
Baumaßnahme: **Umplanung KP Theodor-Heuss-Platz / Dammtordamm**

Teilbaumaßnahme: **Straßenbau**

Kennntnisnahmeschlussverschickung

ERLÄUTERUNGSBERICHT

Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeines.....	3
1.1	Darstellung der Baumaßnahme, Lage und Einordnung in die überörtliche Situation	3
1.2	Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit der Baumaßnahme.....	4
1.3	Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag	5
1.4	Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien.....	5
1.5	Angaben zu weiteren Vereinbarungen.....	5
2	Planungsrechtliche Grundlagen.....	6
3	Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage.....	6
3.1	Beschreibung des Bestandes	6
3.1.1	Verkehrsbelastung	8
3.1.2	ÖPNV.....	8
3.1.3	Rad- und Fußgängerverkehre	9
3.1.4	Barrierefreiheit.....	9
3.1.5	MIV	10
3.1.6	Straßenbegleitgrün.....	10
3.1.7	Öffentliche Beleuchtung	10
3.1.8	Lichtsignalanlagen	10
3.1.9	Ruhender Verkehr	11
3.1.10	Entwässerung	11
3.1.11	Ausstattung und wegweisende Beschilderung	11
3.1.12	Leitungen	11
3.2	Rahmenbedingungen	11
3.2.1	Umweltverträglichkeit	11
3.2.2	Bodengutachten	12
3.2.3	Grundwasser.....	12
3.2.4	Kampfmittel.....	12
4	Variantenuntersuchung	12
5	Technische Beschreibung der geplanten baulichen Anlage.....	13
5.1.1	ÖPNV.....	14
5.1.2	Rad- und Fußgängerverkehr	15
5.1.3	Barrierefreiheit.....	15
5.1.4	MIV	15
5.1.5	Lichtsignalanlagen	16
5.1.6	Öffentliche Beleuchtung	16
5.1.7	Straßenbegleitgrün.....	16
5.1.8	Ruhender Verkehr.....	16
5.1.9	Entwässerung	16
5.1.10	Ausstattung und wegweisende Beschilderung	17
5.1.11	Leitungen	17
6	Erläuterungen zu der Wirtschaftlichkeit und der Finanzierung	17
6.1	Wirtschaftlichkeit	17
6.2	Finanzierung	18
7	Durchführung und Auswirkungen der Baumaßnahme	18
7.1	Auswirkungen aus Immissionen	18
7.2	Voraus- und Folgemaßnahmen.....	18
7.3	Auswirkungen der Baumaßnahme auf das unmittelbare und erweiterte Umfeld.....	18
7.4	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft	19
7.5	Anlagevermögen	19
8	Grunderwerb	19
9	Sonstiges	19

1 Allgemeines

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

Die hier vorliegende Maßnahme umfasst die Umplanung des Knotenpunktes Theodor-Heuss-Platz/ Dammtordamm.

Von der Maßnahme sind die Straßen Dammtordamm und Alsterglaciis sowie der Theodor-Heuss-Platz betroffen.

Die Maßnahme befindet sich im Bezirk Eimsbüttel im Stadtteil Rotherbaum.

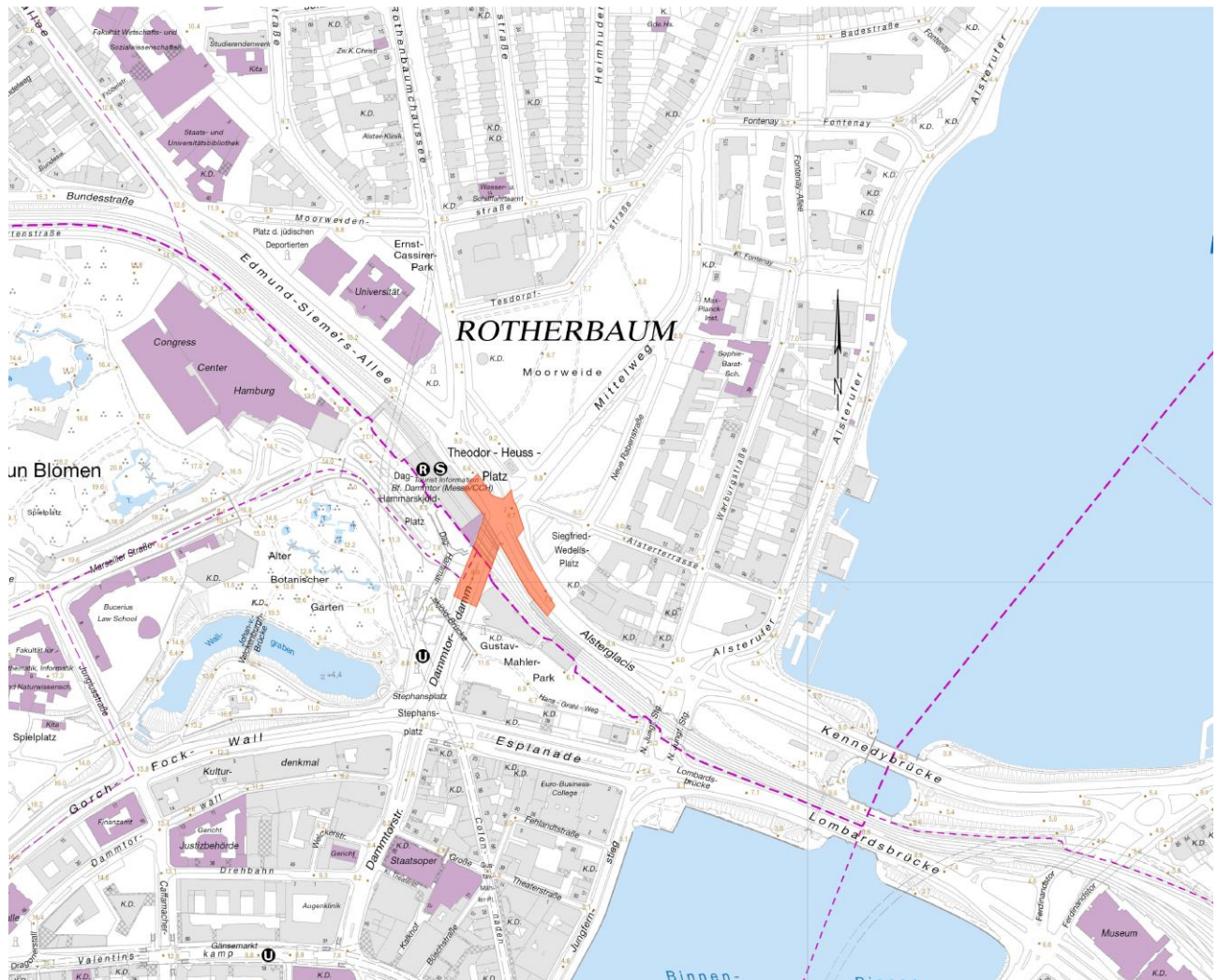


Abbildung 1: Lage der Maßnahme (rote Markierung)

Die o.g. Straßen sowie der Theodor-Heuss-Platz sind Hauptverkehrsstraßen (zwei- bzw. dreistreifig je Fahrtrichtung) und weisen eine inner- und überörtliche Verbindungsfunktion zwischen den umliegenden Stadtteilen und der Hamburger Innenstadt auf.

