

Entwurf dienststelle: Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer

Baumaßnahmen: Erhaltungsmanagement für Hamburgs Straßen (EMS-HH)

Teilbaumaßnahmen: Osdorfer Weg zwischen Zum Hünengrab und der BAB

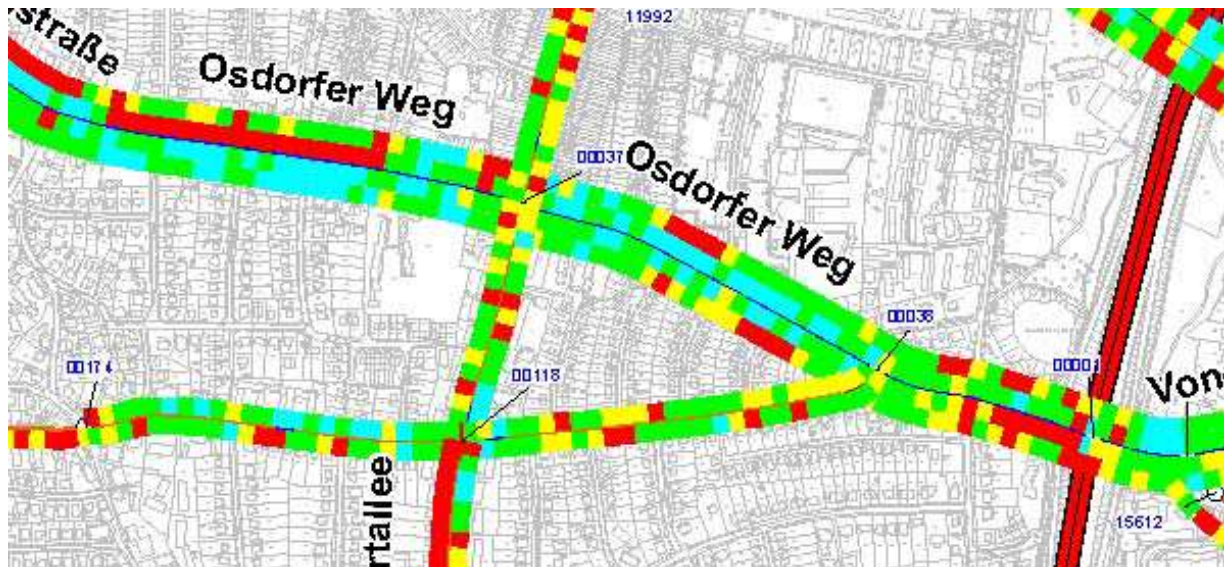
Erläuterungsbericht

1	Anlass der Planung	2
2	Vorhandener Zustand	2
2.1	Allgemeines	2
2.2	Verkehrsbelastung	3
2.3	Aufteilung der Fahrbahn und Nebenflächen, Oberflächenbefestigung	3
2.4	Fußgänger- und Radverkehrsführung	3
2.5	Öffentlicher Personennahverkehr	4
2.6	Ruhender Verkehr	4
2.7	Straßenentwässerung	4
2.8	Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung	4
2.9	Straßenbegleitgrün	4
2.10	Art und Nutzung der anliegenden Bebauung	5
3	Geplanter Zustand	5
3.1	Abmessungen d. Fahrbahn u. Nebenflächen, Oberflächenbefestigung	5
3.2	Lichtsignalanlagen	7
3.3	Fußgänger- und Radverkehrsführung	7
3.4	Öffentlicher Personennahverkehr	7
3.5	Ruhender Verkehr	8
3.6	Höhenanpassung und Straßenentwässerung	8
3.7	Barrierefreiheit	8
3.8	Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung	8
3.9	Grün- und Baumpflanzungen	9
3.10	Straßenmöblierung	9
3.11	Ver- und Entsorgungsleitungen	9
3.12	Anliegerbetroffenheiten	9
3.13	Lärmschutz	10
4	Planungsrechtliche Grundlagen	10
5	Umweltverträglichkeitsprüfung	10
6	Umsetzung der Planung	10
6.1	Grunderwerb	10
6.2	Kampfmittelräumdienst	10
6.3	Wirtschaftlichkeit	10
6.4	Finanzierung	11
6.5	Entwurfs- und Baudienststelle	11
6.6	Realisierungstermin	11

1 Anlass der Planung

Die Fahrbahn im Osdorfer Weg im Abschnitt zwischen der Straße Zum Hünengrab im Westen und der Bundesautobahn A7 im Osten befindet sich in einem schlechten Zustand. Die messtechnische Zustandserfassung und Bewertung (ZEB) aus dem Jahr 2014 weist insbesondere für die beiden stadtauswärts führenden Fahrstreifen zwischen Sievertstraße und Zum Hünengrab sowie zwischen den Straßen Julienstraße und Riemenschneiderstieg und im Einmündungsbereich Ebertallee rot markierte Bereiche und damit den schlechtesten Wert auf. Auch für die stadteinwärts führenden Fahrstreifen werden in der ZEB rote Flächen dargestellt. Der augenscheinlich schlechte Zustand der Fahrbahn wird ebenfalls durch die Auswertung der Asphaltuntersuchungen bekräftigt.

Es besteht daher dringender Sanierungsbedarf.



Auszug aus ZEB 2014

Daher soll dieser Abschnitt im Zuge des Erhaltungsmanagement für Hamburgs Straßen (EMS-HH) überplant werden. Ziel ist es auch, eine durchgängige und sichere Radverkehrsführung anzubieten.

Durch den Umbau soll die Verkehrssicherheit erhöht und die Verkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmer verbessert werden.

