

Baumaßnahme: **Erhaltungsmanagementsystem für Hamburgs Straßen (EMS-HH)**

Bovestraße – Jüthornstraße – Rodigallee (bis westlich Knoten Rodigallee / Jenfelder Allee)

ERLÄUTERUNGSBERICHT

INHALTSVERZEICHNIS

1	Allgemeines	3
1.1	Darstellung der Baumaßnahme, Lage und Einordnung in die überörtliche Situation...	3
1.2	Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit der Baumaßnahme	4
1.3	Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag	5
1.4	Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien	5
1.5	Angaben zu weiteren Vereinbarungen.....	5
2	Planungsrechtliche Grundlagen.....	5
3	Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage.....	5
3.1	Beschreibung des Bestandes	5
3.1.1	Lichtsignalanlagen.....	16
3.1.2	Nebenflächen	16
3.1.3	Verkehrsbelastung und Unfallzahlen	19
3.1.4	ÖPNV	22
3.1.5	Barrierefreiheit	23
3.1.6	MIV	23
3.1.7	Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung	24
3.1.8	Straßenbegleitgrün	25
3.1.9	Ruhender Verkehr	27
3.1.10	Entwässerung.....	28
3.1.11	Ausstattung.....	30
3.1.12	Versorgungsleitungen.....	33
3.1.13	Art und Nutzung der anliegenden Bebauung.....	33
3.1.14	Brückenbauwerke.....	35
3.2	Rahmenbedingungen	35
3.2.1	Umweltverträglichkeit.....	35
3.2.2	Boden-/ Asphaltgutachten	35
3.2.3	Grundwasser	38
3.2.4	Kampfmittel.....	38
4	Variantenuntersuchung	40

4.1	Radverkehrsführung	40
4.1.1	Teilabschnitt Bovestraße	41
4.1.2	Teilabschnitt Jüthornstraße	42
4.1.3	Teilabschnitt Rodigallee West	43
4.1.4	Teilabschnitt Rodigallee Mitte	45
4.2	Knoten	45
4.3	Bushaltestellen	46
4.4	Entwässerung	47
5	Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante	47
5.1.1	ÖPNV	48
5.1.2	Fuß- und Radverkehr	49
5.1.3	Barrierefreiheit	50
5.1.4	MIV	50
5.1.5	Lichtsignalanlagen	51
5.1.6	Öffentliche Beleuchtung	51
5.1.7	Straßenbegleitgrün	51
5.1.8	Ruhender Verkehr	54
5.1.9	Entwässerung	54
5.1.10	Ausstattung / Wegweisung	55
5.1.11	Versorgungsleitungen	58
5.1.12	Brückenbauwerke	58
6	Erläuterungen zu den Kosten, der Wirtschaftlichkeit und der Finanzierung	58
6.1	Kostenermittlung	58
6.2	Wirtschaftlichkeit	59
6.3	Finanzierung	59
7	Durchführung und Auswirkung der Baumaßnahme	59
7.1	Auswirkungen aus Immissionen	59
7.2	Voraus- und Folgemaßnahmen	59
7.3	Auswirkungen der Baumaßnahme auf das unmittelbare und erweiterte Umfeld	60
7.4	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft	60
7.5	Anlagevermögen	60
8	Grunderwerb	60
9	Sonstiges	60

1 Allgemeines

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

Die Freie und Hansestadt Hamburg beabsichtigt, die Sanierung des Straßenzuges **Bovestraße – Jüthornstraße – Rodigallee** (bis westlich Schiffbeker Weg) einschließlich der Knoten

- Bovestraße / Jüthornstraße
- Jüthornstraße / Kielmannseggstraße / Rodigallee
- Rodigallee / Holstenhofweg

im Rahmen des Bauprogramms „Erhaltungsmanagementsystem für Hamburgs Straßen (EMS-HH)“ durchzuführen.

Der überplante Bereich befindet sich im Bezirk Hamburg – Wandsbek, in den Stadtteilen Marienthal und Jenfeld. Das Planungsgebiet verläuft in West-Ost-Richtung und stellt eine Hauptverbindungstrecke von der Anschlussstelle Jenfeld der BAB 24 sowie von Hamburg-Jenfeld und von Barsbüttel in Richtung Wandsbek und weiter in Richtung Innenstadt Hamburg dar. Die Rodigallee und die Jüthornstraße verlaufen parallel zur BAB 24.

Der Maßnahme sind die PSP-Nummern 12782 und 12783 zugeordnet.

Der zu sanierende Straßenabschnitt wird wie folgt in Teilabschnitte untergliedert:

1. **Bovestraße** zwischen Gehölzweg und Knotenpunkt Bovestraße / Jüthornstraße (**PSP-Nr. 12782**): einbahnige, zweistreifige Hauptverkehrsstraße, Stadtteil Marienthal (Länge ca. 320 m)
2. **Jüthornstraße** zwischen Knotenpunkt Bovestraße / Jüthornstraße und Knotenpunkt Jüthornstraße / Kielmannseggstraße / Rodigallee einschließlich dieser beiden Knotenpunkte (**PSP-Nr. 2782**): einbahnige, fünfstreifige Hauptverkehrsstraße, Stadtteil Marienthal (Länge ca. 410 m)
3. **Rodigallee West** zwischen Knotenpunkt Jüthornstraße / Kielmannseggstraße / Rodigallee und Schimmelmannallee einschließlich Knotenpunkt Rodigallee / Holstenhofweg und Einmündung Schimmelmannallee (**PSP-Nr. 2782**): einbahnige, vierstreifige Hauptverkehrsstraße, Stadtteil Marienthal, (Länge ca. 1000 m)
4. **Rodigallee Mitte** zwischen Schimmelmannallee und Planungsende westlich Knotenpunkt Rodigallee / Jenfelder Allee / Schiffbeker Weg (**PSP-Nr. 2783**): einbahnige, vierstreifige Hauptverkehrsstraße, im Bezirk Wandsbek, Stadtteil

Jenfeld, (Länge ca. 990 m)

Die nachfolgenden Erläuterungen zu Themen, in denen sich die o.g. Teilabschnitte signifikant unterscheiden, werden in die o.g. Teilabschnitte untergliedert.

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

Der gesamte Straßenzug weist erhebliche Schadensbilder auf.

Die Asphaltoberfläche ist geprägt durch Netzzrisse und starke Unebenheiten, die durch Spurrinnen und provisorische Ausbesserungen erzeugt wurden.

Der augenscheinlich schlechte Zustand der Fahrbahn wird zudem durch die Auswertung von Tragfähigkeitsmessungen des [REDACTED] sowie durch Asphaltuntersuchungen bestätigt. Die Auswertungen ergaben, dass die Tragfähigkeit für die vorhandene Verkehrsbelastung über längere Dauer nicht gegeben ist, so dass eine Sanierung notwendig ist:

1. Bovestraße zwischen Gustav-Adolf-Straße und Knotenpunkt Bovestraße / Jüthornstraße: Grundinstandsetzung
2. Jüthornstraße zwischen Knotenpunkt Bovestraße / Jüthornstraße und Knotenpunkt Jüthornstraße / Kielmannseggstraße / Rodigallee: Grundinstandsetzung
3. Rodigallee West zwischen Knotenpunkt Jüthornstraße / Kielmannseggstraße / Rodigallee und Schimmelmannellee einschließlich Knotenpunkt Rodigallee / Holstenhofweg: Erneuerung Asphaltoberbau sowie in Teilstrecken Erneuerung Tragschichten soweit erforderlich
4. Rodigallee Mitte zwischen Schimmelmannellee und Planungsende Ost ca. 100 m westlich Knotenpunkt Rodigallee / Jenfelder Allee / Schiffbeker Weg: Erneuerung Asphaltoberbau sowie in Teilstrecken Erneuerung Tragschichten soweit erforderlich

Ziele der Planung sind die Funktionsfähigkeit, Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit der Straße zu erhalten bzw. zu verbessern, den Fahrkomfort zu erhöhen, eine Lärminderung durch Beseitigung von Fahrbahnschäden herbeizuführen und die betriebliche Unterhaltung zu reduzieren. Darüber hinaus soll die Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer erhöht werden, indem die derzeitige Führung der Fußgänger und Radfahrer in untermassigen Nebenflächen aufgehoben und in regelkonforme Führungen geändert wird.

1.3 Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag

Bedarfsträger für die Straßenbaumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg vertreten durch die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation.

Der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer als Realisierungsträger, wird die Planung und Bauausführung für das Projekt Bovestraße – Jüthornstraße - Rodigallee einschließlich der Knotenbereiche im Rahmen des Bauprogramms EMS-HH durchführen.

1.4 Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien

Mit der Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft vom 17.12.2013 (Drs. 20/10333) hat der Senat über die Einführung eines Erhaltungsmanagementsystems für die Hamburgischen Hauptverkehrsstraßen berichtet. Ziele dieses Erhaltungsmanagements sind die systematische Erfassung und Bewertung des Straßenzustands, die Entwicklung von Bauprogrammen, sowie die Planung und Durchführung von Sanierungs- und Erhaltungsmaßnahmen zur langfristigen Sicherung und Verbesserung des Straßenzustands.

1.5 Angaben zu weiteren Vereinbarungen

-entfällt-

2 Planungsrechtliche Grundlagen

Die für die Baumaßnahme geltenden rechtsverbindlichen Bebauungspläne Marienthal 10, Marienthal 11 und Marienthal 27, der Teilbebauungsplan TB 788 sowie die Baustufenpläne Wandsbek-Marienthal und Tonndorf-Jenfeld werden eingehalten.

Die Umsetzung der Baumaßnahme erfolgt innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinie.

3 Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage

3.1 Beschreibung des Bestandes

Teilabschnitt Bovestraße

Die Bovestraße ist eine einbahnige zweistreifige Hauptverkehrsstraße, die in Nordwest- / Südost-Richtung verläuft. Nördlich des Planungsabschnittes schließt von Osten die Gustav-Adolf-Straße an, unmittelbar nördlich davon quert ein Brückenbauwerk der DB (Verbindungsstrecke Hamburg – Lübeck), welches die Deutsche Bahn im Jahr 2020 und folgende erneuern wird. Am südöstlichen Ende des Teilabschnittes schließt die

Bovestraße an die Jüthornstraße an, die von Osten kommend nach Süd-West in Richtung Rennbahnstraße weiter verläuft.

In der Bovestraße wird der Radverkehr in beiden Richtungen im Mischverkehr geführt.

Die Gehwege sind beidseitig für die Nutzung durch Radfahrer freigegeben.

Ab der Einmündung Waldfrieden ist bis zum Knoten Bovestraße / Jüthornstraße in den westlichen Nebenflächen ein benutzungspflichtiger Radweg ausgewiesen.

Im Folgenden ist ein Beispiel für den Bestandsquerschnitt Bovestraße an der Station 0+140 wiedergegeben:

Nebenfläche West (stadtauswärts)

- 0,30 m Randstreifen unbefestigt
- 1,50 m Gehweg Betonplatten
- 1,60 m Nebenfläche, im Wechsel:
 - Längsparkstreifen Betonsteinpflaster
 - Bauminseln

Breite von Stat. 0 bis 0+045 ca. 2,40 m

Fahrbahn

- 3,50 m Fahrstreifen Fahrtrichtung Süden Asphalt
- 3,80 m Fahrstreifen Fahrtrichtung Norden Asphalt

Nebenfläche Ost

- 2,35 m Nebenfläche, im Wechsel:
 - Längsparkstreifen Betonsteinpflaster
 - Bauminseln

Breite von Stat. 0 bis 0+100 ca. 1,65 m

- 1,50 m Gehweg Betonplatten
- 0,30 m Randstreifen unbefestigt

Im zu überplanenden Bereich befinden sich folgende Knotenpunkte:

Unsignalisierte Einmündung Gehölzweg

Die Einmündung Gehölzweg schließt als Sackgasse westlich an die Bovestraße an.

An der Einmündung sind alle denkbaren Abbiegebeziehungen zulässig.

Ein Aufstellstreifen für Linksabbieger in den Gehölzweg oder ein separater Rechtsabbiegestreifen sind nicht vorhanden.

Der Radverkehr im Gehölzweg wird auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt.

Unsignalisierte Einmündung Rauchstraße

Die Einmündung Rauchstraße schließt östlich an die Bovestraße an.

Unmittelbar nördlich der Einmündung Rauchstraße befindet sich eine Fußgängerbedarfsampel zur Querung der Bovestraße.

An der Einmündung sind alle denkbaren Abbiegebeziehungen zulässig.

Ein Aufstellstreifen für Linksabbieger in die Rauchstraße oder ein separater Rechtsabbiegestreifen sind nicht vorhanden.

Der Radverkehr in der Rauchstraße wird auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt.

Unsignalisierte Einmündung Waldfrieden

Die Einmündung Waldfrieden schließt als Sackgasse westlich an die Bovestraße an.

An der Einmündung sind alle denkbaren Abbiegebeziehungen zulässig.

Ein Aufstellstreifen für Linksabbieger in den Waldfrieden oder ein separater Rechtsabbiegestreifen sind nicht vorhanden.

Der Radverkehr im Waldfrieden wird auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt.

Teilabschnitt Jüthornstraße

Die Jüthornstraße ist zwischen den Knoten Bovestraße / Jüthornstraße und der Alphonsstraße eine einbahnige fünfstreifige Hauptverkehrsstraße, die in West- / Ost-Richtung verläuft. Neben zwei Fahrstreifen Richtung Osten (stadtauswärts) und zwei Fahrstreifen Richtung Westen (stadteinwärts) verfügt die Jüthornstraße über einen Besonderfahrstreifen stadteinwärts. Südwestlich des Planungsabschnittes verläuft die Jüthornstraße weiter in Richtung Rennbahnstraße.

In der Jüthornstraße wird der Radverkehr wie folgt geführt:

- Stadteinwärts Richtung Westen zwischen Alphonsstraße und Kielmannseggstraße über einen als benutzungspflichtig ausgewiesenen Radweg und ab Alphonsstraße auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg, der durch einen Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt und ca. 1,30 m gegenüber der Fahrbahn erhöht verläuft.

- Stadtauswärts Richtung Osten über einen im Wandsbeker Gehölz verlaufenden, als benutzungspflichtigen asphaltierten Radweg und im Abschnitt gegenüber (Alphonsstraße bis Kielmannseggstraße) in Pflasterbauweise zwischen Bushaltestelle und Fahrgastunterstand hindurchgeführten bzw. vor Gebäude Jüthornstraße 110 verlaufenden benutzungspflichtigen Radweg.

Im Folgenden ist ein Beispiel für den Bestandsquerschnitt Jüthornstraße an der Station 0+420 wiedergegeben:

Nebenfläche Süd (stadtauswärts)

- 1,10 m Radweg Asphalt
 - 7,50 m bis Grünstreifen (Wandsbeker Gehölz)
- Breite über Verlauf Jüthornstraße zwischen 2,00 m und 10,60 m variierend

Fahrbahn

- 3,00 m Fahrstreifen Fahrtrichtung Osten Asphalt
- 3,00 m Fahrstreifen Fahrtrichtung Osten Asphalt
- 2,90 m Fahrstreifen Fahrtrichtung Westen Asphalt
- 3,35 m Fahrstreifen Fahrtrichtung Westen Asphalt
- 3,00 m Bussonderfahrstreifen Richtung Westen Asphalt

Nebenfläche Nord

- 3,50 m Grünstreifen
- 2,85 m Geh- und Radweg Betonsteinpflaster
- 2,30 m Grünstreifen

Breite über Verlauf Jüthornstraße zwischen 2,00 m und 2,80 m variierend

Die Jüthornstraße ist zwischen Knoten Alphonsstraße und Knoten Jüthornstraße / Kielmannseggstraße / Rodigallee (ca. 50 m Länge) eine einbahnige vierstreifige Hauptverkehrsstraße mit folgendem Querschnitt (Station 0+665):

Nebenfläche Süd (stadtauswärts)

- 2,20 m Gehweg Betonplatten
- 1,00 m Radweg Betonsteinpflaster, rot
- 0,65 m Randstreifen Betonplatten
- 2,50 m Busbucht Beton

Fahrbahn

- 3,30 m Fahrstreifen Fahrtrichtung Osten Asphalt
- 3,25 m Fahrstreifen Fahrtrichtung Osten Asphalt
- 3,15 m Fahrstreifen Fahrtrichtung Westen Asphalt
- 3,20 m Fahrstreifen Fahrtrichtung Westen Asphalt

Nebenfläche Nord

- 1,75 m Randstreifen Betonplatten
- 0,70 m Radweg Betonsteinpflaster, rot bzw. Asphalt
- 3,00 m Gehweg Betonplatten

Im zu überplanenden Bereich der Jüthornstraße befinden sich folgende Knotenpunkte:

LSA-Knoten Bovestraße / Jüthornstraße

Am dreiarmligen Knotenpunkt schließen folgende Straßen an:

- Bovestraße in Nordwest-Richtung
- Jüthornstraße in Ost-Richtung
- Jüthornstraße in Südwest-Richtung

Am Knotenpunkt sind alle denkbaren Abbiegebeziehungen zulässig.