Im gesamten Planungsbereich ist Tempo 50 angeordnet.

Über den Dammtordamm verlaufen Gleisanlagen der Deutschen Bahn auf einem Brückenbauwerk.

Die Bebauung der unmittelbar umliegenden Straßenzüge besteht aus zahlreichen besonderen öffentlichen Einrichtungen (z.B. Universitätsgebäude, Bahnhof Dammtor, Parkanlage Moorweide etc.). Daher besteht am Theodor-Heuss-Platzes ein sehr hohes Fußgänger- und Radverkehrsaufkommen.

Im nordöstlichen Bereich des Theodor-Heuss-Platzes befindet sich eine Tankstelle, ein switchh-Punkt sowie eine Stadtrastation. Das Gebäude des Bahnhofs Dammtor ist denkmalgeschützt.

Die Marseiller Straße und der anschließende Dag-Hammarskjöld-Platz werden aktuell im Rahmen der Maßnahme „Erweiterung Pflanzen und Blumen / Umgestaltung Dag-Hammarskjöld-Platz“ durch das Bezirksamt Hamburg-Mitte umgebaut.

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

Im Rahmen der Erhöhung der Verkehrssicherheit betreibt der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (GF/PB) die Umplanung des Knotenpunktes Theodor-Heuss-Platz / Dammtordamm.

Die Radverkehrsführung von der Straße An der Verbindungsbahn bis zur Dammtorstraße wurde im Zuge des Projektes „Radwege An der Verbindungsbahn bis Theodor-Heuss-Platz“ in den Jahren 2017 und 2018 umgebaut.

Insbesondere die Situation vor dem Dammtorbahnhof wies vor dem Umbau zahlreiche Konfliktpunkte und Gefahrenstellen auf.

Die Fahrradanlage wurde deshalb vor dem Dammtorbahnhof vollständig als Radfahrstreifen auf die Fahrbahn verlegt und im Bereich Dammtordamm/ Alsterglaci an den Bestand angeschlossen. Die Führung und Signalisierung des Radverkehrs wurde hierbei maßgeblich durch die beengten Verhältnisse, sowie durch die komplexe Ampelschaltung des hoch belasteten Doppelknotens am Theodor-Heuss-Platz vorgegeben.

Die Führung des Radfahrstreifens erfolgt an der Einmündung Dammtordamm in Randlage neben einem gesondert signalisierten Rechtsabbieger für den MIV. Der von der Edmund-Siemers-Allee kommende Radverkehr wird zusammen mit dem rechtsabbiegenden MIV vor dem Fußgängerüberweg in Richtung Mittelweg aufgehalten. Mit der Freigabe für den rechtsabbiegenden Verkehr erhält auch der Radverkehr grün. Er wird jedoch vor der Einmündung Dammtordamm erneut aufgehalten. Der rechtsabbiegende MIV wird in den ersten Fahrstreifen des Dammtordamms geleitet. Der 2. Fahrstreifen wird durch den Busverkehr aus der Haltestelle in Mittellage genutzt. Die Freigabe erfolgt überlappend, sodass gleichzeitig Verkehre im 1. und 2. Fahrstreifen ankommen können. Die Schlepplurve des aus dem Theodor-Heuss-Platz rechtsabbiegenden MIV ist für einen Sattelzug bemessen. Dieser schleift bis zur Bordkante über, weshalb eine gleichzeitige Fahrt von rechtsabbiegenden MIV und rechtsabbiegenden Radverkehr ausgeschlossen ist und sogar Lebensgefahr birgt.

Der Radverkehr erhält seine Freigabe zusammen mit dem geradeausfahrenden Verkehr in die Alsterglaci. Der rechtsabbiegende Radverkehr biegt dann bedingt verträglich zu den gleichzeitig freigegebenen Fußgängern über den Dammtordamm ab.

Dies ist eine Situation, die offensichtlich durch eine Mehrzahl der radfahrenden Verkehrsteilnehmer als nachteilig empfunden wird. Es liegt seit Freigabe dieser Verkehrsführung eine anhaltende Beschwerdelage seitens radfahrender Verkehrsteilnehmer vor. Insbesondere die Abbiegesituation wird nachhaltig bemängelt.

Während Verkehrsbeobachtungen der Radführung im Einmündungsbereich Dammtordamm konnte eine übermäßig hohe Anzahl von Rotlichtverstößen durch Radfahrende beobachtet werden. Hierbei handelt es sich in der Mehrzahl um rechtsabbiegende Radfahrer oder Radfahrer die bis zum Rand des Einmündungstrichters vorziehen. Dieser Eindruck wurde durch mehrere Kontrollen der Polizei bestätigt.

In einer Fahrradkontrolle am 05.12.2018 wurde durch das PK 17 eine Überwachung mit 15 Beamten in der Zeit von 7:30 bis 15:00 Uhr durchgeführt. Hierbei konnten 124 Rotlichtverstöße geahndet werden. Davon wurden 95 Rotlichtverstöße durch rechts abbiegende Radfahrer begangen. Selbst mit einer großen Anzahl an Einsatzkräften, konnten aufgrund der hohen Verkehrsbelastung des Radfahrstreifens nicht alle Delikte geahndet werden.

Es ist demnach festzustellen, dass durch die niedrige Akzeptanz der vorhandenen, verkehrsrechtlich einwandfreien Lösung durch den radfahrenden Verkehr ein erhöhtes Unfallrisiko besteht.

Der LSBG hat dies und die anhaltende Beschwerdelage sowie eine anstehende Maßnahme der HSE zum Anlass genommen, den Knotenpunkt Theodor-Heuss-Platz / Dammtordamm umzuplanen. Besonderes Augenmerk liegt auf die Verbesserung der bemängelte Fahrbeziehungen, Erhöhung der Verkehrssicherheit und Akzeptanz der Verkehrsanlagen. Hierbei werden alle Verkehrsteilnehmer berücksichtigt und die aktuellen Regelwerke angewandt.

Weiterhin besteht die Notwendigkeit, die Fahrbahn in einem Teilbereich am Theodor-Heuss-Platz vor dem Dammtordammbahnhof zu sanieren. Im Rahmen des Erhaltungsmanagementsystems für Hamburger Straße (EMS) ist es geplant, den rechten Geradeausfahrstreifen in Richtung Innenstadt grundinstandzusetzen.

Im vorgenannten Planungsgebiet des Knotenpunktes Theodor-Heuss-Platz / Dammtordamm beabsichtigt Hamburg Wasser, Hamburger Stadtentwässerung, eine Sanierung des Mischwassersiels. Das vorhandene Mischwassersiel (Mittelweg - Dammtordamm) ist unterdimensioniert und bedarf dringend einer Querschnittsvergrößerung. Das Siel wird im Vortriebverfahren hergestellt. Die Zielbaugrube befindet sich im Dammtordamm, unmittelbar an der Einmündung zum Theodor-Heuss-Platz.

Die Straßenbaumaßnahme wird im Zuge der Oberflächenwiederherstellung durch die HSE umgesetzt. Zwischen dem LSBG und der HSE wird eine Kostenübernahmeerklärung vereinbart.

1.3 Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag

Bedarfsträger für die Straßenbaumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg.

Der Entwurf der nachfolgend beschriebenen Planungs- und Bauleistungen erfolgt durch die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, GF/PB, als Realisierungsträger.

