

Baumaßnahme: Veloroute 14

Teilbaumaßnahme: Pinneberger Chaussee
von Johann-Schmidt-Straße bis Pflugacker

Verkehrstechnischer Erläuterungsbericht

zur Schlussverschickung

Inhalt

1	Anlass der Planung	3
2	Vorhandener Zustand	3
2.1	Allgemeines	3
2.1.1	Lage und Funktion im Straßennetz	3
2.1.2	Verkehrsbelastung.....	4
2.1.3	Art und Nutzung der anliegenden Bebauung	4
2.2	Verkehrssituation	4
2.2.1	Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes	4
2.2.2	Fußgänger- und Radverkehr	5
2.2.3	Ruhender Verkehr	6
2.2.4	Entwässerung.....	6
2.2.5	Asphaltuntersuchung.....	7
2.2.6	Ver- und Entsorgungsleitungen.....	7
2.2.7	Öffentliche Beleuchtung	7
2.2.8	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen	8
2.2.9	ÖPNV	8
2.2.10	Straßenbegleitgrün	8
3	Geplanter Zustand	9
3.1	Planungsansatz	9
3.1.1	Variantenuntersuchung Pinneberger Chaussee, Pflugacker	9
3.1.2	Variantenuntersuchung selbständig geführten Geh- und Radweg	12
3.2	Einzelheiten der Planung.....	15
3.2.1	Aufteilung und Abmessungen des Querschnitts	15
3.2.2	Fußgänger- und Radverkehr	16
3.2.3	Ruhender Verkehr	18
3.2.4	Straßenbegleitgrün und Grünstreifen	19
3.2.5	Grün- und Baumpflanzungen	19
3.2.6	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen	20
3.2.7	MIV	20
3.2.8	ÖPNV	20
3.2.9	Gradiente und Höhenanpassung	20
3.2.10	Barrierefreiheit	20
3.2.11	Oberflächenentwässerung	21
3.2.12	Öffentliche Beleuchtung / Beschilderung	21
3.2.13	Stadtreinigung	22
3.2.14	Ver- und Entsorgungsleitungen.....	22
3.2.15	Lärmschutz	22
3.2.16	Umweltverträglichkeit	22
3.2.17	Kampfmittelfreiheit.....	22
3.2.18	Planung Dritter.....	22
4	Planungsrechtliche Grundlagen	23
5	Umsetzung der Planung	23
5.1	Grunderwerb.....	23
5.2	Wirtschaftlichkeit.....	23
5.3	Kosten und Finanzierung / Haushaltstitel.....	23
5.4	Entwurfs- und Baudienststelle	24

5.5 Terminierung der Planung und Bauausführung 24

1 Anlass der Planung

Die Baumaßnahme liegt im Stadtteil Hamburg-Eidelstedt im Bezirk Eimsbüttel und ist Teil der Förderung des Radverkehrs des Landesbetriebs Straßen, Brücken und Gewässer. Die Veloroute 14 verläuft als Ringroute durch die Stadtteile Othmarschen, Schnelsen, Niendorf, Poppenbüttel und Billstedt. Im Rahmen der Baumaßnahme wird der selbständig geführte Geh- und Radweg zwischen der Einmündung Jaarsmoor/Niekampsweg und der Pinneberger Chaussee Hausnummer 21 betrachtet. Ebenfalls ist die Pinneberger Chaussee nordwestlich der Johann-Schmidt-Straße bis zur Einmündung Baumacker sowie die Straße Pflugacker zwischen der Einmündung Baumacker und Hausnummer 14 Bestandteil der Planung.

Der selbständig geführte Geh- und Radweg wird samt dem Einmündungsbereich am Niekampsweg sowie dem Querungsbereich an der Lohkampstraße überplant und neu hergestellt. Für den Abschnitt Pinneberger Chaussee ist zur Förderung des Radverkehrs eine Radverkehrsanlage inklusive Sanierung der Fahrbahn mit einer Neuordnung der Nebenflächen geplant. Die Straße Baumacker, welche die Pinneberger Chaussee mit dem Pflugacker verbindet, wird im Rahmen einer Maßnahme des Bezirksamts Eimsbüttel überplant und ist daher nicht Bestandteil der vorliegenden Planung. Für den Pflugacker ist eine Sanierung der Fahrbahn sowie der Parkflächen vorgesehen.

2 Vorhandener Zustand

2.1 Allgemeines

2.1.1 Lage und Funktion im Straßennetz

Der selbständig geführte Geh- und Radweg verläuft auf Höhe der Einmündung Jaarsmoor/Niekampsweg in Richtung Nordost und stellt die Verlängerung der Straße Jaarsmoor dar. Dabei quert er auf Mitte der Strecke die Lohkampstraße und mündet in die Pinneberger Chaussee. Bei dem Niekampsweg handelt es sich um eine Tempo-30-Zone während in der Lohkampstraße eine Geschwindigkeit von 50 km/h zulässig ist. Zwischen Niekampsweg und Lohkampstraße ist der Verbindungsweg gemäß Verfügung vom 10. August 2018 dem Fußgänger- und Radverkehr gewidmet. Die Teilfläche zwischen der Lohkampstraße und der Pinneberger Chaussee ist ebenfalls dem Fußgänger- und Radverkehr gemäß Verfügung vom 21. Januar 2009 gewidmet.

Die Pinneberger Chaussee liegt im Bezirk Eimsbüttel im Stadtteil Eidelstedt und erstreckt sich von der Holsteiner Chaussee im Südosten bis zur Straße Schnelsener Weg im Nordwesten und geht dort in die Altonaer Straße über. Bei der Pinneberger Chaussee handelt es sich um eine Hauptverkehrsstraße mit einer örtlichen Verbindungs- und Erschließungsfunktion. Für die Pinneberger Chaussee gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

Die Straße Pflugacker geht in östlicher Richtung von der Straße Baumacker ab und mündet in den Hörgensweg. Bei dieser Straße handelt es sich um eine Tempo-30-Zone mit untergeordneter Erschließungsfunktion.

Die Baumaßnahme umfasst insgesamt eine Länge von rund 790 m. Davon entfallen etwa 260 m auf den selbständig geführten Geh- und Radweg, 220 m auf die Straße Pflugacker und 310 m auf die Pinneberger Chaussee.

2.1.2 Verkehrsbelastung

Die DTV_w Werte aus dem Jahr 2016 zeigen für die Pinneberger Chaussee eine Verkehrsbelastung von 11000 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von 3 % auf. Für die übrigen Straßen liegen keine Zahlen vor. Die Verkehrsbelastung wird als gering eingestuft.

2.1.3 Art und Nutzung der anliegenden Bebauung

Der selbständig geführten Geh- und Radweg wird zwischen der Lohkampstraße und der Pinneberger Chaussee beidseitig von Wohnbebauung umgeben. Zwischen dem Niekampsweg und der Lohkampstraße befindet sich nördlich ebenfalls Wohnbebauung während im Süden ein Regenrückhaltebecken an den selbständig geführten Geh- und Radweg grenzt. Die Pinneberger Chaussee wird im betrachteten Abschnitt durch zwei- bis viergeschossige Wohnbebauung geprägt, welche durch Einzelhandelsgeschäfte ergänzt wird. Die Straße Pflugacker weist auf dem betrachteten Abschnitt hauptsächlich Wohnbebauung auf. Diese wird auf der nördlichen Seite durch gastronomische Betriebe ergänzt.

2.2 Verkehrssituation

2.2.1 Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes

Selbständig geführter Geh- und Radweg

Im Verlauf des selbständig geführten Geh- und Radweges beträgt der Abstand zwischen den Straßenbegrenzungslinien 12,00 m. Der Querschnitt unterteilt sich in Grünflächen sowie Geh- und Radweg.

Pinneberger Chaussee

Die Pinneberger Chaussee ist im Planungsabschnitt 2-streifig ausgebaut. Die Fahrbahn weist eine Breite zwischen 7,30 m und 7,50 m auf.

Der Abstand zwischen den Straßenbegrenzungslinien beträgt zwischen der Station 0+000 und der Einmündung Baumacker etwa 24 m. Die nordöstlich angrenzenden Nebenflächen variieren in ihrer Breite zwischen 6,00 m und 8,00 m. Die Breite der südwestlichen Nebenflächen variiert auf diesem Abschnitt zwischen 8,60 m und 12,60 m.

Zwischen den Einmündungen Baumacker und Upn Hornack beträgt der Abstand zwischen den Straßenbegrenzungslinien gemäß Bebauungsplan vorwiegend 30,00 m. Dabei weisen die Nebenfläche im Nordosten Breiten zwischen 8,00 m und 12,40 m

auf. Die Breite der südwestlich angrenzenden Nebenflächen variiert zwischen 9,30 m und 18,30 m.