Die Bovestraße verfügt am Knoten über drei Fahrstreifen

- einen Richtung Nordwesten stadteinwärts
- einen Richtung Südosten als Geradeausstreifen in die Jüthornstraße Richtung Osten
- einen als Kombination aus Geradeausstreifen und freier Rechtsabbieger in die Jüthornstraße Richtung Südwesten

Die Richtungsfahrstreifen sind durch eine Mittelinsel getrennt. An dem Knotenarm ist eine signalisierte Fußgängerfurt vorhanden, die die Nebenflächen auf der Bovestraße Nordseite mit der Mittelinsel Jüthornstraße Südwest verbindet.

Die Jüthornstraße in Ost-Richtung verfügt über fünf Fahrstreifen, wovon

- einer als Bussonderfahrstreifen geradeaus Richtung Westen in die Bovestraße
- einer als Fahrstreifen geradeaus Richtung Westen in die Bovestraße

- einer als Linksabbieger Richtung Südwesten in die Jüthornstraße
- zwei für die Fahrtrichtung Osten

ausgewiesen sind.

Die Richtungsfahrstreifen sind nicht durch eine Mittelinsel getrennt.

Die Jüthornstraße in Südwest-Richtung verfügt über vier Fahrstreifen, wovon

- einer als Rechtsabbieger in die Jüthornstraße Richtung Osten führt
- einer als Linksabbieger in die Bovestraße Richtung Nordwest führt
- einer als Fahrstreifen Richtung Südwesten, vom Linksabbieger aus der Jüthornstraße Ost kommend, führt
- einer als freier Rechtsabbieger Richtung Südwesten, aus der Bovestraße Nordwest kommend, führt, wobei dieser Vorfahrt gewährend auf den zuvor genannten Streifen geleitet wird.

Die Richtungsfahrstreifen sind durch eine Mittelinsel getrennt. An dem Knotenarm ist eine signalisierte Fußgängerfurt vorhanden, die die Nebenflächen auf der Jüthornstraße Südseite mit der Mittelinsel Jüthornstraße Südwest verbindet.

Die beiden Fahrstreifen in die Jüthornstraße Südwest sind durch eine weitere Mittelinsel voneinander getrennt, diese ist mit den Nebenflächen Südwest (Ecke Bovestraße / Jüthornstraße Südwest) über einen Fußgängerüberweg zur Querung des freien Rechtsabbiegers verbunden.

Unsignalisierte Einmündung Alphonsstraße

Die Einmündung Alphonsstraße schließt nördlich an die Jüthornstraße an. Im Einmündungsbereich verfügt die Alphonsstraße jeweils über einen Fahrstreifen für den ein- und ausfahrenden Verkehr.

An der Einmündung sind alle denkbaren Abbiegebeziehungen zulässig.

Ein Aufstellstreifen für Linksabbieger in die Alphonsstraße oder ein separater Rechtsabbiegestreifen sind nicht vorhanden.

Der Radverkehr in der Alphonsstraße wird auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt.

LSA-Knoten Jüthornstraße / Kielmannseggstraße

Am vierarmigen Knotenpunkt schließen folgende Straßen an:

- Jüthornstraße in West-Richtung

- Kielmannseggstraße in Nord-Richtung
- Rodigallee in Ost-Richtung
- Kielmannseggstraße in Süd-Richtung

Am Knotenpunkt sind alle denkbaren Abbiegebeziehungen zulässig.

An keinem der Knotenarme sind die Richtungsfahstreifen durch eine Mittelinsel getrennt. An allen vier Knotenarm sind signalisierte Fußgängerfurten vorhanden.

- Die Jüthornstraße in West-Richtung verfügt über vier Fahstreifen, wovon jeweils zwei für die Fahrrichtungen Westen und Osten ausgewiesen sind.
- Die Kielmannseggstraße in Nord-Richtung verfügt am Knoten über zwei Fahstreifen, jeweils einen für den einfahrenden und den ausfahrenden Verkehr.
- Die Rodigallee in Ost-Richtung verfügt über vier Fahstreifen, wovon jeweils zwei für die Fahrrichtungen Westen und Osten ausgewiesen sind.
- Die Kielmannseggstraße in Süd-Richtung verfügt am Knoten über zwei Fahstreifen, jeweils einen für den einfahrenden und den ausfahrenden Verkehr.

Aufstellstreifen für Linksabbieger in die Kielmannseggstraße oder separate Rechtsabbiegestreifen sind nicht vorhanden.

Der Radverkehr in der Kielmannseggstraße wird auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt.

Teilabschnitt Rodigallee West

Die **Rodigallee West** ist eine einbahnige vierstreifige Hauptverkehrsstraße.

In der Rodigallee (Teilabschnitt West) wird der Radverkehr wie folgt geführt:

- Stadteinwärts Richtung Westen über einen benutzungspflichtigen, mit Betonsteinpflaster und teilweise Grand befestigten Radweg.
- Stadtauswärts Richtung Osten über einen benutzungspflichtigen, mit Betonsteinpflaster, bituminöser Decke und teilweise Grand befestigten Radweg.
- Die Rodigallee weist im Teilabschnitt West beispielhaft folgenden Querschnitt (Station Querschnittsmaße: 1+070) auf:

Nebenfläche Süd (stadtauswärts)

- | | | |
|----------|--------|-------------------------|
| • 2,50 m | Gehweg | Betonplatten |
| • 1,25 m | Radweg | Betonsteinpflaster, rot |

Gehweg und Radweg unterbrochen durch Bauminself

- 1,20 m Randstreifen Betonsteinpflaster

Fahrbahn

- 3,25 m Fahrstreifen Fahrtrichtung Osten Asphalt
- 3,25 m Fahrstreifen Fahrtrichtung Osten Asphalt
- 3,25 m Fahrstreifen Fahrtrichtung Westen Asphalt
- 3,25 m Fahrstreifen Fahrtrichtung Westen Asphalt

Nebenfläche Nord (stadteinwärts)

- 2,10 m Längsparkstände Wabensteine
auf Rad- und Gehwegniveau im Wechsel mit Bauminself
- 1,25 m Radweg Betonsteinpflaster, rot
- 1,25 m Gehweg Betonplatten

Im Teilabschnitt Rodigalle West befinden sich folgende Knotenpunkte:

Unsignalisierte Einmündung Bornkamp

Die Einmündung Bornkamp schließt nördlich an die Rodigallee an. Im Einmündungsbereich verfügt der Bornkamp jeweils über einen Fahrstreifen für den ein- und ausfahrenden Verkehr.

An der Einmündung sind alle denkbaren Abbiegebeziehungen zulässig. Einen Aufstellstreifen für Linksabbieger in den Bornkamp oder ein separater Rechtsabbiegestreifen sind nicht vorhanden.

Der Radverkehr im Bornkamp wird auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt.

Teilsignalisierter Knoten Osterkamp mit FLSA

Am vierarmigen Knotenpunkt schließen folgende Straßen an:

- Rodigallee in West-Richtung
- Osterkamp in Nord-Richtung
- Rodigallee in Ost-Richtung
- Osterkamp in Süd-Richtung

Am Knotenpunkt sind alle denkbaren Abbiegebeziehungen zulässig. An keinem der Knotenarme sind die Richtungsfahrstreifen durch eine Mittelinsel getrennt.

Die Signalgebung der FLSA betrifft nur die Rodigallee. Die Signale befinden sich westlich und östlich des Knotens. Nur am Knotenarm Rodigallee in Ost-Richtung ist eine signalisierte Fußgängerfurt vorhanden.

- Die Rodigallee in West-Richtung verfügt über vier Fahrstreifen, wovon jeweils zwei für die Fahrrichtungen Westen und Osten ausgewiesen sind.
- Der Osterkamp in Nord-Richtung verfügt am Knoten über zwei Fahrstreifen, jeweils einen für den einfahrenden und den ausfahrenden Verkehr.
- Die Rodigallee in Ost-Richtung verfügt über vier Fahrstreifen, wovon jeweils zwei für die Fahrrichtungen Westen und Osten ausgewiesen sind.
- Der Osterkamp in Süd-Richtung verfügt am Knoten über zwei Fahrstreifen, jeweils einen für den einfahrenden und den ausfahrenden Verkehr.

Aufstellstreifen für Linksabbieger in den Osterkamp oder separate Rechtsabbiegestreifen sind nicht vorhanden.

Der Radverkehr im Osterkamp wird auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt.

LSA-Knoten Rodigallee / Holstenhofweg

Am vierarmigen Knotenpunkt schließen folgende Straßen an:

- Rodigallee in West-Richtung
- Holstenhofweg in Nord-Richtung
- Rodigallee in Ost-Richtung
- Holstenhofweg in Süd-Richtung

Am Knotenpunkt sind alle denkbaren Abbiegebeziehungen zulässig. Alle Knotenarme weisen jeweils

- einen kombinierten Rechtsabbieger- / Geradeausstreifen
- einen Geradeausstreifen
- einen separaten Linksabbiegerstreifen
- sowie 2 Fahrstreifen für die vom Knoten wegführende Fahrtrichtung

auf.

Die Richtungsfahrstreifen sind an allen vier Knotenarmen durch eine Mittelinsel getrennt.

An allen vier Knotenarm sind signalisierte Fußgänger- und Radfahrerfurten vorhanden.

Teilabschnitt Rodigallee Mitte

Die **Rodigallee Mitte** ist eine einbahnige vierstreifige Hauptverkehrsstraße.

In der Rodigallee (Teilabschnitt Mitte) wird der Radverkehr wie folgt geführt:

- Stadteinwärts Richtung Westen ab Jenfelder Allee über einen benutzungspflichtigen Radweg
- Stadtauswärts Richtung Osten ab Holstenhofweg bis Jenfelder Allee über einen als benutzungspflichtigen Radweg.
- Die Rodigallee weist im Teilabschnitt Mitte beispielhaft folgenden Querschnitt (Station Querschnittsmaße: 1+950) auf:

Nebenfläche Süd (stadtauswärts)

- 3,05 m Gehweg Betonplatten
- 1,10 m Radweg Bituminöse Decke
- Gehweg und Radweg unterbrochen durch Bauminseln
- 1,25 m Randstreifen Betonplatten

Fahrbahn

- 3,25 m Fahrstreifen Fahrtrichtung Osten Asphalt
- 3,30 m Fahrstreifen Fahrtrichtung Osten Asphalt
- 3,25 m Fahrstreifen Fahrtrichtung Westen Asphalt
- 3,25 m Fahrstreifen Fahrtrichtung Westen Asphalt

Nebenfläche Nord (stadteinwärts)

- 2,70 m Längsparkstände Wabensteine
auf Rad- und Gehwegniveau im Wechsel mit Bauminseln
- 1,25 m Radweg Betonsteinpflaster, rot
- 1,50 m Gehweg Betonplatten

Im Teilabschnitt Rodigallee Mitte befinden sich folgende Knotenpunkte:

Unsignalisierte Einmündung Schimmelmannellee

Die Einmündung Schimmelmannellee schließt nördlich an die Rodigallee als Einbahnstraße in Fahrtrichtung Süden an. Im Einmündungsbereich verfügt die Schimmelmannellee über einen Fahrstreifen für den ausfahrenden Verkehr.

Das Einfahrverbot von der Rodigallee West linksabbiegend in die Schimmelmannellee wird verdeutlicht.

Von der Schimmelmannellee ist ein Rechtsabbiegen und ein Linksabbiegen auf die Rodigallee zulässig.

Der Radverkehr in der Schimmelmannellee wird auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt. Es ist ein Radbenutzung entgegen der Einbahnstraße zugelassen

Teilsignalisierte Einmündung Am Hohen Feld mit FLSA

Die Straße Am Hohen Feld mündet von Norden in die Rodigallee ein.

An der Einmündung sind alle denkbaren Abbiegebeziehungen zulässig. Die Signalgebung der FLSA betrifft nur die Rodigallee. Die Signale befinden sich ausschließlich westlich des Knotens. Nur am Knotenarm Rodigallee in West-Richtung ist daher eine signalisierte Fußgängerfurt vorhanden.

- Die Rodigallee in West-Richtung verfügt über vier Fahrstreifen, wovon jeweils zwei für die Fahrtrichtungen Westen und Osten ausgewiesen sind.
- Die Straße Am Hohen Feld verfügt am Knoten über zwei Fahrstreifen, jeweils einen für den einfahrenden und den ausfahrenden Verkehr.
- Die Rodigallee in Ost-Richtung verfügt über vier Fahrstreifen, wovon jeweils zwei für die Fahrtrichtungen Westen und Osten ausgewiesen sind.

An keinem der Knotenarme sind die Richtungsfahrstreifen durch eine Mittelinsel getrennt.

Ein Aufstellstreifen für Linksabbieger in die Straße Am Hohen Feld oder ein separater Rechtsabbiegestreifen sind nicht vorhanden.

Der Radverkehr in der Straße Am Hohen Feld wird auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt.

3.1.1 Lichtsignalanlagen

Teilabschnitt Bovestraße

Die Lichtsignalanlage Bovestraße / Gustav-Adolph-Straße liegt nördlich der Planungsgrenze.

Unmittelbar nördlich der Einmündung Rauchstraße ist eine Fußgängerbedarfsampel ohne Blindensignalisierung durch akustische Signalgeber vorhanden.

Die Lichtsignalanlage Knoten Bovestraße / Jüthornstraße liegt im Teilabschnitt Jüthornstraße.

Teilabschnitt Jüthornstraße

Im Teilabschnitt Jüthornstraße sind die zwei LSA-gesteuerte Knotenpunkte (Bovestraße / Jüthornstraße und Jüthornstraße / Kielmannseggstraße / Rodigallee) vorhanden. Diese werden verkehrsabhängig gesteuert. Blindensignalisierungen sind an diesen Knotenpunkten nicht vorhanden.

Teilabschnitt Rodigallee West

Die LSA am Knoten Rodigallee / Osterkamp ist eine Fußgängerbedarfsampel mit Blindensignalisierung.

Die LSA am Knoten Rodigallee / Holstenhofweg wird verkehrsabhängig gesteuert. Blindensignalisierungen sind an diesem Knotenpunkt nicht vorhanden.

Teilabschnitt Rodigallee Mitte

Die LSA am Knoten Rodigallee / Am Hohen Feld ist eine Fußgängerbedarfsampel mit Blindensignalisierung.

3.1.2 Nebenflächen

Teilabschnitt Bovestraße

In den westlichen und in den östlichen Nebenflächen der Bovestraße verlaufen parallel zur Fahrbahn Gehwege jeweils mit einer durchschnittlichen Breite von 1,50 m. Durch auswuchernde Bauminseln und auf Längsparkständen parkende Autos wird die nutzbare Breite streckenweise eingeschränkt. Die Gehwege sind für die Nutzung durch Radfahrer freigegeben.