Der Knotenpunkt Theodor-Heuss-Platz / Dammtordamm wird im Rahmen der „Erhöhung der Verkehrssicherheit ab 2011“ umgeplant und umgesetzt.

Die Grundinstandsetzung des Teilbereiches der Fahrbahn wird im Rahmen des „Erhaltungsmanagementsystems für Hamburger Straße“ umgeplant und umgesetzt.

Die Bauausführung erfolgt durch Hamburg Wasser, HSE.

1.4 Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien

-entfällt-

1.5 Angaben zu weiteren Vereinbarungen

-entfällt-

2 Planungsrechtliche Grundlagen

Die Maßnahme findet innerhalb der derzeit vorhandenen Straßenbegrenzungslinien statt.
Im Planungsbereich gilt folgendes Planungsrecht:

Planungsrechtgrundlage	Datum der Feststellung
B-Plan St. Pauli 19, Neustadt 20, Rotherbaum 17	30.11.1969
BS Harvestehude-Rotherbaum	06.09.1955
BS St Pauli	14.01.1955

3 Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage

3.1 Beschreibung des Bestandes

Der Theodor-Heuss-Platz ist einer der meist befahrenen Knotenpunkte Hamburgs. Als Doppelknotenpunkt verbindet er die Straßen Edmund-Siemers-Allee, Rothenbaumchaussee, Mittelweg, Alsterglaciis und Dammtordamm. Der Doppelknotenpunkt wird mit zwei untereinander verbundenen Lichtsignalanlagen gesteuert.

Der hier betrachtete Knotenpunktbereich umfasst den südlichen Theodor-Heuss-Platz, den Dammtordamm bis zur Marseiller Straße und die Alsterglaciis bis zum Siegfried-Wedells-Platz.

Die überplante Strecke Theodor-Heuss-Platz – Alsterglaciis beträgt ca. 165 m. Im Dammtordamm beträgt die Länge des Planungsabschnittes ca. 100 m. Im Folgenden wird nur der überplante Bereich der betroffenen Straße beschrieben.

Theodor-Heuss-Platz

Der betrachtete Straßenquerschnitt teilt sich exemplarisch an der Station 0+039 wie folgt auf:

- südliche Richtungsfahrbahn

ca. 2,52 m	Fahrsreifen (links)	Asphalt
ca. 2,94 m	Fahrsreifen (geradeaus)	Asphalt
ca. 2,96 m	Fahrsreifen (geradeaus)	Asphalt
ca. 3,02 m	Fahrsreifen (geradeaus)	Asphalt
ca. 0,70 m	Sperrfläche	Asphalt
ca. 3,00 m	Fahrsreifen (rechts)	Asphalt
ca. 1,82 m	Radfahrsreifen	Asphalt

- südliche Nebenflächen

ca. 4,83 m	Gehweg	Platten aus Beton, 50/50 cm, grau
------------	--------	-----------------------------------

Alsterglaci

Der betrachtete Straßenquerschnitt teilt sich exemplarisch an der Station 0+100 wie folgt auf:

- *Mittelinsel*

<i>ca. 3,50 m</i>	<i>Mittelinsel</i>	<i>Grünfläche mit Baumbestand</i>
-------------------	--------------------	-----------------------------------

- *südliche Richtungsfahrbahn*

<i>ca. 3,01 m</i>	<i>Fahrstreifen (geradeaus)</i>	<i>Asphalt</i>
<i>ca. 3,00 m</i>	<i>Fahrstreifen (geradeaus)</i>	<i>Asphalt</i>
<i>ca. 3,07 m</i>	<i>Fahrstreifen (rechts)</i>	<i>Asphalt</i>

- *südliche Nebenflächen*

<i>ca. 3,02 m</i>	<i>Grünfläche</i>	<i>Grünfläche mit Baumbestand</i>
<i>ca. 2,01 m</i>	<i>Radweg</i>	<i>Pflastersteine aus Beton, 25/25 cm, rot</i>
<i>ca. 1,92 / 3,19 m</i>	<i>Gehweg</i>	<i>Platten aus Beton, 50/50 cm, grau</i>

Dammtordamm

Der betrachtete Straßenquerschnitt teilt sich exemplarisch an der Station 0+037 wie folgt auf:

- *westliche Nebenflächen*

<i>ca. 3,18 m</i>	<i>Gehweg</i>	<i>Platten aus Beton, 50/50 cm, grau</i>
<i>ca. 1,99 m</i>	<i>Radweg</i>	<i>Pflastersteine aus Beton, 25/25 cm, rot</i>
<i>ca. 1,64 m</i>	<i>Sicherheitstrennstreifen</i>	<i>Pflastersteine aus Beton, 25/25 cm, grau</i>

- *Fahrbahn*

<i>ca. 3,02 m</i>	<i>Fahrstreifen</i>	<i>Asphalt</i>
<i>ca. 3,23 m</i>	<i>Fahrstreifen</i>	<i>Asphalt</i>
<i>ca. 0,25 m</i>	<i>Fahrbahnleiter</i>	<i>Markierungsfähnchen auf Asphalt</i>
<i>ca. 3,28 m</i>	<i>Busfahrstreifen</i>	<i>Asphalt</i>
<i>ca. 3,16 m</i>	<i>Fahrstreifen (links)</i>	<i>Asphalt</i>
<i>ca. 3,07 m</i>	<i>Fahrstreifen (geradeaus)</i>	<i>Asphalt</i>

- *östliche Nebenflächen*

<i>ca. 1,64 m</i>	<i>Sicherheitstrennstreifen</i>	<i>Pflastersteine aus Beton, 25/25 cm, grau</i>
<i>ca. 1,99 m</i>	<i>Radweg</i>	<i>Pflastersteine aus Beton, 25/25 cm, grau</i>
<i>ca. 3,07 m</i>	<i>Gehweg</i>	<i>Platten aus Beton, 50/50 cm, grau</i>

3.1.1 Verkehrsbelastung

Es liegen folgende Verkehrserhebungsdaten vor:

Knotenpunktarm	Querschnittssumme [Kfz/24h]	SV-Anteil [%]	Datum der Zählung
Theodor-Heuss-Platz	67.281	5,6	12.06.2019
Mittelweg	13.278	6,2	
Alsterglaciis	58.080	5,2	
Dammtordamm	18.313	8,0	

Im Dammtordamm herrscht gemäß der DTVw-Daten 2018 eine DTVw von 17.000 Kfz/24 h mit einem Schwerverkehranteil von 8 %.

3.1.2 ÖPNV

Im unmittelbaren Planungsbereich befindet der Bahnhof Dammtor. Der Bahnhof wird von Fernzügen sowie von mehreren S-Bahnlinien der Deutschen Bahn angefahren. Der Bahnhof dient als Entlastungsbahnhof für den Hauptbahnhof. Die Gleisanlagen überqueren den Dammtordamm auf einem Brückenbauwerk.

Auf dem Theodor-Heuss-Platz und im Mittelweg befinden sich die Bushaltestellen „Bahnhof Dammtor“. Die Bushaltestelle weist mehrere Haltepunkte auf.