2 Vorhandener Zustand

2.1 Allgemeines

Der Osdorfer Weg (Bundesstraße B 431) verläuft im Zuge einer überregionalen Ausfallstraße von der Bundesautobahn A7, Anschlussstelle HH-Bahrenfeld kommend, nach Westen in Richtung Wedel.

Der zu überplanende Bereich des Osdorfer Weges zwischen der Straße Zum Hünengrab im Westen und der Anschlussstelle Bahrenfeld der Bundesautobahn A7 im Osten befindet sich im Bezirksamtsbereich Altona, an der Grenze der beiden Stadtteile Bahrenfeld und Groß Flottbek. Er gehört zum Hauptverkehrsstraßennetz der Freien und Hansestadt Hamburg. Der Osdorfer Weg ist zusätzlich Bestandteil der Streckennetze für Großraumtransporte sowie für Schwerlast- und Gefahrguttransporte.

Im betrachteten Abschnitt gehen nördlich die Straßen Zum Hünengrab, Osteresch, Hochfeld, Rüsternkamp, Sievertstraße, Ebertallee, Riemenschneiderstieg, Grotenkamp, Julienstraße und Theodorstraße vom Osdorfer Weg ab, südlich die Straßen Groß Flottbeker Straße, Grabenstücken, Feddersenstraße, Leistikowstieg, Schwingeweg, Ebertallee, Kalckreuthweg und Baurstraße. Zudem sind die Straßen Uhdeweg, Spitzwegstraße und Hans-Thoma-Weg fußläufig südlich an den Osdorfer Weg angebunden. Die Straßen Osteresch, Hochfeld, Rüsternkamp, Sievertstraße im Norden und Grabenstücken, Feddersenstraße, Leistikowstieg im Süden sind jeweils über Nebenfahrbahnen an den Osdorfer Weg angebunden. Diese Nebenfahrbahnen sind über Gehwegüberfahrten vom Osdorfer Weg aus anfahrbar.

Die Knotenpunkte Osdorfer Landstraße / Zum Hünengrab / Groß Flottbeker Straße / Osdorfer Weg, Osdorfer Weg / Ebertallee, Osdorfer Weg / Baurstraße / Theodorstraße sowie Osdorfer Weg / Zufahr-

ten BAB A7 sind lichtsignalgeregelt. Unmittelbar östlich der Einmündung Sievertstraße (bzw. der nördlichen Nebenfahrbahn) und westlich der Einmündung Julienstraße befinden sich Fußgängerlichtsignalanlagen.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt im Osdorfer Weg 50 km/h.

Die vorhandenen Radwege entlang des Osdorfer Weges sind alle durchgängig benutzungspflichtig.

2.2 Verkehrsbelastung

Die Verkehrsbelastung des Knotenpunktes Osdorfer Landstraße / Zum Hünengrab / Groß Flottbeker Straße beträgt ca. 39.200 Kfz/24h bei 4,5 % Schwerverkehrsanteil. Die maximale Verkehrsbelastung in der Spitzenstunde liegt bei 2.900 Kfz bei einem Schwerverkehrsanteil von 2,2 %.

Die Verkehrsstärke im Fahrbahnquerschnitt der Osdorfer Landstraße in Höhe des Knotenpunktes beträgt ca. 36.500 Kfz/24h mit einem Schwerlastverkehrsanteil von ca. 4,7 %. Diese Zahlen stammen aus einer Tagesverkehrserhebung vom 18. September 2007.

Die Verkehrsstärke im Fahrbahnquerschnitt des Osdorfer Weges östlich der Einmündung Kalckreuthweg liegt bei ca. 43.400 Kfz/24h mit einem Schwerlastverkehrsanteil von ca. 5,2 %.

Die Ebertallee nördlich des Osdorfer Weges weist eine Verkehrsbelastung von ca. 9.000 Kfz/24h und einen Schwerlastanteil von 8,0 % auf. Diese Zahlen stammen aus dem Jahr 2010.

Da sich die Verkehrsstärke im betrachteten Abschnitt in den letzten 10 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 des Osdorfer Weges ist asphaltiert. Sie weist eine Breite von ca. 12,0-14,0 m auf und ist mit Granitbordkanten eingefasst. In Richtung Osten bzw. in Richtung Westen führen jeweils zwei Fahrstreifen. Im westlichen Bereich sind sowohl auf der Nordseite als auch auf der Südseite asphaltierte Nebenfahrbahnen vorhanden, die durch ca. 2,0 m breite Grünstreifen mit Baumbewuchs von der Hauptfahrbahn getrennt werden. Im restlichen Bereich Richtung Osten werden die jeweiligen Fahrrichtungen durch begrünte Mittelinseln voneinander getrennt. An der Kreuzung Osdorfer Weg / Ebertallee weitet sich der Osdorfer Weg um jeweils einen Linksabbiege- und einen Rechtsabbiegefahrstreifen auf. In Richtung Kalckreuthweg ist ebenfalls ein Linksabbiegefahrstreifen vorhanden.

Die Nebenflächen bestehen beidseitig aus Sicherheitsstreifen, Radwegen, Gehwegen und in Abschnitten aus Längsparkplätzen. Die Sicherheitsstreifen und die Gehwege sind mit Betongehwegplatten 50/50 cm belegt, die Längsparkplätze sind größtenteils mit Betonwabensteinpflaster befestigt. Die Sicherheitstrennstreifen haben Breiten von ca. 0,40-1,15 m, die Gehwege von 1,20-4,80 m. Die Längsparkplätze sind ca. 2,0-2,5 m breit. Die Befestigung der Radwege besteht aus einem Mix aus Betonsteinpflaster 10/20 cm rot bzw. Betonsteinpflaster 25/25 cm rot sowie Asphalt. Die Radwege haben eine Breite von 1,00 m bis 1,60 m und sind im betrachteten Abschnitt benutzungspflichtig. Die Furten in den Einmündungsbereichen verlaufen z. T. nicht parallel zur Fahrbahn und sind teilweise zu weit abgesetzt.