Der Abstand zwischen den Straßenbegrenzungslinien reduziert sich ab der Station 0+250 bis zur südöstlichen Ausbaugrenze etwa auf 24,00 m. Dabei sind die nordöstlich angrenzenden Nebenflächen etwa 5,00 m breit, während die Nebenflächen im Südwesten eine Breite von vorwiegend 12,00 m aufweisen.

Pflugacker

In der Straße Pflugacker beträgt der Abstand zwischen den Straßenbegrenzungslinien mit Ausnahme des Bereichs zwischen Station 0+060 und 0+100 rund 12,00 m. Zwischen den genannten Stationen beträgt der Abstand aufgrund der vorhandenen Parkfläche 18,50 m. Die angrenzenden Nebenflächen weisen auf beiden Seiten Breiten zwischen 3,00 m und 3,20 m auf.

2.2.2 Fußgänger- und Radverkehr

Selbständig geführter Geh- und Radweg

Der selbständig geführte Zweirichtungs-Radweg weist eine durchgehende Breite von etwa 2,00 m auf. Zwischen dem Niekampsweg und der Lohkampstraße ist der Radweg mit Betonsteinpflaster befestigt. Im weiteren Verlauf zwischen Lohkampstraße und Pinneberger Chaussee ist dieser in Asphaltbauweise hergestellt. Der Radweg wird am Niekampsweg durch ein Umlaufgitter abgegrenzt und wird nicht weitergeführt. An der Lohkampstraße und der Pinneberger Chaussee geht der selbständig geführte Radweg in die straßenbegleitenden Radwege über. Eine separate Querungsmöglichkeit für den Radfahrer ist nicht vorhanden.

Der südlich vom Radweg verlaufende Gehweg weist zwischen dem Niekampsweg und der Lohkampstraße eine Breite von 2,50 m auf. Diese reduziert sich zwischen der Lohkampstraße und der Pinneberger Chaussee auf etwa 1,80 m. Auf Höhe der Lohkampstraße ist zur Querung ein Fußgängerüberweg vorhanden. Der Gehweg weist auf gesamter Strecke eine Plattenbefestigung auf, welche stellenweise im Baumbereich durch Grandflächen unterbrochen wird.

Pinneberger Chaussee

Auf beiden Seiten der Pinneberger Chaussee befindet sich jeweils ein etwa 1,50 m breiter Gehweg, welcher mit Platten befestigt ist. Auf der nordöstlichen Seite verläuft dazu parallel ein Radweg, der in seiner Breite zwischen 1,50 m und 1,60 m variiert. Auf der südwestlichen Seite befindet sich ebenfalls ein Radweg, der vorwiegend eine Breite von rund 1,00 m aufweist. Ab Station 0+300 bis zur Einmündung Johann-Schmidt-Straße verbreitert sich der Radweg auf etwa 1,50 m. Die beidseitig verlaufenden Radwege sind abschnittsweise mit Pflaster oder in Asphalt befestigt. Zwischen der Straße Upn Hornack und der Johann-Schmidt-Straße sind die Radwege in roten Pflastersteinen befestigt. Die Radwege sind auf beiden Seiten der Pinneberger Chaussee mit einem Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn abgetrennt. Dieser ist auf der südwestlichen Seite mit Kleinpflaster oder Asphalt befestigt, während er auf der nordöstlichen Seite eine Befestigung mit Platten aufweist. Die Radwege sind nicht benutzungspflichtig.

Auf Höhe der Station 0+130 befindet sich auf der nordöstlichen Seite ein selbständig geführter Gehweg. Dieser verbindet den Ellerauer Weg und die Pinneberger Chaussee.

Pflugacker

In der Straße Pflugacker weist der beidseitig verlaufende Gehweg eine Breite von etwa 1,65 m und eine Befestigung mit Platten auf. Die übrigen Flächen zwischen Gehweg und Straßenbegrenzungslinie bestehen hauptsächlich aus Grand, Oberboden und Rasen.

2.2.3 Ruhender Verkehr

Selbständig geführter Geh- und Radweg

Die Verbindungsstrecke zwischen Niekampsweg und Pinneberger Chaussee ist nicht für den motorisierten Verkehr freigegeben, weshalb auch das Parken von Fahrzeugen in diesem Abschnitt untersagt ist. Aufgrund des großzügigen Querschnittes sowie des Zugangs einiger Wohnhäuser über den selbständig geführten Weg kann dennoch das unerlaubte Parken beobachtet werden.

Pinneberger Chaussee

Auf der südwestlichen Seite der Pinneberger Chaussee sind zwischen den Stationen 0+220 und 0+250 Senkrechtparkstände mit einer Tiefe von 6,00 m vorhanden. Diese befinden sich unmittelbar im Bereich der vorhandenen Einzelhändler und sind in Asphalt hergestellt. Ebenso befinden sich auf der südwestlichen Seite der Pinneberger Chaussee an der westlichen Ausbaugrenze Längsparkstände in einer Breite von etwa 2,20 m. Jene Parkstände sind mit Wabensteinpflaster befestigt.

Pflugacker

In der Straße Pflugacker besteht beidseitig ein absolutes Halteverbot. Am südlichen Fahrbahnrand befindet sich etwa auf Höhe der Stationen 0+060 und 0+100 ein Senkrechtparkstreifen für etwa 10 PKW. Dieser weist eine Tiefe von etwa 5,60 m auf und ist in Asphalt befestigt. Auf dem Parkstreifen ist ein barrierefreier Parkstand ausgewiesen.

2.2.4 Entwässerung

Der selbständig geführte Abschnitt wird zwischen dem Niekampsweg und der Lohkampstraße über einen südlich des Gehwegs verlaufenden Wasserlauf in Pflasterbauweise entwässert. Zwischen der Lohkampstraße und der Pinneberger Chaussee erfolgt die Entwässerung über eine Entwässerungsrinne aus Betonmuldensteinen, welche zwischen dem Geh- und Radweg verläuft.

Die Entwässerung der betrachteten Straßen Pinneberger Chaussee und Pflugacker erfolgt beidseitig über Straßenabläufe mit Vorflut zu dem vorhandenen Regenwassersiel der Hamburger Stadtentwässerung. Das Regenwassersiel befindet sich in der Pinneberger Chaussee am südwestlichen Fahrbahnrand. In der Straße Pflugacker befindet sich das Regenwassersiel zwischen den Stationen 0+000 und 0+150 am südlichen Fahrbahnrand und im weiteren Verlauf am östlichen Fahrbahnrand.

2.2.5 Asphaltuntersuchung

Im Juni 2017 wurden in der Pinneberger Chaussee und der Straße Pflugacker die gebundenen und ungebundenen Schichten im Bereich der Fahrbahn und den Nebenflächen untersucht. Für den selbständig geführten Geh- und Radweg liegt keine Asphaltuntersuchung vor.

In der Pinneberger Chaussee weist der gebundene Aufbau in der Fahrbahn im Mittel eine Dicke von 9,30 cm auf. Dieser setzt sich aus einer etwa 6,30 cm dicken Asphaltdeckschicht und einer 3,00 cm dicken Einstreudecke zusammen. Im Pflugacker beträgt die Asphaltstärke in der Fahrbahn 18,90 cm. Ergänzend wurden die abschnittsweise bituminös hergestellten Radwege in der Pinneberger Chaussee untersucht. Die Asphaltstärke variiert dabei zwischen 4,80 cm und 7,30 cm. Unter der Asphaltdeckschicht befindet sich zum Teil eine Einstreudecke. Ein Schichtenverbund zwischen den Asphalttragschichten ist gegeben.

Im Rahmen der Untersuchung wurden quantitative und qualitative Pechnachweise durchgeführt. Es wurde pechhaltiges Material in insgesamt drei Entnahmestellen in der Fahrbahn und in den Nebenflächen festgestellt. Das Material ist aus abfallrechtlicher Sicht als gefährlicher Abfall zu entsorgen. In den übrigen drei Bereichen wurde der Asphalt als pechfrei eingestuft.

Bei den untersuchten ungebundenen Schichten wurde in der Fahrbahn neben Schotter- und Geröllschichten ebenfalls Kies-Sand-Gemisch, Granit sowie Sand-Schluff-Gemische und enggestufte Sande vorgefunden. In den Nebenflächen wurden Fremdstoffe wie Schotter, Ziegelbruch, Bauschutt und Schlacke vorgefunden. Ferner wurden Kies-Sand-Gemische, Sand-Schluff-Gemische und enggestuften Sande festgestellt.

Die untersuchten ungebundenen Schichten im Bereich der Nebenflächen in der Pinneberger Chaussee wurden in die Einbauklasse > Z2 und Z1.1 eingestuft. Die ungebundenen Schichten in den Nebenflächen der Straße Pflugacker werden in die Einbauklasse Z0 gemäß LAGA eingestuft.

