

**Projekt: Förderung des Radverkehrs**  
Hammer Straße von Grenzknick bis Jüthornstraße

**Erläuterungsbericht 1. Verschickung**

Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Anlass der Planung</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Vorhandener Zustand</b>	<b>2</b>
2.1	Allgemeines	2
2.2	Querschnitt	3
2.3	Verkehrsbelastung und Unfallzahlen	3
2.4	Lichtsignalanlagen/ Knotenpunkt	4
2.5	MIV	5
2.6	ÖPNV	5
2.7	Fußgänger- und Radverkehr	5
2.8	Ruhender Verkehr	6
2.9	Straßenbegleitgrün	6
2.10	Öffentliche Beleuchtung / Wegweisung / Straßenmöblierung	7
2.11	Oberflächenentwässerung	7
2.12	Versorgungsleitungen	7
2.13	Barrierefreiheit	8
<b>3</b>	<b>Variantenuntersuchung</b>	<b>8</b>
<b>4</b>	<b>Planung</b>	<b>9</b>
4.1	Allgemeines	9
4.2	Querschnitt / Knotenpunkte	9
4.3	Lichtsignalanlage / Knotenpunkt	9
4.4	MIV	10
4.5	ÖPNV	10
4.6	Fußgänger- und Radverkehr	10
4.7	Ruhender Verkehr	11
4.8	Straßenbegleitgrün	11
4.9	Öffentliche Beleuchtung / Wegweisung / Straßenmöblierung	12
4.10	Anliegerbetroffenheit	12
4.11	Oberflächenentwässerung	12
4.12	Ver- und Entsorgungsleitungen	12
4.13	Barrierefreiheit	12
4.14	Verträglichkeit mit anderen Planungen	13
<b>5</b>	<b>Lärmschutz</b>	<b>13</b>
<b>6</b>	<b>Umweltverträglichkeitsprüfung</b>	<b>13</b>
<b>7</b>	<b>Kampfmittel</b>	<b>13</b>
<b>8</b>	<b>Planungsrechtliche Grundlagen</b>	<b>14</b>
<b>9</b>	<b>Umsetzung der Planung</b>	<b>14</b>
9.1	Grunderwerb	14
9.2	Finanzierung	14
9.3	Wirtschaftlichkeit	14
9.4	Entwurfs- und Baudienststelle	15
<b>10</b>	<b>Realisierungstermin</b>	<b>15</b>

## **1 Anlass der Planung**

Als Synergieeffekt zu der Baumaßnahme „Aufhebung der höhengleichen Bahnübergänge der Hammer Straße über die Bahnstrecken Lübeck - Hamburg (Bahnstrecke 1120) und die Bahnstrecke 1242 (Hamburg-Horn - Hamburg-Wandsbek)“ und den Regelkonformen Verkehrsanlagen des Horner Kreisels soll der Bereich der Hammer Straße zwischen Grenzknick und Jüthornstraße verkehrstechnisch überplant werden. Die vorhandenen überbreiten Fahrstreifen sollen mit dieser Maßnahme zurückgebaut werden.

Die vorhandene Radverkehrsanlage befindet sich in einem sehr schlechten baulichen Zustand bzw. wird in den meisten Bereichen zum Parken genutzt, so dass keine Radverkehrsanlage vorhanden ist.

Im Rahmen der Planung sollen die Nebenflächen der Hammer Straße zwischen dem Knotenpunkt Jüthornstraße und der Einmündung Grenzknick für den Radverkehr optimiert werden. Der Zustand der vorhandenen Nebenflächen soll verbessert werden. Es ist geplant in beiden Fahrrichtungen eine regelkonforme Radverkehrsanlage zu bauen.

## **2 Vorhandener Zustand**

### **2.1 Allgemeines**

Die Baumaßnahme liegt im Bezirk Wandsbek, im Stadtteil Marienthal. Die Hammer Straße ist eine Hauptverkehrsstraße und dient als wichtiger Teil in der Verbindung zwischen der City Nord und der Bundesautobahn A 24. Der Abschnitt der Hammer Straße ist Bestandteil des Streckennetzes für Gefahrgut.

Der Planungsbereich beginnt am Knotenpunkt Hammer Straße / Jüthornstraße und endet an der Einmündung Hammer Straße / Grenzknick. Die Länge des Straßenabschnittes beträgt ca. 300 m und weist eine überbreite Fahrbahn auf.