Die westlichen Nebenflächen bieten mit ihrer geringen Breite

- Nicht die Mindestbreite von Fußwegen (mind. 2,00 m) gemäß PLAST

- keinen Sicherheitsabstand (mind. 0,65 m) zu den in Längsrichtung parkenden Autos
- keine ausreichende Breite, um den Radverkehr mit Zusatzzeichen 1022-10 auf dem Gehweg zuzulassen
- keine ausreichende Breite für eine Führung von Radfahrern auf einem Radweg zwischen Gehweg und Straße (mind. 1,625 m).

Die Gehwege sind mit grauen Betonplatten befestigt. An einzelnen Engstellen bzw. bei Bauminselfen gibt es keine Befestigung. Zu den Grünstreifen besteht streckenweise eine Einfassung mit Rasen- bzw. Kantsteinen. Im Bereich von Grundstückszufahrten besteht die Befestigung zum Großteil aus Wabenpflaster.

Konfliktpunkte bestehen dahingehend, dass die Nebenanlagen beidseitig der Bovestraße intensiv von Radfahrern und hierbei insbesondere von Schülern der naheliegenden Grundschule Bovestraße sowie des Charlotte-Paulsen-Gymnasiums und des Matthias-Claudius-Gymnasiums genutzt werden.

Teilabschnitt Jüthornstraße

Teilstrecke Bovestraße bis Alphonsstraße

In den südlichen Nebenflächen der Jüthornstraße existiert kein Gehweg. Als benutzungspflichtiger Radweg ist ein ca. 1,10 m breiter asphaltierter Weg durch das Wandsbeker Gehölz parallel zur Jüthornstraße ausgewiesen.

Konfliktpunkte bestehen dadurch, dass dieser Radweg

- mit 1,10 m Breite deutlich untermaßig ist
- der Asphalt an mehreren Stellen Aufbrüche und Risse aufweist
- der Radweg nicht von der öffentlichen Beleuchtung der Jüthornstraße erfasst wird.

Die nördlichen Nebenflächen der Jüthornstraße bestehen aus einem gemeinsamen Geh- und Radweg mit 2,85 m Breite. An einer Stelle mit einer Bauminselfen werden die Fußgänger und Radfahrer beidseitig um diese herumgeführt.

Konfliktpunkte sind nicht bekannt.

Teilstrecke Alphonsstraße bis Kielmannseggstraße

In den südlichen Nebenflächen wird der benutzungspflichtige Radweg aus dem Wandsbeker Gehölz kommend gemeinsam mit dem sich dort eröffnenden Gehweg zwischen

Fahrgastunterstand und der Busbucht der Haltestelle AK Wandsbek auf einer Breite von 2,30 m hindurchgeführt. Die Befestigung besteht aus Betonplatten und Rechteckpflaster.

Konfliktpunkte sind durch die gemeinsame Führung der Radfahrer mit den Fußgängern durch den Warte- sowie Ein- und Ausstiegsbereich an der Bushaltestelle gegeben.

Die nördlichen Nebenflächen weisen einen Radweg mit 1,10 m Breite und einen Gehweg mit 3,00 m Breite auf. Der Radweg ist asphaltiert bzw. mit Rechteckpflaster befestigt, der Gehweg ist mit Betonplatten befestigt.

Teilabschnitt Rodigallee West

In den südlichen und nördlichen Nebenflächen der Rodigallee verlaufen parallel zur Fahrbahn Rad- und Gehwege. Die Breiten der Gehwege und der Radwege entsprechen nicht den Mindestabmessungen der Richtlinien:

- Breite Gehwege 1,25 bis 2,50 m in grauen Betonplatten
- Breite Radwege: 1,10 bis 1,25 m in Asphalt, rotem Betonsteinpflaster bzw. unbefestigt

Auf der Nordseite sind der Radweg und der Gehweg nebeneinander nördlich des Randstreifens, der im Wechsel Längsparkständen und Bauminseln aufweist, angeordnet.

Dagegen ist auf der Südseite der Gehweg südlich und der Radweg nördlich eines Mittelstreifens mit Bäumen angeordnet. Ausgenommen hiervon ist die Teilstrecke zwischen Kielmannseggstraße und Osterkamp, in der auf der Südseite keine Bäume vorhanden sind.

Konfliktpunkte bestehen auf der Nordseite dadurch, dass

- die Nebenflächen nicht die für eine getrennte Führung von Radfahrern und Fußgängern erforderliche Mindestbreite einschl. des Sicherheitstrennstreifens zu den längsparkenden Autos aufweisen
- die Befestigung des Radwegs an zahlreichen Stellen aussetzt (Bauminseln) und Höhenversätze aufweist
- ein Ausweichen (z.B. bei Überholvorgängen) vom mit maximal 1,25 m breiten Radweg über den Kantstein auf den Gehweg erfolgen muss
- der Geh- und Radweg nicht ausreichend von der öffentlichen Beleuchtung erfasst wird, die zwar auf der Nordseite der Rodigallee angeordnet ist, aber auf-

grund des intensiven Laubbewuchses der Bäume in ihrer Wirkung eingeschränkt wird.

Konfliktpunkte bestehen auf der Südseite östlich des Osterkamps dadurch, dass

- die Nebenflächen nicht die für eine getrennte Führung von Radfahrern und Fußgängern erforderliche Mindestbreite einschl. des Sicherheitstrennstreifens zur Fahrbahn aufweisen
- die Befestigung des Radwegs an zahlreichen Stellen aussetzt (Bauminseln) und Höhenversätze aufweist
- ein Ausweichen (z.B. bei Überholvorgängen) vom mit maximal 1,25 m breiten Radweg über den Kantstein auf den Gehweg erfolgen muss

Teilabschnitt Rodigallee Mitte

Die Ausführungen zu den Nebenanlagen in dem Teilabschnitt Rodigallee West gelten identisch auch für den Teilabschnitt Rodigallee Mitte.

3.1.3 Verkehrsbelastung und Unfallzahlen

Für die Ermittlung der Verkehrsbelastung im Planungsgebiet wurde am 26.01.2017 Verkehrszählungen an den Knoten Bovestraße / Jüthornstraße, Rodigallee / Holstenhofweg sowie Rodigallee / Jenfelder Allee vorgenommen.

Aus den Zählungen werden für die einzelnen Querschnitte folgende Belastungen ermittelt:

			Bove- straße	Jüthorn- straße	Rodigallee West	Rodigallee Mitte
DTV24	Durchschnittl. tägliche Verkehrsstärke des SV	[Kfz/24h]	13.964	18.758	17.243	22.550
SV-%	prozentualer SV-Anteil von der Summe Kfz/24 stunden [%]	[%]	5,8	5,5	6,6	5,8
B	Summe der gewichteten äquivalenten 10-t-Achsübergängen	[-]	7.397.277	8.460.636	13.811.967	10.671.660
	zugeordnete Belastungsklasse		Bk10	Bk10	Bk32	Bk32

Berichte der Unfallkommission liegen zu keinem der Teilabschnitte vor. Aus den Auswertungen der Unfalldaten für die einzelnen Teilabschnitte sind nachfolgende Aussagen abzuleiten:

Teilabschnitt Bovestraße

Es liegt eine Auswertung für die Bovestraße einschließlich des Knotenpunktes Bovestraße / Jüthornstraße für den Betrachtungszeitraum 01.01.2014 bis 31.12.2016 –

jedoch ohne textliche Kommentierung im Bericht - vor. Die Teilstrecke Bovestraße einschließlich des Knotenpunktes Bovestraße / Jüthornstraße kann aufgrund der Anzahl, Art und räumlichen Verteilung der registrierten 7 Unfälle im Betrachtungszeitraum als unauffällig bezeichnet werden.

Teilabschnitt Jüthornstraße

Es liegt eine Auswertung von Unfalldaten für den Zeitraum 1.1.2013 bis 31.12.2015 vor. Es ist eine leichte Unfallhäufung im Längsverkehr auf der Jüthornstraße im Zusammenhang mit Linksabbiegevorgängen in die Krankenhauszufahrt ca. 100 m östlich des Knotens Bovestraße / Jüthornstraße sowie in die Alphonsstraße zu verzeichnen. Als Unfallschwerpunkt ist dies jedoch nicht zu bezeichnen. Dasselbe gilt für den Knoten Jüthornstraße / Kielmannseggstraße / Rodigallee, in dem in beiden Fahrtrichtungen Unfälle durch unachtsame Fahrstreifenwechsel im Längsverkehr zu verzeichnen sind. Auch dieser Sachverhalt wird nicht als Unfallschwerpunkt beschrieben.

Teilabschnitt Rodigallee Mitte

Es liegt eine Auswertung von Unfalldaten für den Zeitraum 1.1.2013 bis 31.12.2015 vor.

Die Teilstrecke Rodigallee zwischen Kielmannseggstraße und Osterkamp wird als unauffällig bezeichnet.

Der Knotenpunkt Rodigallee / Osterkamp wird als Unfallhäufungspunkt bezeichnet (23 Unfälle in Betrachtungszeitraum). Hierbei handelt es sich um Kreuzenunfälle und Unfälle von Linksabbiegern aus Osten kommend unter Missachtung des vorfahrtberechtigten Verkehrs aus Richtung Westen. Auch gab es Unfälle mit Radfahrern im Verlauf der nördlichen Radfurt über den Osterkamp. Im Betrachtungszeitraum 2016 sind die Kreuzenunfälle und die Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern weniger oft aufgetreten. Bestand haben weiterhin die Unfälle unter Beteiligung von Linksabbiegern von Osten kommend in den Osterkamp.

Ein Bericht der Unfallkommission zu diesem Unfallhäufungspunkt liegt nicht vor.

Die Teilstrecke Rodigallee zwischen Osterkamp und Knoten Rodigallee / Holstenhofweg wird als unauffällig bezeichnet.

Der Knotenpunkt Rodigallee / Holstenhofweg wird als Unfallhäufungspunkt bezeichnet (48 Unfälle im Betrachtungszeitraum). Hierbei handelt es sich neben „echten“ Rotlichtverstößen vorwiegend um Unfälle im Zusammenhang mit Linksabbiegern von Osten kommend in den Holstenhofweg, entweder durch Missachtung des von Westen entgegen kommenden Verkehrs auf der Rodigallee oder durch zu langsames Räumen der

Linksabbieger, die dann in Konflikt mit von Norden losfahrenden Verkehrsteilnehmern geraten. Im Unfallbericht wird vorgeschlagen, eine Verlängerung der Räumzeiten für die Linksabbieger von Osten kommend in Erwägung zu ziehen. Ein Bericht der Unfallkommission zu diesem Unfallhäufungspunkt liegt nicht vor.

Teilabschnitt Rodigallee West

Es liegt eine Auswertung von Unfalldaten für den Zeitraum 1.1.2013 bis 31.12.2015 vor.

Die Teilstrecke Rodigallee zwischen Knoten Rodigallee / Holstenhofweg und Knoten Rodigallee / Am Hohen Feld wird als unauffällig bezeichnet.

Der Knotenpunkt Rodigallee / Am Hohen Feld wird zwar nicht als Unfallhäufungspunkt bezeichnet (4 Unfälle in Betrachtungszeitraum) dennoch wird im Unfallbericht vorgeschlagen, eine klarere Knotengestaltung im Zusammenhang mit der FLSA vorzunehmen. Die aktuelle Situation führt offensichtlich zu Konflikten von aus Am Hohen Feld ausfahrenden Verkehrsteilnehmern mit unkoordiniert wartenden Verkehrsteilnehmern auf der Rodigallee Richtung Westen, da ein Haltebalken nur westlich der Einmündung vorhanden ist.

Die Teilstrecke Rodigallee zwischen Knoten Rodigallee / Am Hohen Feld und Knoten Rodigallee / Jenfelder Allee weist für den Betrachtungszeitraum 1.1.2013 bis 31.12.2015 mit 43 Unfällen eine relativ hohe Unfalldichte auf. Die Unfälle wurden vorrangig im Bereich vor dem Knoten Rodigallee / Jenfelder Allee registriert, dabei Auffahrunfälle im Längsverkehr, Unfälle aufgrund wendender Verkehrsteilnehmer und durch vom Parkplatz des Netto-Discounters einbiegende Verkehrsteilnehmer.

3.1.4 ÖPNV

Im Planungsgebiet sind elf Bushaltestellen (sechs je Fahrtrichtung) vorhanden:

Haltestelle	Buslinien	stadtauswärts	stadteinwärts
Gustav-Adolf-Straße	10, 263, 618	Fahrbahnrand: Unmittelbar südlich Gehölzweg	(außerhalb Planungsgebiet)
Bovestraße	10, 263, 618	Fahrbahnrand: Unmittelbar nördlich Knoten Bovestraße / Jüthornstraße	Busbucht: Unmittelbar östlich Knoten Bovestraße / Jüthornstraße
AK Wandsbek	10, 35, 263, 618	Busbucht: Unmittelbar westlich Knoten Jüthornstraße / Kielmannseggstraße	Busbucht: Unmittelbar westlich Alphonsstraße
Osterkamp	10, 263, 618	Busbucht: Unmittelbar östlich Osterkamp	Busbucht: Unmittelbar östlich Osterkamp
Universität der BW	10, 35, 263, 618, E 62	Busbucht: Unmittelbar östlich Knoten Rodigallee / Holstenhofweg	Busbucht: Unmittelbar westlich Knoten Rodigallee / Holstenhofweg
	261	Holstenhofweg Richtung Süden: Busbucht	Holstenhofweg Richtung Norden: Haltestelle am Fahrbahnrand
Am Hohen Feld	10, 35, 263, 618, E 62	Busbucht: Unmittelbar westlich Am Hohen Feld	Fahrbahnrand: Unmittelbar östlich Knoten Am Hohen Feld

Die Haltestellen werden von der Metro-Buslinie 10 in den Hauptverkehrszeiten alle 10 Minuten bedient. Ansonsten verkehrt die Buslinie 10 in einem 20- bzw. 40 -Minuten-Takt.

Die Haltestellen werden von der Buslinie 263 in den Hauptverkehrszeiten alle 10 Minuten bedient. Ansonsten verkehrt die Buslinie 263 in einem 20- Minuten-Takt.

Die Haltestellen (nicht Gustav-Adolph-Straße, Bovestraße und Osterkamp) werden von der Schnell-Buslinie 35 in den Hauptverkehrszeiten alle 15 bzw. 20 Minuten bedient. Ansonsten verkehrt die Buslinie 35 in einem 30- Minuten-Takt.

Die Haltestellen Universität der Bundeswehr und Am Hohen Feld werden stadtauswärts von der Eil-Buslinie E 62 montags bis freitags morgens zwischen 9 und 10 Uhr zweimal und zwischen 13 Uhr und 15 Uhr alle 20 Minuten bedient, stadtauswärts nur zwischen 12:20 und 13:30 Uhr im 10-Minuten Takt. Die Streckenführung verläuft zwischen Wandsbek Markt und Universität der Bundeswehr entlang der Planungsstrecke Bovestraße, Jüthornstraße und Rodigallee, sie ist aber zwischen Wandsbek Markt und Universität der Bundeswehr haltestellenfrei.

Die Haltestellen werden von der Nacht-Buslinie 618 montags bis freitags viermal pro Nacht im 60-Minuten-Takt bedient.

Die Buslinie 261 berührt bzw. quert das Planungsgebiet an zwei Stellen:

- Am nördlichen Rand des Planungsgebietes von Wandsbek Markt über Bahngärten kommend und von der Bovestraße in die Gustav-Adolph-Straße einbiegend bzw. umgekehrt
- Am Knoten Rodigallee / Holstenhofweg auf dem Holstenhofweg fahrend und die Rodigallee querend mit je einer Bushaltestelle hinter dem Knoten, Richtung Norden am Fahrbahnrand, Richtung Süden als Busbucht

3.1.5 Barrierefreiheit

Die vorhandenen Bordsteinhöhen an den Fußgänger- und Radwegfurten aller Knoten im Planungsgebiet entsprechen nicht den Anforderungen an getrennte Querungen mit einem maximal 1 m breiten Bereich mit 0 cm Bordhöhe für Rollstuhlfahrer und einem angrenzenden Bereich mit 6 cm Bordhöhe für blinde und sehbehinderte Menschen.

Ausschließlich die Furten im Bereich der Haltestelle Am Hohen Feld im Teilabschnitt Rodigallee Mitte sind regelkonform mit den o.g. Bordhöhen hergestellt.