2.2.6 Ver- und Entsorgungsleitungen

Im August 2017 wurden die Leitungsunternehmen erstmalig über die Maßnahme informiert und der Leitungsbestand sowie geplante Maßnahmen abgefragt. Zum damaligen Zeitpunkt umfasste die Maßnahme lediglich den Bereich Pinneberger Chaussee, Baumacker und Pflugacker. Danach liegen im Straßenraum die üblichen Versorgungsleitungen sowie Schmutz- und Regenwassersiele. Der Leitungsbestand im selbständig geführten Gehweg sowie im Niekampsweg und der Lohkampstraße wurde nicht abgefragt und ist somit nicht bekannt.

2.2.7 Öffentliche Beleuchtung

Der selbständig geführte Geh- und Radweg ist im Planungsabschnitt beleuchtet. Die Beleuchtung befindet sich im südöstlichen Bereich und grenzt somit an den Gehweg.

Die Pinneberger Chaussee ist im Planungsabschnitt ebenfalls beleuchtet. Dabei befinden sich die Leuchten hauptsächlich am nordöstlichen Fahrbahnrand in der Nebenfläche. An der Einmündung der Straße Baumacker in die Pinneberger Chaussee befindet sich eine weitere Leuchte auf der vorhandenen Verkehrsinsel.

In der Straße Pflugacker befinden sich die Leuchten am südlichen beziehungsweise östlichen Fahrbahnrand.

2.2.8 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Im Planungsgebiet befindet sich der signalisierte Einmündungsbereich Pinneberger Chaussee / Johann-Schmidt-Straße. Auf Höhe der Einmündung Baumacker befindet sich in der Pinneberger Chaussee zudem eine Fußgänger-Lichtsignalanlage.

Die Fahrstreifen der Pinneberger Chaussee sind aufgeteilt in:

Einmündung Pinneberger Chaussee / Johann-Schmidt-Straße

Pinneberger Chaussee (Nordwest)	1 Geradeaus- / Rechtsabbiegestreifen
Pinneberger Chaussee (Südost)	1 Linksabbiegestreifen 1 Geradeausstreifen

2.2.9 ÖPNV

Auf der durch den selbständig geführten Geh- und Radweg gequerten Lohkampstraße verkehren die Buslinien 181 und 281.

Auf dem betrachteten Abschnitt der Pinneberger Chaussee verkehren die Metrobuslinie 4 sowie die Buslinien 184 und 284. Die Haltestelle A Eidelstedt Zentrum befindet sich südöstlich des Knotens Pinneberger Chaussee / Johann-Schmidt-Straße und somit außerhalb des Planungsgebietes.

In der Straße Baumacker verkehrt die Metrobuslinie 4. Auf Höhe der Straße Pflugacker befindet sich die gleichnamige Haltestelle. In der Straße Pflugacker verkehren keine Buslinien.

2.2.10 Straßenbegleitgrün

Selbständig geführter Geh- und Radweg

Der selbständig geführte Geh- und Radweg wird zwischen dem Niekampsweg und der Lohkampstraße hauptsächlich auf der südlichen Seite von Bäumen gesäumt. Zwischen der Lohkampstraße und der Pinneberger Chaussee befinden sich im nördlichen Bereich vereinzelt kleinere Bäume. Ebenso ist im Einmündungsbereich an der Pinneberger Chaussee eine Rot-Eiche vorhanden.

Pinneberger Chaussee

Auf der südwestlichen Seite der Pinneberger Chaussee befinden sich auf Höhe der Senkrechtparkplätze acht Bäume, wobei auch im übrigen südwestlichen Bereich zahlreiche Bäume vorhanden sind. Die nordöstliche Seite der Pinneberger Chaussee weist ebenfalls einen großen Baumbestand auf.

Pflugacker

Der Pflugacker wird hauptsächlich auf der nordwestlichen Seite zwischen den Stationen 0+040 und 0+130 durch Platanen geprägt.

3 Geplanter Zustand

3.1 Planungsansatz

Es ist eine zukunftsorientierte Planung für die Pinneberger Chaussee, die Straße Pflugacker sowie den selbständig geführten Verbindungsweg unter Berücksichtigung von städtebaulichen Konzepten zu schaffen. Dabei sollen auch die alltäglichen Bedürfnisse der heutigen Zeit nicht unberücksichtigt bleiben. Die Aufenthaltsqualität soll nicht nur für Radfahrer, sondern auch für Fußgänger und den motorisierten Individualverkehr insgesamt verbessert werden.

Zur Steigerung der Attraktivität der Veloroute 14 wird eine Durchgängigkeit für den Radverkehr angestrebt. Neben der Sanierung der Fahrbahn und einer möglichst ununterbrochenen Radverkehrsführung wird auch der Zustand der Nebenflächen verbessert. Dabei werden die Fußgängerführung sowie die Parkplatzsituation berücksichtigt. Hierfür werden die Flächen der zurückzubauenden Radwege genutzt.

3.1.1 Variantenuntersuchung Pinneberger Chaussee, Pflugacker

Im Zuge einer Abstimmung mit dem LSBG wurden vorab grundlegende Entscheidungen bezüglich der Planung getroffen. Auf Grundlage der Verkehrszahlen ergibt sich gemäß ERA ein Belastungsbereich zwischen II und III. Demzufolge sind Führungsformen als Schutzstreifen, Radfahrstreifen und diverse Kombinationen mit Radwegen möglich. Gemäß der Vorabstimmung mit dem LSBG wird der Radfahrstreifen als Führungsform auf dem betrachteten Abschnitt bevorzugt. Desweiteren wurden in einer Vorabstimmung diverse Möglichkeiten diskutiert, inwiefern eine sichere Querung der Fahrbahn des aus der Nebenfläche kommenden Radfahrers möglich ist. Eine Querung der Fahrbahn ist erforderlich, da die Veloroute zwischen den Straßen Niekampsweg und der Pinneberger Chaussee nicht straßenbegleitend sondern als selbstständig geführter Radweg verläuft. Der selbständig geführte Radweg mündet etwa bei Station 0+200 in die Pinneberger Chaussee. Die Entscheidung fällt im Zuge der Voruntersuchung auf eine Sprunginsel als Querungshilfe für Radfahrer und Fußgänger.

Im Zuge einer Vorabstimmung zwischen LSBG-S2, LSBG-S1, VD51, PK 27, dem Bezirksamt Eimsbüttel und der BWVI wurden zwei Varianten für die Neugestaltung der Straßen Pinneberger Chaussee und Pflugacker diskutiert.

Die im Rahmen der Besprechung vorgestellten Varianten unterscheiden sich in der Straßenplanung auf dem Abschnitt der Pinneberger Chaussee während der Bereich Pflugacker identisch ist.

Variante 01

Bei dieser Variante ist im Bereich der Pinneberger Chaussee ein beidseitiger Radfahrstreifen mit der Mindestbreite gemäß ReStra von 1,85 m geplant. Auf Höhe der Station 0+200 ist als Querungshilfe eine Sprunginsel mit einer Breite von 2,50 m sowie einer Länge von 5,00 m geplant. Die Position der Sprunginsel ist so gewählt, dass der Querschnitt an dieser Stelle den maximal möglichen Abstand zu den auf der östlichen Seite angrenzenden Bäumen aufweist. Im Bereich der bestehenden Senkrechtparkplätze sind in dieser Variante Längsparkstände vorgesehen. Ein weiterer Längsparkstand ist auf Höhe der Pinneberger Chaussee 19 c/d geplant.

Der südwestliche Radfahrstreifen geht auf Höhe der Pinneberger Chaussee 19 d in einen Schutzstreifen über und läuft aus. Der Radfahrer hat an dieser Stelle die Möglichkeit im Mischverkehr weiterzufahren oder durch einen abgesenkten Bord auf den Radweg in der Nebenfläche zu gelangen.

Auf der nordöstlichen Seite wird der vorhandene Radweg an der Einmündung Upn Hornack über eine Radfahrertfurt auf den geplanten Radfahrstreifen geführt.

Der nordöstliche Radfahrstreifen wird an der Einmündung Baumacker als Schutzstreifen bis zum VZ 274.1-50 (Tempo-30-Zone) fortgeführt. Im weiteren Verlauf der Pinneberger Chaussee geht der Radfahrstreifen ebenfalls in einen Schutzstreifen über und endet an einem abgesenkten Bord, der das Auffahren auf den Radweg ermöglicht.

Auf der gegenüberliegenden westlichen Seite wird der Radweg vor der LSA als Radfahrstreifen auf die Fahrbahn abgeleitet. Vor der LSA ist ein aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS) geplant.