Der Planungsabschnitt liegt innerhalb bebauter Gebiete mit unterschiedlichen Nutzungen, an der östlichen Straßenbegrenzungslinie ist Wohnbebauung in Form von Einzel-/ Doppelhausbebauung vorhanden und an die westlichen Straßenbegrenzungslinie grenzt der Kleingartenverein „Gartenfreunde in Marienthal“ e. V. Kol. 594 an. Der östliche Bereich der Hammer Straße mit der Wohnbebauung gehört zum Milieuschutzgebiet Marienthal.

Bereits im Jahr 2005 wurde der Bereich des Horner Kreisels vollständig umgebaut. Im Jahr 2013 folgte dann der Knotenpunkt Hammer Straße / Jüthornstraße im Zusammenhang mit der Aufhebung der Bahnübergänge I und II Hammer Straße.

## 2.2 Querschnitt

Derzeitig weist die **Hammer Straße** folgenden Querschnitt auf:

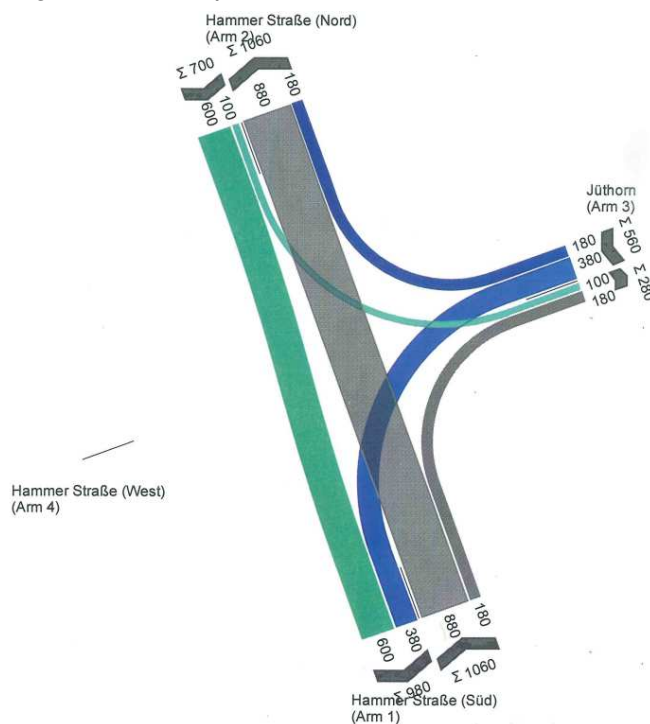
ca. 0,60 m	Grünstreifen	Oberboden	Ost
ca. 1,45 m	Gehweg	Betonplatten	
ca. 3,00 m	Grünstreifen	Oberboden mit Baum	
ca. 1,45 m	Radweg	Asphalt	
ca. 5,67 m	Fahrstreifen	Asphalt	
ca. 5,48 m	Fahrstreifen	Asphalt	
ca. 1,40 m	Radweg	Asphalt	
ca. 2,15 m	Grünstreifen	Oberboden mit Baum	
ca. 2,00 m	Gehweg	Betonsteinpflaster	
ca. 0,80 m	Grünstreifen	Oberboden	West
24,00 m	Gesamtbreite		

## 2.3 Verkehrsbelastung und Unfallzahlen

Folgende Querschnittsbelastungen liegen für die Hammer Straße (NW Horner Kreisel) vor Beginn der Maßnahme Aufhebung der Bahnübergänge (2012) und mit Baustelle (2017) vor:

Hammer Straße	23.000 Kfz/24h (SV 4,0%)	DTV <sub>w</sub> HH 2012
Hammer Straße	20.000 Kfz/24h (SV 3,0%)	DTV <sub>w</sub> HH 2017
Hammer Straße	362 Radfahrer / 13 h	(26.06.2018)

Prognose Knotenpunkt Hammer Straße/ Jüthornstraße (vormittags):



### Unfallzahlen

Im Auswertezeitraum 01.01.2015 – 31.12.2017 (jeweils einschließlich) ereigneten sich auf der bewerteten Strecke 32 Verkehrsunfälle. Dabei wurde keine Person getötet oder schwer verletzt. Bei 12 Unfällen verletzten sich insgesamt 12 Personen leicht. Als Unfallhäufungsstelle (UHS) ist die Einmündung Hammer Straße / Grenzknick gekennzeichnet. Hier kam es zu einer Häufung von Verkehrsunfällen durch Fehler beim Wenden. Dabei versuchten Verkehrsteilnehmer offenbar durch den Umweg über das Wohngebiet die Hammer Straße und dortige Verkehrsprobleme zu meiden. Sie bogen vom Grenzknick nach rechts ab, um dann durch Wenden in Richtung Horner Kreisel zu gelangen. In Frage kommt auch die Benutzung der falschen Ausfahrt am Kreisverteiler Horn und der anschließende Versuch, dies zu korrigieren.