Die Bushaltestelle wird von den Linien 4 / 5 / 34 / 603 / 604 angefahren und dient u. a. zum Umsteigen zwischen den Buslinien und den S-Bahnen bzw. der Fernbahn im Bahnhof Dammtor sowie der Anbindung der Uni Hamburg. Die Linie 5 ist eine der höchstfrequentierten Buslinien in Hamburg.

Im Planungsgebiet herrscht ein sehr hohes Busverkehrsaufkommen sowie ein sehr hohes Fahrgastaufkommen.

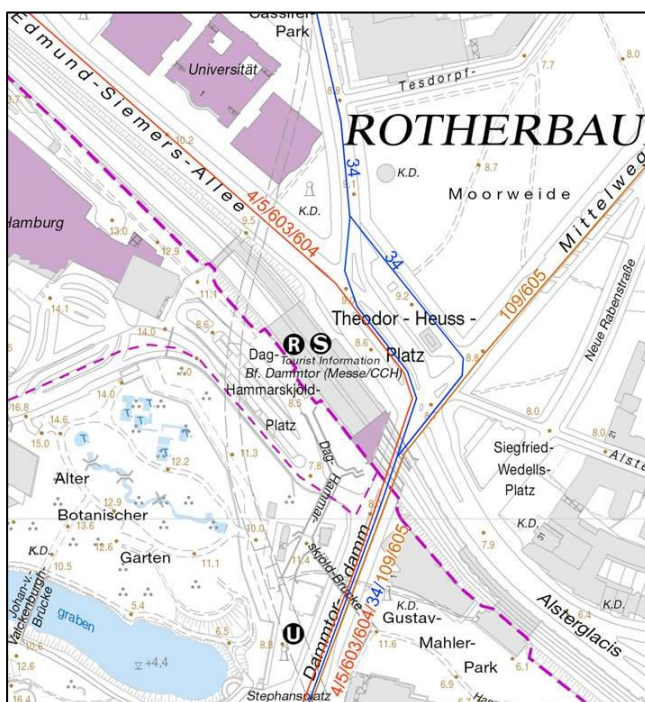


Abbildung 2: Verlauf der Buslinien

An den Planungsbereich grenzt die Bushaltestelle in Mittellage auf dem Theodor-Heuss-Platz (Buslinien 4, 5, 34 (stadteinwärts), 603 und 604). Diese Bushaltestelle wurde 2018 grundinstandgesetzt und entspricht den aktuellen Regelwerken. Die Bushaltestelle weist je Richtung ein Busfahrstreifen auf. In Richtung Süden verlassen die Busse die Haltestelle abbiegend in den Dammtordamm und fahren dort weiter im Mischverkehr. Aus dem Dammtordamm kommend fahren die Busse über einen Bussonderstreifen in die Haltestelle ein.

Die Buslinien 109, 34 (stadtauswärts) und 605 haben ihre Haltepunkte im Mittelweg bzw. in der Nebenfahrbahn des Theodor-Heuss-Platzes. Für die Fahrtrichtung stadtauswärts ist im Dammtordamm eine Busschleuse vorhanden, damit die Busse den Busfahrstreifen in Mittellage verlassen können und auf dem Geradeausfahrstreifen in den Mittelweg gelangen.

3.1.3 Rad- und Fußgängerverkehre

Im Planungsbereich herrscht ein sehr hohes Fußgänger- und Radverkehrsaufkommen.

Über den Theodor-Heuss-Platz und den Dammtordamm verläuft die Veloroute 3.

Im Planungsbereich sind Radverkehrsanlagen vorhanden. Auf dem Theodor-Heuss-Platz ist ein Radfahrstreifen vor Kurzem hergestellt worden. Im Dammtordamm und in der Alsterglaxis sind Radwege vorhanden. In der Alsterglaxis ist die Benutzungspflicht ausgeschildert. Die Radverkehrsanlagen weisen regelkonforme Breiten auf.

In der Abbiegebeziehung Theodor-Heuss-Platz – Dammtordamm besteht beim Radverkehr ein Akzeptanzproblem. Der Radverkehr, der rechts abbiegt, ignoriert das Radfahrer-Rotsignal. Mit dem Radverkehr, der über Rot fährt, biegt gleichzeitig der Kfz-Verkehr rechts ab. Hierbei nutzt der Kfz-Verkehr, insbesondere der Schwerverkehr, die gleiche Fläche wie der Radverkehr. Dadurch entsteht ein hohes Gefahrenpotenzial. Hier besteht dringender Handlungsbedarf, um das Fehlverhalten des Radverkehrs zu unterbinden.

In der Nebenfahrbahn auf dem Theodor-Heuss-Platz und auf dem Dag-Hammarskjöld-Platz ist jeweils eine Stadtradstation vorhanden.

Die Gehwege weisen mit ca. 3,0 m (mind. ca. 2,0 m in der Alsterglaxis) ausreichende Breiten auf. Jedoch werden die Radwege teilweise durch Fußgänger mitbenutzt.

Die Aufstellflächen vor den Querungsstellen Dammtordamm / Ecke Alsterglaxis sind nicht ausreichend groß, so dass sich die Fußgänger auf dem Radweg aufstellen. Dies führt zu Konflikten zwischen dem Fußgänger- und Radverkehr. Im Dammtordamm / Ecke Theodor-Heuss-Platz ist dieser Konflikt durch die Herstellung des Radfahrstreifens bereits beseitigt.

Im Dammtordamm ist der Gehweg stadteinwärts südlich des Bahnhofgebäudes von der Fahrbahn in Richtung Pflanzen und Blumen abgesetzt und führt über die Dag-Hammarskjöld-Brücke. Die abgesetzte Führung wird teilweise nicht angenommen und der Fußgängerverkehr läuft regelwidrig auf dem Radweg. Dies führt zu Konfliktpunkten zwischen dem Fußgänger- und Radverkehr.

3.1.4 Barrierefreiheit

Im Planungsbereich sind allen Querungsstellen barrierefrei ausgestaltet. Es sind getrennte Querungen mit Bordabsenkungen auf 0 cm und 6 cm vorhanden. In den Querungsbereichen sind taktile Leitelemente ebenfalls vorhanden.

Im Dammtordamm fehlt der Begrenzungsstreifen zwischen dem Gehweg und dem Radweg.

Die Lichtsignalanlage am betrachteten Knotenpunkt ist mit akustischen Signalgebern (Orientierungssignal) und Tastern mit taktilem Freigabeanforderung ausgestattet.

3.1.5 MIV

Es herrscht ein sehr hohes Verkehrsaufkommen. Der Theodor-Heuss-Platz ist einer der meist befahrenen Straßen in Hamburg.

Die Fahrbahnen weisen mehrere Fahrstreifen auf. Die Breiten der Fahrstreifen betragen ca. 3,0 m, teilweise auch unter 3,0 m.

Die Marseiller Straße ist für den Kfz-Verkehr regelkonform nur von Norden über den Dammtordamm zu erreichen. Es gibt eine Unfallhäufung durch Wendevorgänge auf dem Dammtordamm, um zur Marseiller Straße aus Süden her kommen zu gelangen. Zwischen dem Stephansplatz und der Marseiller Straße sind bauliche Wendesperren als Trennung der Fahrtrichtungen vorhanden. Im weiteren Verlauf sind Markierungsfähnchen vorhanden. Diese werden regelwidrig zum Wenden überfahren.

