

Straßenverkehrstechnische Planung

1. Verschickung

Erhaltungsmanagementsystem für Hamburgs
Straßen (EMS-HH)

12927, 13185

Rodigallee (westlich Knoten Jenfelder Allee/
Schiffbeker Weg bis östlich Knoten Öjendorfer
Damm)



LSBG
Landesbetrieb Straßen,
Brücken und Gewässer
Hamburg

12927, 13185 - Rodigallee Ost

Inhalt

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 ..	3
1.3	Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag	4
1.4	Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien	4
2	Planungsrechtliche Grundlagen	4
3	Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage	4
3.1	Beschreibung des Bestandes	4
3.1.1	Lage und Funktion im Straßennetz	4
3.1.2	. Verkehrsbelastung	5
3.1.3	Unfallgeschehen	5
3.1.4	Nutzung der angrenzenden Grundstücke/Bebauung	6
3.1.5	Schadensbild	6
3.1.6	Aufteilung und Abmessung des Querschnitts	7
3.1.7	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen	8
3.1.8	MIV und Wirtschaftsverkehr	11
3.1.9	ÖPNV, Sharing- und Taxi-Angebote	11
3.1.10	Radverkehr	12
3.1.11	Fußverkehr	13
3.1.12	Ruhender Verkehr und Lieferverkehr	14
3.1.13	Straßenausstattung und Straßenmöblierung	14
3.1.14	Öffentliche Beleuchtung	16
3.1.15	Straßenbegleitgrün	16
3.1.16	Entwässerung	16
3.1.17	Versorgungsleitungen	17
3.2	Rahmenbedingungen	17
3.2.1	Grundwasser	17
3.2.2	Ingenieurbauwerke	17
3.2.3	Denkmalschutz	18
4	Variantenuntersuchung	19
4.1	Querschnittsaufteilung	20
4.2	Radverkehrsführung	22
4.3	Knoten	24
4.4	Bushaltestellen	24
5	Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante	25
5.1	Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes	25
5.2	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen	26



12927, 13185 - Rodigallee Ost	
5.3	MIV und Wirtschaftsverkehr 26
5.4	ÖPNV und Sharing- und Taxi- Angebote 26
5.5	Radverkehr 28
5.6	Fußverkehr 28
5.7	Ruhender Verkehr und Lieferverkehr 29
5.8	Straßenausstattung und Straßenmöblierung 29
5.9	Öffentliche Beleuchtung 29
5.10	Straßenbegleitgrün 29
5.11	Entwässerung 30
5.12	Versorgungsleitungen 30
5.13	Ingenieurbauwerke 30
5.14	Baustoffe 30
5.15	Feuerwehr 30
6	Umsetzung der Planung 30
6.1	Grunderwerb 30
6.2	Auswirkungen durch das Projekt 31
6.2.1	Unmittelbares und erweitertes Baufeld 31
6.2.2	Immissionen 31
6.3	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft 31
6.4	Kosten und Finanzierung/Haushaltstitel 31
6.5	Wirtschaftlichkeit 32
6.6	Terminierung der Planung und Bauausführung 32
6.7	Voraus- und Folgemaßnahmen 33
7	Sonstiges 33



12927, 13185 - Rodigallee Ost

1 Allgemeines

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

Die Freie und Hansestadt Hamburg beabsichtigt, die Sanierung des Straßenzuges **Rodigallee** (westlich Schiffbeker Weg bis östlich Öjendorfer Damm) einschließlich der Knoten

- Rodigallee / Jenfelder Allee / Schiffbeker Weg
- Rodigallee / Denksteinweg
- Rodigallee / Öjendorfer Damm

im Rahmen des Bauprogramms „Erhaltungsmanagementsystem für Hamburgs Straßen (EMSHH)“ durchzuführen. Der Knoten Rodigallee / Jenfelder Allee / Schiffbeker Weg ist Bestandteil des Großraum- und Schwertransport-Netztes.

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

Der Maßnahme sind die PSP-Nummern 12927 und 13185 zugeordnet.