Aufgrund der vorhandenen Tempo-30-Zone in der Straße Baumacker ist eine gesonderte Führungsform für den Radverkehr nicht erforderlich. An der Einmündung Pflugacker / Baumacker ist in dieser Variante eine Änderung der Vorfahrtsregelung vorgesehen. Dabei ist eine abknickende Vorfahrt entlang des Verlaufes der Veloroute geplant. Diese soll in Form eines abgesenkten Bordes sowie einer Aufpflasterung des entsprechenden Bereiches umgesetzt werden.

Aufgrund der untergeordneten Erschließungsfunktion der Straße Pflugacker ist keine gesonderte Führungsform für den Radverkehr geplant.

Variante 02

Die Planung für die Straße Pflugacker ist identisch mit der aus Variante 01. Der Unterschied beider Varianten liegt in der Position der Sprunginsel in der Pinneberger Chaussee. In Variante 02 ist die Position so gewählt, dass die westliche Bordkante gehalten werden kann. Dies hat zur Folge, dass der Querschnitt im Bereich der Sprunginsel deutlich in den Baumbestand ragt und zum Verlust mindestens eines Baumes führt. Die vorhandene Parkfläche gegenüber der Einmündung Upn Hornack kann erhalten bleiben und wird in Form von Schrägparkplätze überplant. Der weitere Verlauf der Radfahrstreifen in der Pinneberger Chaussee sind analog zu Variante 01.

Vorzugsvariante

Variante 01 wird im Rahmen der Vorabstimmung von den Anwesenden bevorzugt. Grund hierfür ist unter anderem, dass der Baumverlust in Variante 02 nicht akzeptabel ist. Desweiteren wird der starke Verschwenk auf Höhe der Sprunginsel und der Schrägparkstände in Variante 02 kritisiert. Die geringere Anzahl der Parkplätze in Variante 01 rechtfertigt sich hingegen durch den Erhalt der Bäume.

Variante 01 dient als Grundlage für die weitere Entwurfsplanung. Dabei werden die in der Vorabstimmung diskutierten Aspekte berücksichtigt und die Planung entsprechend angepasst.

Die Breite der geplanten Sprunginsel wird in der Entwurfsplanung auf 3,00 m erhöht, um so eine Steigerung der Sicherheit zu erreichen. Dies hat zur Folge, dass sich der Abstand der nordöstlichen Bordkante zum angrenzenden Baumbestand reduziert. In diesem Bereich wird abschnittsweise eine wurzelschonende Bauweise des Gehweges vorgesehen, um so den Eingriff im Kronenbereich zu reduzieren. Ebenfalls wird die Länge der Insel auf circa 18,00 m vergrößert. Dadurch wird verhindert, dass der aus dem Verbindungsweg kommende Radfahrer direkt und ohne Nutzung der Querunginsel nordwestlich auf die Pinneberger Chaussee abbiegt. Es werden 4,00 m für die Fußgängerquerung und 3,00 m für die Querungsstelle für den Radverkehr vorgesehen.

In der Entwurfsplanung wird zudem die Ableitung des nordöstlichen Radweges an der Einmündung Upn Hornack verworfen. Diese wurde im Rahmen der Vorabstimmung aufgrund der Sichtbeziehung kritisiert. Infolgedessen ist eine Ableitung bereits vor dem Einmündungsbereich geplant. Dadurch wird die Sichtbeziehung verbessert und so die Sicherheit für den Radfahrer erhöht.

Auf den Längsparkstand auf Höhe der Pinneberger Chaussee 19 c/d wird verzichtet. Grund hier ist die unmittelbare Lage am abgesenkten Bord sowie die Lage in der Nähe der Feuerwehrezufahrt.

Auf die Markierung des Sicherheitstrennstreifen entlang der Längsparkstände wird in der weiteren Planung ebenfalls verzichtet. Grund hierfür ist, dass jene Markierung häufig als Parkplatzmarkierung wahrgenommen wird. Um einen Konflikt zwischen parkenden PKW und Radfahrern zu vermeiden, wird bewusst auf die Markierung verzichtet.

Der aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS) an der Einmündung Pinneberger Chaussee / Baumacker entfällt in der weiteren Planung, da die vorhandenen LSA-Phasen an dieser Stelle nicht den Voraussetzungen für einen ARAS entsprechen.

Der Einmündungsbereich Pinneberger Chaussee/Baumacker wird insofern geändert, dass kein geradliniges Abbiegen von der Pinneberger Chaussee in den Baumacker mehr möglich ist. Ziel ist eine Geschwindigkeitsreduktion der abbiegenden Fahrzeuge. Die Radien werden dabei unter Berücksichtigung der Schleppkurven unterschiedlicher Busfahrzeugtypen gewählt. Die Fahrdynamik im Kurvenbereich wird zudem durch das Einkürzen der Mittelinsel verbessert.

3.1.2 Variantenuntersuchung selbständig geführten Geh- und Radweg

Im Zuge einer Vorabstimmung zwischen LSBG-S2, VD 51, PK 27, dem Bezirksamt Eimsbüttel und der BWVI wurden diverse Varianten für die Neugestaltung des selbständig geführten Geh- und Radweges untersucht. Dabei unterscheiden sich die Varianten in der Gestaltung des Einmündungsbereichs am Niekampsweg und der Querung der Lohkampstraße.

Varianten Einmündungsbereich Niekampsweg

In Variante 1 wird der selbständig geführte Radweg im Einmündungsbereich auf 4,00 m verbreitert. Der Anschluss an den Niekampsweg wird in Form einer Einmündung gestaltet. Durch großzügige Radien sowie durchgehende Asphaltbefestigung und Bordverläufe wird der Charakter einer Einmündung erzeugt. Die beiden Fahrrichtungen des Radweges werden in diesem Bereich baulich voneinander getrennt. Dies verhindert zum einen das Einfahren von Kraftfahrzeugen und reduziert Konflikte zwischen ein- und ausfahrenden Radfahrern.

Variante 2 sieht einen vorgezogenen Seitenraum im Bereich des beginnenden bzw. endenden Radwegs vor. Dadurch wird die Fahrbahn im Niekampsweg im Einmündungsbereich auf eine Breite von 3,50 m reduziert. Durch den vorgezogenen Seitenraum wird die Sichtbeziehung zwischen dem aus der Nebenfläche kommenden Radfahrer und dem Kraftfahrzeugverkehr auf der Fahrbahn verbessert. Ebenfalls wird durch die „Gehweg Nase“ ein Abbremsen im Einmündungsbereich erreicht, was sich positiv auf die Sicherheit des Radfahrers auswirkt.

In Variante 3 endet die Asphaltbefestigung des selbständig geführten Radweges unmittelbar an der Fahrbahn des Niekampsweges. Dadurch ist ein hindernisfreies Wechseln zwischen Fahrbahn und Nebenfläche möglich.

Variante 4 sieht die Herstellung einer Überfahrt am Ende bzw. Anfang des selbständig geführten Radweges vor. Durch ein abgesenktes Bord wird das Ein- bzw. Ausfahren zwischen Fahrbahn und dem Radweg ermöglicht.

Variante 5 sieht eine Anrampung und Teilaufpflasterung im Knotenbereich zwischen Niekampsweg, Jaarsmoor und dem selbständig geführten Radweg vor. Dabei wird die Fahrbahn auf etwa 10 cm angehoben, wodurch eine Geschwindigkeitsreduzierung in diesem Bereich erreicht wird.

In einer weiteren Variante 6 wird der Einmündungsbereich als Minikreisverkehr ausgebildet. Dabei weist der Kreisverkehr einen Außenradius von 8,00 m und einen Innenradius von 4,00 m auf. Der selbständig geführte Radweg schließt an den östlichen Bereich des Kreisverkehrs an. Im Einmündungsbereich wird der Radweg auf einer Breite von 4,00 m vergrößert. Um das Einfahren von Kraftfahrzeugen in den Radweg zu verhindern, werden die Fahrstreifen des Radweges baulich voneinander getrennt. Dies reduziert ebenfalls Konflikte zwischen ein- und ausfahrenden Radfahrern.

Vorzugsvariante Einmündungsbereich Niekampsweg

Variante 2, in welcher ein vorgezogener Seitenraum vorgesehen ist, wird als Grundlage für die vorliegende Planung verwendet. Grund hierfür ist insbesondere die verbesserte Sichtbeziehung zwischen Radfahrer und MIV, welche die Sicherheit des Radfahrers auf der Veloroute und somit den Fahrkomfort steigert.