Die Wendeproblematik konnte durch den Einbau sog. Bischofsmützen verbessert werden.

Im Jahr 2015 kam es zu 19 Unfällen, dies reduzierte sich auf 6 Unfälle im Jahr 2016 und 7 Schäden im Jahr 2017. Die Detailbetrachtung ergab, dass 2015 alleine 11 Verkehrsunfälle durch Fehler beim Wenden / Rückwärtsfahren verursacht wurden. Dies ist auch die Ursache für alle 6 Unfälle des Jahres 2016 und für 4 Unfälle in 2017. Die Weiterführung der Bischofsmützen (Fertigstellung Juni 2018) lässt einen weiteren Rückgang der Verkehrsunfälle erwarten.

Verkehrsunfälle mit Fahrradfahrern ereigneten sich nicht im ausgewerteten Zeitraum.

## **2.4 Lichtsignalanlagen/ Knotenpunkt**

### Knotenpunkt Hammer Straße / Jüthornstraße (LSA 445)

Bei dem Knotenpunkt Hammer Straße / Jüthornstraße (LSA 445) handelt es sich um einen vierarmigen Knotenpunkt, der signaltechnisch geregelt ist. Am Knotenpunkt sind alle Fahrbeziehungen möglich, bis auf das Linksabbiegen von der Hammer Straße in die Kehre Hammer Straße, das ist untersagt.

Der Knotenpunkt wurde im Zuge der Maßnahme Aufhebung der Bahnübergänge Hammer Straße 2013 umgebaut. Der Trog Hammer Straße wird nach Fertigstellung im Herbst 2019 je einen Fahrstreifen je Richtung erhalten.

Am Knotenpunkt wird der überbreite Fahrstreifen in Richtung Wandsbek in einen Geradeaus und Rechtsabbiegefahrstreifen aufgeteilt.

Die Lichtsignalanlage ist verkehrsunabhängig geschaltet. Der Linksabbieger aus der Jüthornstraße fordert über eine Schleife das Signal an.

Eine Blindensignalisierung in Form von taktilen Signalen ist vorhanden.

### FLSA Grenzknick (FLSA 1690)

An der Einmündung Grenzknick ist für das Queren der Hammer Straße eine Fußgängerlichtsignalanlage (FLSA 1690) vorhanden. Für die Radfahrer und die Fußgänger stehen jeweils separate Furten zur Verfügung. Die Radfahrerfurt ist derzeit mit Leitboy / Bischofsmützen eingeeengt. Die Anforderung der FLSA erfolgt über Taster an den Signalmasten, derzeit wird die FLSA in der Spitzenstunden im Durchschnitt 20-mal

angefordert. Eine Blindensignalisierung in Form von taktilen oder akustischen Signalen ist nicht vorhanden.

## **2.5 MIV**

Die Fahrbahn in der Hammer Straße besteht aus zwei überbreiten Fahrstreifen von ca. 5,40 m. Der Kfz-Verkehr fährt auf einem Fahrstreifen größtenteils hintereinander. Am Fahrbahnrand wird auf der überbreiten Fahrbahn gehalten.

Am Knotenpunkt Jüthornstraße weiter sich der überbreite Fahrstreifen in einen Geradeaus- und Rechtsabbiegefahrstreifen auf.

Die Straße Grenzknick ist nur über rechts rein und rechts raus zur Hammer Straße erreichbar. Südlich der Einmündung Grenzknick sind zum Horner Kreisel jeweils zwei Fahrstreifen je Richtung vorhanden.

Aufgrund der Unfallzahlen wurde in den letzten Jahren als Trennung der Richtungsfahrbahnen Leitboys / Bischofsmützen aufgeklebt, damit das Wenden auf der Hammer Straße unterbunden wird.

## **2.6 ÖPNV**

Die Hammer Straße selbst wird von der Buslinie 8700 Hamburg-Wandsbek (ZOB) – Ratzeburg befahren, wenn keine Baustelle mehr ist. Bushaltestellen liegen nicht im Bereich der Hammer Straße.

## **2.7 Fußgänger- und Radverkehr**

Im gesamten Planungsbereich sind getrennte Geh- und Radwege vorhanden.

Die Radwege sind in einer Breite von rund 1,40 m nicht regelgerecht hergestellt und befinden sich, wie auch die Gehwege, in einem schlechten baulichen Zustand. Die Radwege haben keinen Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn und sind meisten durch parkende Fahrzeuge eingengt.

Eine Radwegbenutzungspflicht besteht im Bereich der Hammer Straße. Diese soll auch erhalten bleiben.

Ab der FLSA Grenzknick wird der Radverkehr auf der westlichen Nebenfläche im 2-Richtungsverkehr zum Horner Kreisel geführt.