Besonders im Abschnitt zwischen dem Knoten Osdorfer Weg / Ebertallee und der Einmündung Kalckreuthweg sind die Nebenflächen extrem zu schmal. Dort ist der Gehweg 1,50 m breit, der Radweg 1,00 m, der Sicherheitstrennstreifen 0,40 m und die Längsparkstände ca. 2,20 m.

Die Überfahrten sind mit Granitkleinpflaster, Betonwabensteinpflaster oder Betongehwegplatten befestigt.

Im Gehweg stehen einige Straßenbäume, die die nutzbare Breite des Gehweges zum Teil halbieren.

Die Bushaltestellen sind in Form von Haltestellen am Fahrbahnrand ohne besondere Befestigung ausgebildet. Fahrgastunterstände sind nicht vorhanden.

Westlich der Einmündung Grotenkamp sowie östlich der Einmündung Kalckreuthweg befinden sich mehrere Altglas- und Papiercontainer.

2.4 Fußgänger- und Radverkehrsführung

Entlang des Osdorfer Weges sind beidseitig Gehwege vorhanden. Diese sind zum größten Teil mit Betongehwegplatten befestigt. Sie weisen Breiten zwischen 1,20 und 4,80 m auf.

Der Radverkehr findet entlang des Osdorfer Weges beidseitig auf benutzungspflichtigen Radwegen statt. Die Radwege sind zwischen 1,0 und 1,6 m breit und mit Betonsteinpflaster bzw. Asphalt befestigt. Im Bereich der Nebenfahrbahnen wird der Radverkehr über ebendiese geführt, hier sind keine Radverkehrsanlagen vorhanden. Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen sind im gesamten Osdorfer Weg nicht vorhanden.

Gesicherte Querungsstellen für Fußgänger und Radfahrer sind an den signalisierten Knotenpunkten Osdorfer Weg / Ebertallee, Osdorfer Weg / Theodorstraße / Baurstraße sowie an den beiden Fußgängerlichtsignalanlagen östlich Sievertstraße und westlich Julienstraße vorhanden.

2.5 Öffentlicher Personennahverkehr

Der Osdorfer Weg wird von Bussen der Linien 37 (Schenefelder Platz – Hauptbahnhof / ZOB / Bramfelder Dorfplatz), 186 (S Othmarschen - S Halstenbek) und 283 (Kalvslohtwiete – EEZ (Julius-Brecht-Straße)) sowie der Nachtbuslinie 621 (S Wedel - Bhf. Altona) befahren. Die Busse der Linie 286 (Risener Dorfstraße – Trabrennbahn Bahrenfeld) fahren entlang der Ebertallee und kreuzen damit den Osdorfer Weg. Im betrachteten Bereich befinden sich die Bushaltestellen Ebertallee (stadtein- und auswärts) und Osdorfer Weg (stadtein- und auswärts). Die Haltestellen Ebertallee stadteinwärts und Osdorfer Weg (stadtein- und auswärts) werden nur von der Nachtbuslinie 621 angefahren, die Haltestelle Ebertallee stadtauswärts von den Linien 186 und 621. Die Linien 37 und 283 befahren nur den Abschnitt zwischen Kalckreuthweg und der BAB-Anschlussstelle. Die Linie 186 fährt zur Hauptverkehrszeit im 10-Minuten-Takt, die Nachtbuslinie in der Nacht insgesamt fünfmal. Alle Haltestellen sind als Haltestellen am Fahrbahnrand ausgebildet und an keiner befindet sich ein Fahrgastunterstand.

2.6 Ruhender Verkehr

Im Osdorfer Weg sind abschnittsweise Längsparkplätze vorhanden, die fast ausschließlich mit Betonwabensteinpflaster befestigt sind. Im Bereich der Längsparkplätze sind fast durchgängig zu schmale Sicherheitsstreifen, Geh- und Radwege vorhanden. Zusätzliche Parkmöglichkeiten bieten sich am Fahrbahnrand der beiden Nebenfahrbahnen. Damit stehen im betrachteten Bereich ca. 200 Parkplätze zur Verfügung.

Das Parken bzw. Halten am Fahrbahnrand ist im Osdorfer Weg verboten.

Abstellmöglichkeiten für Fahrräder in Form von Fahrradanhängern sind im zu überplanenden Bereich im Moment nicht vorhanden.

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 öffentliche Beleuchtung erfolgt über Langfeldleuchten an Auslegermasten. Die Masten stehen in allen betrachteten Straßenabschnitten beidseitig in den Nebenflächen. Im Kreuzungsbereich stehen zusätzlich gerade Masten mit Kofferleuchten auf den Mittelinseln.