Der zu sanierende Straßenabschnitt wird wie folgt in zwei Teilabschnitte untergliedert:

PSP-Nr. 12927:

1. **Rodigallee Ost** von westlich Knoten Rodigallee / Jenfelder Allee / Schiffbeker Weg bis einschl. Einmündung Grabkeweg: einbahnige, vierstreifige Hauptverkehrsstraße, (Länge ca. 830 m)

PSP-Nr. 13185:

2. **Rodigallee östlich Einmündung Grabkeweg mit Knotenpunkt Rodigallee / Öjendorfer Damm / Barsbütteler Straße:** zweibahnige, sechsstreifige Hauptverkehrsstraße, (Länge ca. 285 m)

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

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

Der Streckenzug Jüthornstraße – Rodigallee zwischen Bovestraße und Öjendorfer Damm ist seit längerem in einem schlechten Zustand und wird aus diesem Grund in der Liste der erforderlichen EMS-Maßnahmen geführt. Die Asphaltoberfläche ist geprägt durch Netzrisse und starke Unebenheiten, die durch Spurrinnen und provisorische Ausbesserungen erzeugt wurden.

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

Seitens der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) wurde der Straßenzug als geeignetes Pilotprojekt für Veränderungen vorhandener Straßenquerschnitte von Hauptverkehrsstraßen im Hinblick auf die Förderung des Busverkehrs, des Radverkehrs und der Steigerung der Aufenthaltsqualität identifiziert. Der Ausbau dieses Straßenzugs, einschließlich Fahrstreifenreduzierung, Einrichtung ei-

12927, 13185 - Rodigallee Ost
nes Bussonderfahrestreifens und Verbesserung der Radverkehrsanlagen und der Nebenflächen dient damit den Zielen der angestrebten Mobilitätswende.

Ziele der Planung sind die Funktionsfähigkeit, Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit der Straße zu erhalten bzw. zu verbessern, den Fahrkomfort zu erhöhen, eine Lärminderung durch Beseitigung von Fahrbahnschäden herbeizuführen und die betriebliche Unterhaltung zu reduzieren. Durch die Herstellung eines Bussonderstreifens wird der öffentliche Nahverkehr verbessert und gefördert. Darüber hinaus soll die Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer erhöht werden, indem die derzeitige Führung der Fußgänger und Radfahrer in untermaßigen Nebenflächen aufgehoben und in regelkonforme Führungen geändert wird. Dadurch wird auch die Aufenthaltsqualität des Straßenzuges deutlich verbessert.

1.3 Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag

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

Der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer wird als Realisierungsträger die Planung und Bauausführung für das Projekt durchführen.

Das Projekt ist dem Bauprogramm Erhaltungsmanagementsystem für Hamburgs Straßen (EMS-HH) zugeordnet.

1.4 Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien

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

2 Planungsrechtliche Grundlagen

Die für die Baumaßnahme geltenden rechtsverbindlichen Bebauungspläne Jenfeld 2, Jenfeld 7, Jenfeld 8 und Jenfeld 11 werden eingehalten. Ebenso wird der Teilbebauungsplan TB 1144 sowie der Baustufenplan Tonndorf-Jenfeld eingehalten.

Die Umsetzung der Baumaßnahme erfolgt innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinie.

3 Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage

3.1 Beschreibung des Bestandes

HINWEIS: Die für die Planung vorliegende Vermessung des Bestandes aus dem Jahr 2018 bzw. einzelner Nachvermessungen ist aufgrund von weiteren zwischenzeitlich in einzelnen Teilbereichen durchgeführten Bautätigkeiten nicht mehr aktuell. Für die weitergehende Ausführungsplanung wird beim LGV ein Feldvergleich veranlasst.

3.1.1 Lage und Funktion im Straßennetz

Der zu überplanende Streckenabschnitt ist als Hauptverkehrsstraße mit einer Höchstgeschwindigkeit für innerstädtische Straßen von 50 km/h ausgewiesen, er verläuft in West-Ost-Richtung und stellt eine Hauptverbindungstrecke von Hamburg-Jenfeld und von Barsbüttel in Richtung der Anschlussstelle Jenfeld der BAB 24 und Billstedt, in Richtung Tonndorf sowie in Richtung Wandsbek und weiter in Richtung Innenstadt Hamburg dar. Die Rodigallee verläuft parallel zur BAB 24.