Velorouten liegen nicht im Planungsbereich.

Die vorhandenen Gehwege sind 1,50 m bis 2,00 m und zum Großteil mit Betonplatten / -steinpflaster befestigt. Ausnahmen sind die Bereiche bei den Bäumen, dort sind häufig die Betonplatten gegen eine wassergebundene Befestigung ausgetauscht. Die Gehwege befinden sich in einem sehr schlechten baulichen Zustand. Es sind schon Zusatzschilder mit dem Hinweis „Stolpergefahr! Unebener Gehweg“ aufgestellt.

Im Bereich der Einmündung Grenzknick gibt es eine Fußgängerlichtsignalanlage (FLSA) für den Fußgänger und den Radverkehr.

## 2.8 Ruhender Verkehr

Zwischen der Einmündungen Grenzknick und dem Knotenpunkt Jüthornstraße befinden sich auf beiden Seiten der Fahrbahn Parkmöglichkeiten zwischen den Bäumen in unterschiedlicher Länge. Die Beschilderung für das Parken in der Nebenfläche ist nicht mehr vorhanden. Die Oberfläche zwischen den Bäumen ist mit einer wassergebundenen Decke befestigte und ist durch die Nutzung des ruhenden Verkehrs ausgemergelt und das Wurzelwerk der Bäume liegt zum Teil frei. Das Parken findet ziemlich ungeordnet statt, wodurch der Radverkehr zusätzlich in seinem Fahrkomfort behindert wird.

## 2.9 Straßenbegleitgrün

Im Planungsbereich stehen in der Straßenverkehrsfläche 35 Bäume. Weitere Bäume stehen auf Privatgrund in direkter Nähe der Straßenbegrenzungslinien. Die Baumstandorte sind in Reihe beidseitig der Fahrbahn in Abständen von 10,00m bis 20,00 m angeordnet und ergeben somit einen Alleecharakter. Die Bäume stehen zwischen dem Geh- und Radweg. Es sind fast alles Linden aus unterschiedlichen Pflanzjahren. Die Linden wurzeln bis in die Geh – und Radwege. Das Wurzelwerk liegt durch jahrelange Anhäufungen von Laub erheblich höher als die befestigten Wegeflächen. Im Bereich der wassergebundenen Decke liegen die Wurzeln zum Teil frei. Die Bauminseln sind mit Baumschutzbügel eingefasst.

In der nachfolgenden Tabelle 1 sind die vorhandenen Straßenbäume aufgelistet:

<b>Straßenbäume</b>	<b>Art</b>	<b>Stammumfang</b>	<b>Jahr</b>	<b>Σ</b>
<b>Hammer Straße West</b>	Linde	144 - 170 cm	1955	5
	Linde	146 - 150 cm	1958	2
	Linde	104 - 133 cm	1980	6
	Linde	120 cm	1982	1
	Linde	19 cm	2016	1
<b>Gesamt West</b>				<b>15</b>

<b>Straßenbäume</b>	<b>Art</b>	<b>Stammumfang</b>	<b>Jahr</b>	<b>Σ</b>
<b>Hammer Straße Ost</b>	Linde	213 cm	1930	1
	Linde	150 - 204 cm	1950	10
	Linde	124 -143 cm	1980	3
	Hainbuche	43 cm	1989	1
	Linde	62 - 90 cm	2000	4
	Linde	22 cm	2012	1
<b>Gesamt Ost</b>				<b>20</b>

*Tabelle 1*

## **2.10 Öffentliche Beleuchtung / Wegweisung / Straßenmöblierung**

Die öffentliche Beleuchtung steht im Bereich der Hammer Straße zwischen Jüthornstraße und Grenzknick in der östlichen Nebenfläche im Grünstreifen.

Im Planungsbereich ist auf der Strecke und am Knotenpunkt Hammer Straße / Jüthornstraße wegweisende Beschilderung vorhanden.

Als Trennung der Richtungsfahrbahn sind Leitboys / Bischofsmützen vom Horner Kreis bis ca. zur Hammer Straße 103 (Station 0+140) vorhanden.

Im Bereich des Knotenpunktes Hammer Straße / Jüthornstraße befinden sich eine Premiumsäule und an der Einmündung Hammer Straße / Grenzknick steht eine Werbeuhr.

## **2.11 Oberflächenentwässerung**

Die Entwässerung der Fahrbahn und der Nebenflächen der Hammer Straße erfolgt über Straßenabläufe und Anschlussleitungen in das vorhandene Mischwassersiel.