Inner- und überörtliche Wegweiser sind in dem zu überplanendem Gebiet vorhanden. Westlich der Ebertallee steht ein Hinweisschild in den südlichen Nebenflächen in Richtung Arenen und deren Parkplätze, auf der westlichen Mittelinsel am Knoten Osdorfer Weg / Ebertallee befindet sich ein Hinweisschild in Richtung „Othmarschen“ (sichtbar für Verkehrsteilnehmer aus Richtung Westen und Osten kommend) und östlich der Ebertallee ist ein Hinweisschild in Richtung „Trabrennbahn“ vorhanden. Auf der nördlichen Mittelinsel in der Ebertallee stehen Hinweisschilder in Richtung „Wedel“, und „Osdorf“. Weiter östlich befinden sich Hinweisschilder in Richtung Arenen und deren Parkplätze, „Trabrennbahn“, „Wedel“, „Osdorf“, „DESY“ und „Othmarschen“. Ein Autobahnhinweisschild steht westlich der Einmündung Baurstraße in den südlichen Nebenflächen mit den Hinweisen in Richtung „Flensburg“, „Kiel“, „Hannover“, „Bremen“ (jeweils über die A7) sowie in Richtung „Lübeck“ und „Berlin“ (jeweils über A1) und in Richtung „Centrum“, „Altona“ und „Elbbrücken“.

2.9 Straßenbegleitgrün

Beidseitig befinden sich im Osdorfer Weg in den Nebenflächen vereinzelt mehrere Straßenbäume. Diese stehen z. T. sehr dicht am Fahrbahnrand oder engen die nutzbare Breite der Geh- und Radwege

erheblich ein. Die vorhandenen Mittelinseln sind zum größten Teil auch begrünt und mit großen Bäumen bepflanzt. Westlich von der Ebertallee sind vorrangig Eichen und Linden sowie eine Kastanie vorhanden (Stammdurchmesser 6-25 cm). Auf der östlich von der Ebertallee gelegenen Mittelinsel stehen die unterschiedlichsten Baumarten (Kastanie, Linde, Eiche, Hainbuche, Ahorn, Kirsche, Pappel, Esche).

Die Nebenfahrbahnen werden durch eine ca. 2,0 m breite Grünfläche, auf der mehrere Bäume stehen, von der Hauptfahrbahn des Osdorfer Weges getrennt. Hier stehen hauptsächlich Eichen und Linden mit Stammdurchmessern zwischen 30 und 110 cm.

An der südostecke Osdorfer Weg / Ebertallee steht eine Baumreihe aus 14 Linden. Diese weisen Stammdurchmesser zwischen 40 und 50 cm auf.

Westlich der Einmündung befindet sich eine markante Kastanie mit einem Stammdurchmesser von ca. 90 cm.

Die Mittelinseln in der Ebertallee sind ebenfalls mit Bäumen bepflanzt (Linde, Eiche, Ahorn).

Insgesamt stehen im überplanten Bereich mehr als 200 Bäume auf öffentlichem Grund.

2.10 Art und Nutzung der anliegenden Bebauung

Die Bebauung entlang des Osdorfer Weges besteht hauptsächlich aus Mehrfamilien- und Reihenhäuser, vereinzelt sind auch Einfamilienhäuser vorhanden. Zwischen der Leistikowstieg und der Ebertallee befindet sich eine staatliche Handelsschule, zwischen Grotenkamp und Julienstraße die Grundschule Groß Flottbek. An der nordwestlichen Ecke Osdorfer Weg / Theodorstraße liegt eine Tankstelle.

3 Geplanter Zustand

Der Osdorfer Weg soll im Zuge einer EMS-Maßnahme saniert und zudem für Fußgänger und Radfahrer attraktiver und verkehrssicherer hergestellt werden.

Die Knotenpunkte werden kompakter gestaltet, um leistungsfähigere Signalzeitenprogramme verwirklichen zu können. Die Anordnung von "Berliner Lösungen" für Radfahrer in fast allen Knotenpunktzufahrten wird ganz wesentlich dazu beitragen, die Verkehrsabläufe auch für die nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer entsprechend den heutigen Ansprüchen sicherer, flüssiger und wartezeitenreduzierender zu gestalten. Aufgrund des schlechten Zustandes der Oberflächenbefestigungen ist zudem eine Sanierung der Fahrbahn sowie von Teilen der Nebenflächen erforderlich.

Im Vorwege wurden mehrere Varianten aufgestellt, deren Vor- und Nachteile abgewogen und mit diversen Dienststellen der Freien und Hansestadt Hamburg (Polizei, Bezirksamt Altona, BWVI) erörtert und diskutiert. Es wurden u. a. verschiedene Varianten für die Radverkehrsführung (Radwege, Schutzstreifen, Radfahrstreifen) und für die Ausgestaltung und Lage der Bushaltestellen (Busbucht oder Haltestelle am Fahrbahnrand) untersucht. Aufgrund der örtlichen Verhältnisse (Platzangebot, Verkehrsstärken) wurden die hier aufgetragenen Lösungen gewählt und die anderen Varianten nicht weiter verfolgt.

3.1 Abmessungen d. Fahrbahn u. Nebenflächen, Oberflächenbefestigung

Die Fahrbahn des Osdorfer Weges erhält eine Decken- bzw. Deckschichtsanierung. Die vorhandene Fahrbahnbefestigung aus Asphalt wird ca. 4,0 cm tief gefräst und erhält eine neue Asphaltdeckschicht aus SMA 8 Hmb. gemäß Entwurfsrichtlinie.

Zwischen dem Knoten Osdorfer Landstraße / Zum Hünengrab / Groß Flottbeker Straße und den beiden Nebenfahrbahnen wird auf beiden Straßenseiten ein asphaltierter Radfahrstreifen mit einer Breite von 2,25 m eingerichtet. Auf der Nordseite werden neue zusätzliche Längsparkstände vorgesehen, die in einer Breite von 2,10 m mit Betonwabensteinpflaster befestigt werden. Zwischen den Radfahrstreifen und den Längsparkständen wird jeweils ein 0,50 m breiter Sicherheitstrennstreifen hergestellt.