12927, 13185 - Rodigallee Ost

3.1.2 Verkehrsbelastung

Für die Ermittlung der Verkehrsbelastung im Planungsgebiet wurden am 28.03. 2017 Verkehrszählungen am Knoten Rodigallee / Öjendorfer Damm / Barsbütteler Straße vorgenommen. Der Knoten Rodigallee / Jenfelder Allee / Schiffbeker Weg ist eine jährliche Zählstelle. Hieraus werden folgende Belastungen für den Streckenabschnitt Rodigallee Ost ermittelt:

			Rodigallee Ost	Rodigallee Ost
			östlich Knoten Jenfelder Allee	westlich Knoten Öjendorfer Damm
DTV24		[-]	22.988	21.350
SV-%	prozentualer SV-Anteil von der gesamten Summe	[%]	6,0	6,2
Vmax	Max.-Stundenwerte	[Kfz/h]	1.740	1.831
h	Uhrzeit	[Uhr]	16:00	15:00

Tabelle 1: Verkehrszahlen

Daten aus Zählungen zu weiteren Verkehrsteilnehmern (Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV) liegen nicht vor.

3.1.3 Unfallgeschehen

Die folgenden Auswertungen des Unfallgeschehens enthalten Aussagen zu Bereichen, die innerhalb der Planungsgrenze des hier beschriebenen Abschnittes liegen.

- Für den Zeitraum 01.01.2018-31.12.2020 liegen Auswertungen für den Bereich der Rodigallee westlich Haus-Nr. 236 vor, der den Abschnitt zwischen Haus-Nr. 232 und 236 und damit den Zu- und Abfahrtsbereich zum Gelände des Supermarktes Netto nördlich der Rodigallee in Höhe Haus-Nr. 234 einbezieht.
- Für den Zeitraum 01.01.2017-31.12.2019 liegen Auswertungen für den Bereich der Rodigallee östlich Haus-Nr. 236 vor, der den Knoten Rodigallee / Jenfelder Allee / Schiffbeker Weg einbezieht.

Im Planungsabschnitt befindet sich als Unfallhäufungsstelle (UHS) der Bereich Rodigallee 234. Hier wurden gemäß der Auswertungen der Unfalldaten für den Zeitraum 01.01.2018-31.12.2020 fünf Verkehrsunfälle mit Personenschaden ausgelöst. Eine große Anzahl an Abbiegeunfällen sowie Einbiege- und Kreuzungsunfällen sind der Zufahrt und Abfahrt am Supermarktparkplatz zuzuordnen. Darüber hinaus sind drei Unfälle mit Radfahrbeteiligten entstanden.

Aus den Auswertungen der Unfalldaten für den Zeitraum 01.01.2017-31.12.2019 für die weiter östlich liegenden Bereiche sind nachfolgende Aussagen abzuleiten:

Insgesamt sind in diesem Zeitraum 223 Verkehrsunfälle registriert worden. Dabei wurde keine Person getötet, jedoch forderten 5 Verkehrsunfälle 6 Schwerverletzte und 3 Leichtverletzte. Bei weiteren 35 Verkehrsunfällen wurden insgesamt 42 Personen leicht verletzt.

Die Unfallhäufungsstellen liegen in den Bereichen der Knoten Rodigallee / Jenfelder Allee / Schiffbeker Weg sowie Rodigallee / Öjendorfer Damm mit Abbiege- und Auffahrunfällen vor. Zusätzlich werden die Knoten Denksteinweg und die Einmündung Grabkeweg registriert, wobei am Knoten Denksteinweg kein einheitliches Unfallbild erkennbar ist. An der Einmündung Grabkeweg ist eine Häufung von Einbiegen/ Kreuzen-Unfällen zu verzeichnen.