Variante 1 wird im weiteren Verlauf nicht weiter berücksichtigt, da durch die Gestaltung einer Einmündung die Gefahr entsteht, dass Kraftfahrzeuge den Radweg mit einer Fahrbahn verwechseln. Zudem wird die Sichtbeziehung zwischen Radweg und Kraftfahrzeugen nicht verbessert. Dieses Argument spricht ebenfalls gegen Variante 3. Zudem ist in Variante 3 der Radweg aufgrund der geringen Breite und der kleinen Radien nicht deutlich als solcher erkennbar. Variante 4 wird abgelehnt, da durch eine Überfahrt dem Anspruch einer Veloroute entgegen keine durchgehende Fahrbeziehung geschaffen wird. Auch in dieser Variante ist die fehlende Sichtbeziehung zwischen Radfahrer und Kraftfahrzeugen zu kritisieren. Die geplante Teilaufpflasterung des Kreuzungsbereichs in Variante 5 wird aufgrund des Umfangs der erforderlichen Baumaßnahme abgelehnt. Desweiteren ist die dadurch erzeugte Geschwindigkeitsreduzierung in einer Tempo 30 Zone nicht zwingend erforderlich. Ebenfalls spricht der Unterhaltungs- und Kostenaufwand gegen die Teilaufpflasterung. Variante 6 wird aufgrund des erforderlichen Komplettumbaus der Kreuzung und den damit einhergehenden Kosten abgelehnt.

Variante 02 dient folglich als Grundlage für die weitere Entwurfsplanung. Dabei werden die in der Vorabstimmung diskutierten Aspekte berücksichtigt und die Planung entsprechend angepasst.

Die Breite des vorgezogenen Seitenraums wird der eines parkende Fahrzeugs am Fahrbahnrand angepasst. Ebenfalls wird die Länge der Gehwegnase vergrößert, um den Einmündungsbereich des Verbindungsweges vor Zuparken zu schützen und somit die Sichtbeziehung zu verbessern. Um den vorgezogenen Seitenraum selbst vor parkenden PKW zu schützen, wird ein Kantenvorstand von 15 cm vorgesehen.

Varianten Querung Lohkampstraße

Variante 1 sieht eine Fahrbahneinengung im Querungsbereich vor. Dabei wird die Fahrbahn beidseitig auf eine Breite von 4,50 m reduziert. Durch die Einengung wird ein Abbremsen der Kraftfahrzeuge erreicht. Darauf wirken sich ebenfalls eine Anrampung und Teilaufpflasterung positiv aus. In dieser Variante ist zudem der Rückbau des Radweges in der Lohkampstraße geplant, um so die Übersichtlichkeit des Knotenpunktes zu steigern.

Variante 2 sieht eine Fahrbahnverengung in Form eines vorgezogenen Seitenraums vor. Dabei wird die Fahrbahn auf eine Breite von 3,50 m reduziert, wodurch eine Geschwindigkeitsreduzierung im Querungsbereich erreicht wird. Dies wird durch die Anrampung und Teilaufpflasterung in diesem Bereich ebenfalls unterstützt.

In Variante 3 wird die Asphaltbefestigung des selbständig geführten Radweges bis an die Lohkampstraße herangezogen. Dadurch wird ein durchgehender Fahrkomfort für den Radfahrer gewährleistet. Die Fahrbahn der Lohkampstraße bleibt in dieser Variante unverändert.

Variante 4 sieht beidseitig der Lohkampstraße Überfahrten für den selbständig geführten Radweg vor. Durch abgesenkte Borde kann der Radfahrer die Fahrbahn queren. Die Fußgängerquerung bleibt in dieser Variante unverändert.

Vorzugsvariante Querung Lohkampstraße

Variante 2 und 4 werden in Kombination als Grundlage für die vorliegende Planung verwendet und entsprechend angepasst. Grund hierfür ist, dass die Fahrbahneinengung die Sichtbeziehung zwischen Radfahrer und dem Kraftverkehr auf der querenden Lohkampstraße verbessert und damit eine Steigerung der Sicherheit für den Radfahrer erzielt wird. Obgleich der MIV und ÖPNV auf der Lohkampstraße auf Höhe der Querung durch die Einengung abgebremst wird, stellt die einseitige Fahrbahneinengung einen Kompromiss für die Belange des Kraftfahrzeugverkehrs und Radverkehrs dar.

Variante 1 wird nicht weiter berücksichtigt, weil die beidseitige Einengung der Fahrbahn eine Einschränkung insbesondere für den ÖPNV auf der Lohkampstraße darstellt. Bei der Planung der Veloroute soll möglichst keine Benachteiligung eines Verkehrsteilnehmers sondern vielmehr die Stärkung des schwächeren Verkehrsteilnehmers erreicht werden. Zudem wäre die Vorfahrtssituation im Bereich der Einengung für den Kraftfahrzeugverkehr nicht eindeutig, was wiederum zu einem erhöhten Konfliktpotential führen kann.

Variante 3 wird in der weiteren Planung nicht weiterverfolgt, da keine Steigerung der Sicherheit für den Radfahrer erreicht wird. Die Sichtbeziehung zwischen Radfahrer und motorisierten Verkehr wird nicht verbessert, obgleich dies aufgrund der Quersituation erforderlich ist.

Variante 2 und 4 entsprechen in Kombination sowohl dem Anspruch der Steigerung des Fahrkomforts als auch der Verbesserung der Sichtbeziehung unter Berücksichtigung der Belange aller betroffenen Verkehrsteilnehmer. Die Planung wird insofern angepasst, dass die Fahrbahneinengung auf 5,55 m vergrößert wird, wodurch der Begegnungsfall LKW-PKW ermöglicht wird. Dadurch wird das Risiko reduziert, dass es im Quersbereich zu Staubbildung kommt. Die Fahrbahneinengung führt dennoch dazu, dass im Begegnungsfall Bus-Bus bzw. LKW-LKW ein Abbremsen erfolgt. Ferner wird die Planung der Variante 2 insofern angepasst, dass die Aufpflasterung den Ansprüchen des ÖPNVs entspricht. Der Plateaubereich wird in Asphalt geplant, um die Vorfahrtssituation zu verdeutlichen. Die in Variante 4 geplanten Gehwegüberfahrten werden insofern angepasst, dass der Radweg im Quersbereich der Gehwege in roter Pflasterbauweise hergestellt wird. Die rote Pflasterung verdeutlicht die Vorfahrtssituation des Radfahrers gegenüber dem querenden Fußgänger. Der FGÜ bleibt bestehen und wird an den geänderten Gehwegverlauf angepasst. Für eine bessere Übersichtlichkeit des Quersbereiches wird zudem der Radweg in der Lohkampstraße beid-

seitig zurückgebaut. Es sind beidseitig Radwegableitungen sowie –aufleitungen an geeigneten Stellen vorgesehen.

3.2 Einzelheiten der Planung

3.2.1 Aufteilung und Abmessungen des Querschnitts

Die Anordnung des selbständig geführten Geh- und Radweges bleibt unverändert und wird an die geänderten Breiten angepasst. Hierbei wird zwischen Niekampsweg und Lohkampstraße die vorhandene südliche Begrenzung des Gehweges gehalten und es erfolgt eine Erweiterung in Richtung Nordwest. Zwischen Lohkampstraße und Pinneberger Chaussee erfolgt die Erweiterung in Richtung Südost, wobei die bestehende Grenze des Radweges gehalten wird.

Der Querschnitt der Lohkampstraße verändert sich auf Höhe der Querung insofern, dass die Fahrbahn auf einer Länge von etwa 15,00 m auf eine Breite von 5,55 m eingengt wird. Zudem wird der in Richtung Nordwest verlaufende Radweg zwischen der Lohkampstraße Nr. 30 bis zur Einmündung der Straße Op de Eilstede zurückgebaut. Im Bereich der geplanten Radwegableitung wird die Fahrbahn um 2,00 m verbreitert. Der geänderte Bordverlauf geht nach circa 30 m wieder in den Bestand über. Durch den geänderten Bordverlauf entfällt ein Parkstand auf Höhe der Hausnummer 30. Der barrierefreie Parkstand bleibt bestehen und wird an den geänderten Bordverlauf angepasst.

Auf der südwestlichen Seite erfolgt der Rückbau des Radweges von der Einmündung des Niekampsweges bis zur Lohkampstraße Nr. 45. Die dadurch hinzugewonnene Fläche wird größtenteils dem Gehweg zugeschlagen. Südöstlich der Querungsstelle wird auf der südwestlichen Seite der Lohkampstraße eine Grünfläche mit einer Breite von 2,50 m vorgesehen. Der Gehweg verläuft hinter dieser mit einer Breite von ebenfalls 2,50 m. Die an den Gehweg grenzenden Flächen werden bis zur Straßenbegrenzungslinie als Grün- bzw. Grandflächen hergestellt. Im Bereich des geplanten Radfahrstreifens wird die Fahrbahn um eine Breite in Höhe von 1,85 m verbreitert. Der Gehweg verläuft in diesem Bereich parallel zur geänderten Bordverlauf. Der Bordverlauf nähert sich nach circa 30,00 m dem Bestand an.