Die Nebenfahrbahnen werden nicht verändert. Östlich der Nebenfahrbahnen bis zur Station 0+460 wird beidseitig ein Radweg angeordnet, auf der Südseite 2,00 m breit, auf der Nordseite 1,75 m breit. In diesem Abschnitt ist die Herstellung eines Radfahrstreifens aufgrund des vorhandenen Baumbestandes nicht möglich. Die Fußgängerlichtsignalanlage östlich der Einmündung Sievertstraße wird der Planung angepasst. Die Radfahrerfurt wird auf 3,00 m verbreitert und damit in beide Richtungen freigegeben. Östlich der Fußgängerlichtsignalanlage werden die Radfahrer auf Radfahrstreifen geführt. Die Radfahrstreifen sind zwischen 1,85 und 2,25 m breit. Im Bereich dieser Radfahrstreifen werden beidseitig zusätzliche Längsparkstände mit einer Breite von 2,10 m mit Betonwabensteinpflaster

befestigt. Die Gehwege werden in Breiten zwischen 2,05 und 3,90 m mit Betongehwegplatten befestigt.

Die Bushaltestelle Ebertallee stadtauswärts auf der Nordseite wird als Haltestelle am Fahrbahnrand in einer Breite von 3,00 m und einer Länge von 31,00 m mit frühhochfestem Straßenbeton mit Fließmittel befestigt. Die Haltefläche wird mit Bussonderbordsteinen zur Wartefläche (Ansichtshöhe 18 cm) abgegrenzt. Die Haltestelle stadteinwärts auf der Südseite wird weiter nach Osten und damit hinter den Knoten Ebertallee verschoben. Auch hier halten die Busse am Fahrbahnrand. Der Abstand zur östlichen Furt beträgt ca. 40,0 m. Da an dieser Haltestelle aber nur 5 Nachtbusse zwischen 0.00 und 5.00 Uhr halten (also während der verkehrsarmen Zeit), erscheint der Abstand als ausreichend. Aufgrund der geringen Anzahl der haltender Busse pro Tag wird an dieser Haltestelle auf eine Betonbefestigung verzichtet, Bussonderbordsteine als Abgrenzung zur Wartefläche (Ansichtshöhe 18 cm) sowie taktile Leitelemente werden aber eingebaut.

Am Knotenpunkt Osdorfer Weg / Ebertallee werden für die Radfahrer, die den Osdorfer Weg befahren, zwischen den Geradeausfahrstreifen und den jeweiligen Rechtsabbiegefahrstreifen in Richtung Ebertallee ein Radfahrstreifen mit einer Breite von 2,00 m angelegt. Rechtsabbiegende Radfahrer in Richtung Ebertallee nutzen den Abbiegestreifen des Kfz-Verkehrs. Die Einmündungen der Ebertallee werden sowohl auf der Nord- als auch auf der Südseite zu Lasten der überbreiten Mittelinseln aufgeweitet, so dass in Richtung Osdorfer Weg für die Radfahrer ein Vorbeifahrstreifen gem. PLAST 9, Abb. 4.28 und ein aufgeweiteter Radaufstellstreifen gem. PLAST 9, Abb. 4.34 angeordnet werden kann. Der westliche Radweg im südlichen Arm der Ebertallee wird zurückgebaut. Dadurch ist auch gewährleistet, dass eine zukünftige Überplanung der Ebertallee hinsichtlich der Radverkehrsanlagen an diese Planung des Knotens anschließen kann. Ansonsten wird die Fahrstreifenaufteilung an diesem Knoten nicht geändert. Die Fahrstreifen erhalten Breiten zwischen 3,00 und 3,25 m. Die Maststandorte der Lichtsignalanlage werden den neuen Gegebenheiten angepasst.

Zwischen dem Knoten Osdorfer Weg / Ebertallee und dem Knoten Osdorfer Weg / Theodorstraße / Baurstraße werden beidseitig asphaltierte Radfahrstreifen hergestellt und die Radwege in den Nebenflächen zurückgebaut. Der Radfahrstreifen auf der Südseite wird 2,25 m breit, der auf der Nordseite aufgrund der beengten Platzverhältnisse 1,85 m. Die Gehwege werden in Breiten zwischen 2,10 und 4,30 m mit Betongehwegplatten befestigt. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse und dem erhaltenswerten Baumbestand auf der Mittelinsel kann in diesem Abschnitt nicht die gleiche Anzahl an Längsparkständen wieder hergestellt werden. Dort wo es die Breiten zulassen, werden wieder Längsparkstände in einer Breite von 2,10 m angeordnet, die mit Betonwabensteinpflaster befestigt werden. Zwischen Station 0+680 und 0+740 wird dafür die Mittelinsel eingeengt und die Fahrbahn nach Norden verschoben. Zwei Bäume müssen auf der Mittelinsel gefällt werden. Zusätzlich werden im Grotenkamp unmittelbar vor der Einmündung in den Osdorfer Weg vier neue Senkrechtparkplätze eingerichtet. Die Altglas- und Papiercontainer westlich der Einmündung Grotenkamp erhalten einen neuen Standort etwas weiter westlich, um Platz für Längsparkstände zu schaffen. Die Fußgängerlichtsignalanlage westlich der Einmündung Julienstraße wird den neuen Gegebenheiten angepasst und um eine 2,00 m breite Zweirichtungsradfurt ergänzt. Dadurch wird für Radfahrer u. a. das Erreichen der Schule auf der Nordseite erleichtert.