12927, 13185 - Rodigallee Ost

3.1.4 Nutzung der angrenzenden Grundstücke/Bebauung

Im Bereich des Knotens Rodigallee / Jenfelder Alle / Schiffbeker Weg ist hauptsächlich Bebauung mit gewerblicher Nutzung in den Erdgeschossen und Wohnungen bzw. Büros in den oberen Geschossen angesiedelt. Die angrenzenden Gebäude sind teilweise eingeschossig (einzelne Geschäfte, Restaurants), teilweise bis zu sechsgeschossig. Im Knotenbereich befinden sich östlich der Planungsgrenze

- im südwestlichen Quadranten u.a. eine Kita, ein Frisör, eine Post-Filiale, ein Nagelstudio, ein Kiosk, ein Beerdigungsinstitut
- im nordwestlichen Quadranten u.a. ein Gelände der Supermarktkette Netto, eine Filiale der Bäckerei Junge
- im nordöstlichen Quadranten u.a. ein Matratzenfachmarkt, eine Autovermietung, ein Restaurant
- im südöstlichen Quadranten u.a. eine Apotheke, ein Ärztehaus, ein Restaurant

Im Streckenabschnitt der Rodigallee zwischen den Knoten Rodigallee / Jenfelder Alle / Schiffbeker Weg und Rodigallee / Öjendorfer Damm befinden sich auf der Nordseite

- westlich der Straße Denksteinweg Wohnbebauung
- östlich der Straße Denksteinweg die Max Schmeling Stadtteilschule (Standort Denksteinweg), wobei sich das Gelände nach Osten bis zur Einmündung Grabkeweg erstreckt

sowie auf der Südseite Wohnbebauung, westlich der Einmündung Denksteinweg eine Shisha-Bar sowie östlich der Einmündung Denksteinweg mehrere Restaurants.

Im Bereich des Knotens Rodigallee / Öjendorfer Damm ist hauptsächlich Bebauung mit gewerblicher Nutzung in den Erdgeschossen und Wohnungen bzw. Büros in den oberen Geschossen angesiedelt. Die angrenzenden Gebäude sind teilweise eingeschossig (einzelne Geschäfte, Restaurants), westlich des Knotens bis zu zwölfgeschossig, östlich des Knotens bis zu sechsgeschossig. Im Knotenbereich befinden sich westlich der Planungsgrenze

- im südwestlichen Quadranten nach Westen bis zur Einmündung des Wilhelm-Jensen-Stieg eine Glasereifachbetrieb sowie ein Parkhaus
- im nordwestlichen Quadranten das Einkaufszentrum Jenfeld („Jen“)
- im nordöstlichen Quadranten u.a. eine Apotheke, eine Filiale der Bäckerei von Allwörden, ein Ärztehaus
- im südöstlichen Quadranten u.a. ein Dönerladen, ein Frisör, ein Sonnenstudio, ein Obst- und Gemüsegeschäft sowie ein Ärztehaus mit Physiotherapiezentrum

Außer den Straßenanbindungen Denksteinweg, Grabkeweg und Wilhelm-Jensen-Stieg bestehen insgesamt 36 Grundstücks- bzw. Garagenzufahrten davon 17 auf der Nordseite und 18 auf der Südseite.

3.1.5 Schadensbild

Im Planungsgebiet wurden zur Schichtdickenmessung und Erfassung des Schichtenaufbaus der Fahrbahnen 26 Proben der gebundenen und zum Teil ungebundenen Straßenschichten vom Prüflabor HNL (Prüfbericht Nr. 1/2247/2017 vom 17.07.2017) entnommen und untersucht. Proben der Bushaltestellenbeläge und der Nebenflächen wurden nicht entnommen und untersucht. Für die einzelnen Teilabschnitte werden zudem Sanierungsempfehlungen ausgesprochen.

Die TÜV Rheinland LGA Bautechnik GmbH hat im Auftrag der Freien und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) den Straßenzug Schloßstraße bis Holsteiner Tor an der Landesgrenze zu Schleswig-Holstein mit dem Lacroix-Verfahren die Tragfähigkeit des vorhandenen Straßenaufbaus untersucht. Die Abschnitte dieser EMS-Maßnahmen sind Teil dieses Straßenzuges. Es liegt der Bericht BBV1613120 als Entwurf mit Datum vom 03.03.2017 vor. Hierin werden auch Empfehlungen für die Sanierung der einzelnen Teilabschnitte ausgesprochen.