## **2.12 Versorgungsleitungen**

Im Planungsbereich sind zahlreiche Leitungen und Kabel verschiedener Leitungsunternehmen vorhanden. Diese befinden sich sowohl in den Nebenflächen, als auch in der Fahrbahn.

### **2.13 Barrierefreiheit**

An der Lichtsignalanlage Hammer Straße / Jüthornstraße sind Einrichtungen zur Barrierefreiheit, wie taktile Signalgeber und taktile Elemente, vorhanden.

Im weiteren Planungsbereich sind keine Bodenindikatoren (Noppenplatten und Rippenplatten), die sich optisch und taktil von den Gehwegplatten unterscheiden vorhanden.

Die Bordkanten an der Fußgängerlichtsignalanlage Grenzknick sind auf 0,00 bis 3,00 cm abgesenkt und entsprechen nicht den aktuellen Regelwerken.

## **3 Variantenuntersuchung**

Im Zuge der Entwurfsplanung wurden Varianten zu den möglichen Radverkehrsanlagen erarbeitet und überprüft. Es wurden sechs Varianten, drei mit Radfahrstreifen, zwei mit baulichen Radwegen und eine Kombination aus Radweg und Radfahrstreifen mit Erweiterung der Straßenverkehrsfläche überprüft.

Als Führungsformen für den Radverkehr sind gemäß ERA an zweistreifigen bzw. vierstreifigen Hauptverkehrsstraßen (Belastungsbereich III/VI) Radfahrstreifen, Radwege oder gemeinsame Geh- und Radwege vorzusehen. Es ist aber immer die Realisierbarkeit der Radverkehrsanlage zu prüfen. Ist für einen Belastungsbereich auf Grund des Flächenbedarfes oder anderer Ausschlusskriterien keine der geeigneten Führungsformen realisierbar, ist zu prüfen, ob eine der Führungsformen aus dem nächst tieferem Belastungsbereich, zum Beispiel ein Schutzstreifen, realisiert werden kann.

Aufgrund der vorhandenen Bäume und der Tatsache, dass das Wurzelwerk der Bäume Oberflächennah liegt, soll die Fahrbahnbreite nicht verändert werden.

In einem Abstimmungstermin am 06.11.2018 mit dem LSBG und der BWVI wurde die Variante Radfahrstreifen mit je einen Fahrstreifen pro Richtung diskutiert und als Planungsvariante festgelegt.



## 4 Planung

### 4.1 Allgemeines

Der umzubauende Bereich umfasst die Hammer Straße vom Knotenpunkt Hammer Straße / Jüthornstraße zwischen der Einmündung Grenzknick.

Ziel der Überplanung ist es die Fahrbahn und die Nebenflächen, die sich in einem schlechten baulichen Zustand befinden und fortschreitendem Substanzverlust unterliegen, im Zuge dieser Maßnahme zu sanieren. Dabei soll eine Verbesserung der Fußgänger- und Radverkehrsführung geschaffen werden.

Der Fahrbahnquerschnitt soll so verändert werden, dass für den Radverkehr ein 2,25 m breiter Radfahrstreifen und für den Kfz-Verkehr je ein Richtungsfahrstreifen geschaffen wird.

### 4.2 Querschnitt / Knotenpunkte

Der geplante Querschnitt **Hammer Straße** wird wie folgt aufgeteilt:

2,00 m	Gehweg	Betonplatten	Ost
4,45 m	Grünstreifen	Oberboden mit Bäumen	
2,25 m	Radfahrstreifen	Asphalt	
3,25 m	Fahrstreifen	Asphalt	
3,25 m	Fahrstreifen	Asphalt	
2,40 m	Radfahrstreifen	Asphalt	
3,90 m	Grünstreifen	Oberboden mit Bäumen	
2,50 m	Gehweg	Betonplatten	Süd
24,00 m	Gesamtbreite		

Die gewählten Breiten entsprechen den technischen Vorgaben bzw. wurden gemäß den örtlichen Erfordernissen gewählt.

Die Fahrbahnen und Nebenflächen werden entsprechend den ReStra hergestellt. Für die Parkbuchten wird eine abweichende Lösung aufgrund des Wurzelwerkes vorgesehen.

### 4.3 Lichtsignalanlage / Knotenpunkt

#### Knotenpunkt Hammer Straße / Jüthornstraße (LSA 445)

Der Knotenpunkt Hammer Straße / Jüthornstraße verbleibt im vorhandenen Zustand. Es wird nur der Radfahrstreifen in Richtung Wandsbek zwischen den Geradeausfahrstreifen und den Rechtsabbiegefahrstreifen gelegt. Der Rechtsabbiegefahrstreifen benötigt gemäß der Prognose für den Knotenpunkt nach Fertigstellung der Maßnahme „Aufhebung der Bahnübergänge“ eine Aufstelllänge von 30,00 m. Der rechts abbiegende Radfahrer teilt sich den Fahrstreifen mit dem Kfz-Verkehr.