Der Querschnitt des Niekampsweges ändert sich auf Höhe der Einmündung durch den vorgezogenen Seitenraum. Die Fahrbahn wird dadurch auf einer Länge von etwa 23,50 m um eine Breite von 2,10 m reduziert. Die übrigen Nebenflächen bleiben unverändert.

Zur Herstellung der Radfahrstreifen wird die südwestliche Bordkante der Pinneberger Chaussee bis zur Station 0+065 gehalten und die Fahrbahn zur nordöstlichen Seite hin verbreitert. Aufgrund der Mittelinsel werden ab der Station 0+065 die Bordkanten beidseitig versetzt, wobei die Kurvenaufweitung hauptsächlich auf der nordöstlichen Seite und somit auf der Kurveninnenseite erfolgt. Der vorhandene Radweg auf der Südwestseite wird im Zuge der Baumaßnahme zurückgebaut. Die so gewonnen Flächen werden der Gehwegfläche hinzugerechnet. Aufgrund des geplanten Straßenquerschnitts

und aus Sicherheitsgründen werden die vorhandenen Senkrechtparkstände in Längsparkstände umgewandelt. Die so gewonnene Fläche und die Fläche des zurückgebauten Radwegs in diesem Bereich werden ebenfalls dem Gehweg zugerechnet. Die an den Gehweg grenzenden Flächen werden in der vorhandenen Befestigung (Grand oder Oberboden) wieder hergestellt. Die Breite der Nebenflächen auf der Nordostseite wird dem geänderten Fahrbahnverlauf angepasst.

Der Abschnitt der Straße Baumacker wird durch die Maßnahme des Bezirksamts Eimsbüttel überplant und wird in der vorliegenden Planung nicht betrachtet.

Der Querschnitt der Straße Pflugacker wird im Zuge der Baumaßnahme nicht verändert.

3.2.2 Fußgänger- und Radverkehr

Fußgängerverkehr

Der im Niekampsweg verlaufende östliche Gehweg bleibt in seinem Verlauf unverändert. Der selbständig geführte Gehweg zwischen Niekampsweg und Pinneberger Chaussee wird in einer Breite von 2,50 m inklusive eines taktilen Begrenzungstreifens von 0,50 m hergestellt. Der selbständig geführte Gehweg wird auch im Einmündungsbereich des Niekampsweges, der Lohkampstraße sowie der Pinneberger Chaussee mit taktilen Noppenplatten vom Radweg abgetrennt. Der Radweg selbst ist in den Einmündungsbereichen in roter Pflasterbauweise geplant. Die rote Pflasterung verdeutlicht, dass der querenden Fußgänger gegenüber dem Radfahrer wartepflichtig ist.

Im Bereich der südwestlichen Radwegableitung in der Lohkampstraße wird der Gehweg parallel zum geänderten Bordverlauf angepasst. Des Weiteren wird der südwestliche Gehweg in der Lohkampstraße zwischen dem querenden Radweg und der nordwestlichen Planungsgrenze unter Nutzung der Fläche des zurückgebauten Radweges in einer Breite von 4,15 m hergestellt. Im Bereich des FGÜs wird der Gehweg auf eine Breite von 5,00 m aufgeweitet. Südöstlich dieser Stelle ist der Gehweg in einer Breite von 2,50 m geplant und nähert sich dann wieder dem Bestand an.

Auf der nordöstlichen Seite wird der Gehweg innerhalb der Planungsgrenzen an den Bestand angepasst und mindestens in einer Breite von 2,25 m hergestellt. Dabei wird die Fläche des zurückgebauten Radweges dem Gehweg zugeschlagen. Die über die Planungsgrenzen hinausgehenden Gehwege werden ebenfalls um die Flächen der zurückgebauten Radwege verbreitert. Der Fußgänger hat auf Höhe des Verbindungsweges die Möglichkeiten mittels eines Fußgängerüberweges (FGÜ) die Lohkampstraße zu queren.

Die Fußgänger werden auf der nordwestlichen Seite der Pinneberger Chaussee zwischen der Station 0+065 und 0+308 auf einem in einer Regelbreite von 2,65 m befestigten Gehweg geführt. Zwischen Station 0+110 und 0+200 sind abschnittsweise Wurzelbrücken im Kronenbereich der angrenzenden Bäume vorgesehen. Diese ergeben sich auf Grundlage eines Baumgutachtens. Zwischen der Station 0+000 und der Einmündung in den Baumacker wird der nordwestliche Gehweg an den zurückgebauten

Radweg und den neuen Bordverlauf angepasst. Die parallel zur Pinneberger Chaussee verlaufende Querung über den Baumacker mittels Querungsinsel wird dem neuen Fahrbahnverlauf angepasst. Der vorhandene Fußgängerüberweg entfällt.

Der auf der südwestlichen Seite der Pinneberger Chaussee verlaufende Radweg wird zurückgebaut. Die dazu gewonnene Fläche wird der Gehwegfläche zugeschlagen. Es ist ein Gehweg mit einer Regelbreite von 2,65 m in Betonplatten vorgesehen. Auf Höhe der Station 0+200 wird der Gehweg im Einmündungsbereich des selbständig geführten Geh- und Radweges auf 3,65 m verbreitert.

Der Fußgänger hat durch die neu hergestellte Mittelinsel auf Höhe der Station 0+200 die Möglichkeit die Pinneberger Chaussee zu queren. Ebenfalls besteht die Möglichkeit auf Höhe der Station 0+050 die Straße am signalisierten Fußgängerübergang zu queren. Beide Querungen werden als Doppelquerungen mit taktilen Leitelementen barrierefrei ausgebildet.

Die Maßnahme hat keine Auswirkung auf den Fußgängerverkehr in der Straße Pflugacker.

Radverkehr

Der selbständig geführte Zweirichtungs-Radweg wird zwischen dem Niekampsweg und der Lohkampstraße sowie zwischen der Lohkampstraße und der Pinneberger Chaussee in einer durchgehenden Breite von 3,00 m in Asphalt hergestellt. An der Einmündung Niekampsweg endet bzw. beginnt der Zweirichtungsradverkehrs durch den vorgezogenen Seitenraum an einem abgesenkten Bord. Dabei wird der Radweg im Querbereich des Gehweges in roter Plasterbauweise hergestellt. Der Radfahrer ist somit gegenüber dem Fußgänger bevorrechtigt. Die Bauweise mit roten Pflastersteinen erhöht zudem die Präsenz des Radfahrers und reduziert das Konfliktpotential zwischen Radfahrer und Kraftfahrzeug/Fußgänger.

Analog dazu wird der selbständig geführte Radweg in der Lohkampstraße im Querbereich in roter Pflasterbauweise hergestellt. Die beidseitig verlaufenden Radwege in der Lohkampstraße werden zurückgebaut. Hierzu wird der in Richtung Nordwest verlaufende Radweg etwa auf Höhe der Hausnummer 30 zurückgebaut. An dieser Stelle wird der Radweg über eine Radwegableitung auf einen Radfahrstreifen geführt. Dieser geht nach circa 14,00 m in einen Schutzstreifen über, welcher wiederum nach etwa 18,00 m ausläuft und so eine Überleitung des Radfahrers in den Mischverkehr ermöglicht. Auf Höhe der Einmündung der Sackgasse Op de Eilstede ermöglicht ein abgesenktes Bord, dass der Radfahrer wieder auf den Radweg ohne Benutzungspflicht gelangt. Der in Richtung Südost verlaufende Radweg wird ab der Einmündung des Niekampsweges in die Lohkampstraße zurückgebaut. Dabei geht der Radweg zunächst in die Radfurt über, welche wiederum in einen Radfahrstreifen übergeht. Nach einer Länge von circa 10,00 m geht der Radfahrstreifen in einen Schutzstreifen, welcher nach circa 30,00 m ausläuft. Durch den sich dem Bestand annähernden Bordverlauf wird der Radfahrer somit auf den Kfz-Fahrstreifen übergeleitet. Auf Höhe der

Hausnummer 45 ermöglicht ein abgesenktes Bord auf den Radweg (ohne Benutzungspflicht) zu gelangen.

Der Einmündungsbereich des selbständig geführten Radweges an der Pinneberger Chaussee wird in roter Pflasterbauweise mit einem abgesenkten Bord ausgebildet. Die geplante Mittelinsel ermöglicht zudem eine Querung der Pinneberger Chaussee.