Taktile Elemente in Form von Bodenindikatoren sind im Planungsgebiet ausschließlich im Bereich der Bushaltestelle Am Hohen Feld stadtauswärts vorhanden.

3.1.6 MIV

Die Fahrbahn ist im Planungsgebiet mit Asphalt befestigt. Die Teilstrecke zwischen Bornkamp und Osterkamp im Teilabschnitt Rodigallee West wurde im Oktober 2014 mit

einer neuen Asphaltdecke in SMA 8 Hmb versehen. Die weiteren Teilstrecken zwischen Kielmannseggstraße und Holstenhofweg wurden im Oktober 2017 mit einer neuen Asphaltdecke in SMA 8 Hmb versehen.

3.1.7 Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung

Teilabschnitt Bovestraße

Öffentliche Beleuchtung befindet sich in den westlichen Nebenflächen im Sicherheitstrennstreifen am Fahrbahnrand.

Wegweisende Beschilderung befindet sich am südlichen Ende der Bovestraße für LKW, die die zulässige Durchfahrtshöhe von 3,70 m unterhalb der Eisenbahnüberführung über die Bovestraße überschreiten und über die Jüthornstraße und die Robert-Schumann-Brücke über die DB-Gleise und dann zur Bovestraße nördlich der Bahntrasse geleitet werden sollen.

Teilabschnitt Jüthornstraße

Öffentliche Beleuchtung befindet sich in den nördlichen Nebenflächen im Grünstreifen zur Beleuchtung der Fahrbahn sowie im Bereich des Knotens Bovestraße / Jüthornstraße (3 Masten) im Sicherheitstrennstreifen am südlichen Fahrbahnrand und am nördlichen Rand des gemeinsamen Geh- und Radweges zur Beleuchtung desselben. Eine Ausleuchtung des mit Benutzungspflicht ausgewiesenen Radweges auf der Südseite der Jüthornstraße im Wandsbeker Gehölz ist nicht vorhanden.

Wegweisende Beschilderung befindet sich

- stadteinwärts zwischen Alphonsstraße und Kielmannseggstraße: Wegweiser zur Leitung Richtung Notaufnahme des AK Wandsbek (weiter geradeaus auf der Jüthornstraße) und zum Parkplatz des AK Wandsbek (rechts in die Alphonsstraße)
- stadteinwärts in Höhe Haus-Nr. 75 (AK Wandsbek): Wegweiser zur Notaufnahme des AK Wandsbek (nach rechts)
- stadteinwärts unmittelbar hinter der Zufahrt zur Notaufnahme des AK Wandsbek:
 - Vorwegweiser nach links für KfZ über 3,5 t zul. Gesamtmasse und 3,7 m Höhe (in ca. 500 m an der Bovestraße)
- stadteinwärts am Knoten Bovestraße / Jüthornstraße zur Ableitung von Durchgangsverkehren von Osten kommend Richtung Südwest, also entlastend für die Bovestraße: Pfeilwegweiser Richtung Autobahn und Zentrum

- Stadtauswärts ca. 100 m westlich der Zufahrt zur Notaufnahme des AK Wandsbek:
 - Hinweisschild für Gottesdienste der Kirche Gleiwitzer Bogen der Freien evangelischen Gemeinde
 - Wegweiser zur Leitung Richtung Notaufnahme des AK Wandsbek linksabbiegend, zum Parkplatz des AK Wandsbek geradeaus

Teilabschnitt Rodigallee West

Öffentliche Beleuchtung befindet sich in den nördlichen Nebenflächen im Randstreifen am Fahrbahnrand. Die ausgeprägten Kronen der anstehenden Bäume führen zur Einschränkung der Wirkung der öffentlichen Beleuchtung insbesondere in den nördlichen Nebenflächen.

Im Knoten Rodigallee / Holstenhofweg befinden sich auf allen vier Mittelinseln je ein Senkrechtmast mit je zwei Leuchtkörpern.

Wegweisende Beschilderung befindet sich am Knoten Rodigallee / Holstenhofweg:

- Auf der Mittelinsel des Knotenarmes Holstenhofweg Nordseite für die auf dem Holstenhofweg von Süden und Norden anfahrenen Verkehrsteilnehmer:
 - Richtung Westen: Pfeilwegweiser Richtung BAB 7, Flensburg, Zentrum und Wandsbek
 - Richtung Osten: Pfeilwegweiser Richtung Autobahn, Jenfeld und Barsbüttel
- Auf der Mittelinsel des Knotenarmes Rodigallee Ostseite für die auf der Rodigallee von Osten oder Westen anfahrenen Verkehrsteilnehmer:
 - Richtung Süden: Pfeilwegweiser Richtung Universität der Bundeswehr
 - Richtung Norden: Pfeilwegweiser Richtung Rahlstedt, Farmsen und Gewerbegebiet Schimmelmanstraße

Teilabschnitt Rodigallee Mitte

Öffentliche Beleuchtung befindet sich in den nördlichen Nebenflächen im Sicherheits-trennstreifen am Fahrbahnrand. Die ausgeprägten Kronen der anstehenden Bäume führen zur Einschränkung der Wirkung der öffentlichen Beleuchtung insbesondere in den nördlichen Nebenflächen.

3.1.8 Straßenbegleitgrün

Vom [REDACTED] liegt mit Datum vom 20.10.2017 eine fachtechnische Stellung-

nahme zu der geplanten Sanierungsmaßnahme Bovestraße / Jüthornstraße und Rodigallee als Vorabzug vor. Hierin werden die einzelnen Bäume in ihren Arten, dem Stammdurchmesser sowie den Kronenbreiten aufgeführt. Zusätzlich werden Ergebnisse aus Wurzelaufgrabungen erläutert und Stellungnahmen zu den geplanten Maßnahmen im Zusammenhang mit den Querschnittsanpassungen der einzelnen Straßenabschnitte abgegeben.

Im Kap. 5.1.7 zur gewählten Ausführungsvariante (Straßenbegleitgrün) wird auf diese Stellungnahmen im Einzelnen Bezug genommen.

Teilabschnitt Bovestraße

In der Bovestraße befinden sich in den Nebenflächen 25 Bäume, 17 auf der Ostseite sowie 8 auf der Westseite. Diese Bäume wurden seitens des LSBG in einer Begehung am 15.05.2017 in Augenschein genommen und vorläufig bewertet.

Auf der Ostseite stehen 14 Holländische Linden mit Stammumfängen zwischen 29 und 180 cm (i.M. 116 cm) sowie zwei Rosskastanien (Stammdurchmesser 64 und 77 cm) und eine Rot-Eiche (Stammdurchmesser 89 cm).

Auf der Westseite stehen 7 Holländische Linden mit Stammumfängen zwischen 47 und 148 cm (i.M. 89 cm) sowie eine Hänge-Birke (Stammdurchmesser 68 cm).

Mit Ausnahme von drei Holländischen Linden auf der Ostseite (Vitalitätsstufe 0) werden alle anderen Bäume den Vitalitätsstufen 1 bzw. 2 gemäß ROLOFF (2001) zugeordnet, d.h. die Bäume befindet sich überwiegend in der Degenerationsphase (1) bzw. Stagnationsphase (2).

Allen Bäumen werden zwar schlechte Standortverhältnisse bescheinigt (kleine unversiegelte Bereiche, dicht am Straßenkörper liegend), allerdings haben sich die Bäume aber gut mit diesen arrangiert.

Teilabschnitt Jüthornstraße

In der Jüthornstraße befinden sich im Grünstreifen zwischen der Fahrbahn und den nördlichen Nebenflächen 17 Bäume. Eine Begutachtung dieser Bäume hat durch die [REDACTED] stattgefunden.

Auf der Südseite der Jüthornstraße befindet sich das Wandsbeker Gehölz, in dem auch der mit Benutzungspflicht ausgewiesene Radweg verläuft.

Teilabschnitt Rodigallee West

Im Teilabschnitt Rodigallee West befinden sich 47 Bäume, davon

- 32 in den nördlichen Nebenflächen annähernd gleichmäßig angeordnet zwischen Kielmannseggstraße und Holstenhofweg
- 12 in den südlichen Nebenflächen annähernd gleichmäßig angeordnet zwischen Osterkamp und Holstenhofweg

d.h. in den südlichen Nebenflächen sind keine Bäume zwischen Kielmannseggstraße und Osterkamp vorhanden.

Einige Bäume haben oberflächennahe Wurzeln ausgebildet, was zu Hebungen in den Nebenflächen führt.

Die Bäume auf der Nordseite führen aufgrund ihrer ausgeprägten Kronen zur Einschränkung der Wirkung der öffentlichen Beleuchtung insbesondere in den nördlichen Nebenflächen.

Teilabschnitt Rodigallee Mitte

Im Teilabschnitt Rodigallee Mitte befinden sich 103 Bäume, davon

- 53 in den nördlichen Nebenflächen
- 50 in den südlichen Nebenflächen

jeweils annähernd gleichmäßig angeordnet zwischen Holstenhofweg und Jenfelder Allee.

Einige Bäume haben deutliche oberflächennahe Wurzeln ausgebildet, was zu entsprechenden Erhöhungen gegenüber den angrenzenden Nebenflächen und Hebungen in den Nebenflächen führt.

Die Bäume auf der Nordseite führen aufgrund ihrer ausgeprägten Kronen zur Einschränkung der Wirkung der öffentlichen Beleuchtung insbesondere in den nördlichen Nebenflächen.

3.1.9 Ruhender Verkehr

Teilabschnitt Bovestraße

In der Bovestraße sind 15 Parkstände in Längsrichtung auf dem Gehwegniveau vorhanden, davon 9 auf der Ostseite und 6 auf der Westseite. Die Parkstände sind über „Parken auf Gehwegen ganz in Fahrtrichtung“ gekennzeichnet.

Teilabschnitt Jüthornstraße

Im Teilabschnitt der Jüthornstraße sind keine Einrichtungen für den ruhenden Verkehr vorhanden. In der Strecke zwischen Alphonsstraße und Kielmannseggstraße besteht eingeschränktes Halteverbot.

Teilabschnitt Rodigallee West

Im Teilabschnitt Rodigallee West sind auf der Nordseite 56 Parkstände in Längsrichtung auf dem Gehwegniveau vorhanden. Die Parkstände sind über „Parken auf Gehwegen ganz in Fahrtrichtung“ gekennzeichnet.

Auf der Südseite ist zwischen Kielmannseggstraße und Holstenhofweg

- ein eingeschränktes Halteverbot montags bis freitags von 15 bis 20 Uhr auf dem rechten Fahrstreifen Richtung Osten (stadtauswärts)

angeordnet. Die Haltemöglichkeit wird regelmäßig (auch während der Verbotszeiten) genutzt.

Unmittelbar östlich der Bushaltestelle Universität der Bundeswehr ist für ca. 30 m (bis zum Anschluss an den Teilabschnitt Rodigallee Mitte) absolutes Halteverbot gegeben.

Teilabschnitt Rodigallee Mitte

Im Teilabschnitt Rodigallee Mitte sind auf der Nordseite 86 Parkstände in Längsrichtung auf dem Gehwegniveau vorhanden. Die Parkstände sind über „Parken auf Gehwegen ganz in Fahrtrichtung“ gekennzeichnet.

In Höhe der Hauses Rodigallee Nr. 133 ist auf der Nordseite ein Behindertenstellplatz ausgewiesen.

Auf der Südseite ist ab ca. 30 m östlich der Bushaltestelle Universität der Bundeswehr

- ein absolutes Halteverbot von 7 bis 9 Uhr und von 15 bis 20 Uhr auf dem rechten Fahrstreifen Richtung Osten (stadtauswärts) angeordnet. Die Haltemöglichkeit wird regelmäßig (auch während der Verbotszeiten) genutzt.

3.1.10 Entwässerung

Teilabschnitt Bovestraße (Ableitung über Mischwassersiel)

Das Regenwasser wird in der Bovestraße über ein Dachgefälle abgeleitet und in Trummen gefasst.

Die Trummenanschlussleitungen führen das Regenwasser in eine Leitung DN 250 bzw. DN 300 des Mischwassersielsystems von Hamburg Wasser, die in der Bovestraße ca.

in Straßenmitte Richtung Norden verläuft und ab Gehölzweg in Richtung westlichen Fahrbahnrand verschwenkt (Im Knoten Gustav-Adolph-Straße erfolgt in einem Schachtbauwerk die Zusammenführung mit dem Mischwassersiel der Gustav-Adolph-Straße).

Teilabschnitt Jüthornstraße (Ableitung über Mischwassersiel)

Das Regenwasser wird in der Jüthornstraße über ein Dachgefälle abgeleitet und in Trummen gefasst.

Die Trummenanschlussleitungen führen das Regenwasser in eine Leitung (Eiprofil 550/1000) des Mischwassersielsystems von Hamburg Wasser, die in der Jüthornstraße ca. in Straßenmitte Richtung Westen und ab dem Knotenpunkt Bovestraße / Jüthornstraße als Eiprofil 1200/1350 weiter im Verlauf der Jüthornstraße nach Südwesten verläuft.

Teilabschnitt Rodigallee West (Ableitung über Mischwassersiel)

Das Regenwasser wird im Abschnitt West der Rodigallee über ein Dachgefälle abgeleitet und in Trummen gefasst.

Die Trummenanschlussleitungen führen das Regenwasser in eine Leitung Eiprofil 550/1000 des Mischwassersielsystems von Hamburg Wasser, die in der Rodigallee ab Holstenhofweg zunächst ca. in Straßenmitte Richtung Westen, dann im südlichen Straßenquerschnitt weiter nach Westen verläuft und am Knoten Jüthornstraße / Schimmelmannellee / Rodigallee in das dortige Mischwassersiel 550/1000 der Jüthornstraße übergeht.

Teilabschnitt Rodigallee Mitte

Das Regenwasser wird im Abschnitt Mitte der Rodigallee über ein Dachgefälle abgeleitet und in Trummen gefasst.

Unterabschnitt Mitte-West (Haus-Nr. 99 bis 115, Ableitung über Mischwassersiel)

Die Trummenanschlussleitungen führen das Regenwasser in eine Regenwasserleitung von Hamburg Wasser. Diese Leitung weist ca. 150 m östlich der Einmündung Schimmelmannellee (Haus Nr. 115) einen Hochpunkt auf. Von dort verläuft sie Richtung Westen als DN 250, weiter als DN 300 und DN 400 bis zum Knotenpunkt Rodigallee / Holstenhofweg, wo sie über einen Schacht an das Mischwassersiel im Holstenhofweg Richtung Norden angeschlossen wird.

Unterabschnitt Mitte-Ost (Haus-Nr. 115 bis 238, Ableitung über Regenwassersiel)

Die Trummenanschlussleitungen führen das Regenwasser in eine Regenwasserleitung von Hamburg Wasser. Diese Leitung weist zwischen Haus-Nr. 193 und 197 (ca. 300 m westlich des Knotens Rodigallee / Jenfelder Allee / Schiffbeker Weg einen Tiefpunkt auf. Von dort wird das Regenwasser nach Süden zum Kühlteich der Helmut Schmidt Universität und nach Norden zum Jenfelder Moor abgeleitet.

3.1.11 Ausstattung**Teilabschnitt Bovestraße**

Vorhandene Ausstattung	Nebenfläche	Lageplan	Station	Zuständigkeit
Werbesäule	West	Blatt 1	Km +008	Bezirk
Bügelabsperrelement	West	Blatt 1	Km +020	Bezirk
Fahrgastunterstand „Gustav-Adolph-Straße“ ohne Werbetafel	West	Blatt 1	Km +23	Hochbahn
5 Leitpfosten (Beton, weiß)	West	Blatt 2	Km +140 bis Km +155	Bezirk
Fahrgastunterstand „Bovestraße“ mit Werbetafel	Südwest	Blatt 2	Km +205	Hochbahn und Wall GmbH
10 Bügelabsperrelemente	Südwest	Blatt 2 und 3	Km +230 bis Km +280	Bezirk

Vorhandene Ausstattung	Nebenfläche	Lageplan	Station	Zuständigkeit
<i>Fahrgastunterstand „Gustav-Adolph-Straße“</i>	<i>Nordost</i>	<i>Blatt 1</i>	<i>Außerhalb Planungsgebiet</i>	
12 Stahlpoller	Ost	Blatt 2	Km +205 bis Km +225	Bezirk
4 Bügelabsperrelemente	Nordost	Blatt 2	Km +245 bis Km +260	Bezirk

Die Bäume sind größtenteils mit Absperrbügeln gegenüber den Längsparkständen auf dem Gehweg gesichert. Vereinzelt befinden sich Abfallbehälter der Hamburger Stadtreinigung im Planungsgebiet.