#### FLSA Grenzknick (FLSA 1690)

Die Fußgängerlichtsignalanlage (FLSA 1690) über die Hammer Straße wird an die neue Bordkantenführung angepasst. Die vorhandenen Fahrbeziehungen bleiben für den MIV erhalten.

Für den Radverkehr wird die FLSA mit einer Zweirichtungsfurt versehen. Da ab der Einmündung Grenzknick nur auf der westlichen Nebenfläche bis zum Horner Kreisel eine Radverkehrsanlage vorhanden ist.

Die Nebenrichtung aus dem Grenzknick bleibt weiterhin unsignalisiert. Es kann nur rechts rein und rechts rausgefahren werden.

Die Anforderung der FLSA erfolgt über Taster an den Signalmasten. Die Anlage wird mit einer Blindensignalisierung in Form von taktilen und akustischen Signalen ausgerüstet.

#### **4.4 MIV**

Die überbreiten Fahrstreifen der Hammer Straße werden zwischen dem Knotenpunkt Hammer Straße/ Jüthornstraße und der Einmündung Grenzknick mit der Planung aufgehoben. Die Fahrbahn wird als zweistreifige Fahrbahn mit je einem Fahrstreifen je Richtung vorgesehen. An dem Knotenpunkt Jüthornstraße werden zur Erbringung der Leistungsfähigkeit der Lichtsignalanlagen der Fahrstreifen in Richtung Wandsbek in einen Geradeaus- und einen Rechtsabbiegefahrstreifen aufgeteilt.

Die zwei Fahrstreifen vom Horner Kreisel werden vor der Einmündung Grenzknick zusammengeführt. Die gesamte Hammer Straße erhält von der Einmündung Grenzknick bis zum Knotenpunkt Hammer Straße / Bärenallee/ Pappelallee einen Fahrstreifen je Richtung nach Fertigstellung des Trogbauwerkes Hammer Straße.

Die Richtungsfahrbahn Horner Kreisel weitet sich nach der FLSA Grenzknick auf.

#### **4.5 ÖPNV**

Für den ÖPNV gibt es keine Veränderungen auf der Hammer Straße.

#### **4.6 Fußgänger- und Radverkehr**

Im Abschnitt Hammer Straße stehen für den Fußgängerverkehr beidseitig Gehwege mit Mindestbreiten von 2,00 m zur Verfügung. Die Gehwege sollen im Bereich der Bäume so weit wie möglich angehoben werden, damit die Gehwege wieder durchgehend mit Betonsteinpflaster befestigt werden können. Die genaue Prüfung der Höhenlage und Baumwurzeln wird im weiteren Planungsanlauf geprüft.

Die FLSA Grenzknick wird barrierefrei ausgebaut.

Die Radverkehrsanlage wird vom Radweg auf die Straße verlegt. Der Radverkehr erhält im Abschnitt zwischen Jüthornstraße und Grenzknick jeweils einen Radfahrstreifen

in einer Breite von 2,25 m. An der FLSA Grenzknick wird der Radverkehr auf die Nebenfläche aufgeleitet bzw. von der Nebenfläche abgeleitet in den Radfahrstreifen. Ab der FLSA wird der Radverkehr auf dem vorhandenen 2-Richtungsradweg zum Horner Kreisel geführt.

Mit dieser Maßnahme werden ca. 600,00 m Radfahrstreifen gebaut.

#### **4.7 Ruhender Verkehr**

Der ruhende Kfz-Verkehr wird im überplanten Abschnitt neu geordnet. Es werden im Bereich der aufzuhebenden Radwege zwischen den Baumstandorten Parkbuchten für ein bis zwei Kfz vorgesehen. Auf der westlichen Seite zu den Kleingärten entstehen neun Parkstände und auf der östlichen Seite zur Einzelhausbebauung entstehen vier Parkstände. Insgesamt werden 13 Parkstände für Kfz und Lieferverkehr geschaffen. Die Parkbuchten sollen nicht mit Hochbordkanten und Wabensteinpflaster hergestellt werden, sondern als Gehwegparken mit einer Befestigung aus Kunststoffwabe mit wassergebundener Deckschicht.

Für den Radverkehr werden ebenfalls Abstellplätze mit Fahrradanhängern im öffentlichen Straßenraum vorgesehen. Insgesamt sind 22 Fahrradanhänger vorgesehen.

#### **4.8 Straßenbegleitgrün**

Im Planungsbereich sollen die vorhandenen Bäume möglichst erhalten bleiben.