Der rechte Geradeausfahrstreifen stadteinwärts auf dem Theodor-Heuss-Platz weist starke Schäden auf und bedarf einer Grundinstandsetzung. In weiteren Teilbereich der Fahrbahnen sind ebenfalls Schäden (Netz-, Quer- und Längsrisse) in der Asphaltdeckschicht vorhanden.

3.1.6 Straßenbegleitgrün

In der Alsterglaciis befinden sich auf der Mittelinsel und in den südlichen Nebenflächen Grünflächen mit Baumbestand. In den südlichen Nebenflächen handelt es sich teilweise um sehr große, stadtbildprägende Platanen.

Westlich des Dammtordamms schließt sich eine Grünfläche mit Baumbestand an, die im weiteren Verlauf in die Parkanlage Planten un Blumen übergeht.

3.1.7 Öffentliche Beleuchtung

Im Planungsbereich befinden sich unterschiedliche Anlagen der öffentlichen Beleuchtung. Im Dammtordamm sind gerade Masten mit Kofferleuchten vorhanden. In der Alsterglaciis ist ein Auslegermast vorhanden, an dem auch die Signale der LSA montiert sind. Im östlichen Bereich der Alsterglaciis sind Spannseilanlagen mit je zwei Lichtpunkten über der Fahrbahn vorhanden.

3.1.8 Lichtsignalanlagen

Der Theodor-Heuss-Platz wird von den folgenden Lichtsignalanlagen eingefasst, die in einander übergehen:

Knotenpunkt	LSA-Nr.	Bemerkung
Edmund-Siemers-Allee/ Rothenbaumchaussee/ Theodor-Heuss-Platz	271	busbeeinflusste, verkehrsabhängige Steuerung, akustische Signale (Orientierungssignal) + Taster mit taktischer Freigabeanforderung, Kontaktschleife für Anforderung ohne Funkanmeldung
Theodor-Heuss-Platz/ Mittelweg/Alsterglaciis/ Dammtordamm	1556	busbeeinflusste, verkehrsabhängige Steuerung, akustische Signale (Orientierungssignal) + Taster mit taktischer Freigabeanforderung + Busschleuse

Im unmittelbaren Planungsbereich ist die LSA 1556 betroffen.

3.1.9 Ruhender Verkehr

Im überplanten Bereich ist kein ruhender Verkehr vorhanden.

Über die Marseiller Straße sind die Parkstände auf dem Dag-Hammarskjöld-Platz zu erreichen. Hier befinden sich u. a. Taxistände und Busparkstände.

3.1.10 Entwässerung

Das Oberflächenwasser der Fahrbahn wird durch die jeweiligen Querneigungen in Richtung Fahrbahnrand und der dortigen Straßenabläufe geführt.

Die Straßenabläufe leiten das anfallende Niederschlagswasser über Anschlussleitungen in vorhandene Mischwassersiele der Hamburger Stadtentwässerung.

Die Nebenflächen entwässern in Richtung Fahrbahn.

3.1.11 Ausstattung und wegweisende Beschilderung

Im Maßnahmengebiet sorgen diverse Poller und Absperrbügel, die im Bereich des Sicherheitstrennstreifen bzw. Grünflächen angeordnet sind, dafür, dass die Nebenflächen entlang der Fahrbahn nicht durch ungeordnetes Parken blockiert werden.

Es sind diverse Verkehrsschilder und Veloroutenbeschilderung vorhanden.

Auf der Mittelinsel der Alsterglaciis befindet sich eine wegweisende Tafel sowie eine Geschwindigkeitsüberwachungsanlage.

Im Dammtordamm ist ein dynamisches Parkleitsystem (Stat. 0+060) vorhanden.

In den südlichen Grünstreifen der Alsterglaciis befindet sich eine Werbesäule.

3.1.12 Leitungen

Im Plangebiet sind die ortsüblichen Ver- und Entsorgungsleitungen vorhanden.

3.2 Rahmenbedingungen

Die Marseiller Straße und der anschließende Dag-Hammarskjöld-Platz werden derzeit im Rahmen der Maßnahme „Erweiterung Pflanzen und Blumen / Umgestaltung Dag-Hammarskjöld-Platz“ durch das Bezirksamt Hamburg-Mitte umgebaut.

Der LSBG, S2, überplant den Dammtordamm südlich der hier vorliegenden Planung im Rahmen der Maßnahme „EMS Esplanade“. Die Maßnahme wird nahtlos an die hier vorliegende Maßnahme anschließen. Da die Maßnahmen nicht auf dem gleichen Planungsstand sind, wird die hier vorliegende Planung zunächst an den Bestand angeschlossen.

Die Hamburger Stadtentwässerung plant die Umsetzung einer Sielbaumaßnahme im Theodor-Heuss-Platz / Mittelweg / Dammtordamm im Jahre 2020.

Diese Maßnahmen werden mit der hier beschriebenen Maßnahme abgestimmt.

Andere Baustellen im Umfeld sind aktuell nicht bekannt.

3.2.1 Umweltverträglichkeit

Der Umbau stellt keine erheblichen Eingriffe im Sinne des § 1 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV dar.

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

Die gesetzlich vorgegebenen Immissionsrichtwerte und zulässigen Arbeitszeiten (gemäß AVV Baulärm, Bundesimmissionsschutzgesetz u.a.) werden eingehalten.

3.2.2 Bodengutachten

Es ist eine Untersuchung der Oberflächenbefestigungen und des Baugrundes durchgeführt worden. Die Ergebnisse werden bei der weiteren Planung berücksichtigt.

3.2.3 Grundwasser

Der Grundwasserstand im betrachteten Gebiet liegt laut Geo-Online Hamburg bei 4 m NHN. Der Grundwasserflurabstand liegt im Planungsraum zwischen 2,50 m und 5,00 m.

Die Belange des Gewässerschutzes und des Bodenschutzes sind von der Maßnahme nicht betroffen. Der Einsatz von Recyclingbaustoffen ist möglich.

3.2.4 Kampfmittel

Es liegt eine Luftbildauswertung vor. Das Ergebnis zeigt, dass in dem Planungsgebiet zum Teil kein Hinweis auf Bombenblindgänger und/oder vergrabene Kampfmittel besteht und zum Teil allgemeiner Bombenblindgängerverdacht besteht. Im Rahmen der Bauausführung ist eine baubegleitende Kampfmittelsondierung vorgesehen.

4 Variantenuntersuchung

Anforderungen an Art und Umfang der erforderlichen Baumaßnahme

Ziel dieser Maßnahme ist die Aufhebung des Akzeptanzproblems bei dem rechtsabbiegenden Radverkehr am Theodor-Heuss-Platz. Das Ignorieren des Radfahrer-Rotsignals birgt ein hohes Gefahrenpotential. Eine Optimierung der Verkehrsabläufe ist zwingend erforderlich. Es ist geplant, den Knotenpunkt im Rahmen der Erhöhung der Verkehrssicherheit umzubauen.

Weiterhin soll durch diese Maßnahme der Unfallhäufungspunkt durch Wendemanöver im Dammtordamm beseitigt werden und der stark sanierungsbedürftige Fahrstreifen am Theodor-Heuss-Platz grundinstandgesetzt werden.

Vorgaben aus Planungsrecht sowie sonstigen Randbedingungen

Aus dem bestehenden Planungsrecht (bestehende B-Pläne) ergeben sich keine weiteren Maßgaben für das Vorhaben.