Im vorhandenen Zustand fährt der Radfahrer in der Pinneberger Chaussee auf den beidseitig vorhandenen Radweg in der Nebenfläche. Aufgrund des schlechten baulichen Zustands der Radwege und der Bedeutung als Veloroute soll die Führung des Radfahrers beidseitig der Fahrbahn auf einem Radfahrstreifen in einer Breite von 1,85 m (inklusive Markierung mit einer Breite von 0,25 m) erfolgen. Auf Höhe der Station 0+295 wird der nordöstlich verlaufende Radweg auf den neu hergestellten Radfahrstreifen abgeleitet. An der Einmündung Baumacker ist für den Geradeausfahrer auf der Pinneberger Chaussee eine Radfahrerfurt geplant. Diese geht hinter der LSA zunächst in einen Radfahrstreifen über, welcher wiederum nach etwa 25 m in einen Schutzstreifen übergeht. Die Schutzstreifenmarkierung läuft nach ca. 10 m aus. An dieser Stelle hat der Radfahrer die Möglichkeit im Mischverkehr zu fahren oder über den geplanten abgesenkten Bord auf den Radweg (ohne Benutzungspflicht) zu gelangen. Der von der Pinneberger Chaussee rechtsabbiegende Radfahrer Richtung Baumacker fährt im Mischverkehr in Richtung Norden.

Der südwestlich verlaufende Radweg auf der Pinneberger Chaussee wird auf Höhe der Station 0+025 auf den neu hergestellten Radfahrstreifen abgeleitet. Die Markierung des südwestlichen Radfahrstreifens geht auf Höhe der Einmündung Baumacker in eine Strich-Lücke-Markierung über, um so den Abbiegevorgang des in den Baumacker fahrenden bzw. aus dem Baumacker kommenden Radverkehrs zu ermöglichen. Auf Höhe der Station 0+265 geht der Radfahrstreifen zunächst in einen Schutzstreifen über, welcher auf Höhe der Station 0+290 ausläuft. An dieser Stelle wird die Bordkante abgesenkt, um so die Möglichkeit zu geben auf den nicht benutzungspflichtigen Radweg zu gelangen. Alternativ dazu hat der Radfahrer die Möglichkeit, im Mischverkehr weiter zu fahren.

Auf Höhe der Station 0+200 mündet der selbständig geführte Radweg im Südwesten in die Pinneberger Chaussee. Durch die geplante Mittelinsel ist die Möglichkeit gegeben die Fahrbahn zu queren und so auf den Radfahrstreifen in Fahrtrichtung Nordwest entlang der Veloroute 14 zu gelangen.

Bei der Straße Pflugacker handelt es sich um eine Tempo-30-Zone. Aus diesem Grund ist keine gesonderte Radverkehrsführung erforderlich. Durch die geplante Sanierung der Fahrbahn wird der Fahrkomfort der Verkehrsteilnehmer gesteigert.

3.2.3 Ruhender Verkehr

Der vorgezogene Seitenraum im Niekampsweg wird durch einen Kantenvorstand von 15 cm vor unerlaubtem Parken geschützt. Im eingengten Fahrbahnbereich in der Lohkampstraße wird widerrechtliches Parken durch Poller verhindert. Dabei werden die bestehenden Poller an den geänderten Bordverlauf angepasst. In der Lohkampstraße

entfällt ein Parkstand auf Höhe der Hausnummer 30 durch die geplante Radwegableitung. Der barrierefreie Parkstand wird an den geänderten Bordverlauf angepasst und bleibt bestehen.

Der selbständig geführte Radweg wird an der Pinneberger Chaussee, der Lohkampstraße und dem Niekampsweg durch Poller vor parkenden PKWs geschützt.

In der Pinneberger Chaussee werden zwischen den Stationen 0+220 und 0+250 die vorhandenen Senkrechtparkplätze zurückgebaut und durch Längsparkstände ersetzt. Insgesamt werden sechs Stellplätze in einer Breite von 2,10 m hergestellt. Die Parkstände sind vom Radfahrstreifen durch einen Sicherheitsstreifen in einer Regelbreite von 0,50 m getrennt. Dabei wird bewusst auf die Markierung verzichtet. Grund hierfür ist, dass jene Markierung häufig als Parkbegrenzung wahrgenommen wird und so der Radfahrstreifen blockiert werden kann. Das in der Pinneberger Chaussee vorhandene eingeschränkte Halteverbot wird aufgehoben. Grund hierfür ist, dass durch die Markierung des Radfahrstreifens ein Halten bzw. Parken untersagt wird.

Die im Pflugacker vorhandenen Senkrechtparkplätze bleiben in ihrer Lage bestehen und werden saniert.

3.2.4 Straßenbegleitgrün und Grünstreifen

Die beidseitig vorhandenen Grünstreifen entlang des selbständig geführten Geh- und Radweges bleiben zwischen dem Niekampsweg und der Lohkampstraße in ihrer Breite nahezu unverändert. Zwischen Station 0+150 und der Einmündung Pinneberger Chaussee wird der südöstliche Grünstreifen zu Gunsten des Gehweges reduziert. In der Lohkampstraße wird der südwestliche Grünstreifen dem geänderten Gehweg entsprechend verbreitert. Zudem ist ein weiterer Grünstreifen zwischen Gehweg und Fahrbahn in einer Breite von 2,50 m vorgesehen.

Der Grünstreifen auf der nordwestlichen Seite der Pinneberger Chaussee wird zu Gunsten der geänderten Lage des Gehweges um maximal 2,80 m reduziert.

Die Maßnahme beschränkt sich in der Straße Pflugacker lediglich auf die Fahrbahn, weshalb die Nebenflächen unverändert bleiben. Aus diesem Grund hat die Maßnahme keine Auswirkung auf die Grünstreifen in der Straße Pflugacker.

3.2.5 Grün- und Baumpflanzungen

Im Planungsabschnitt sind keine Baumfällungen erforderlich.

Für den Baumbestand auf der nordöstlichen Seite der Pinneberger Chaussee wurde ein Baumgutachten erstellt. Bei den untersuchten Bäumen handelt es sich um vitale, erhaltenswerte Bäume. Der Wurzelzustand wurde in einer baumnahen (Abstand zur Stammwand 1,00 m) und einer baumfernen Schachtung (Abstand zur Stammwand zwischen 2,30 m und 3,40 m) in abweichender Tiefe untersucht. Der Untersuchungsbericht geht davon aus, dass etwa im Verlauf der baumfernen Schachtungen die Wurzeln bereits im Zuge des Baus der Gasleitung vollständig gekappt wurden. Demnach wäre eine Verbreiterung des vorhandenen Gehwegs um bis zu 1,50 m möglich, wobei

die Auskofferungen eine Tiefe von 0,45 m nicht überschreiten sollte. Desweiteren sollen die Wurzeln mit Wurzelbrücken geschützt werden. Ein Einkürzen der Kronen der Platanen um 20% und der der Rot-Eichen um 10 % werden ferner empfohlen. Die Ergebnisse der gutachterlichen Stellungnahme werden in der weiteren Planung berücksichtigt.

Aufgrund der umfangreich genutzten Nebenflächen und der Bestandsleitungen in der Pinneberger Chaussee und der Straße Pflugacker lassen sich keine Baumpflanzungen realisieren. Im Querungsbereich der Lohkampstraße ist auf der südwestlichen Seite eine Baumpflanzung im geplanten Grünstreifen vorgesehen, sofern keine Ver- und Entsorgungsleitungen in diesem Bereich vorhanden sind.

3.2.6 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

An den Einmündungsbereichen der Pinneberger Chaussee bleibt die Anzahl der Fahrstreifen mit ihren Fahrbeziehungen bestehen. Die Fahrstreifen werden im Bereich der LSA für die Herstellung des Radfahrstreifens in einer Breite von 3,25 m entsprechend angepasst.

In den Einmündungsbereichen wird der Bordverlauf an die Radfahrstreifen angepasst. Aufgrund des geänderten Bordverlaufs sind im Knoten Pinneberger Chaussee / Baumacker zwei LSA Masten zu versetzen.

3.2.7 MIV

Die Fahrbeziehungen bleiben für den MIV unverändert.

3.2.8 ÖPNV

Die Teilaufpflasterung im Bereich der Lohkampstraße wird den Bedürfnissen des ÖPNV entsprechend mit einem ausreichend langen horizontalen Bereich von circa 16,00 m in Asphaltbauweise hergestellt.

Die Maßnahme hat im übrigen Verlauf keine Auswirkungen auf den ÖPNV.

3.2.9 Gradiente und Höhenanpassung

Der Querungsbereich in der Lohkampstraße wird aufgrund der geplanten Teilaufpflasterung höhenmäßig angepasst. Die Anrampung wird dabei mit Formsteinen hergestellt. Die Gradienten im Verlauf des selbständig geführten Geh- und Radweges bleibt nahezu unverändert und wird im Zuge der Ausführungsplanung ausgearbeitet.

Die Gradienten der Pinneberger Chaussee bleibt nahezu unverändert. Die Anpassung erfolgt entsprechend der neuen Querschnittsaufteilung und wird im Zuge der Ausführungsplanung ausgearbeitet.