Im Bereich des Rechtsabbiegefahrstreifen in die Jüthornstraße ist im weiteren Planungsverlauf zu prüfen, ob die drei Bäume (Linden Durchmesser 150 cm – 213 cm) erhalten bleiben können. Dafür werden nach der 1. Verschickung Wurzelsuchgrabungen ausgeführt. Wenn die drei Bäume nicht erhalten werden können, werden diese durch neue Bäume ersetzt.

Die Kaiserlinde aus dem Jahr 2016 auf der westlichen Nebenfläche am Knotenpunkt Jüthornstraße ist entweder umzupflanzen oder zu fällen. Im Bereich der Einmündung Grenzknick wird die Ersatzpflanzung für den Baumstandort auf der Westseite vorgesehen.

Die Hochbordsteine sollen, wenn es das Wurzelwerk zulässt in gleicher Lage mit einer Ansicht von 16 cm neu gesetzt werden, um das ungeordnete Parken zu verhindern. Die Bauminseln sollen in Richtung Fahrbahn und parallel zur Fahrbahn vergrößert werden. Zum Schutz der Bauminseln sollen die vorhandenen Baumbügel versetzt bzw. erneuert werden. Die Anpassung der Hochbordkanten wird mit einer baumpflegerischen Begleitmaßnahme erfolgen. Wenn im Bereich der Bäume, die Hochbordkante nicht angepasst werden kann, verbleibt diese im Abschnitt der Bäume in gleicher Höhenlage. In diesen Bereichen können Findlinge aus der Maßnahme „Aufhebung der Bahnübergänge“ in den Grünflächen vorgesehen werden.

#### **4.9 Öffentliche Beleuchtung / Wegweisung / Straßenmöblierung**

An der öffentlichen Beleuchtung sind keine Veränderungen geplant.

Im überplanten Bereich ist wegweisende Beschilderung vorhanden, die an den vorhandenen Standorten verbleiben kann.

Die Leitboys / Bischofsmützen bleiben vom Horner Kreisel bis zur FLSA Grenzknick erhalten.

Die Standorte der Litfaßsäulen im Bereich des Knotenpunktes Hammer Straße / Jüthornstraße ist ca. 20 m weiter in Richtung Horner Kreisel zu versetzen.

Der mögliche Standort für die Litfaßsäulen ist als Vorschlag im Lageplan 01 dargestellt. Dieser ist ohne Genehmigung des zuständigen Polizeikommissariats und des Bezirksamts Wandsbek eingetragen. Der Standort ist in Eigenverantwortung der Betreiber vor Baubeginn abzustimmen und zu genehmigen.

Es werden insgesamt 22 neue Fahrradanlehnbügel in Planungsbereich aufgestellt.

#### **4.10 Anliegerbetroffenheit**

Von der Planung sind nur die direkt an der Hammer Straße wohnenden Bürger betroffen. Die Anlieger sind insofern betroffen von der Maßnahme, dass ihre vorhandenen Überfahrten mit der Maßnahme erneuert werden.

#### **4.11 Oberflächenentwässerung**

Die Entwässerung der Fahrbahn und der Nebenflächen der Hammer Straße erfolgt - wie im Bestand - über Straßenabläufe und Anschlussleitungen an das vorhandene Mischwassersiel.

Ein Teil der Trummen und deren Anschlussleitungen müssen entsprechend der geänderten Bordkantenführung angepasst werden.

#### **4.12 Ver- und Entsorgungsleitungen**

Die vorhandenen Leitungen in der Fahrbahn und den Nebenflächen müssen, falls erforderlich, durch Verlegung an die neue Geometrie angepasst werden. Ob Leitungen im überplanten Bereich verlegt werden müssen, wird im Rahmen der weiteren Entwurfs-/ Leitungstrassenplanung geprüft. Es werden Leitungsverlegungen für die Änderungen der FLSA erforderlich sein.

#### **4.13 Barrierefreiheit**

An der FLSA Grenzknick werden im Bereich der neuen Furten taktile Elemente in Form von Bodenplatten mit Noppen- oder Rippenprofilen als Aufmerksamkeitsstreifen sowie

Richtungs- und Sperrfelder verlegt. Diese erleichtern den Mobilitätseingeschränkten Personen die Orientierung und erhöhen somit deren Sicherheit. Die Bordsteinkanten werden im Bereich der Fußgängerfurt als getrennte Querungen auf 6,00 cm und 0,00 cm und im Bereich der Radfahrerfurt auf 0,00 cm abgesenkt.