Teilabschnitt Jüthornstraße

Vorhandene Ausstattung	Nebenfläche	Lageplan	Station	Zuständigkeit
5 Müllcontainer (Glas und Papier)	Süd	Blatt 5	Km +630	Stadtreinigung Hamburg
Werbesäule	Süd	Blatt 5	Km +645	Bezirk
Fahrgastunterstand „AK Wandsbek“ ohne Werbetafel	Süd	Blatt 5	Km +660	Hochbahn

Vorhandene Ausstattung	Nebenfläche	Lageplan	Station	Zuständigkeit
Fahrgastunterstand „Bovestraße“ mit Werbetafel	Nord	Blatt 3	Km +240	Hochbahn und Wall GmbH
Fahrgastunterstand „AK Wandsbek“ ohne Werbetafel	Nord	Blatt 5	Km +610	Hochbahn
Taxi-Rufsäule	Nord	Blatt 5	Km +640	Autoruf GmbH

Teilabschnitt Rodigallee West

Vorhandene Ausstattung	Nebenfläche	Lageplan	Station	Zuständigkeit
Postbriefkasten	Süd	Blatt 5	Km +715	Deutsche Post AG
Werbetafel mit Uhr	Süd	Blatt 5	Km +725	DSM Zeit und Werbung GmbH
Fahrgastunterstand „Osterkamp“ ohne Werbetafel	Süd	Blatt 8	Km 1+200	Hochbahn
Werbesäule	Süd	Blatt 10	Km 1+630	Ströer
Postbriefkasten	Süd	Blatt 10	Km 1+635	Deutsche Post AG
Fahrgastunterstand „Universität der Bundeswehr“ ohne Werbetafel	Süd	Blatt 10	Km 1+650	Hochbahn und Wall GmbH

5 Betonabsperripoller	Süd	Blatt 10	Km 1+680 bis km 1+685	Bezirk
Müllcontainer	Süd	Blatt 11	Km 1+705	Hamburg Stadtreinigung

Vorhandene Ausstattung	Neben- fläche	Lageplan	Station	Zuständigkeit
Fahrgastunterstand „Osterkamp“ ohne Werbetafel	Nord	Blatt 8	Km 1+200	Hochbahn
Sitzbank	Nord	Blatt 8	Km 1+220	Bezirk
Werbessäule	Nord	Blatt 9	Km 1+355	Ströer
Ausfahrtsspiegel	Nord	Blatt 9	Km 1+420	Bezirk
Fahrgastunterstand Universität der Bundeswehr ohne Werbetafel	Nord	Blatt10	Km 1+570	Hochbahn
Werbetafel	Nord	Blatt 10	Km 1+590	JC Decaux

Die Bäume sind mit Absperrbügeln gegenüber den Längsparkständen auf dem Gehweg gesichert.

Vereinzelt befinden sich Abfallbehälter der Hamburger Stadtreinigung im Planungsgebiet.

Teilabschnitt Rodigallee Mitte

Vorhandene Ausstattung	Neben- fläche	Lageplan	Station	Zuständigkeit
Fahrgastunterstand Am Hohen Felde“ mit Werbetafel	Süd	Blatt 13	Km 2+270	Hochbahn und Wall GmbH
4 Müllcontainer (Glas und Papier)	Süd	Blatt 15	Km 2+570	Hamburg Stadtreinigung

Vorhandene Ausstattung	Neben- fläche	Lageplan	Station	Zuständigkeit
-------------------------------	--------------------------	-----------------	----------------	----------------------

Bügelabsperrelemente	Nord	Blatt 14	Km 2+290	Bezirk
Poller	Nord	Blatt 14	Km 2+300	Bezirk
Fahrgastunterstand Am Hohen Felde“ ohne Werbetafel	Nord	Blatt 14	Km 2+320	Hochbahn

Die Bäume sind mit Absperrbügeln gegenüber den Parkständen auf dem Gehweg gesichert.

Vereinzelt befinden sich Abfallbehälter der Hamburger Stadtreinigung im Planungsgebiet.

3.1.12 Versorgungsleitungen

Im Planungsgebiet verlaufen im Untergrund diverse Leitungen folgender Leitungsträger:

- Colt Technology Services
- Dataport
- Hamburg Netz
- Hamburg Wasser
- Kabel Deutschland / Vodafone
- Telekom
- servTec
- Stromnetz Hamburg / Vatenfall (Europe Hamburg)
- Versatel
- wilhelm.tel / willy.tel

Teilweise stehen Antworten der Leitungsträger zur Leitungsanfrage noch aus.

3.1.13 Art und Nutzung der anliegenden Bebauung

Teilabschnitt Bovestraße

Westlich der Bovestraße befindet sich Wohnbebauung bzw. gewerbliche genutzte Wohnhäuser.

- Insgesamt sind auf der Westseite 4 Grundstücks- bzw. Garagenzufahrten sowie die Anbindungen der Sackgassen Gehölzweg und Waldfrieden vorhanden.

Östlich der Bovestraße befinden sich Wohnhäuser, als Gewerbe ist ein Friseur sowie südlich daneben ein weiterer mit Schaufenster versehener Gewerberaum mit wechselnder Nutzung.

- Insgesamt sind auf der Ostseite 8 Grundstücks- bzw. Garagenzufahrten sowie die Anbindung der Rauchstraße vorhanden.

Teilabschnitt Jüthornstraße

Nördlich der Jüthornstraße befindet sich das Gelände der Asklepios-Klinik Wandsbek. Zwischen Alphonsstraße und Kielmannseggstraße befindet sich ein gewerblich genutztes Bürogebäude mit Eingang von der Kielmannseggstraße.

- Auf der Nordseite der Jüthornstraße befinden sich zwei (nicht öffentliche) Zufahrten zum Gelände der Klinik Wandsbek sowie die Anbindung der Alphonsstraße.

Südlich der Jüthornstraße ist ein Teil des Wandsbeker Gehölzes gelegen. Am östlichen Ende der Jüthornstraße unmittelbar westlich des Knotens Jüthornstraße / Kielmannseggstraße / Rodigallee befinden sich ein Friseur und ein Restaurant mit Eingang an der Ecke Jüthornstraße / Kielmannseggstraße.

- Auf der Südseite der Jüthornstraße befinden sich keine Grundstücks- bzw. Garagenzufahrten oder Straßenanbindungen.

Teilabschnitt Rodigallee West

Nördlich der Rodigallee befindet sich im Teilabschnitt West westlich des Knotens Rodigallee / Holstenhofweg ausschließlich Wohnbebauung.

Außer den Straßenanbindungen Bornkamp und Osterkamp bestehen insgesamt 55 Grundstücks- bzw. Garagenzufahrten, davon 29 auf der Nordseite und 26 auf der Südseite, weiterhin existiert eine fußläufige Anbindung an den Mittelkamp.

Im Bereich des Knotens Rodigallee / Holstenhofweg befinden sich auf der Nordseite der Rodigallee:

- Östlich des Knotens eine Bäckerei sowie ein Hundesalon mit vorgelagerter Freifläche und Zugang von der Rodigallee.
- Westlich des Knotens ein Praxis-, Büro- bzw. Ausbildungsgebäude (u.a. Nothern Business School) mit Zugang vom Holstenhofweg.

Südlich der Rodigallee befindet sich unmittelbar östlich des Knotens Jüthornstraße / Kielmannseggstraße / Rodigallee ein Raumausstatter-Fachgeschäft sowie eine Bäckerei. Weiter in östlicher Richtung bis zum Knoten Rodigallee / Holstenhofweg befindet

sich ausschließlich Wohnbebauung. Neben der Anbindung des Osterkamps nach Süden existieren fußläufige Verbindungen zum Wandsbeker Gehölz.

Westlich des Knotens Rodigallee / Holstenhofweg befindet sich das Offiziersheim des Bundeswehrgeländes mit Zugang vom Holstenhofweg.

Teilabschnitt Rodigallee Mitte

Nördlich der Rodigallee befindet sich im Teilabschnitt Mitte vorrangig Wohnbebauung.

Westlich und östlich der Straßenanbindung Am Hohen Feld sind ein Restaurant, eine Eisdiele und ein Fahrradfachgeschäft gelegen, alle mit Zugang von der Rodigallee. Weiter östlich ist das Gelände der Kirchengemeinde Der Gute Hirte mit Kirchengebäude gelegen. Weiter östlich folgen dann bis zum Knoten Rodigallee / Jenfelder Allee / Schiffbeker Weg Einzelhäuser sowie ein Netto-Discounter (außerhalb des Planungsgebietes).

Außer der Straßenanbindung Am Hohen Feld bestehen insgesamt 45 Grundstücks- bzw. Garagenzufahrten davon 13 auf der Nordseite und 32 auf der Südseite, weiterhin existieren fußläufige Anbindungen an die Ossietzkystraße und den Tycho-Brahe-Weg.

Südlich der Rodigallee befindet sich im Teilabschnitt Mitte westlich der Straße Am Hohen Feld das Gelände der Helmut Schmidt Universität der Bundeswehr. Weiter östlich sind 12 Einzelhäuser jeweils mit Grundstückszufahrten gelegen. Daran schließt sich weiter nach Osten eine Grünfläche an, die u.a. als Zirkusplatz genutzt wird. Zwischen dieser Grünfläche und dem Knoten Rodigallee / Jenfelder Allee befinden sich mehrere Wohn- bzw. Geschäftshäuser (außerhalb des Planungsgebietes). Außer den Zufahrten zu den o.g. 12 Einzelhäusern existieren fußläufige Anbindungen an den südlichen Abschnitt der Straße Am Hohen Feld sowie an die Elsa-Brandström-Straße.

3.1.14 Brückenbauwerke

Brückenbauwerke sind im Planungsgebiet nicht vorhanden.

3.2 Rahmenbedingungen

3.2.1 Umweltverträglichkeit

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

3.2.2 Boden-/ Asphaltgutachten

Im Planungsgebiet wurden zur Schichtdickenmessung und Erfassung des Schichtenaufbaus der Fahrbahnen 26 Proben der gebundenen und zum Teil ungebundenen

Straßenschichten vom [REDACTED] (Prüfbericht Nr. 1/2247/2017 vom 17.07.2017) entnommen und untersucht. Proben der Bushaltestellenbeläge und der Nebenflächen wurden nicht entnommen und untersucht. Für die einzelnen Teilabschnitte werden zudem Sanierungsempfehlungen ausgesprochen.

Die [REDACTED] hat im Auftrag der Freien und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) den Straßenzug Schloßstraße bis Holsteiner Tor an der Landesgrenze zu Schleswig-Holstein mit dem Lacroix-Verfahren die Tragfähigkeit des vorhandenen Straßenaufbaus untersucht. Die o.g. Abschnitte der EMS-Maßnahmen Bovestraße – Jüthornstraße und Rodigallee bis westlich Knoten Jenfelder Allee sind Teil dieses Straßenzuges. Es liegt der Bericht BBV1613120 als Entwurf mit Datum vom 03.03.2017 vor. Hierin werden auch Empfehlungen für die Sanierung der einzelnen Teilabschnitte ausgesprochen.

Teilabschnitt Bovestraße

Tragfähigkeitsmessungen TÜV Rheinland BBV 1613120, Entwurf 03.03.2017			Bohrkernuntersuchungen HNL 1/2247/2017, Entwurf 08.06.2017								
A. Hocheinbau	B. Teilerneuerung		Nr.	Lage	Asphalt- dicke (cm)	Anmerkung Asphalt	Tragschichten (nicht bituminös)		Frostschuttschicht		Gesamt
Mindesthöhe erforderliche Überbauung(cm)	erforderliche Mindesthöhe vorhandener Asphalt (cm)	dann Teilerneuerung möglich bis (cm)					Art	cm	Art	cm	cm
14	22	16	BK 15	Bovestraße Nord	8,7	Deckschichten teilweise zerfallen, kein Binder, kein Verbund zum Pflaster	Pflaster	19,8	n.e.	n.e.	
			BK 16	Bovestraße Nord	5,3	Deckschicht direkt über Pflaster, kein Verbund zum Pflaster	Pflaster	19,3	F1	35,4	60,0
			BK 17	Bovestraße Nord	5,5	Deckschicht zerfallen, direkt über Pflaster, kein Verbund zum Pflaster	Pflaster	17,4	n.e.	n.e.	
			BK 18	Bovestraße Süd	23,0	Binder hohlraumreich, Asphalt ohne Verbund zur Verfestigung	Verfestigung HGT	25,2	F1 / F3	31,8	80,0
			BK 19	Bovestraße Süd	17,3	Binder hohlraumreich, Asphalt ohne Verbund zur Verfestigung	Verfestigung	25,4	Pflaster	n.e.	

Teilabschnitt Jüthornstraße

Tragfähigkeitsmessungen TÜV Rheinland BBV 1613120, Entwurf 03.03.2017			Bohrkernuntersuchungen HNL 1/2247/2017, Entwurf 08.06.2017									
A. Hocheinbau	B. Teilerneuerung		Nr.	Lage	Asphalt- dicke (cm)	Anmerkung Asphalt	Tragschichten (nicht bituminös)		Frostschuttschicht		Gesamt	
Mindesthöhe erforderliche Überbauung(cm)	erforderliche Mindesthöhe vorhandener Asphalt (cm)	dann Teilerneuerung möglich bis (cm)					Art	cm	Art	cm	cm	
18	23	20	BK 20	Jüthorn West	21,5	Binder teilweise zerfallen Tragschicht hoher Sandanteil, Binder kein Verbund zur Tragschicht						
			BK 21	Jüthorn West	31,0	Deckschicht teilweise zerfallen Binder hohlräumreich Tragschichten hoher Sandanteil alle Schichten ohne Verbund						
			BK 22	Jüthorn Mitte	21,2	Deckschicht und Binder teilweise zerfallen Tragschichten hoher Sandanteil alle Schichten ohne Verbund						
			BK 23	Jüthorn Mitte	22,4	Tragschichten hoher Sandanteil Binder und Tragschichten ohne Verbund	Kies/Sand Ton/Sand	57,6		F1 / F3	80	
			BK 24	Jüthorn Ost	22,6	Tragschichten hoher Sandanteil						
			BK 25	Jüthorn Ost	24,1	Tragschichten hoher Sandanteil	Kies/Sand Ton/Sand	55,9		F1 / F3	80	

Teilabschnitt Rodigallee West

Tragfähigkeitsmessungen TÜV Rheinland BBV 1613120, Entwurf 03.03.2017			Bohrkernuntersuchungen HNL 1/2247/2017, Entwurf 08.06.2017									
A. Hocheinbau	B. Teilerneuerung		Nr.	Lage	Asphalt- dicke (cm)	Anmerkung Asphalt	Tragschichten (nicht bituminös)		Frostschuttschicht		Gesamt	
Mindesthöhe erforderliche Überbauung(cm)	erforderliche Mindesthöhe vorhandener Asphalt (cm)	dann Teilerneuerung möglich bis (cm)					Art	cm	Art	cm	cm	
16	23	18	BK 26	Rodig West West	21,7	Binder und Tragschicht hoher Sandanteil						
			BK 27	Rodig West West	21,7	Tragschicht hoher Sandanteil						
			BK 28	Rodig West Mitte	27,3	Tragschicht hoher Sandanteil						
			BK 29	Rodig West Mitte	23,7	Tragschicht hoher Sandanteil	Kies/Sand	56,3		F1	80	
			BK 30	Rodig West Ost	25,3	Tragschicht hoher Sandanteil						
			BK 31	Rodig West Ost	25,0	Tragschicht hoher Sandanteil	SSS, SE	55		F1	80	

Teilabschnitt Rodigallee Mitte

Tragfähigkeitsmessungen TÜV Rheinland BBV 1613120, Entwurf 03.03.2017			Bohrkernuntersuchungen HNL 1/2247/2017, Entwurf 08.06.2017									
A. Hocheinbau	B. Teilerneuerung		Nr.	Lage	Asphalt- dicke (cm)	Anmerkung Asphalt	Tragschichten (nicht bituminös)		Frostschuttschicht		Gesamt	
Mindesthöhe erforderliche Überbauung(cm)	erforderliche Mindesthöhe vorhandener Asphalt (cm)	dann Teilerneuerung möglich bis (cm)					Art	cm	Art	cm	cm	
16	23	18	BK 32	Rodig Mitte West	22,8	-						
			BK 33	Rodig Mitte West	21,0	Binderschicht kein Verbund zur Tragschicht Tragschicht hoher Sandanteil						
			BK 34	Rodig Mitte West	34,1	Tragschicht hoher Sandanteil						
			BK 35	Rodig Mitte West	34,1	Binderschicht hohlraumreich Tragschicht hoher Sandanteil						
			BK 36	Rodig Mitte Mitte	27,8	Tragschicht hoher Sandanteil						
			BK 37	Rodig Mitte Mitte	22,5	Tragschicht hoher Sandanteil						
			BK 38	Rodig Mitte Mitte	20,5	Tragschicht hoher Sandanteil						
			BK 39	Rodig Mitte Ost	27,1	Tragschicht hoher Sandanteil						
			BK 40	Rodig Mitte Ost	23,3	Tragschicht hoher Sandanteil						

3.2.3 Grundwasser

Der mittlere Grundwasserstand liegt laut Geoportal Hamburg an der westlichen Planungsgrenze (Bovestraße) bei +6,0 mNN und steigt zur östlichen Planungsgrenze an der Jenfelder Allee kontinuierlich auf +12,0 mNN an. Der Flurabstand beträgt im westlichen Abschnitt des Planungsgebietes ca. 4 m und im östlichen Abschnitt ca. 7 m.