12927, 13185 - Rodigallee Ost

Tragfähigkeitsmessungen TÜV Rheinland BBV 1613120, Entwurf 03.03.2017			Bohrkernuntersuchungen HNL 1/2247/2017, Entwurf 08.06.2017 und asphalt-labor (0519/20), 16.12.2020						
A. Hocheinbau	B. Teilerneuerung		Nr.	Lage	Asphalt- dicke (cm)	Anmerkung Asphalt	ungebundene Schichten		Gesamt
Mindesthöhe erforderliche Überbauung(cm)	erforderliche Mindesthöhe vorhandener Asphalt (cm)	dann Teilerneuerung möglich bis (cm)				-	Art	cm	cm
16	23	18	BK 41	Rodig Ost Ost	29,2	-			
			BK 42	Rodig Ost Ost	25,1	Riss vorhanden			
			BK 43	Rodig Ost Ost	31,8	Riss vorhanden			
			BK A	Rodig Ost West	24,0	Binderschicht leicht offenporig	Kies/Sand	56	80
			BK A1	Rodig Ost West	26,5	-	Kies/Sand	53,5	80
			BK C	Rodig Ost West	28	-	Kies/Sand/ Schluff	52	80
			BK D	Rodig Ost West	31,5	kein Schichtenverbund zwischen den zwei unteren Asphalttragschichtlagen	Kies/Sand/ Schluff	48,5	80
			BK F	Rodig Ost Mitte	22,0	-	Kies/Sand	58	80
			BK I	Rodig Ost Mitte	27,5	-	Kies/Sand	52,5	80
			BK N	Rodig Ost Mitte	34,9	kein Schichtenverbund zwischen den Asphalttragschichtlagen	Kies/Sand/ Schluff	45,1	80
			BK O	Rodig Ost Mitte	27	kein Schichtenverbund zwischen der 1. und 2. Asphalttragschichtlage, Binderschicht leicht offenporig,	Kies/Sand	53	80
			BK P	Rodig Ost West (Grabkeweg)	22,2	kein Schichtenverbund zwischen der 1. und 2. Asphalttragschichtlage, Riss ab ca. 3 cm Tiefe	Sand/Schluff	27,8	50
			BK R	Rodig Ost West (W-J-S)	36,2	kein Schichtenverbund zwischen Deck- und Asphaltgrobbetonschicht sowie zwischen den Asphalttragschichtlagen	Kies/Sand/ Schluff	43,8	80
			BK S	Rodig Ost West	31	kein Schichtenverbund zwischen den Asphalttragschichtlagen	Kies/Sand/ Schluff	49	80
			BK T	Rodig Ost West	37,5	Binderschicht offenporig,	Sand	42,5	80
BK U	Rodig Ost West	30	-	Kies/Sand/ Schluff	50	80			
BK V	Rodig Ost West	23,5	Pechbelastet	Kies/Sand/ Schluff	56,5	80			

Tabelle 2: Schadensbild

3.1.6 Aufteilung und Abmessung des Querschnitts

Der Straßenzug weist im Streckenabschnitt östlich des Knotens Rodigallee / Jenfelder Alle / Schiffberker Weg bis zur Aufweitung in den zweibahnigen Querschnitt am Knoten Rodigallee / Öjendorfer Damm (bei Haus-Nr. Rodigallee 300, etwa bei Station ca. 3+175) folgenden Bestandsquerschnitt auf, dessen einzelne Elemente in den Kap. 3.1.8 ff noch näher beschrieben werden (ca.-Angaben entsprechen Abweichungen von bis zu +/- 5 cm).

Nebenfläche Süd (stadtauswärts)		
2,95 bis 3.05 m	Gehweg	Betonplatten
ca. 1,25 m	Radweg	Bituminöse Decke
Gehweg und Radweg unterbrochen durch Bauminseln		
ca. 1,20 m	Randstreifen	Betonplatten
Fahrbahn		
3,25 m	Fahrstreifen Fahrtrichtung Osten	Asphalt
3,30 m	Fahrstreifen Fahrtrichtung Osten	Asphalt
3,25 m	Fahrstreifen Fahrtrichtung Westen	Asphalt
3,25 m	Fahrstreifen Fahrtrichtung Westen	Asphalt



12927, 13185 - Rodigallee Ost

Nebenfläche Nord (stadteinwärts)		
ca. 2,80 m	Längsparkstände – auf Rad- und Gehwegniveau im Wechsel mit Bauminseln	Wabensteine
ca. 1,00 m	Radweg	Betonsteinpflaster rot
1,74 bis 1,87 m	Gehweg	Betonplatten