Die beiden Bushaltestellen Osdorfer Weg zwischen den Einmündungen Julienstraße und Kalckreuthweg verbleiben am alten Standort als Haltestellen am Fahrbahnrand. Sie werden mit Bussonderbordsteinen und taktile Leitelementen ausgestattet. Auf die Befestigung der Haltebereiche mit Beton wird verzichtet, da an diesen beiden Haltestellen auch nur der Nachtbus hält.

Die Einmündung Kalckreuthweg wird etwas kompakter gestaltet. Der Fußgängerüberweg bleibt bestehen, wird der Planung angepasst und mit taktile Leitelementen ausgestattet. Der Radweg im Kalckreuthweg, der auf der Nordseite nur auf einer Länge von ca. 35 m (bis zur nächsten Bushaltestelle) vorhanden ist, wird zurückgebaut und der Radfahrer im Mischverkehr geführt. Zwischen der Einmündung und der Bushaltestelle wird ein Längsparkstreifen hergestellt. Auf der Südseite wird der Radfahrer vom vorhandenen Radweg auf einen neuen Schutzstreifen abgeleitet.

Der Knotenpunkt Osdorfer Weg / Theodorstraße / Baurstraße wird etwas kompakter gestaltet, indem die Furten und Haltlinien näher an den Knoten verschoben werden. Zusätzlich wird der Radverkehr geradliniger geführt, die Wege werden so kurz wie möglich gehalten. Für den entlang des Osdorfer Weges in Richtung Westen fahrenden Radfahrer die sog. „Berliner Lösung“ eingerichtet. In den einmündenden Straßen wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt. Die nur unmittelbar südlich und nördlich vorhandenen Radwege in der Theodorstraße und Baurstraße werden zurückgebaut und die Fläche den Gehwegen zugeschlagen. Die Fahrstreifen im Knotenbereich erhalten Breiten zwischen

3,25 und 3,70 m, die Fahrstreifenaufteilung wird nicht verändert. Die Maststandorte der Lichtsignalanlage werden den neuen Gegebenheiten angepasst.

Der Radweg auf der Nordseite zwischen der Einmündung Theodorstraße und der Autobahnabfahrt wird auf 1,63 m verbreitert und mit Betonsteinpflaster 25/25/7 rot befestigt, der Gehweg entsprechend angepasst und in einer Breite von 2,50 m mit Betongehwegplatten belegt.

Im Osdorfer Weg sind einige "Stolpersteine" vorhanden. Diese werden nicht verändert bzw. nach dem Umbau wieder hergestellt.

Im gesamten Bereich werden die Gehwege den neuen Breiten der Radwege bzw. der Radfahrstreifen angepasst.

Sämtliche Fahrbahnen sowie die Nebenflächen und Bushaltestellen erhalten Befestigungen gemäß den aktuellen Entwurfsrichtlinien. Die Fahrbahnen und die Radfahrstreifen werden asphaltiert.

3.2 Lichtsignalanlagen

Durch die Verlegung der Haltlinien, der Änderung der Fahrstreifenaufteilungen sowie der neuen Radverkehrsführung ist eine Anpassung der zurzeit versorgten Signalzeitenprogramme erforderlich. Durch die kompaktere Gestaltung der Knotenpunkte können allen Verkehrsteilnehmern mehr Grünzeit gegeben werden. Die geplanten Lichtsignalanlagen werden verkehrabhängig gesteuert, um auf Schwankungen und Stausituationen im Verkehrsfluss reagieren zu können und die Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmer zu minimieren. Es können so auch nicht erforderliche Grünzeiten für Verkehrsströme mit höherem Bedarf zur Verfügung gestellt werden.

Die Fußgängerlichtsignalanlagen östlich der Sievertstraße und westlich der Einmündung Julienstraße werden den neuen Gegebenheiten angepasst.

Des Weiteren werden sämtliche Signalgeber auf LED-Technik umgerüstet und die Lichtsignalanlagen mit taktilen und akustischen Freigabesignalgebern versehen.

3.3 Fußgänger- und Radverkehrsführung

Die Geh- und Radwege bzw. Radfahrstreifen erhalten im gesamten Bereich geradlinige Führungen.

Die Gehwege im Planungsbereich werden ausgebessert und stellenweise verbreitert. Im gesamten überplanten Bereich des Osdorfer Weges werden auch zukünftig beidseitig Gehwege vorgesehen.

Für Radfahrer werden an fast allen Zufahrten an den Knotenpunkten die sog. "Berliner Lösungen" eingerichtet. Dies erhöht die Verkehrssicherheit insbesondere des Radverkehrs durch frühzeitige Erkennbarkeit für den jeweils rechts abbiegenden motorisierten Individualverkehr. Beidseitig entlang des Osdorfer Weges werden Radfahrstreifen mit Breiten zwischen 1,85 und 2,25 m geplant. Zwischen den beiden Nebenbahnen und Station 0+460.000 werden beidseitig Radwege mit Breiten von 1,75-2,00 m geplant, die mit rotem Betonsteinpflaster befestigt werden. In den Bereichen, in denen auch zukünftig Radwege vorhanden sind, sind diese weiterhin benutzungspflichtig.

3.4 Öffentlicher Personennahverkehr

An der Linienführung des öffentlichen Personennahverkehrs sind keine Änderungen geplant. Die Busse der Buslinien 37, 186, 283 und 621 werden auch weiterhin den Osdorfer Weg befahren. Zusätzliche Haltestellen sind nicht geplant.