Analog dazu wird die Gradienten der Straße Pflugacker lediglich geringfügig angepasst, wobei die Details im weiteren Zuge der Ausführungsplanung ausgearbeitet werden.

3.2.10 Barrierefreiheit

Alle Querungen werden als Doppelquerungen mit taktilen Leitelementen ausgebildet.

3.2.11 Oberflächenentwässerung

Im Verlauf des selbständig geführten Geh- und Radweges ist eine Trumme an die geänderte Querschnittsaufteilung anzupassen. Ebenfalls ist eine Trumme in der Lohkampstraße aufgrund der Aufpflasterung umzusetzen.

Eine Kanalfernaugenuntersuchung der Straßenabläufe und der Anschlussleitungen vom November 2017 hat ergeben, dass zwei Anschlussleitungen in der Pinneberger Chaussee Schäden aufweisen. Sofern ein Vollausbau in diesem Bereich vorgesehen ist, werden die Leitungen erneuert, andernfalls ist eine Sanierung der schadhaften Straßenablaufanschlussleitungen in geschlossener Bauweise vorgesehen.

Am südwestlichen und nordöstlichen Fahrbahnrand der Pinneberger Chaussee sind die Straßenabläufe und Anschlussleitungen den geänderten Bordsteinführungen anzupassen.

Die Kanalfernaugenuntersuchung hat ferner ergeben, dass die Anschlussleitungen und Ablaufkörper in der Straße Pflugacker zahlreiche Schäden aufweisen. Aus diesem Grund ist eine Sanierung der schadhaften Straßenablaufkörper sowie –leitungen in offener und geschlossener Bauweise geplant.

Analog dazu hat die Kanalfernaugenuntersuchung für die Straße Baumacker zahlreiche Schäden an den Anschlussleitungen und Ablaufkörpern aufgezeigt. Da dieser Bereich durch das Bezirksamt Eimsbüttel überplant wird, ist keine Sanierung vorgesehen, obgleich diese erforderlich wäre.

An der Funktionsweise der Straßenentwässerung soll im Plangebiet grundsätzlich nichts verändert werden.

3.2.12 Öffentliche Beleuchtung / Beschilderung

Entlang des selbständig geführten Geh- und Radweges werden zwischen dem Niekampsweg und der Lohkampstraße vier Beleuchtungsmasten nach Angaben von Hamburg Verkehrsanlagen errichtet. Der Altbestand wird abgebaut. Zwischen der Lohkampstraße und der Pinneberger Chaussee sind entlang des selbständig geführten Geh- und Radweges drei Leuchten an den geänderten Gehwegverlauf anzupassen und durch gerade Masten auszutauschen.

Auf der Nordostseite der Pinneberger Chaussee sind insgesamt acht Leuchten zur Neugestaltung des Straßenquerschnittes umzusetzen. Die Anzahl und Standorte der öffentlichen Beleuchtung wurde im Zuge der 1. Planverschickung durch die Hamburger Verkehrsanlagen geprüft.

In der Lohkampstraße ist die beleuchtete Beschilderung des Fußgängerüberweges zu versetzen. Die wegweisende Beschilderung an der Einmündung Upn Hornack wird entsprechend dem neu hergestellten Gehweg versetzt. Ebenso wird die wegweisende Beschilderung auf der Mittelinsel bei der Einmündung Baumacker entsprechend der eingekürzten Mittelinsel versetzt. Das vorhandene eingeschränkte Halteverbot in der Pinneberger Chaussee wird aufgehoben und durch die Markierung des Radfahrstreifens ersetzt.

3.2.13 Stadtreinigung

Die Maßnahme hat keine Auswirkung auf die Stadtreinigung

3.2.14 Ver- und Entsorgungsleitungen

Die Erfordernisse von Leitungsbauarbeiten werden im Rahmen der weiteren Entwurfsbearbeitung und der Leitungstrassenplanung geklärt.

3.2.15 Lärmschutz

Der Umfang der geplanten Baumaßnahme stellt keinen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV dar. Dieser wäre gegeben, wenn die Straße um mindestens einen durchgehenden Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr erweitert wird. Da die Straße zu Gunsten zweier Radfahrstreifen erweitert wird und die Fahrstreifenanzahl für den Kraftfahrzeugverkehr unverändert bleibt, liegt keine wesentliche Änderung gemäß der 16. BImSchV vor.

3.2.16 Umweltverträglichkeit

Durch die Baumaßnahme sind keine erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltensziele für den Natur- und Landschaftshaushalt zu erwarten. Nach den Kriterien des §13a Hamb. Wegegesetz ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht erforderlich.

3.2.17 Kampfmittelfreiheit

Die Fahrbahn der Pinneberger Chaussee konnte zwischen der Station 0+100 und 0+225 nach Luftbildauswertung durch die GEKV freigegeben werden. Zwischen der Station 0+250 bis zur Ausbaugrenze besteht in der nordöstlichen Nebenfläche und teilweise in der südwestlichen Nebenfläche nach Luftbildauswertung kein Hinweis auf Bombenblindgänger. Nach Auskunft der Feuerwehr, Gefahrenerkundung Kampfmittelverdacht befinden sich im übrigen Planungsbereich Verdachtsflächen. Dabei handelt es sich fast ausschließlich um allgemeinen Bombenblindgängerverdacht. In den südwestlichen Nebenflächen der Pinneberger Chaussee besteht zwischen der Station 0+170 und 0+225 allgemeiner Bombenblindgängerverdacht durch Trümmerflächen. Ebenso befinden sich in der Straße Pflugacker bei Station 0+100 am südlichen Fahrbahnrand und bei Station 0+160 in der Pinneberger Chaussee an der südwestlichen Straßenbegrenzungslinie allgemeiner Bombenblindgängerverdacht durch Bombenkrater.

3.2.18 Planung Dritter

Im Planungsabschnitt wird der Bereich in der Straße Baumacker zwischen Pflugacker und Pinneberger Chaussee durch das Bezirksamt Eimsbüttel überplant.

Dabei wird der beidseitig verlaufende Radweg zurückgebaut. Auf der östlichen und westlichen Seite wird der Gehweg in einer Breite von 2,50 m hergestellt, während die übrigen Nebenflächen als Grünflächen ausgebildet werden. Die Fahrbahn bleibt mit einer Breite von 7,00 m bestehen.

Die vorliegende Planung des Einmündungsbereichs Baumacker/Pinneberger Chaussee wird an die angrenzende Planung des E/MR im Baumacker angeschlossen.

4 Planungsrechtliche Grundlagen

Die Grundlage für diese Verkehrsplanung sind die folgenden Bebauungspläne

- Eidelstedt 2 vom 18. November 1963
- Eidelstedt 21 vom 09. Juli 1980
- Eidelstedt 38 vom 30. November 1976
- Eidelstedt 57 vom 25. Juni 1997

Die planmäßigen Straßenbegrenzungslinien werden durch die vorliegende Planung nicht überschritten.

5 Umsetzung der Planung

5.1 Grunderwerb

Grunderwerb ist nicht vorgesehen.

5.2 Wirtschaftlichkeit

Bei der Umsetzung der Maßnahme kommen ausschließlich Standardbauweisen zur Ausführung. Im Bereich der geplanten Mittelinsel ist aufgrund der Querschnittsverbreiterung im Anschluss an die vorhandene Fahrbahn ein Vollausbau erforderlich. In jenen Bereichen, in denen der Querschnitt aufgrund der geplanten Radfahrstreifen vergrößert wird ist wenigstens ein halbseitiger Vollausbau erforderlich. Der Sanierungsumfang der vorhandenen Fahrbahnflächen in der Pinneberger Chaussee und der Straße Pflugacker sowie die Belastungsklasse werden im Zuge der weiteren Entwurfsplanung festgelegt.

Die Überfahrten aus Großpflaster und Wabensteine sollen, sofern es der Zustand und die Anschlusshöhen zulassen, erhalten bleiben.

Der Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit wird auch bei allen Detailentscheidungen angemessen beachtet.

5.3 Kosten und Finanzierung / Haushaltstitel

Kostenträger ist die Freie und Hansestadt Hamburg.

Die Finanzierung erfolgt über die Produktgruppe „Stadtstraßen“.

Die Baukosten werden im Rahmen der weiteren Entwurfsplanung ermittelt.

5.4 Entwurfs- und Baudienststelle

Entwurf und Bau erfolgen durch den Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, Fachbereich Planung und Entwurf Stadtstraßen - S2 - bzw. Fachbereich Baudurchführung – S 3.

5.5 Terminierung der Planung und Bauausführung

Die Realisierung der Baumaßnahme ist für 2021 vorgesehen.

Verfasst: Hamburg, im Dezember 2018

[Redacted signature]

[Redacted name]