Der Denkmalschutz wird bei der Planung beteiligt.

Variantenuntersuchung

Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten und der räumlichen Begrenzung durch das Brückenbauwerk der Bahn im Dammtordamm gibt es keine grundsätzlich verschiedenen Lösungsvarianten zur Optimierung der Verkehrsanlagen.

Der nachfolgend beschriebene Entwurf stellt somit die ideale Lösung zur Abwicklung der Verkehre und zur Vermeidung der Gefahrenquellen.

Die planerischen Details wurden im Rahmen einer Behördenvorabstimmung erörtert, abgewogen und festgelegt.

5 Technische Beschreibung der geplanten baulichen Anlage

Ausgehend von dem grundsätzlichen Ansatz, das Akzeptanzproblem bei dem rechtsabbiegenden Radverkehr zu beheben, werden die Verkehrsabläufe an dem Knotenpunkt Theodor-Heuss-Platz / Dammtordamm optimiert.

Hierbei ist der Lösungsansatz, den rechtsabbiegenden Radverkehr zusammen mit dem rechtsabbiegenden Kfz-Verkehr signaltechnisch gleichzeitig freizugeben. Damit der Radverkehr parallel mit dem Kfz-Verkehr mit ausreichend Abstand in der Kurvenlage geführt werden kann, muss der Kfz-Rechtsabbiegefahrstreifen schleppkurvenbedingt deutlich aufgeweitet werden. Als Bemessungsfahrzeug für den Abbiegevorgang wurde ein Sattelzug angesetzt.

Parallel zu dem rechtsabbiegenden Rad- und Kfz-Verkehr biegt auch der Busverkehr aus der Bushaltestelle in Mittellage des Theodor-Heuss-Platzes in den Dammtordamm ab. Dementsprechend wird auch dieser Fahrstreifen schleppkurvenbedingt angepasst und alle anschließenden Fahrstreifen verschieben sich in Richtung Osten. Der direkte Einmündungsbereich im Dammtordamm wird deutlich aufgeweitet. Es wird eine neue Mittelinsel im Dammtordamm geplant, um die Signalisierung der Fußgänger zu optimieren.

Zudem müssen die Radverkehrsströme am Theodor-Heuss-Platz getrennt werden. Der geradeausfahrende Radverkehr und der rechtsabbiegenden Radverkehr erhalten eigene Aufstellflächen vor der LSA. Der vorhandene Aufstellbereich wird entsprechend verbreitert. Als zusätzliche Trennung zwischen dem abbiegenden Radverkehr und dem Kfz-Verkehr wird eine schmale Trenninsel vorgesehen.

Der Radverkehr wird im Planungsbereich auf Radfahrstreifen geführt.

Die gesamte Linienführung im Einmündungsbereich wird angepasst. Um Phantommarkierungen zu vermeiden, wird die gesamte Fahrbahnbefestigung aus Asphalt im betroffenen Bereich erneuert.

Die Nebenflächen werden neu befestigt.

Die Fußgängerfurten und die LSA-Masten werden an den zukünftigen Querschnitt angepasst.

Es werden Wendesperren im Dammtordamm vorgesehen, um den Unfallhäufungspunkt im Dammtordamm zu beseitigen.

Im folgendem sind die geplanten Querschnitte im betroffenen Bereich exemplarisch aufgeführt:

Theodor-Heuss-Platz - Station 0+039

- südliche Richtungsfahrbahn

2,99 m	Fahrstreifen (links)	Asphalt
2,93 m	Fahrstreifen (geradeaus)	Asphalt
3,00 m	Fahrstreifen (geradeaus)	Asphalt
3,00 m	Fahrstreifen (geradeaus)	Asphalt
3,75 m	Fahrstreifen (rechts)	Asphalt
0,55 m	Trenninsel	Pflastersteine aus Beton, 25/25 cm
1,50 m	Radfahrstreifen (geradeaus)	Asphalt
1,50 m	Radfahrstreifen (rechts)	Asphalt

- südliche Nebenflächen

2,99 m	Gehweg	Platten aus Beton, 50/50 cm, grau
--------	--------	-----------------------------------

Alsterglaciis - Station 0+100

- *Mittelinsel*

<i>1,50 m</i>	<i>Mittelinsel</i>	<i>Grünfläche mit Staudenpflanzungen</i>
---------------	--------------------	--

- *südliche Richtungsfahrbahn*

<i>3,00 m</i>	<i>Fahrstreifen (geradeaus)</i>	<i>Asphalt</i>
<i>3,00 m</i>	<i>Fahrstreifen (geradeaus)</i>	<i>Asphalt</i>
<i>3,00 m</i>	<i>Fahrstreifen (rechts)</i>	<i>Asphalt</i>
<i>2,25 m</i>	<i>Radfahrstreifen</i>	<i>Asphalt</i>

- *südliche Nebenflächen*

<i>3,68 m</i>	<i>Grünfläche</i>	<i>Grünfläche mit Baumbestand</i>
<i>3,30 m</i>	<i>Gehweg</i>	<i>Platten aus Beton, 50/50 cm, grau</i>

Dammtordamm - Station 0+037

- *westliche Nebenflächen*

<i>2.35 m</i>	<i>Gehweg</i>	<i>Platten aus Beton, 50/50 cm, grau</i>
<i>0,65 m</i>	<i>Sicherheitstrennstreifen</i>	<i>Pflastersteine aus Beton, 25/25 cm, grau</i>

- *Fahrbahn*

<i>2,25 m</i>	<i>Radfahrstreifen</i>	<i>Asphalt</i>
<i>3,25 m</i>	<i>Fahrstreifen</i>	<i>Asphalt</i>
<i>3,50 m</i>	<i>Fahrstreifen</i>	<i>Asphalt</i>
<i>3,50 m</i>	<i>Busfahrstreifen</i>	<i>Asphalt</i>
<i>1,16 m</i>	<i>Mittelinsel</i>	<i>Pflastersteine aus Beton, 25/25 cm, grau</i>
<i>3,00 m</i>	<i>Fahrstreifen (links)</i>	<i>Asphalt</i>
<i>3,25 m</i>	<i>Fahrstreifen (geradeaus)</i>	<i>Asphalt</i>
<i>2,25 m</i>	<i>Radfahrstreifen</i>	<i>Asphalt</i>

- *östliche Nebenflächen*

<i>0,65 m</i>	<i>Sicherheitstrennstreifen</i>	<i>Pflastersteine aus Beton, 25/25 cm, grau</i>
<i>3,73 m</i>	<i>Gehweg</i>	<i>Platten aus Beton, 50/50 cm, grau</i>

5.1.1 ÖPNV

Die Belange des Busverkehrs werden wie im Bestand berücksichtigt. Durch die Fahrstreifenverschiebung ergeben sich andere Fahrkurven für den ein- und ausfahrenden Busverkehr aus der Bushaltestelle in Mittellage auf dem Theodor-Heuss-Platz. Diese sind durch Schleppkurvenanalysen geprüft worden.

Die mittleren Fahrstreifen im Dammtordamm, auf dem der Busverkehr verläuft, werden mit einer Breite von 3,5 m geplant.

Die Busschleuse im Dammtordamm bleibt von der Planung unberührt.