3.2.4 Kampfmittel

Es wurden Anfragen zum Kampfmittelverdacht gestellt, gemäß Auskunft der Feuerwehr Abteilung Gefahrenerkundung Kampfmittelverdacht stehen folgende Verdachtsmomente an.

Teilabschnitt Bovestraße

Gemäß Auskunft vom 14.09.2017 (Geschäftszeichen BIS/F046-17/04967_1) besteht

[REDACTED]

[REDACTED] Bombenblindgängerverdacht durch Trümmerflächen. Diese Verdachtsfläche ist zu untersuchen.

In allen anderen Teilflächen besteht nach Luftbildauswertung / Fernerkundung kein Hinweis auf Bombenblindgänger oder vergrabene Kampfmittel aus dem II. Weltkrieg, so dass dort nach heutigem Kenntnisstand keine weiteren Maßnahmen notwendig sind.

Teilabschnitt Jüthornstraße

Gemäß Auskunft vom 18.09.2017 (Geschäftszeichen BIS/F046-17/04968_1) besteht am südlichen Rand der Jüthornstraße und in einem Übergangstreifen zum Wandsbeker Gehölz allgemeiner Bombenblindgängerverdacht. Gleiches gilt für einen Teilabschnitt des Grünstreifens und gemeinsamen Geh- und Radweges nördlich der Jüthornstraße. Diese Verdachtsflächen sind zu untersuchen.

In allen anderen Teilflächen besteht nach Luftbildauswertung / Fernerkundung kein Hinweis auf Bombenblindgänger oder vergrabene Kampfmittel aus dem II. Weltkrieg, so dass dort nach heutigem Kenntnisstand keine weiteren Maßnahmen notwendig sind.

Teilabschnitt Rodigallee West

Gemäß Auskunft vom 18.09.2017 (Geschäftszeichen BIS/F046-17/04968_1) besteht **allgemeiner Bombenblindgängerverdacht:**

[REDACTED]

Zusätzlich besteht **allgemeiner Bombenblindgängerverdacht durch Bombenkrater**

[REDACTED]

Verdacht auf **vergrabene Kampfmittel ohne Hinweise auf Bombenblindgänger** besteht:

[REDACTED]

Diese Verdachtsflächen sind zu untersuchen.

In allen anderen Teilflächen besteht nach Luftbildauswertung / Fernerkundung kein Hinweis auf Bombenblindgänger oder vergrabene Kampfmittel aus dem II. Weltkrieg, so dass dort nach heutigem Kenntnisstand keine weiteren Maßnahmen notwendig sind.

Teilabschnitt Rodigallee Mitte

Gemäß Auskunft vom 18.09.2017 (Geschäftszeichen BIS/F046-17/04968_1) besteht **Verdacht auf vergrabene Kampfmittel ohne Hinweise auf Bombenblindgänger:**

[REDACTED]

[REDACTED]

Diese Verdachtsfläche ist zu untersuchen.

In allen anderen Teilflächen besteht nach Luftbildauswertung / Fernerkundung kein Hinweis auf Bombenblindgänger oder vergrabene Kampfmittel aus dem II. Weltkrieg, so dass dort nach heutigem Kenntnisstand keine weiteren Maßnahmen notwendig sind.

4 Variantenuntersuchung

4.1 Radverkehrsführung

Für die Planung der Radverkehrsführung wurden in den einzelnen Teilabschnitten Varianten aufgestellt und geprüft.

Der Schwerpunkt lag hier bei der Verkehrssicherheit und Qualität der Befahrbarkeit der Radverkehrsanlagen.

Grundsätzlich bestand bei der Variantenprüfung folgender Planungsansatz:

In den Teilabschnitten Bovestraße sowie Rodigallee West und Mitte sind beidseitig außerhalb der bestehenden Bordlinien keine ausreichend breiten Nebenflächen vorhanden, um eine regelkonforme Führung von Radfahrern in Form von Radwegen herbeizuführen. Dies führt in diesen Teilabschnitten zwangsläufig zu Veränderungen der jeweiligen Querschnitte, dies über

- Entfernung von Bäumen und Längsparkständen oder
- Reduzierung der Querschnittsbreite der Fahrstreifen für den MIV oder
- Kombinationen hieraus mit Veränderungen der Bordlinienführung.

Aufgrund des Charakters der Jüthornstraße mit beidseitigem Baumbewuchs und der Rodigallee mit ihrem alleeartigen Charakter ist ein Erhalt der Bäume unbedingt verfolgenswert. Beobachtungen der Verkehrsflüsse legten nahe, zu prüfen, ob die „Herausnahme“ eines der beiden Fahrstreifen stadtauswärts in der Jüthornstraße und in der Rodigallee vertretbar ist.

Vom LSBG, Fachbereich S1 (Verkehrsteuerung) wurde daher eine entsprechende Simulation durchgeführt. Diese kommt zum Ergebnis, dass ein guter Verkehrsfluss auf dem Streckenzug auch nach der Reduzierung um einen Fahrstreifen stadtauswärts aufrechterhalten werden kann.

Vor diesem Hintergrund wurden entsprechende Varianten in den Teilabschnitten geprüft.

4.1.1 Teilabschnitt Bovestraße

- Variante 1: Schutzstreifen beidseitig mit Reduzierung Fahrstreifenbreite MIV
 - Beibehaltung der Bordlinien sowie der Bäume und Längsparkstreifen
 - Einrichtung Schutzstreifen beidseitig sowie Aufhebung der Leitlinie in der Fahrbahnmittle
 - Breite Schutzstreifen jeweils 1,25 m, Breite Fahrstreifen jeweils 2,43 m
- Variante 2: Radfahrstreifen beidseitig mit Aufhebung Bäume und Längsparkstände beidseitig
 - Rückbau der Bäume und Längsparkstreifen beidseitig
 - Einrichtung Radfahrstreifen beidseitig
 - Breite Radfahrstreifen jeweils 1,85 m, Breite Fahrstreifen jeweils 3,25 m
- Variante 3: Radfahrstreifen beidseitig mit Aufhebung Bäume und Längsparkstände einseitig mit Grundstückszukäufen
 - Rückbau der Bäume und Längsparkstreifen auf der Westseite, Grundstückszukäufe für Querschnittsverbreiterung je ca. 1,00 m beidseitig
 - Einrichtung Radfahrstreifen beidseitig
 - Breite Radfahrstreifen jeweils 1,85 m, Breite Fahrstreifen jeweils 3,25 m
- Variante 4: Schutzstreifen beidseitig mit Aufhebung Bäume und Längsparkstände einseitig
 - Rückbau der Bäume und Längsparkstreifen auf der Westseite
 - Einrichtung Schutzstreifen beidseitig
 - Breite Schutzstreifen jeweils 1,50 m, Breite Fahrstreifen jeweils 3,20 m

Die Varianten werden vorläufig wie folgt abgewogen:

- Variante 1 (Schutzstreifen beidseitig mit Reduzierung Fahrstreifenbreite MIV) bietet aufgrund der Reduzierung der Fahrstreifenbreiten auf je 2,43 m keine ausreichende Verkehrssicherheit insbesondere unter Berücksichtigung von Begegnungsverkehren von Bussen und LKW

- Variante 2 (Radfahrstreifen beidseitig mit Aufhebung Bäume und Längsparkstände beidseitig) führt zu unverhältnismäßig hohem Verlust von Bäumen auf beiden Straßenseiten
- Variante 3 (Radfahrstreifen beidseitig mit Aufhebung Bäume und Längsparkstände einseitig mit Grundstückszukäufen) scheint aufgrund der Vielzahl durchzuführender Grundstückszukäufe nicht realisierbar
- Variante 4 (Schutzstreifen beidseitig mit Aufhebung Bäume und Längsparkstände einseitig) stellt die Vorzugslösung dar. Hierbei wurde gesondert geprüft, ob die Aufhebung der Längsparkstände und Bäume auf der Westseite oder auf der Ostseite erfolgen sollte. Empfohlen wird die Aufhebung auf der Westseite, da hier deutlich weniger Bäume entfernt werden müssen (7) als auf der Ostseite (17).

4.1.2 Teilabschnitt Jüthornstraße

- Variante 1: Ausbau der vorhandenen Nebenflächen
 - Beibehaltung der Fahrstreifen im vorhandenen Querschnitt
 - Ausbau des gemeinsamen Geh- und Radweges auf der Nordseite mit einer Breite von 2,85 m
 - Ausbau des Radweges im Wandsbeker Gehölz auf der Südseite einschl. öffentlicher Beleuchtung und Asphaltierung in einer Breite von 1,50 m
- Variante 2: Reduzierung auf einen Fahrstreifen stadtauswärts, Radfahrstreifen auf der Südseite, Ausbau der vorhandenen Nebenflächen auf der Nordseite
 - Reduzierung der Fahrstreifen stadtauswärts auf einen Fahrstreifen
 - Ausbau des gemeinsamen Geh- und Radweges auf der Nordseite mit einer Breite von 2,85 m
 - Herstellung eines Radfahrstreifens auf der Südseite (stadtauswärts) in einer Breite von 2,00 m
- Variante 3: Reduzierung auf einen Fahrstreifen stadtauswärts, Radfahrstreifen auf der Südseite, Bussonderfahrstreifen auf der Nordseite
 - Reduzierung der Fahrstreifen stadtauswärts auf einen Fahrstreifen
 - Herstellung eines Bussonderfahrstreifens auf der Nordseite (stadteinwärts) in einer Breite von 3,50 m mit Zulassung des Radverkehrs auf diesem Streifen

- Herstellung eines Radfahrstreifens auf der Südseite (stadtauswärts) in einer Breite von 2,00 m

Die Varianten werden vorläufig wie folgt abgewogen:

- Variante 1 (Ausbau der vorhandenen Nebenflächen) stellt aufgrund der Führung der Radfahrer stadtauswärts im Wandsbeker Gehölz und dem dort erforderlichen Ausbau einschließlich der öffentlichen Beleuchtung und dem gesondertem Instandhaltungsaufwand eine aufwändige Lösung dar, zudem ist die gemeinsame Führung von Radfahrern und Fußgängern auf der Nordseite auf einer Breite von 2,85 m als nur bedingt anstrebenswert zu bezeichnen.
- Variante 2 (Reduzierung auf einen Fahrstreifen stadtauswärts, Radfahrstreifen auf der Südseite, Ausbau der vorhandenen Nebenflächen auf der Nordseite) stellt ebenso wie Variante 1 wegen der gemeinsamen Führung von Radfahrern und Fußgängern auf der Nordseite auf einer Breite von 2,85 m nur eine bedingt anstrebenswerte Lösung dar.
- Variante 3 (Reduzierung auf einen Fahrstreifen stadtauswärts, Radfahrstreifen auf der Südseite, Bussonderfahrstreifen auf der Nordseite) stellt die Vorzugslösung dar. Die Länge des Bussonderfahrstreifens (ca. 310 m zwischen Station 0+300 und 0+610) sowie die erwartete Radverkehrsstärke (ca. maximal 100 pro Stunde) ermöglichen die Zulassung des Radverkehrs auf dem Bussonderfahrstreifen. Es ist vorgesehen, zusätzlich den Gehweg auf der Nordseite für die Benutzung durch Radfahrer frei zu geben.

4.1.3 Teilabschnitt Rodigallee West

- Variante 1: Radfahrstreifen beidseitig, Entfall Bäume Südseite
 - Rückbau Bäume Südseite
 - Herstellung Radfahrstreifen beidseitig mit 2,25 m Breite
- Variante 2: Reduzierung auf einen Fahrstreifen stadtauswärts, Radfahrstreifen beidseitig
 - Reduzierung der Fahrstreifen stadtauswärts auf einen Fahrstreifen
 - Herstellung Radfahrstreifen beidseitig mit 2,25 m Breite
 - Neupflanzung von Bäumen auf der Südseite der Rodigallee zwischen Kielmannseggstraße und Osterkamp

- Variante 3: Reduzierung auf einen Fahrstreifen stadtauswärts, Radfahrstreifen Nordseite, Radweg Südseite
 - Reduzierung der Fahrstreifen stadtauswärts auf einen Fahrstreifen
 - Herstellung Radfahrstreifen Nordseite mit 2,25 m Breite
 - Herstellung Radweg Südseite mit 1,85 m Breite und 0,65 m Sicherheitstrennstreifen
 - Neupflanzung von Bäumen auf der Südseite der Rodigallee zwischen Kielmannseggstraße und Osterkamp

Die Varianten werden vorläufig wie folgt abgewogen:

- Variante 1 (Radfahrstreifen beidseitig, Entfall Bäume Südseite) stellt eine grundsätzlich nicht zu verfolgende Variante dar, da auf der Südseite zwischen Osterkamp und Holstenhofweg 12 Bäume entfallen würden und der Alleecharakter der Straße verloren ginge.
- Variante 2 (Reduzierung auf einen Fahrstreifen stadtauswärts, Radfahrstreifen beidseitig) stellt die Vorzugsvariante dar, da im Abschnitt Rodigallee West eine Vielzahl von Grundstückszufahrten sowohl auf der Nordseite als auch auf der Südseite vorhanden sind. Zu prüfen ist im Ergebnis der Baumbegutachtung, ob der Radfahrstreifen auf der Südseite hinsichtlich Höhenlage und Trassierung parallel zur Linie aus geplanten und vorhandenen Bäumen realisiert werden kann, ohne den Bäumen zu schaden.
- Variante 3 (Reduzierung auf einen Fahrstreifen stadtauswärts, Radfahrstreifen Nordseite, Radweg Südseite) stellt die Vorzugslösung für die Teilstrecken dar, in denen im Ergebnis der Baumbegutachtung kein Radfahrstreifen auf der Südseite realisiert werden kann, ohne den Bäumen zu schaden.