Die Haltestelle Ebertallee stadtauswärts wird mit frühhochfestem Beton mit Fließmittel in einer Breite von 3,00 m befestigt und mit Bussonderbordsteinen mit einer Ansichtshöhe von 18 cm zur Nebenfläche abgegrenzt. Bei den anderen Haltestellen im Planungsbereich wird auf die Betonfläche aufgrund der geringen Frequenz der haltenden Busse (5 Stück pro Tag) verzichtet, sie werden aber mit taktilen Leitelementen und Bussonderbordsteinen ausgestattet. Die Bussonderbordsteine ermöglichen ein verschleißarmes Anfahren des Haltestellenbordes mit den Reifen des Fahrzeuges. Hierdurch können die Spaltbreiten und Spalthöhen zwischen Haltestellenbord und Fahrzeugfußboden deutlich reduziert werden. Dies wirkt sich wiederum mindernd sowohl auf die absolute Dauer als auch auf die Streuung der an dieser Haltestellen auftretenden Fahrgastwechselzeiten auf, da insbesondere Fahrgäste mit Kinderwagen, Gehhilfen und Rollstühlen deutlich zügiger und ggf. sogar unter Verzicht auf den Einsatz der Klapprampe das Fahrzeug betreten können. Zwischen Fahrbahn und Betonhaltefläche wird eine Pressfuge ausgebildet. Die Warteflächen werden mit Betongehwegplatten 50/50 cm belegt.

Auf Fahrgastunterständen wird an allen Haltestellen verzichtet.

Die Schlepplagen der verkehrenden Busses werden bei der Planung beachtet.

3.5 Ruhender Verkehr

63 Parkstände gehen durch die Baumaßnahme verloren, 27 neue Parkstände werden im Streckenverlauf hergestellt. Damit entfallen durch die Umplanungen 36 der ca. 200 vorhandenen Parkstände. Dies ist aufgrund der z. T. sehr beengten Platzverhältnisse und der erhaltenswerten Bäume nicht anders möglich.

Sämtliche Parkstände werden mit Betonwabensteinpflaster befestigt und mit Betonhochborden zum Gehweg und mit Betontiefborden zur Fahrbahn abgegrenzt. Die Längsparkständen werden 2,10 m breit, wo sie an Sicherheitstrennstreifen bzw. Radfahrstreifen angrenzen, und 2,30 m breit, wo sie direkt an die Fahrbahn angrenzen.

Das Halten am Fahrbahnrand bleibt weiterhin im gesamten Planungsabschnitt verboten.

Im Bereich der Bushaltestellen sowie an weiteren geeigneten Standorten werden zur Verbesserung des Fahrradparkens insgesamt 37 zusätzliche Fahrradanhänger aufgestellt.

3.6 Höhenanpassung und Straßenentwässerung

Die Gradienten und die Höhen der bestehenden Fahrbahn, Bushaltestellen und der Nebenflächen werden weitgehend übernommen und im Zuge der Ausführungsplanung angeglichen und ggf. optimiert.

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. Im Bereich der Bussonderbordsteine werden Trummen mit einem Seiteneinlauf eingebaut. Die Straßenentwässerung erfolgt weiterhin über Trummen im Bereich der Fahrbahn, die das Wasser in das vorhandene Mischwassersiel leiten. Die Trummen und Trummenanschlussleitungen werden noch untersucht. Die beschädigten Trummen und Trummenanschlussleitungen werden im Rahmen der Baumaßnahme saniert.

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 die signalisierten Knotenpunkte 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 Lichtsignalgeregelten Furten sind mit taktilen und Akustik-Signalgebern versehen, welche sich auf Anforderung hinzu schalten lassen.

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

An den Bushaltestellen werden jeweils ein Aufmerksamkeitsstreifen sowie ein Einstiegsfeld zum Aufsuchen der Haltestellen und der Einstiegszonen vorgesehen. Es werden Bussonderborde verbaut, die das Einsteigen in die Busse erleichtern.

Vorhandene oder geplante Radwege innerhalb der Planungsgrenzen werden beidseitig durch Begrenzungstreifen von den Gehwegen abgegrenzt.

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.

Die inner- und überörtliche wegweisende Beschilderung wird vom Grundsatz nicht verändert. Es müssen allerdings einige Masten aufgrund der neuen Bordkantenführung versetzt werden.

3.9 Grün- und Baumpflanzungen

Im gesamten Baubereich stehen z. T. große Bäume. Diese sind zu schützen. Die Bäume, die im Nahbereich von weniger als 2 m von der heutigen Fahrbahn stehen und mit ihrer Kronentraufe und damit auch ihrem Wurzelwerk in das Straßenprofil 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.

Für die Baumaßnahme müssen insgesamt 8 Bäume im Osdorfer Weg gefällt werden. Zwei Linden und eine Eiche (Stammdurchmesser 12-25 cm) müssen am Übergang von der südlichen Nebenfahrbahn auf den Radweg gefällt werden, um Platz für die Verbreiterung des Radweges zu schaffen. Auf der Mittelinsel bei Station 0+720 werden zwei Bäume (Esche und Linde, Stammdurchmesser 30 und 40 cm) gefällt, um das Verschieben der Fahrbahn in Richtung Mittelinsel zu ermöglichen. An der Einmündung Grotenkamp müssen zwei Eichen mit einem Stammdurchmesser von 20 und 60 cm und bei Station 1+160 eine weitere Eiche mit einem Stammdurchmesser von 40 cm entfernt werden, um dort jeweils einen regelkonformen Gehweg herstellen zu können.

Ersatzpflanzungen werden in ausreichendem Maße vorgenommen. Es werden im Planungsbereich 14 neue Bäume gepflanzt. Weitere neue Bäume sind u. a. auch außerhalb des Baubereiches möglich. Die genauen Standorte sowie die Baumarten werden in den weiteren Planungsphasen noch mit dem Bezirksamt Altona abgestimmt.