Die Planung hat keinen Einfluss auf den Bahnhof Dammtor. Die Arbeiten unter der Bahnrücke werden mit der Deutschen Bahn abgestimmt.

5.1.2 Rad- und Fußgängerverkehr

Um das vorhandene Akzeptanzproblem (Ignorieren des Rotsignals) zu beheben, wird der Radverkehr stadteinwärts auf dem Theodor-Heuss-Platz getrennt signalisiert. Die Fahrrichtungen geradeaus und rechts erhalten getrennte Signale und getrennte Aufstellbereiche (s. auch 5.1.5 LSA).

Durch die Fahrstreifenverschiebung und die Aufweitung des Rechtsabbiegers können der rechtsabbiegende Radverkehr und der rechtsabbiegende Kfz-Verkehr gleichzeitig abbiegen. Zur Einhaltung der Fahrkurve des Kfz-Verkehrs ist eine schmale Trenninsel geplant. Zur besseren Erkennbarkeit der Insel werden flexible Kunststoffpoller (weiß/orange) auf der Insel vorgesehen.

Im gesamten Knotenpunkt werden Radfahrstreifen mit einer Breite von 2,0 bzw. 2,25 m geplant. Die Fahrbahn wird hierfür verbreitert.

In der Alsterglaciis wird der Radverkehr auf Höhe der Station 0+100 auf den vorhandenen Radweg aufgeleitet. Die Radwegbenutzungspflicht wird beibehalten und wieder ausgeschildert.

Alle Gehwege bleiben annähernd wie im Bestand erhalten. In der Alsterglaciis wird der Gehweg verbreitert. Im Theodor-Heuss-Platz wird der Gehweg etwas verschmälert.

Alle Furten werden den neuen Gegebenheiten entsprechend baulich angepasst. Durch die geplanten Radfahrstreifen werden die Konfliktpunkte in den Aufstellbereichen zwischen dem Fußgänger- und Radverkehr beseitigt.

Der Gehweg südlich des Bahnhofgebäudes im Dammtordamm gehört zu der Platzgestaltung des Dag-Hammarskjöld-Platzes und wird mit Gestaltungspflaster befestigt.

5.1.3 Barrierefreiheit

Die Planung der Maßnahme wird unter Berücksichtigung der ReStra und den H BVA durchgeführt.

Es ist die Herstellung von taktilen Leiteinrichtungen für Menschen mit Sehbehinderungen im Bereich der Querungen an den Lichtsignalanlagen und als Abgrenzung zu den Radwegen vorgesehen. Alle Flächen werden unter der Berücksichtigung der Barrierefreiheit geplant.

Die Aufmerksamkeitsstreifen und -felder sowie die Begrenzungsstreifen werden in Noppenplatten (weiß) im Format 25/25/7 cm ausgeführt. Die Sperr- und Richtungsfelder sowie die Leitstreifen werden in Rippenplatten (weiß) im Format 25/25/7 cm ausgeführt.

Die Bordsteine werden an den getrennten Querungen auf 0 cm an den Sperrfeldern und 6 cm an den Richtungsfeldern abgesenkt. Somit sind sowohl Menschen mit Sehbehinderung als auch mit Gehbehinderung gleichermaßen berücksichtigt.

Die Lichtsignalanlagen sind bereits mit akustischen Signalen (Orientierungssignal) und Tastern mit taktiler Freigabeanforderung ausgestattet.

5.1.4 MIV

Die grundsätzliche Fahrstreifenaufteilung wird wie im Bestand beibehalten.

Die Fahrbahn wird für die Radfahrstreifen verbreitert. Die Fahrstreifenbreiten werden, wo möglich, optimiert.

Damit die Unfallhäufungsstelle im Dammtordamm durch das regelwidrige Wendemanöver entschärft wird, werden die vorhandenen Wendesperren verlängert und die Mittelsinsel in den Dammtordamm hineingezogen. Damit wird das Wenden im Dammtordamm gänzlich unterbunden.

Es ist geplant, die Asphaltbefestigung (Deckschicht) der Fahrbahn im überplanten Bereich zu sanieren.

Der rechte Geradeausfahrstreifen stadteinwärts auf dem Theodor-Heuss-Platz weist starke Schäden auf und bedarf einer Grundinstandsetzung. Im Rahmen des Erhaltungsmanagementsystems für Hamburger Straße wird der Fahrstreifen saniert.

5.1.5 Lichtsignalanlagen

Die Lichtsignalanlage 1556 (Theodor-Heuss-Platz / Mittelweg / Alsterglaci s / Dammtordamm) wird entsprechend den neuen verkehrsräumlichen Situationen angepasst. Es werden mehrere LSA-Masten versetzt und das LSA-Programm angepasst.

Um das vorhandene Akzeptanzproblem (Ignorieren des Rotsignals) zu beheben, wird der Radverkehr stadteinwärts auf dem Theodor-Heuss-Platz getrennt signalisiert. Die Fahrrichtungen geradeaus und rechts erhalten getrennte Radfahrer-Signale (Grün-Gelb-Rot und Gelb-Grün mit Rechtspfeil) und getrennte Aufstellbereiche.

Dabei wird der rechtsabbiegende Radverkehr zusammen mit dem rechtsabbiegenden Kfz-Verkehr freigegeben (Signal mit Rechtspfeil). Der Radverkehr kann bei dieser Freigabe ohne den Fußgängerverkehr zu achten abbiegen.

Nachdem der rechtsabbiegenden Kfz-Verkehr rot erhält und die Signale für den rechtsabbiegenden Radverkehr (Gelb-Grün mit Rechtspfeil) dunkel werden, wird der geradeausfahrende Radverkehr zusammen mit dem Fußgänger über den Dammtordamm freigegeben. Der rechtsabbiegenden Radverkehr kann weiterhin abbiegen, muss dabei aber den Fußgänger achten.

Durch die getrennte Signalisierung des Radverkehrs wird dem vorhandene Akzeptanzproblem entgegengewirkt.

5.1.6 Öffentliche Beleuchtung

Die vorhandenen Anlagen der öffentlichen Beleuchtung werden entsprechend den neuen Gegebenheiten in ihrer Lage angepasst.

Die Spannseilanlage in der Alsterglaci s (Stat. 0+112) wird zurückgebaut und durch Auslegermasten ersetzt.

Die Auslegermasten in der Alsterglaci s (Stat. 0+080) werden durch eine Großfeldleuchte ersetzt.

Die Masten im Dammtordamm werden versetzt.

5.1.7 Straßenbegleitgrün

Durch die Verschmälerung der Mittelinsel in der Alsterglaci s werden vier Straßenbäume gefällt. Aufgrund der begrenzten Fläche im Planungsbereich ist es nicht möglich, Ausgleichspflanzungen vorzunehmen. Auf der Mittelinsel werden Staudenpflanzungen vorgesehen.

In den südlichen Nebenflächen der Alsterglaci s ist der Baumbestand nicht betroffen. Durch die Grünfläche wird die Radwegaufleitung geplant.

5.1.8 Ruhender Verkehr

Anlagen des ruhenden Verkehrs sind nicht betroffen.

5.1.9 Entwässerung

Es ist vorgesehen, die Quer- und Längsneigungen in den Fahrbahnen und den Nebenflächen annähernd wie im Bestand beizubehalten. Die Nebenflächen werden zur Fahrbahn hin entwässert.