Im Vergleich Radfahrstreifen und Radweg auf der Südseite der Rodigallee ist – vorbehaltlich der Baumbegutachtung - der Lösung Radfahrstreifen aus folgenden Gründen der Vorzug zu geben:

- Im derzeitigen Bestand wird der Hauptfahrstreifen stadtauswärts durch parkende Fahrzeuge genutzt, dies auch innerhalb der Halteverbotszeiten. Auch wenn es sich hierbei nicht um ausgewiesene Parkstände handelt, ist anzustreben, in der zukünftigen Querschnittslösung Parkstände in den Nebenflächen anzubieten, da ein Halten auf dem Fahrstreifen nicht mehr möglich sein wird. Die Parkstände sollen – wie auch auf der Nordseite der Rodigallee im Bestand und in der Pla-

nung – zwischen den Bäumen als Längsparkstände in den Nebenflächen angeordnet werden. In der Planung sollen die Parkstände auf einem gegenüber der Straßenfläche um ca. 3 cm erhöhten Niveau angelegt werden, so dass ein Einparken – den Radfahrstreifen querend – zügig möglich ist. Eine Querung des auf ca. 12 cm erhöhten Niveaus angeordneten Radweges ist nicht realisierbar.

- Die Rodigallee weist sowohl auf der Nordseite als auch auf der Südseite eine Vielzahl von Grundstückszufahrten auf. Ein Radfahrstreifen auf Niveau der Straßenfläche lässt sich im Gegensatz zu einem Radweg auf Nebenflächenniveau mit einer durchgängigen Gradienten ohne „ups and downs“ herstellen.

4.1.4 Teilabschnitt Rodigallee Mitte

Die Aussagen zu den Variantenprüfungen und den Vorzugsvarianten im Abschnitt Rodigallee West gelten identisch auch für den Abschnitt Rodigallee Mitte. Ausnahme bildet die Argumentation über die Grundstückszufahrten für einen Radfahrstreifen, da sich in der Teilstrecke Holstenhofweg bis Am Hohen Feld auf der Südseite das Gelände der Helmut-Schmidt Universität der Bundeswehr befindet und dort keine Grundstückszufahrten auf die Rodigallee existieren. Dementsprechend ist in dieser Teilstrecke auch der Bedarf an Parkständen eingeschränkt, so dass sich die Anlage eines Radweges nicht nachteilig auswirkt. Es ist im Falle der Realisierung eines Radweges jedoch sicher zu stellen, dass dieser Radweg nicht durch parkende Fahrzeuge auf dem Nebenflächenniveau in seiner Regelbreite eingeschränkt wird, wie es derzeit im Bestand der Fall ist.

4.2 Knoten

Für den Knoten Rodigallee / Holstenhofweg wurden Varianten im Zusammenhang mit den Linksabbiegern von der Rodigallee untersucht.

- Anordnung der Linksabbiegestreifen links von der Mittelinsel
- Beibehaltung der Anordnung der Linksabbiegestreifen rechts von der Mittelinsel

Unter Beachtung der Unfallberichte und aus Beobachtungen und eigenen Fahrversuchen wird die Anordnung der Linksabbiegestreifen links von der Mittelinsel vorgesehen.

Für den Knoten Rodigallee / Am Hohen Feld wurde geprüft, ob zusätzlich zur FLSA und zum Haltebalken westlich der Einmündung Am Hohen Feld

- entweder nur ein weiterer Haltebalken östlich der Einmündung
- oder darüber hinaus ein LSA-Signal östlich der Einmündung

hergestellt werden soll.

Hierzu wurde eine Abstimmung mit VD52 vorgenommen. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass

- die Markierung eines weiteren Haltebalkens östlich der Einmündung nicht zulässig ist
- der Aufwand für die Herstellung eines zusätzlichen LSA-Signals für eine Signalisierung beidseitig des Knotens nicht in einem angemessenen Verhältnis zu den Unfallgeschehnissen steht.

Insofern werden diesbezüglich keine Änderungen am Knoten Rodigallee / Am Hohen Feld vorgenommen.

4.3 Bushaltestellen

Es wurde geprüft, inwieweit Haltestellen am Fahrbahnrand realisiert werden können, wo derzeit im Bestand Busbuchten vorhanden sind.

Der Vorteil von Haltestellen am Fahrbahnrand ist das schnelle Einordnen der Busse in den fließenden Verkehr sowie das gerade Anfahren an die Bordkante, um ein barrierefreies Ein- und Aussteigen zu erleichtern.

Nachteil der Variante ist die Einschränkung des Geradeausverkehrs, der während der Haltezeit des Busses überholen muss bzw. bei starkem Verkehr warten muss.

Für folgende Haltestellen wird der Umbau von einer bestehenden Busbucht in eine Haltestelle am Fahrbahnrand als sinnvoll erachtet:

- Osterkamp, stadteinwärts und stadtauswärts
- Am Hohen Feld, stadteinwärts und stadtauswärts

Für folgende Haltestellen wird ein Umbau von einer bestehenden Busbucht in eine Haltestelle am Fahrbahnrand nicht als sinnvoll erachtet:

- Bovestraße, stadteinwärts (Vorbeifahrt von Bussen anderer Linien soll möglich sein)
- Universität der Bundeswehr, stadteinwärts und stadtauswärts (der jeweils zweistreifige Verkehr unmittelbar hinter dem Knoten Rodigallee / Holstenhofweg soll nicht durch am Fahrbahnrand haltende Busse eingeschränkt werden)

4.4 Entwässerung

Die Entwässerung über das Mischwassersielsystem (Bovestraße, Jüthornstraße, Rodigallee bis Haus-Nr. 115) bleibt aufrecht erhalten. Der Abschnitt Rodigallee Nr. 115 bis 238 (ca. Station 1+800 bis Planungsende Ost) entwässert derzeit unbehandelt nach Süden zum Kühlteich der Helmut Schmidt Universität und über nach Norden zum Jenfelder Moor. Angeschlossen sind hierbei die Trummen sowie die Grundstücksentwässerungen.

Zur Behandlung des Regenwassers aus dieser Teilstrecke der Rodigallee werden in einer Machbarkeitsstudie folgende Varianten untersucht:

1. Behandlung des Grundstücks- und des Straßenwassers über im Straßenquerschnitt angeordnete SediPipe-Anlagen und Ableitung zu der o.g. Vorflut
2. Getrennte Fassung des Straßenwassers in einer neu herzustellenden Straßentwässerungsleitung und Behandlung über im Straßenquerschnitt angeordnete SediPipe-Anlagen und Ableitung zu der o.g. Vorflut
3. Behandlung des Grundstücks- und des Straßenwassers über der o.g. Vorflut vorgeschaltete Bodenretentionsfilteranlagen.

5 Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante

Die Baumaßnahme umfasst im Wesentlichen folgende Leistungen:

- Sanierung der Fahrbahn nach Belastungsklasse BK10 im Teilabschnitt Bovestraße
- Sanierung der Fahrbahn nach Belastungsklasse BK32 in den Teilabschnitten Jüthornstraße sowie Rodigallee West und Rodigallee Mitte
- Reduzierung der Anzahl der Fahrstreifen stadtauswärts Richtung Osten in der Jüthornstraße und in der Rodigallee von zwei auf eine
- Anpassung der Radverkehrsanlagen
 - Bovestraße: Schutzstreifen
 - Jüthornstraße: Radfahrstreifen
 - Rodigallee: Radfahrstreifen bzw. zum Erhalt der Bäume Radweg
- Verschiebung der Bushaltestellen AK Wandsbek stadtauswärts und Osterkamp stadteinwärts

- Herstellung und Anpassung der Längsparkstände auf dem Gehweg
- Ausbau der Bushaltestellen mit Kasseler Sonderborden und Betonflächen
- Sanierung der Entwässerungsanlagen
- Herstellung zur Behandlung von Oberflächenwasser aus den Straßenflächen für die Teilstrecken, die derzeit in das Regenwassersiel entwässern (Teilstrecke Rodigallee Nr. 115 bis 23, ca. Station 1+800 bis Planungsende Ost)

Die bautechnische Ausführung der Maßnahme erfolgt gemäß der ZTV/ST-Hamburg 09, den Entwurfsrichtlinien (ER), der ERA, der RStO und den Planungshinweisen für Straßen (PLAST).

5.1.1 ÖPNV

Alle Bushaltestellen werden regelkonform mit taktilen Elementen sowie Kasseler Sonderborden ausgebaut. Für einzelne Haltestellen ergeben sich Veränderungen der Ausbauform (Haltestelle am Fahrbahnrand, Lageanordnung).

Haltestelle	Buslinien	stadtauswärts	stadteinwärts
Gustav-Adolf-Straße	10, 263, 618	Haltestelle am Fahrbahnrand verbleibt	<i>Außerhalb des Planungsgebietes</i>
Bovestraße	10, 263, 618	Haltestelle am Fahrbahnrand verbleibt	Busbucht verbleibt (Haltestelle am Fahrbahnrand wird zugunsten Vorbeifahrt von Bussen vermieden)
AK Wandsbek	10, 35, 263, 618	Verschiebung Busbucht um ca. 10 Meter Richtung Westen	Haltestelle am Fahrbahnrand auf Bussonderfahrstreifen verbleibt
Osterkamp	10, 263, 618	Busbucht wird als Haltestelle am Fahrbahnrand ausgebaut und ca. 25 Meter Richtung Osten verschoben	Busbucht wird als Haltestelle am Fahrbahnrand ausgebaut und ca. 10 Meter Richtung Westen verschoben
Universität der BW	10, 35, 263,	Busbucht verbleibt	Busbucht verbleibt

	618, E 62	(Haltestelle am Fahrbahnrand wird wegen Nähe zum Knoten vermieden)	(Haltestelle am Fahrbahnrand wird wegen Nähe zum Knoten vermieden)
	261	Holstenhofweg Richtung Süden: Busbucht wird wegen Radfahrer-Aufleitung unmittelbar südlich der Haltestelle angepasst	Holstenhofweg Richtung Norden: Haltestelle am Fahrbahnrand verbleibt
Am Hohen Feld	10, 35, 263, 618, E 62	Busbucht wird als Haltestelle am Fahrbahnrand ausgebaut	Busbucht wird als Haltestelle am Fahrbahnrand ausgebaut

5.1.2 Fuß- und Radverkehr

Die Radwege sind mit einer Breite von mindestens 1,625 m und bei Möglichkeit mit einer Breite von 2,0 m geplant.

Die Schutzstreifen in der Bovestraße sind mit einer Breite von 1,5 m geplant.

Die Radfahrstreifen in der Jüthornstraße und der Rodigallee werden mit einer Breite von 1,85 m einschließlich Markierung bzw. bei vorhandenen Platzverhältnissen bis zu 2,25 m einschließlich Markierung ausgebaut.

Der Bussonderfahrstreifen (Nutzung gemeinsam mit Radfahrern) wird in einer Breite von 3,50 m geplant.

An folgenden Knotenpunkten sind Aufstellflächen für den indirekt links abbiegenden Radverkehr vorgesehen:

- Jüthornstraße von Osten kommend in die Jüthornstraße Richtung Südwest einschl. gesonderter Signalisierung
- Jüthornstraße von Westen kommend in die Kielmannseggstraße Richtung Norden ohne gesonderte Signalisierung
- Rodigallee von Osten kommend in die Kielmannseggstraße Richtung Süden ohne gesonderte Signalisierung

- Rodigallee von Osten kommend in den Osterkamp Richtung Süden zur Querung an der dortigen FLSA östlich des Knotens
- Rodigallee von Westen kommend in den Osterkamp Richtung Norden zur Querung an der dortigen FLSA östlich des Knotens
- Knoten Rodigallee / Holstenhofweg an allen vier Abbiegebeziehungen jeweils einschl. gesonderter Signalisierung
- Rodigallee von Westen kommend in die Straße Am Hohen Feld Richtung Norden zur Querung an der dortigen FLSA westlich des Knotens

Am Knotenpunkt Rodigallee / Holstenhofweg werden

- die Radfahrer in den Geradeausfahrtrichtungen der Rodigallee Richtung Westen und Osten auf Radfahrstreifen an den Knoten herangeführt und in markierten Furten über den Knoten geführt
- die Radfahrer in den Geradeausfahrtrichtungen des Holstenhofweges Richtung Norden und Süden jeweils vor dem Knoten aus den Nebenflächen abgeleitet, in markierten Furten über den Knoten geführt und hinter dem Knoten wieder in die Nebenflächen aufgeleitet (Berliner Lösung).

5.1.3 Barrierefreiheit

Die erforderlichen Bordsteinhöhen an Fußgänger- und Radwegfurten werden gemäß PLAST berücksichtigt. Taktile Elemente im Bereich der Fußgängerlichtsignalanlagen sind gemäß PLAST Teil 10 vorgesehen.

Streckenabschnitte, an denen Radwege an Gehwege angrenzen, liegen im gesamten Planungsgebiet nicht vor, so dass eine Ausstattung parallel laufend zu den Gehwegen nicht vorgenommen wird.

Auch bei Realisierung eines Radweges in Teilstrecken der Rodigallee auf der Südseite werden keine Bodenindikatoren eingebaut, da zwischen Radweg und Gehweg der Grünstreifen im Wechsel mit Längsparkständen vorgesehen ist.

5.1.4 MIV

Die Fahrstreifenführung des motorisierten Verkehrs bleibt in der Bovestraße erhalten.

In der Jüthornstraße und in der Rodigallee wird ein Fahrstreifen stadtauswärts „herausgenommen“.

An folgenden Knoten auf der Jüthornstraße bzw. der Rodigallee werden für den aus Westen kommenden linksabbiegenden Verkehr von der Jüthornstraße bzw. der Rodigallee Linksabbiegestreifen eingerichtet:

- Alphonsstraße
- Kielmannseggstraße
- Osterkamp
- Am Hohen Feld.

Das Linksabbiegen von der Rodigallee in den Bornkamp wird nicht mehr zugelassen sein.

An allen anderen Knoten bleiben die Abbiegebeziehungen und die Streifenzuordnungen unverändert.

Der Knoten Rodigallee / Holstenhofweg wird mit einer kompakteren Gestaltung versehen. Zusätzlich werden die Linksabbiegestreifen von der Rodigallee jeweils links der Mittelinseln positioniert.

5.1.5 Lichtsignalanlagen

Die Technik der Fußgängerüberquerung wird angepasst bzw. ergänzt und die Maststandorte in der örtlichen Lage angepasst.

Sämtliche Lichtsignalanlagen werden mit akustischer Blindensignalisierung ausgestattet.

5.1.6 Öffentliche Beleuchtung

Zum Teil werden aufgrund baulicher Eingriffe und der zu versetzenden Bordkanten Maste der öffentlichen Beleuchtung versetzt.

5.1.7 Straßenbegleitgrün

Von den insgesamt

- 24 Bäumen in der Bovestraße
- 13 Bäumen in der Jüthornstraße Nordseite
- zahlreichen Bäumen im Wandsbeker Gehölz auf der Südseite der Jüthornstraße
- 193 Bäumen auf der Rodigallee

werden

- 6 Bäume auf der Westseite der Bovestraße

- 1 Baum auf der Ostseite der Bovestraße
- 1 Baum auf der Südseite der Jüthornstraße im Bereich der Bushaltestelle AK Wandsbek
- 4 Bäume westlich des Knotenpunktes Rodigallee / Am Hohen Feld entfernt.

Auf der Südseite der Rodigallee im Abschnitt Kielmannseggstraße bis Osterkamp, in dem derzeit keine Bäume angeordnet sind, sollen 15 Bäume neu gepflanzt werden. Dies erfolgt in Abstimmung mit den Trägern von Leitungstrassen (Hamburg Wasser, Kabel Deutschland, Global Connect), die im Bereich der geplanten Baumstandorte verlaufen.

Teilabschnitt Bovestraße

Im Ergebnis der vom [REDACTED] mit Datum vom 20.10.2017 als Vorabzug aufgestellten fachtechnischen Stellungnahme sollte auf die Einrichtung von Längsparkständen zwischen der Gustav-Adolph-Straße und der Rauchstraße auf der Ostseite der Bovestraße verzichtet werden. Hintergrund ist, dass die dort stehenden Bäume bereits in viel zu gering bemessenen Baumscheiben angeordnet sind und zur Herstellung von Längsparkplätzen aller Voraussicht nach für das Wurzelwerk unverträgliche Eingriffe erforderlich sind.

