Baum und in der Rothenbaumchaussee wird der Baumbestand durch neue Baumscheiben eingefasst und unter den umliegenden, neu gepflasterten Parkplatzflächen überbaubares Baums substrat gem. FLL Richtlinien (Baumpflanzung Typ 2) eingebaut, um den Wurzelraum zu vergrößern.

Im Eppendorfer Baum und im Bereich des Klostersterns werden Lücken im Baumbestand durch Neupflanzungen von großkronigen Laubbäumen aufgefüllt.

Gegenüber der 1. Verschickung wird im Eppendorfer Baum auf der Nordseite vor Haus-Nr. 16 unter Berücksichtigung eines Telekomschachtes nur 1 Baum neu gepflanzt, dafür können 2 Stellplätze mehr hergestellt werden.

In der Rothenbaumchaussee wird der im Bereich der Bushaltestelle vorhandene Baum zur besseren Begehrbarkeit des Haltestellenbereiches mit einem Baumgitterrost umrandet.

3.10. Beleuchtung / Wegweisung / Straßenmobiliar

In dem Abschnitt Eppendorfer Baum Nordwest bleibt die vorhandene Beleuchtung bestehen.

Im Eppendorfer Baum wird die Spannseilbeleuchtung entfernt und durch beidseitig angeordnete Peitschenleuchten ersetzt. Gestalterische Vorschläge und die Lage der Leuchten erfolgen in Abstimmung mit LSBG S4.

Ein in den Nebenflächen des Eppendorfer Baums eingebrachter Mehrzweckstreifen zwischen den Gehwegen und Stellplätzen wird durch dunkle Pflasterbänder abgesetzt. In diesen Streifen wird das öffentliche Straßenmobiliar (Sitzbänke, Papierkörbe, Lichtmasten) aufgestellt. Aufgrund der unterschiedlichen Abstände der Baumreihen zu den Gebäudefassaden und der Anordnung der PKW-Stellplätze sind neue Fahrradbügel auf der nordöstlichen Straßenseite dem Gehweg zugewandt und auf der südwestlichen Seite der Straße zugewandt geplant.

Im Klosterstern bleibt die vorhandene Beleuchtung erhalten, wird jedoch an einigen Stellen an die neue Situation angepasst.

Rund um den Klosterstern ist ein Mehrzweckstreifen vorgesehen, in dem Fahrradbügel, Lichtmasten etc. konzentrisch um den Kreiselparkplatz angeordnet sind.

In der Rothenbaumchaussee kann die vorhandene Beleuchtung bleiben.

An den Fußgängerüberwegen wird eine asymmetrisch angeordnete Beleuchtung neu eingebaut.

Die vorhandene Wegweisung bleibt und wird ggf. an die Maßnahme angepasst.

3.11. Lärmschutz

Die Maßnahme stellt keinen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne er 16. BImSchV dar, wie er als Auslöser für eine wesentliche Änderung vorausgesetzt wird. Es entstehen keine Ansprüche und keine Kosten für Lärmschutzmaßnahmen.

3.12. Versorgungsleitungen

Die erforderlichen Leitungsumverlegungen werden vor Baubeginn vorgenommen.

3.13. Barrierefreiheit

Im Eppendorfer Baum werden die Bodenindikatoren in Längsrichtung aus rauem Kleinpflaster hergestellt. Die Streifen dienen gleichzeitig als Multifunktionsstreifen. Im Klosterstern werden ergänzende Leiteinrichtungen als Abgrenzung zu den Fahrradbügeln eingebaut.

Im Bereich der Fußgängerquerungen werden Bodenindikatoren gemäß PLAST 10 bzw. nach aktuellem einheitlichen Standard der HVV vorgesehen. Die Bushaltestellen werden nur an der ersten Busposition mit Einstiegsfeldern ausgestattet. Über Auffangstreifen werden die Fußgänger zu den Furten und Haltepunkten geführt. Im Bereich der Anlehnbügel werden Begrenzungsstreifen vorgesehen. Die U-Bahntreppen werden ebenfalls nach dem Standard der HVV mit Leiteinrichtungen versehen.

Grundsätzlich werden getrennte Querungen berücksichtigt. Die erforderlichen Bordsteinhöhen an Fußgänger- und Radfahrerfurten sowie im Bereich von Bushaltestellen werden gemäß PLAST berücksichtigt.

Die Bodenindikatoren sind in den Lageplänen dargestellt.

3.14. Kampfmittel

Der Ausbaubereich wurde vom Kampfmittelräumdienst untersucht. Die Auswertung ergab, dass nur eine kleine Fläche auf der Südwestseite der Eppendorfer Brücke als Verdachtsfläche gekennzeichnet ist, alle anderen Bereiche sind ohne Kampfmittelverdacht.

4 Planungsrechtliche Grundlagen

Im überplanten Bereich sind folgende Pläne rechtsgültig:

- Baustufenplan Harvestehude-Rotherbaum vom 06.09.1955

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

Grunderwerb ist nicht erforderlich.

6.2. Finanzierung

Die Finanzierung erfolgt als EMS-Maßnahme des LSBG.

6.3. Entwurfs- und Baudienststelle

Die verkehrstechnische Planung sowie die entwurfstechnische Bearbeitung werden vom LSBG, S2 betreut.

Die Baudurchführung der Straßenbaumaßnahmen erfolgt durch den LSBG, S3.

6.4. Voraussichtlicher Baubeginn

Der Straßenbau ist ab Anfang Oktober 2016 vorgesehen.

Die erforderlichen Leitungsverlegungen sind entsprechend zeitlich zu berücksichtigen.

Verfasst:

Hamburg, den 29.06.2016

[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]

Aufgestellt:

Hamburg, den 07.07.2016

[Redacted]
LSBG – S2 [Redacted]