Die Lage der Straßenabläufe/Trummen wird an die neue Linienführung der Borde angepasst.

Am tiefliegenden Fahrbahnrand werden Wasserläufe aus Gussasphalt in einer Breite von 0,30 m geplant. In den Wasserläufen sind Trummen vorgesehen. Im Dammtordamm werden die Wasserläufe zwischen den Kfz-Fahstreifen und den Radfahstreifen vorgesehen.

Im Zuge der Herstellung der neuen Trummen müssen die Trummenanschlussleitungen angepasst werden. Es wurde eine Untersuchung der Trummenanschlussleitungen durchgeführt. Die Ergebnisse werden in die weitere Planung eingearbeitet.

5.1.10 Ausstattung und wegweisende Beschilderung

Die Verkehrszeichen werden an den neuen Straßenquerschnitt angepasst und zum Teil erneuert.

Die wegweisende Tafel in der Alsterglaciis wird aufgrund der Verschmälerung der Mittelinsel in die südlichen Nebenflächen versetzt und in ihren Abmessungen angepasst.

Die Geschwindigkeitsüberwachungsanlage in der Alsterglaciis wird auf der Mittelinsel ebenfalls versetzt. Der Schaltschrank der Geschwindigkeitsüberwachungsanlage wird in die südlichen Nebenflächen versetzt, da die Breite der verschmälerten Mittelinsel hierfür nicht ausreichend ist.

Das dynamische Parkleitsystem im Dammtordamm wird entsprechend der neuen Bordführung versetzt.

Auf der geplanten Trenninsel auf dem Theodor-Heuss-Platz werden flexible Kunststoffpoller (weiß/orange) vorgesehen.

5.1.11 Leitungen

Im Planungsgebiet sind die ortsüblichen Ver- und Entsorgungsleitungen vorhanden. Die vorhandenen Leitungen sind wie von den Leitungsträgern angegeben in die Planung übernommen worden. Soweit Ver- und Entsorgungsleitungen von der Maßnahme betroffen sind, werden diese im Vorwege der Straßenbauarbeiten oder parallel zum Straßenbau neu verlegt, umgelegt oder tiefer gelegt.

6 Erläuterungen zu der Wirtschaftlichkeit und der Finanzierung

6.1 Wirtschaftlichkeit

Die Maßnahme wird nach den aktuell geltenden Regelwerken ausgeführt. Die gewählte Lösung entspricht in allen Belangen den technischen Anforderungen.

Das Projekt dient dem verkehrspolitischen Ziel des Senats, die Verkehrssicherheit zu steigern.

Durch die vorgesehene Planung werden Konflikt- und Gefahrenpunkte sowie eine Unfallhäufungsstelle aufgehoben.

Der zum Teil sehr schlechte bauliche Zustand der Fahrbahn erfordert zudem einen hohen, steigenden Unterhaltungsaufwand zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit und der Funktionsfähigkeit. Dieser Aufwand wird durch die teilweise Grundinstandsetzung und Sanierung der Fahrbahn reduziert.

Eine weitergehende Kosten-Nutzen-Analyse bzw. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung im eigentlichen Sinne ist nicht durchführbar, da sich keine wirtschaftlich sinnvollen Alternativen anbieten. Der Nutzen ist aber aus einer gesamtwirtschaftlichen Betrachtungsweise zu ersehen. Ein effizienter bzw. wirtschaftlicher Einsatz der Mittel ist damit gewährleistet. Der konkret zu erreichende monetäre Nutzen der einzelnen Maßnahmen sowie des Gesamtprojektes lässt sich daher nicht darstellen.

Unter Berücksichtigung der örtlichen und verkehrlichen Randbedingungen ist die aufgetragene Planung die wirtschaftlichste Lösung.

6.2 Finanzierung

Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt durch Mittel der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation.

Grunderwerbskosten fallen nicht an.

7 Durchführung und Auswirkungen der Baumaßnahme

Die Realisierung der Baumaßnahme ist durch die HSE im Rahmen der Sielbaumaßnahme vorgesehen. Der voraussichtliche Baubeginn ist für Sommer 2020 vorgesehen.

Die genaue Verkehrsführung wird mit allen notwendigen Dienststellen (LSBG; S3, KOST, PK, VD, HHA etc.) abgestimmt.

7.1 Auswirkungen aus Immissionen

Die gesetzlich vorgegebenen Immissionsrichtwerte und zulässigen Arbeitszeiten (gemäß AVV Bau- lärm, Bundesimmissionsschutzgesetz u.a.) werden eingehalten.

Die Baumaßnahme unterliegt nach Prüfung der in § 13a Hamburgisches Wegegesetz genannten Kriterien keiner Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in Hamburg. Der Umbau stellt keine Erheblichen Eingriffe im Sinne des § 1 Abs. 3 Satz 2 der 16BlmSchV dar.

7.2 Voraus- und Folgemaßnahmen

Soweit Ver- und Entsorgungsleitungen von der Maßnahme betroffen sind, werden diese im Vorwege der Straßenbauarbeiten oder parallel zum Straßenbau neu verlegt, umgelegt oder tiefer gelegt.

Die vorhandenen Masten für die Lichtsignalanlage sowie für die öffentliche Beleuchtung werden im Vorwege oder parallel zu den Bauarbeiten durch Hamburg Verkehrsanlagen demontiert und nach dem Umbau wieder aufgestellt.

7.3 Auswirkungen der Baumaßnahme auf das unmittelbare und erweiterte Umfeld

Die Maßnahme ist dazu bestimmt, die vorhandene Straßenverkehrsanlage an den aktuellen Stand der Technik anzupassen und die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu erhöhen.

Folgende Auswirkungen auf das Umfeld sind nach Fertigstellung der Baumaßnahme zu erwarten:

- Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Aufhebung des Konfliktpunktes und Erhöhung der Akzeptanz für den rechtsabbiegenden Radverkehr (Theodor-Heuss-Platz – Dammtordamm)
- Verbesserung der Abbiegeradien für den rechtsabbiegenden Kfz-Verkehr (Theodor-Heuss-Platz – Dammtordamm)
- Aufhebung der Unfallhäufungsstelle durch Aufstellung der Wendesperren im Dammtordamm
- Herstellung von barrierefreien Fußgängeranlagen führt zur Steigerung des Komforts für Fußgänger
- Senkung des Unterhaltungsaufwandes durch Erneuerung der Fahrbahnen

7.4 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

Es ist vorgesehen, vier Straßenbäume zu fällen. Aufgrund der begrenzten Fläche im Planungsbe-
reich ist es nicht möglich, Ausgleichspflanzungen vorzunehmen.

7.5 Anlagevermögen

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

8 Grunderwerb

Grunderwerb muss nicht getätigt werden. Die Baumaßnahme wird innerhalb der bestehenden Stra-
ßenbegrenzungslinien durchgeführt.

9 Sonstiges

Im Rahmen des Planungsprozesses werden durch die Kenntnisnahmeverschickung alle erforderli-
chen Dienststellen, Personen und Institutionen von der Maßnahme in Kenntnis gesetzt.

Verfasst:

████████████████████
████████████████████
████████████████████
████████████████████
████████████████████
████████████████████

Hamburg, den 28.11.2019

████████████████

Aufgestellt:

LSBG, GF/PB

Hamburg, den 05.12.2019

████████████████