Ebenfalls sollte auf die Verschiebung der Bordkante im Kurvenbereich Bovestraße / Jüthornstraße auf der Nordseite Richtung Norden verzichtet werden, da auch hier die Wurzelbereiche der Bäume bereits relativ dicht an der Bordkante liegen.

Der Standort der vor der Hausnummer 41 stehenden Rosskastanie sollte im Hinblick auf das zukünftige Wachstum und der geringen Platzverhältnisse überdacht werden.

Die genannten Sachverhalte werden im Zuge der weiteren Planung überprüft.

Teilabschnitt Jüthornstraße

Im Ergebnis der vom [REDACTED] mit Datum vom 20.10.2017 als Vorabzug aufgestellten fachtechnischen Stellungnahme wird für den Bereich der Bushaltestelle AK Wandsbek stadtauswärts auf der Südseite empfohlen, die Verträglichkeit des dort in der Planung verlaufenden Radfahrstreifens durch Wurzelsuchgrabungen zu überprüfen.

Für den Gehweg auf der Nordseite der Jüthornstraße wird empfohlen, in Teilbereichen Aussparungen vorzunehmen bzw. auf Einfassungen zu verzichten.

Die Hinweise werden in der weiteren Planung berücksichtigt. Die weitere Planung sowie die Ausführung werden baumpflegerisch begleitet.

Teilabschnitte Rodigallee

Im Ergebnis der vom [REDACTED] mit Datum vom 20.10.2017 als Vorabzug aufgestellten fachtechnischen Stellungnahme wird die Anordnung der beiderseitigen Radfahrstreifen als grundsätzlich ausführbar und vertretbar angesehen.

Im Hinblick auf die geplante Verschiebung der südlichen Bordkante Richtung Süden und damit Richtung der Baumstandorte wurden mehrere Wurzelsuchgrabungen durchgeführt. Diese werden in der Stellungnahme dahingehend bewertet, dass für den Großteil der auf der Südseite stehenden Bäume angenommen werden kann, dass diese die mit der Verschiebung der Bordkante verbundenen baulichen Eingriffe schadlos übertragen, auch wenn in Einzelfällen Wurzelrückschnitte bzw. Wurzelverziehungen und angepasste Bauweisen erforderlich sind.

Auf folgende Sachverhalte wird im Einzelnen hingewiesen:

- Auf der Nordseite sollte die Bordkante - der Planung entsprechend - erhalten bleiben und nicht weiter Richtung Norden verschoben werden.
- Vorhandene Baumscheiben sollten nicht verkleinert werden.
- In Teilbereichen des zukünftigen Gehweges, auch im Bereich von Zufahrten, werden angepasste Bauweisen, Aussparungen und Verzicht auf Einfassungen angeraten.
- Die Baumstandorte sowohl nördlich als auch südlich der Rodigallee ragen teilweise hügelartig über die benachbarten Nebenflächen. Eine Verkleinerung oder das Einebnen der Baumscheiben ist nicht möglich.
- Im Nahbereich der Baumstandorte sind händische Arbeiten z.B. beim Rückbau von Pflasterbelägen unvermeidbar und in den Leistungsbeschreibungen für die Baudurchführung entsprechend zu berücksichtigen.
- Für die neu geplanten Baumstandorte auf der Südseite zwischen Kielmannseggstraße und Osterkamp sollten ausreichend bemessene Baumstandorte vorgesehen werden, um langfristig Beeinträchtigungen durch Baumwurzeln zu vermeiden.

Die Hinweise werden in der weiteren Planung berücksichtigt. Die weitere Planung, die Ausschreibung sowie die Ausführung werden baumpflegerisch begleitet.

5.1.8 Ruhender Verkehr

Die vorhandenen Längsparkstände in der Bovestraße und in der Rodigallee werden neu hergestellt.

In der Bovestraße entfallen auf der Südseite 6 Längsparkstände. Im Gegenzug werden in der Bovestraße auf der Nordseite 3 Längsparkstände hergestellt.

Die Längsparkstände in der Bovestraße werden baulich wie folgt hergestellt:

- Rundbordsteine, mit Anlauf $r = 5$ cm
- Parkstandfläche befestigt mit Betonrechteckpflaster oder Betonwabenpflaster
- Abgrenzung zum Gehweg über Markierungsnägel

In der Rodigallee werden auf der Südseite – vorbehaltlich der Umsetzbarkeit des Radfahrstreifens – ca. 40 Längsparkstände neu hergestellt. Die Haltemöglichkeiten am Fahrbahnrand (derzeit eingeschränkt) werden aufgehoben.

Die Längsparkstände in der Rodigallee werden baulich wie folgt hergestellt:

- Rundbordsteine, mit Anlauf $r = 5$ cm
- Parkstandfläche befestigt mit Glensander bzw. Rasengittersteinen bzw. Dränpflaster aus haufwerkporigem Basaltsplittbeton zur Reduzierung des Oberflächenabflusses aus den Parkstandflächen bzw. zur Erhöhung des Versickerungsanteils des Oberflächenwassers aus den Gehwegflächen und den Parkstandflächen über die Parkstandflächen. Hiermit soll auch die Wasserversorgung der Bäume, die im Wechsel mit den Längsparkständen angeordnet sind, unterstützt werden.
- Abgrenzung zum Gehweg über Markierungsnägel

Alle Längsparkstände sind im Wechsel mit bestehenden bzw. geplanten Bäumen angeordnet. Zum Schutz der Bäume werden diese in Inseln eingefasst und über Anfahrbügel bzw. Findlinge oder Holzpfosten (Rohholz bzw. Rundpfosten) gegen Anfahren geschützt.

Der Behindertenstellplatz am Haus Rodigallee Nr. 133 wird wieder hergestellt.

5.1.9 Entwässerung

Grundsätzlich wird die Fahrbahn mit einem Dachgefälle, mit Anpassung des Längs- und Quergefälles, neu hergestellt. In diesem Zuge werden Trummen, Trummenanschlussleitungen und Wasserläufe im Planungsgebiet angepasst und erneuert.

Im Ergebnis der Machbarkeitsuntersuchung für die Behandlung des Straßenwassers aus der Teilstrecke Rodigallee Nr. 115 bis 238 (ca. Station 1+800 bis Planungsende Ost) werden entweder sog. SediPipe-Anlagen im Straßenquerschnitt der Rodigallee installiert oder Bodenretentionsfilteranlagen vor der Einleitung in das Jenfelder Moor bzw. in den Kühlteich der Helmut Schmidt Universität hergestellt.

5.1.10 Ausstattung / Wegweisung

Teilabschnitt Bovestraße

Vorhandene Ausstattung	Nebenfläche	Lageplan	Station	Maßnahme
Werbesäule	West	Blatt 1	Km +008	Bleibt wie im Bestand.
Bügelabsperrelement	West	Blatt 1	Km +020	Wird entfernt.
Fahrgastunterstand „Gustav-Adolph-Straße“ ohne Werbetafel	West	Blatt 1	Km +23	Wird versetzt aufgestellt.
5 Leitpfosten (Beton, weiß)	West	Blatt 2	Km +140 bis Km +155	Wird entfernt.
Fahrgastunterstand „Bovestraße“ mit Werbetafel	Südwest	Blatt 2	Km +205	Wird versetzt aufgestellt.
10 Bügelabsperrelemente	Südwest	Blatt 2 und 3	Km +230 bis Km +280	Wird entfernt.

Vorhandene Ausstattung	Nebenfläche	Lageplan	Station	Maßnahme
<i>Fahrgastunterstand „Gustav-Adolph-Straße“</i>	<i>Nordost</i>	<i>Blatt 1</i>	<i>Außerhalb Planungsgebiet</i>	-
12 Stahlpoller	Ost	Blatt 2	Km +205 bis Km +225	Bleibt wie im Bestand
4 Bügelabsperrelemente	Nordost	Blatt 2	Km +245 bis Km +260	

Die Absperrbügel werden bei den zu fallenden Bäumen entfernt. Die Abfallbehälter bleiben je nach Standort wie im Bestand bzw. werden versetzt aufgestellt.

Teilabschnitt Jüthornstraße

Vorhandene Ausstattung	Nebenfläche	Lageplan	Station	Maßnahme
5 Müllcontainer (Glas und Papier)	Süd	Blatt 5	Km +630	Werden versetzt aufgestellt.
Werbesäule	Süd	Blatt 5	Km +645	Bleibt wie im Bestand.
Fahrgastunterstand „AK Wandsbek“ ohne Werbetafel	Süd	Blatt 5	Km +660	Wird versetzt aufgestellt.

Vorhandene Ausstattung	Nebenfläche	Lageplan	Station	Maßnahme
Fahrgastunterstand „Bovestraße“ mit Werbetafel	Nord	Blatt 3	Km +240	Wird versetzt aufgestellt.
Fahrgastunterstand „AK Wandsbek“ ohne Werbetafel	Nord	Blatt 5	Km +610	Wird versetzt aufgestellt.
Taxi-Rufsäule	Nord	Blatt 5	Km +640	Bleibt wie im Bestand.

Teilabschnitt Rodigallee West

Vorhandene Ausstattung	Nebenfläche	Lageplan	Station	Maßnahme
Postbriefkasten	Süd	Blatt 5	Km +715	Bleibt wie im Bestand.
Werbetafel mit Uhr	Süd	Blatt 5	Km +725	Wird versetzt aufgestellt.
Fahrgastunterstand „Osterkamp“ ohne Werbetafel	Süd	Blatt 8	Km 1+200	Wird versetzt aufgestellt.
Werbesäule	Süd	Blatt 10	Km 1+630	Bleibt wie im Bestand.
Postbriefkasten	Süd	Blatt 10	Km 1+635	Bleibt wie im Bestand.
Fahrgastunterstand „Universität der Bundeswehr“ ohne Werbetafel	Süd	Blatt 10	Km 1+650	Wird versetzt aufgestellt.

5 Betonabsperripoller	Süd	Blatt 10	Km 1+680 bis km 1+685	Wird versetzt aufgestellt.
Müllcontainer	Süd	Blatt 11	Km 1+705	Bleibt wie im Bestand.

Vorhandene Ausstattung	Neben- fläche	Lageplan	Station	Maßnahme
Fahrgastunterstand „Osterkamp“ ohne Werbetafel	Nord	Blatt 8	Km 1+200	Wird versetzt aufgestellt.
Sitzbank	Nord	Blatt 8	Km 1+220	Bleibt wie im Bestand.
Werbessäule	Nord	Blatt 9	Km 1+355	Wird versetzt aufgestellt.
Ausfahrtspiegel	Nord	Blatt 9	Km 1+420	Bleibt wie im Bestand.
Fahrgastunterstand Universität der Bundeswehr ohne Werbetafel	Nord	Blatt10	Km 1+570	Bleibt wie im Bestand.
Werbetafel	Nord	Blatt 10	Km 1+590	Bleibt wie im Bestand.

Die Absperrbügel bleiben bestehen. Die Abfallbehälter bleiben je nach Standort wie im Bestand bzw. werden versetzt aufgestellt.

Teilabschnitt Rodigallee Mitte

Vorhandene Ausstattung	Neben- fläche	Lageplan	Station	Maßnahme
Fahrgastunterstand Am Hohen Felde“ mit Werbetafel	Süd	Blatt 13	Km 2+270	Wird versetzt aufgestellt.
5 Müllcontainer (Glas und Papier)	Süd	Blatt 15	Km 2+570	Bleibt wie im Bestand.

Vorhandene Ausstattung	Nebenfläche	Lageplan	Station	Maßnahme
Bügelabsperrelemente	Nord	Blatt 14	Km 2+290	Bleibt wie im Bestand.
Poller	Nord	Blatt 14	Km 2+300	Bleibt wie im Bestand.
Fahrgastunterstand Am Hohen Felde“ ohne Werbetafel	Nord	Blatt 14	Km 2+320	Wird versetzt aufgestellt.

Die Absperrbügel werden bei den zu fallenden Bäumen entfernt. Die Abfallbehälter bleiben je nach Standort wie im Bestand bzw. werden versetzt aufgestellt.

5.1.11 Versorgungsleitungen

Es wurde im Rahmen der Planung eine Leitungsanfrage durchgeführt. Die Leitungsbesprechung wird noch erfolgen.

5.1.12 Brückenbauwerke

Brückenbauwerke existieren im Planungsgebiet nicht.

6 Erläuterungen zu den Kosten, der Wirtschaftlichkeit und der Finanzierung

6.1 Kostenermittlung

Die Kosten werden in der weiteren Entwurfsplanung ermittelt.

6.2 Wirtschaftlichkeit

Die Fahrbahnoberfläche des Straßenzuges Bovestraße – Jüthornstraße – Rodigallee bis westlich Knoten Rodigallee / Jenfelder Allee befindet sich in dem betrachteten Bereich im Endstadium ihrer wirtschaftlichen Nutzungsdauer. Auf der nahezu gesamten Strecke mussten bereits im Vorwege Schäden an der Fahrbahn provisorisch beseitigt werden, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Diese Instandhaltungskosten steigen auf Grund des zunehmend schlechteren Zustands als Folge des sich kumulierenden Unterhaltungsrückstands kontinuierlich an, ohne dass dabei mittelfristige Verbesserungen erzielt würden. Neben den hohen betriebswirtschaftlichen Kosten kommt es im Zuge der wiederholt erforderlichen Instandhaltungsmaßnahmen zu hohen volkswirtschaftlichen Belastungen aufgrund der weitreichenden verkehrlichen Behinderungen. Ein Unterlassen von Maßnahmen über die verkehrssichernde Unterhaltung hinaus, führt damit zu Kosten, die aus ökonomischer Sicht nicht vertretbar sind.

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

6.3 Finanzierung

Die Bereitstellung der Mittel erfolgt über den Kontrakt Stadtstraßen, Arbeitspaket Erhaltungsmanagement Straßen Hamburg. Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt durch Mittel der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation.

Investitionen: Investitionen des Aufgabenbereichs 269 Verkehr und Straßenwesen, Investitionsprogramm öffentliche Straßen und Wege

PSP-Nr.: 12782 und 12783

7 Durchführung und Auswirkung der Baumaßnahme

Die Straßenbauarbeiten sollen voraussichtlich im Spätsommer 2018 begonnen werden.

Die Gesamtbauzeit beträgt voraussichtlich 12 Monate.

7.1 Auswirkungen aus Immissionen

-entfällt-

7.2 Voraus- und Folgemaßnahmen

Ggf. werden Leitungsarbeiten von den Leitungsträgern im Vorwege der Straßenbauarbeiten durchgeführt.

7.3 Auswirkungen der Baumaßnahme auf das unmittelbare und erweiterte Umfeld

Folgende Auswirkungen ergeben sich:

Sämtliche Anlieger, wie Anwohner und Kleingewerbe (7 Einzelhandelsbetriebe) sind während der Durchführung der Maßnahme direkt betroffen. Im Bauzustand ergeben sich Einschränkungen und Behinderungen durch verengte oder zusammengelegte Fahrbahnbeziehungen, die auf das notwendige Minimum beschränkt werden. Zum Teil werden Sperrungen vorgenommen, so dass Anlieger Umleitungsstrecken nutzen müssen.

7.4 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

Es sind Neupflanzungen von Bäumen im Bereich der Rodigallee zwischen Kielmannseggstraße und Osterkamp auf der Südseite der Rodigallee vorgesehen.

7.5 Anlagevermögen


Nach Fertigstellung der Baumaßnahme geht dieser Straßenabschnitt in das Anlagevermögen der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation über. Die Unterhaltung und das Anlagenmanagement obliegt somit der BWVI.

8 Grunderwerb

Grunderwerb muss nicht getätigt werden. Die Baumaßnahme wird innerhalb der bestehenden Straßenbegrenzungslinien durchgeführt.

9 Sonstiges

Verfasst: 


Bearbeitet: 

Datum: 

Datum: 

Unterschrift: 

Unterschrift: 