3.10 Straßenmöblierung

Die Standorte der Beleuchtungs- und LSA-Masten sowie der Werbeträger werden der Planung angepasst. Es müssen mindestens eine Litfaßsäule, eine Werbetafel und eine Uhr durch die Betreiber umgesetzt werden.

Im Bereich der Bushaltestellen sowie an weiteren geeigneten Standorten werden neue Fahrradanhänger in ausreichender Anzahl (insgesamt mehr als 35 Stück) eingebaut.

Auf die Ausstattung der Bushaltestellen mit Fahrgastunterständen wird verzichtet.

3.11 Ver- und Entsorgungsleitungen

Eine Leitungsanfrage ist Ende 2016 gestellt worden. Die Leitungsbestandspläne wurden angefertigt, die erforderlichen Leitungstrassenpläne werden im nächsten Planungsschritt erstellt. Die Leitungstrassenanweisung wird im Anschluss an die Schlussverschickung verschickt.

Ver- und Entsorgungsleitungen müssen für diese Baumaßnahme auf Grundlage der Bestandsleitungspläne der Leitungsanfrage voraussichtlich von Stromnetz Hamburg, der Deutschen Telekom, Dataport, Hamburg Netz, Wilh. Tel und Kabel Deutschland umgelegt werden.

Die Anschlussleitungen der öffentlichen Beleuchtung sowie der Lichtsignalanlagen und einige Trummenanschlussleitungen müssen den neuen Gegebenheiten angepasst werden. Zudem müssen diverse Schächte und Schaltschränke von Stromnetz Hamburg, Dataport, Kabel Deutschland und der Deutschen Telekom den neuen Bordkantenverläufen angepasst und versetzt werden sowie zum Teil überfahrbar hergestellt werden.

Die Schaltschränke der Lichtsignalanlagen werden der neuen Planung angepasst und müssen z. T. versetzt werden.

3.12 Anliegerbetroffenheiten

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

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

Durch die verbesserte Radverkehrsanlage 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 ebenfalls zu Klimaschutz und Lärminderung sowie zur Luftreinhaltung und zur Gesundheitsvorsorge bei. Gemäß der Broschüre "Radverkehr in

Deutschland" des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur belegen Städteumfragen, "dass Städte, Gemeinden und Regionen mit hohen Radverkehrsanteilen als besonders attraktiv und lebenswert empfunden werden".

Der unvermeidliche Wegfall von 36 Parkständen im öffentlichen Raum wirkt sich sicherlich negativ für die betroffenen Anlieger aus.

3.13 Lärmschutz

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

4 Planungsrechtliche Grundlagen

Als planungsrechtliche Grundlage gelten die Bebauungspläne Bahrenfeld 26-Groß Flottbek 12 aus dem Jahre 1970, Bahrenfeld 11 aus dem Jahre 1968 und Groß Flottbek 13 aus dem Jahre 2004, die Teilbebauungspläne 564 aus dem Jahre 1958, 708 aus dem Jahre 1959 und 542 aus dem Jahre 1957 sowie die Baustufenpläne Bahrenfeld und Groß-Flottbek-Othmarschen jeweils aus dem Jahre 1955 (1. Änderung jeweils 1960).

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 in stark belasteten Hauptverkehrsstraßen, wodurch potentielle Unfallkosten eingespart werden.

Durch die Neugestaltung der Haltestellen kann die Attraktivität aus Sicht des Kunden gesteigert werden. Hierdurch werden zusätzliche Fahrgäste für den ÖPNV gewonnen und die Fahrgeldeinnahmen gesteigert. Die Bordkanten der Haltestellen werden mit 18 cm hohen Sonderborden ausgeführt, die ein verschleißarmes Anfahren des Haltestellenbordes mit den Reifen des Fahrzeuges ermöglichen. Hierdurch können die Spaltbreiten und Spalthöhen zwischen Haltestellenbord und Fahrzeugfußboden deutlich reduziert werden. Dies wirkt sich mindernd sowohl auf die absolute Dauer als auch auf die Streuung der an dieser Haltestellen auftretenden Fahrgastwechselzeiten auf, da insbesondere Fahrgäste mit Kinderwagen, Gehhilfen und Rollstühlen deutlich zügiger und ggf. sogar unter Verzicht auf den Einsatz der Klapprampe das Fahrzeug betreten können. Somit trägt die Maßnahme zu einer

Beschleunigung der Betriebsabläufe sowie zu einer Erhöhung der Betriebsstabilität und Fahrplantreue bei. Darüber hinaus werden taktile Leitelemente für sehbehinderte Fahrgäste eingebaut. Gemeinsam mit den oben beschriebenen Vorteilen des Einsatzes von Sonderborden werden die Haltestellen sowohl funktionell als auch visuell deutlich aufgewertet. Dies trägt erfahrungsgemäß zu einer höheren Kundenakzeptanz und Nutzung des bestehenden ÖPNV-Angebots bei, was sich wiederum positiv auf die zu erwartenden Fahrgeldeinnahmen auswirkt.

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 "Planungshinweisen für Stadtstraßen" 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 – 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 den Sommer/Herbst 2018 geplant. Um die verkehrlichen Einschränkungen für die Anwohner sowie der Pendler so gering wie möglich zu halten, ist es vorgesehen, mit Beginn der Hamburger Sommerferien die Baumaßnahme zu starten.

Verfasst:

Ingenieurpartnerschaft Diercks Schröder
Beratende Ingenieure für Bauwesen

Hamburg, den

Aufgestellt:

LSBG – S2

Hamburg, den