Als Trennung zwischen Geh- und Radweg im Bereich der FLSA und des 2-Richtungsradweges soll ein taktiler Trennstreifen aus Noppenplatten eingebaut werden.

#### **4.14 Verträglichkeit mit anderen Planungen**

Im Planungsbereich finden nach derzeitigem Kenntnisstand, mit Ausnahme der nachfolgenden Baumaßnahme, keine weiteren Planungen statt.

##### Aufhebung der Bahnübergänge I und II Hammer Straße

Die Aufhebung der beiden Bahnübergänge in der Hammer Straße hat begonnen. Die Knotenpunkte Hammer Straße / Bärenallee / Pappelallee und Hammer Straße / Jüthornstraße sind umgebaut. Die Verkehrsfreigabe für das Trogbauwerk Hammer Straße unter den Bahngleisen ist für Herbst 2019 geplant. Im Anschluss finden Restarbeiten zum Rückbau der alten Ostfahrbahn statt.

#### **5 Lärmschutz**

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

#### **6 Umweltverträglichkeitsprüfung**

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

#### **7 Kampfmittel**

Für den Planungsbereich liegen die Ergebnisse der Auswertungen der alliierten Luftbilder aus dem II. Weltkrieg vom 04.01.2019 vor.

Der Planungsbereich ist gemäß Kampfmittelverordnung nach derzeitigem Stand freigegeben. Es sind keine weiteren Maßnahmen notwendig.

Eine Ausnahme ist im westlichen Gehwegbereich bei ca. Station 0+270 dort besteht gemäß Luftbildauswertung allgemeiner Bombenblindgängerverdacht durch Bombenkrater.

## **8 Planungsrechtliche Grundlagen**

Planungsrechtliche Grundlagen für den gesamten Planungsbereich ist der Bebauungsplan Marienthal 4 vom 15.04.1969.

## **9 Umsetzung der Planung**

### **9.1 Grunderwerb**

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

### **9.2 Finanzierung**

Der Kostenträger der Baumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg, die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation. Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt aus dem Titel „Förderung des Radverkehrs“ Produktgruppe 269.

### **9.3 Wirtschaftlichkeit**

Aufgrund der Zielvorgabe einer deutlichen Verbesserung der Radverkehrsführung sowie eine Verbesserung des Erhaltungszustands der Verkehrsinfrastruktur und dem Synergieeffekt mit der der Maßnahme „Aufhebung der höhengleichen Bahnübergänge Hammer Straße I + II soll der Abschnitt Hammer Straße zwischen Jüthornstraße und Grenzknick überplant werden.

Durch die gezielte Förderung des Radverkehrs wird auf die mögliche Verlagerung der Nahverkehrswege vom Pkw auf das Fahrrad und daraus resultierend auf eine Verringerung der negativen Auswirkungen des MIV eingewirkt. Die vorgesehene Schaffung und der Ausbau der Radverkehrsanlagen gewährleistet außerdem eine sichere Verkehrsführung für den Radverkehr in stark belasteten Hauptverkehrsstraßen, wodurch potentielle Unfallkosten eingespart werden.

Der schlechte bauliche Zustand des Planungsbereiches erfordert einen hohen, steigenden Unterhaltungsaufwand zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit und Funktionsfähigkeit der Nebenflächen und der Fahrbahn in der Hammer Straße.

Für den Fahrbahnbereich liegt eine Zustandserfassung und -bewertung von 2016 vor. Gemäß dieser Zustandsuntersuchung und einer Baugrunduntersuchung wird der Sanierungsumfang der Fahrbahn festgelegt.

Die Gehwege sind auf gesamter Länge zu erneuern.

Durch die Verbesserung der Fahrbahn und der Geh- und Radverkehrsanlagen lassen sich volkswirtschaftliche Kosten durch mögliche Unfälle vermeiden.

Die zu erwartenden Baukosten stehen daher in einem volkswirtschaftlich sinnvollen Verhältnis zu dem erwarteten Nutzen aller Verkehrsteilnehmer.

Die Maßnahmen wurden entsprechend den „ReStra“ unter Berücksichtigung der örtlichen, städtebaulichen und verkehrlichen Randbedingungen und den anerkannten Regeln der Technik, die grundsätzlich auch wirtschaftlichen Gesichtspunkten unterliegen, geplant.

#### **9.4 Entwurfs- und Baudienststelle**

Die verkehrstechnische Planung sowie die entwurfstechnische Bearbeitung erfolgt durch den LSBG, S2. Die Baudurchführung der Straßenbaumaßnahme erfolgt durch den LSBG, S3.

#### **10 Realisierungstermin**

Die Realisierung der Straßenbaumaßnahme ist für Frühjahr 2020 vorgesehen.

Verfasst: