

Baumaßnahme: Förderung des Radverkehrs - Veloroute 13

Teilmaßnahme: Maßnahme L150 - Jordanstraße (von Sievekingsallee bis
Carl-Petersen-Straße)

PSP: 12593

Erläuterungsbericht zur Kenntnisnahmeschlussverschickung

Inhaltsverzeichnis	Seite
1 Anlass der Planung	2
2 Vorhandener Zustand.....	3
2.1 Lage und Funktion im Straßennetz.....	3
2.2 Aufteilung der Fahrbahn und Nebenflächen, Oberflächenbefestigung	3
2.3 Straßenentwässerung	4
2.4 Ruhender Verkehr	4
2.5 Fußgänger und Radfahrer	4
2.6 Öffentlicher Personennahverkehr	4
2.7 Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung.....	4
2.8 Wegweisung	5
2.9 Straßenbegleitgrün.....	5
3 Geplanter Zustand.....	5
3.1 Planungsansatz.....	5
3.2 Aufteilung der Fahrbahn und Nebenflächen	5
3.3 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen	6
3.4 Öffentlicher Personennahverkehr	6
3.5 Ruhender Verkehr	6
3.6 Fußgänger- und Radverkehrsführung	6
3.7 Barrierefreies Bauen	7
3.8 Straßenentwässerung	7
3.9 Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung.....	7
3.10 Straßenbegleitgrün.....	8
3.11 Ver- und Entsorgungsleitungen	8
3.12 Grunderwerb	8
4 Planungsrechtliche Grundlagen.....	8
5 Lärmschutz	8
6 Kampfmittelräumdienst.....	8
7 Baudurchführung, Kosten und Finanzierung	9
7.1 Kosten und Finanzierung	9
7.2 Entwurfs- und Baudienststelle	9
7.3 Realisierungstermin.....	9

1 Anlass der Planung

Um den ökonomischen und ökologischen Herausforderungen des stetig steigenden innerstädtischen Verkehrs gerecht zu werden und den Bewohnern der Stadt einen hohen Grad an Lebensqualität anzubieten, wurde von der Stadt Hamburg beschlossen, den Radverkehr zu fördern und dadurch dessen Verkehrsanteil deutlich zu erhöhen. Ein wichtiger Baustein der Radverkehrsförderung ist eine gut ausgebaute Infrastruktur.

Eines der Hauptziele dieser Strategie ist der Ausbau von stadtteilübergreifenden Fahrradhauptverbindungen (Velorouten) innerhalb des Radverkehrsnetzes, über die der Alltagsradverkehr gebündelt wird. Hierzu gehört auch die Veloroute 13 (innere Ringroute), die von Altona über Eimsbüttel, Winterhude, Barmbek und Eilbek nach Hamm führt (s. Abbildung 1).



Abbildung 1: Veloroute 13

Innerhalb des Stadtteils Hamm führt die Veloroute 13 von Eilbek kommend über den Hirschgraben und die Jordanstraße bis zur U-Bahn Burgstraße.

Die zurzeit mit Kopfsteinpflaster befestigte Jordanstraße soll für den Radverkehr optimiert werden.

2 Vorhandener Zustand

2.1 Lage und Funktion im Straßennetz

Die Jordanstraße liegt im Bezirk Hamburg-Mitte. Bei dem ca. 200 m langen Planungsabschnitt zwischen der Carl-Petersen-Straße und der Sievekingsallee handelt es sich um Wohn- und Anliegerstraße. Die Sackgasse mit Wendekreis endet kurz vor der Sievekingsallee.

Jordanstraße und Carl-Petersen-Straße sind als Tempo-30-Zone ausgewiesen. Am Wendekreis der Jordanstraße ist eine Kita gelegen.

2.2 Aufteilung der Fahrbahn und Nebenflächen, Oberflächenbefestigung

Die Fahrbahn in der Jordanstraße ist von der Carl-Petersen-Straße bis zum Wendekreis durchgängig mit Kopfsteinpflaster (Schlackensteine) befestigt, hat je Fahrtrichtung einen Fahrstreifen, durchgängig eine Gesamtbreite von ca. 7,45 m und ein Dachprofil. Südlich der Carl-Petersen-Straße und im Wendekreis ist die Fahrbahn mit Asphaltbefestigung versehen.

Auf beiden Seiten der Fahrbahn unterteilt sich die Nebenfläche in einen ca. 1,8-2,0 m breiten Grünstreifen mit Baumbestand und einen 1,5 m breiten Gehweg. Der Gehweg und vorhanden Grundstücksüberfahrten zwischen der Carl-Petersen-Straße und dem Wendekreis wurden durch den Bezirk bereits im Frühjahr 2018 neu hergestellt und sind in einem guten Zustand. Die Nebenfläche im Bereich des Knotens Jordanstraße / Carl-Petersen-Straße und im Bereich des Wendekreises wurden dabei jedoch nicht neu hergestellt.

Für Fußgänger ist der Durchgang zur Sievekingsallee über einen gepflasterten und einen asphaltierten, zweiarmigen Gehweg möglich. Eine Unterteilung der Nebenfläche bzw. eine Ausschilderung von Radwegen ist hier nicht vorhanden.

Der Baugrund wurde im Sommer 2018 von der HNL Ingenieur- und Prüfgesellschaft mbH durch die Entnahme von Asphaltbohrkernen und Bodenproben im Bereich des Kopfsteinpflasters erkundet.

Für die Untersuchung wurden drei Bohrkerne in unterschiedlichen Asphaltabschnitten in der Fahrbahn und zwei Bohrkerne im Bereich des Kopfsteinpflasters entnommen.

Es ist zu erkennen, dass die vorhandene bituminöse Fahrbahndecke im Wendekreis eine Stärke von ca. 16 cm aufweist, während im Kreuzungsbereich mit der Carl-Petersen-Straße ein Aufbau von ca. 32 cm mit zwei Tragschichten vorliegt.

Unter der Asphaltbefestigung sowie unter dem Kopfsteinpflaster wurden 5 cm bis 35 cm starke Sand-Kies-Gemische erkundet, die zum Teil über Sanden bzw. Sand-Ton-

Gemischen, zum Teil über Auffüllungen aus Fremdstoffen, Asphalt- und Betonbruch liegen.

Die Auffüllungen aus Fremdstoffen, Asphalt- und Betonbruch sind nach LAGA-TR-Boden in die Kategorie Z2 einzustufen. Alle anderen Schichten sind in die Kategorien Z0 oder Z1 einzustufen.

Alle Asphaltproben in der Fahrbahn und den Nebenflächen weisen PAK < 25 mg/kg auf, sind somit als teer-/ pechfrei einzustufen.

2.3 Straßenentwässerung

Das Oberflächenwasser der Fahrbahn wird über ein Dachprofil abgeleitet und in Trummen gefasst. Von den Nebenflächen fließt nur teilweise Oberflächenwasser zu den Trummen, da das Gefälle zur Fahrbahn durch die Grünstreifen unterbrochen ist.

Die Trummenanschlussleitungen (Steinzeug / PP) führen das Straßenabwasser in zwei vorhandene Mischwassersiele von Hamburg Wasser. Elf der zwölf Anschlussleitungen sind laut Trummenuntersuchung vom 19-21.11.2018 beschädigt (Risse, Rohrbruch, Ablagerungen).

2.4 Ruhender Verkehr

Parkflächen sind in der Jordanstraße nicht ausgewiesen. In weiten Teilen der Jordanstraße wird am Fahrbahnrand geparkt. Zwischen den vorhandenen Grundstücksüberfahrten findet sich Platz für 39 ganze (reguläre) Parkplätze.

Im Bereich des Wendkreises besteht absolutes Halteverbot.

2.5 Fußgänger und Radfahrer

Fußgänger werden in der Jordanstraße im Bereich der Nebenfläche geführt.

Separate Radwege bzw. Radfahrstreifen sind nicht vorhanden (Tempo-30-Zone). Auch in den einmündenden Straßen sind keine Radwege vorhanden.

2.6 Öffentlicher Personennahverkehr

Im Planungsgebiet verkehrt kein ÖPNV.

2.7 Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung

Die öffentliche Beleuchtung befindet sich auf der östlichen Straßenseite und ist in der Jordanstraße in Form von sechs Langfeldleuchten an Auslegermasten ausgeführt.

Am Knoten Jordanstraße / Carl-Petersen-Straße stehen zwei Langfeldleuchten an Auslegermasten.

2.8 Wegweisung

Im Planungsgebiet sind keine Wegweiser vorhanden.

2.9 Straßenbegleitgrün

Im Grünstreifen zwischen Fahrbahn und Gehweg sind auf beiden Seiten in regelmäßigem Abstand 27 Linden gepflanzt (Stammdurchmessern von 0,15 bis 0,80 m). Im Kreuzungsbereich Carl-Petersen-Straße grenzen an das Planungsgebiet drei weitere Linden.

3 Geplanter Zustand

3.1 Planungsansatz

Ziel der Umbaumaßnahme ist die Schaffung eines Straßenquerschnittes, der neben den Ansprüchen des motorisierten auch den Ansprüchen des Radverkehrs gerecht wird.

Die Jordanstraße soll als Tempo-30-Zone bestehen bleiben. Sie soll unter den heutigen Randbedingungen nicht in eine Fahrradstraße umgewandelt und auch nicht bevorrechtigt werden (Rechts-vor-Links bleibt bestehen). Im Knotenpunkt Carl-Petersen-Straße/Jordanstraße sollen die Sichtbeziehungen verbessert, die Querungswege für Fußgänger verkürzt sowie widerrechtlichen Parken im Kreuzungsbereich vorgebeugt werden.

Die im Frühjahr 2018 neu hergestellten Nebenflächen ab ca. 0+030 m beidseitig der Fahrbahn bis zum Wendkreis sollen nicht angepasst und die vorhandene Bordkante zum Schutz der Bäume nicht ausgebaut werden. Zur Förderung des Radverkehrs in der Jordanstraße soll nur der Fahrbelag geändert werden.

3.2 Aufteilung der Fahrbahn und Nebenflächen

Aufgrund ihrer Funktion im Straßennetz kann die Jordanstraße gem. RAS 06 in die Kategoriegruppe ES V (Wohnstraße) eingestuft werden.

Auf der ca. 7,5 m breiten Fahrbahn soll auch künftig das Parken am Fahrbahnrand möglich sein. In der Mitte zwischen den parkenden Fahrzeugen ist für eine Fahrspur mit ca. 3,5 m ausreichend Platz. Sich begegnende Fahrzeuge müssen in Bereichen vor den Grundstücksüberfahrten ausweichen. Dies gilt sowohl für zwei sich begegnende PKW wie auch für den Begegnungsfall PKW / Fahrradfahrer.

Vor dem Wohnhaus Nr. 9 wird die Fahrbahn einseitig auf ca. 5,5 m eingeengt, um die

Wurzeln der hier dicht an der Fahrbahn stehenden Linde (Ø 0,8 m) zu schonen und ihr mehr Wurzelraum zur Verfügung zu stellen.

Durch die Sackgasse verkehrt in der Jordanstraße ausschließlich Kfz-Anliegerverkehr. Kfz-Durchgangsverkehr ist nicht vorhanden.

Die Aufteilung der Nebenflächen auf beiden Seiten der Fahrbahn soll nicht verändert werden.

3.3 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Innerhalb des Planungsabschnitts befindet sich der Knotenpunkt Jordanstraße / Carl-Petersen-Straße.

Die Gehwege der Nebenflächen werden am Knotenpunkt vorgezogen, so dass die Breite der Querungsstellen für Fußgänger verringert und die Ein- und Ausfahrten für Fahrzeuge auf einheitlich 5,5 m eingeengt werden. Gleichzeitig werden dadurch die Sichtbeziehungen auf die einmündende Straße verbessert und widerrechtlichen Parken im Kreuzungsbereich vorgebeugt.

Lichtsignalanlagen sind nicht vorhanden.

3.4 Öffentlicher Personennahverkehr

Im Planungsgebiet verkehrt kein ÖPNV.

3.5 Ruhender Verkehr

Die Bestandsregelung für den ruhenden Verkehr soll i. A. nicht verändert werden. Durch die Anordnung der unter 3.2 beschriebenen Fahrbahneinengung entfällt jedoch die Parkfläche für einen PKW.

In den verbleibenden Bereichen der Jordanstraße kann weiterhin am Fahrbahnrand geparkt werden. Insgesamt sind nach dem Umbau in der Jordanstraße noch 38 reguläre Stellflächen für PKW's vorhanden.

Im Bereich des Wendkreises soll das absolute Halteverbot erhalten bleiben

3.6 Fußgänger- und Radverkehrsführung

Fußgänger werden in der Jordanstraße beidseitig der Fahrbahn auf 1,5 m breiten, unveränderten Gehwegen geführt.

Radfahrer verkehren wie im Bestand in der ausgewiesenen Tempo-30-Zone auf der Fahrbahn. Durch die Asphaltierung der Fahrbahn wird der Veloroutenstandard herge-

stellt.

Der Übergangsbereich zur Sievekingsallee und die LSA-Querungsstelle Sievekingsallee / Jordanstraße / Hirschgarben wird durch den LSBG in dem Projekt PSP 12287 (L86) im Zuge des Ausbaus der Veloroute 13 ebenfalls überplant und separat verschickt werden. Die Maßnahmen sind aufeinander abgestimmt.

3.7 Barrierefreies Bauen

Um eine Barrierefreiheit zu erlangen, werden im Bereich der Querungen am Knoten Jordanstraße / Carl-Petersen-Straße gem. ReStra Bodenindikatoren als Orientierungshilfen für blinde und sehbehinderte Menschen in die Oberflächenbefestigungen eingelassen und die Bordkantenvorstände mit 6 cm ausgebildet. Für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, wie z.B. Rollstuhlfahrer, Personen mit Rollatoren oder Personen mit Kinderwagen werden die Bordkanten im entsprechend der ReStra auf 0 cm abgesenkt.

Die Beleuchtungsmasten und Verkehrsschilder werden so angeordnet, dass sie nicht in die Gehwege hineinragen.

3.8 Straßenentwässerung

Im Zuge der Neugestaltung der Jordanstraße zwischen Carl-Petersen-Straße und Sievekingsallee müssen die vorhandenen Straßenentwässerungseinrichtungen an die neue Oberflächenbefestigung angepasst und ggf. verschoben werden. Über das Dachprofil der Fahrbahn und zur Fahrbahnkante geneigte Nebenflächen wird das anfallende Oberflächenwasser in den Wasserläufen gesammelt.

Die Oberflächenentwässerung erfolgt über neu herzustellende Straßenabläufe, die über neu herzustellenden Anschlussleitungen an das vorhandene Mischwassersiel von Hamburg Wasser angeschlossen werden. Eine Vorreinigung findet nicht statt und hat auch in Zukunft nicht zu erfolgen.

3.9 Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung

Die Standorte der öffentlichen Beleuchtung in der Jordanstraße sollen nicht angepasst werden.

Aufgrund der barrierefreien Gestaltung der Querungen am Knoten Jordanstraße / Carl-Petersen-Straße muss eine der vorhandene Langfeldleuchten an die Grundstücksgrenze versetzt werden.

Eine wegweisende Beschilderung ist in der Jordanstraße zurzeit nicht aufzustellen.

Erst nach dem durchgängigen Ausbau der Veloroute 13 ist eine Beschilderung vorgesehen.

3.10 Straßenbegleitgrün

Die Bestandsbäume entlang der Jordanstraße bleiben bestehen.

Um die Verträglichkeit der Maßnahme für die Bäume entlang der Jordanstraße beurteilen zu können wurde im Oktober 2018 eine Wurzelgrabung durchgeführt und gutachterlich bewertet. Demnach ist der geplante Ausbau des Kopfsteinpflasters unter baumpflegerischer Begleitung möglich. Für einen optimalen Baumschutz soll ein Pflasterstreifen beidseitig der Fahrbahn erhalten und ergänzend eine unter 3.2 beschriebene Fahrbahneinengung vor Haus Nr. 9 vorgesehen werden.

3.11 Ver- und Entsorgungsleitungen

Im Plangebiet befinden sich Leitungen für Wasser, Gas, Strom und Telekommunikation (Deutsche Telekom, Vodafone, Colt). Da sich die allgemeine Höhenlage der Fahrbahn nicht ändert, ist eine Anpassung der Leitungstrassen nicht erforderlich.

Einzelne Schächte am Knoten Jordanstraße / Carl-Petersen-Straße müssen angepasst werden. Hierzu wird es im weiteren Planungsverlauf eine Leitungsbesprechung und –planung geben.

3.12 Grunderwerb

Für die Umsetzung der Baumaßnahme ist kein Grunderwerb erforderlich.

4 Planungsrechtliche Grundlagen

Planungsrechtliche Grundlage ist der Durchführungsplan D171.

5 Lärmschutz

Eine schalltechnische Untersuchung für die Maßnahme L150 in der Jordanstraße ist nicht erforderlich.

6 Kampfmittel

Die Auswertung des Kampfmittelräumdienstes (Bescheide vom 11.07.18 und 18.07.18) ergab, dass Teilflächen der Jordanstraße und der Knoten Jordanstraße / Carl-Petersen Straße (Station 0+000 bis 0+132 m) als Verdachtsfläche für Bombenblindgänger gem.

§ 1 (4) KampfmittelVO eingestuft wird.

Im Zuge der Bauausführung wird für diesen Teil eine sicherheitstechnische Begleitung durch ein zugelassenes Unternehmen unter Berücksichtigung der vorherrschenden Kampfmittelverdachtslage berücksichtigt.

7 Baudurchführung, Kosten und Finanzierung

7.1 Kosten und Finanzierung

Kostenträger ist die Freie und Hansestadt Hamburg. Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt durch Mittel der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation. Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt aus der Produktgruppe Infrastruktur 269.02.

Die Bereitstellung der Mittel erfolgt über den Kontrakt 1001 Stadtstraßen.

LSBG-Projekt-Nr.: 12593.

7.2 Entwurfs- und Baudienststelle

Planungs-, Entwurfs- und Baudienststelle ist der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG – S2 bzw. S3).

7.3 Realisierungstermin

Baubeginn für die Straßenbauarbeiten ist im 2. Quartal 2020 geplant.