Tabelle 3: Bestandsquerschnitt

3.1.7 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Im Planungsgebiet befinden sich die folgenden Knotenpunkte:

Knoten-Nr bzw. LSA Nr.	Knoten	Steuerung	Blindensignalisierung
500	Rodigallee / Jenfelder Allee / Schiffbeker Weg	Verkehrsabhängig	ja
ohne	Einmündung Denksteinweg	-	-
599	FLSA Denksteinweg	nein	ja
ohne	Einmündung Grabkeweg	-	-
ohne	Einmündung Wilhelm Jensen Stieg	-	-
1052	Rodigallee / Öjendorfer Damm	Verkehrsabhängig	teilweise

Tabelle 4: Übersicht Knotenpunkte und LSA

LSA-Knoten Rodigallee / Jenfelder Allee / Schiffbeker Weg

Am vierarmigen Knotenpunkt schließen folgende Straßen an:

- Rodigallee in West-Richtung
- Jenfelder Allee in Nord-Richtung
- Rodigallee in Ost-Richtung
- Schiffbeker Weg in Süd-Richtung

Am Knotenpunkt sind alle denkbaren Abbiegebeziehungen zulässig. Die Aufteilung der Fahrstreifen in den Knotenarmen ist wie folgt:

- Die Straße Rodigallee Ost verfügt am Knoten über fünf Fahrstreifen, davon sind zwei für den Verkehr in Richtung stadtauswärts und drei für den in den Knoten einfahrenden Verkehr ausgewiesen. Die drei Fahrstreifen sind aufgeteilt in einen kombinierten Rechtsabbieger- / Geradeausstreifen, einen Geradeausfahrstreifen und einen separater Linksabbiegerstreifen.
- Die Straße Schiffbeker Weg verfügt am Knoten über sechs Fahrstreifen, davon sind zwei für den ausfahrenden Verkehr und vier für den einfahrenden Verkehr ausgewiesen. Die vier Fahrstreifen sind aufgeteilt in zwei Geradeausfahrstreifen sowie einen separaten Linksabbieger und einen separaten Rechtsabbieger.
- Die Straße Rodigallee West verfügt am Knoten über sechs Fahrstreifen, davon sind zwei für den Verkehr in Richtung stadteinwärts und vier für den in den Knoten einfahrenden Verkehr ausgewiesen. Die vier Fahrstreifen sind aufgeteilt in zwei Geradeausfahrstreifen sowie einen separaten Linksabbieger- und einen separaten Rechtsabbiegerstreifen.
- Die Straße Jenfelder Allee verfügt am Knoten über fünf Fahrstreifen, davon sind zwei für den ausfahrenden Verkehr und drei für den einfahrenden Verkehr ausgewiesen. Die drei Fahrstreifen sind aufgeteilt in zwei Geradeausfahrstreifen sowie einen separaten Linksabbiegerstreifen.

12927, 13185 - Rodigallee Ost

fen sind aufgeteilt in einen Geradeausfahrstreifen, einen separaten Rechtsabbieger, sowie einen überbreiten Fahrstreifen auf dem sich geradeausfahrende und linksabbiegende Fahrzeuge nebeneinander aufstellen können.

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

An den Knotenarmen Schiffbeker Weg, Rodigallee Ost sowie Jenfelder Allee sind signalisierte Fußgänger- und Radfahrerfurten vorhanden.

Der Radverkehr in der Jenfelder Allee geradeaus fahrend in Richtung Süden wird vor dem Knoten vom Radweg auf einem rot eingefärbten Radfahrstreifen zwischen dem rechten Geradeausstreifen und dem Rechtsabbiegestreifen an den Knoten herangeführt, auf der fortgesetzten Rotfärbung über den Knotenpunkt und hinter dem Knoten wieder auf einen benutzungspflichtigen Radweg geführt. Der Knotenarm Rodigallee West ist dementsprechend nur mit einer Fußgängerfurt ausgestattet.

Für Radfahrer, die von der Jenfelder Allee kommend nach links in Richtung Osten abbiegen wollen, ist am südlichen Ende des rot eingefärbten Radfahrstreifens eine Aufstelltasche markiert. Die Querung des Knotens nach Osten erfolgt ohne gesonderte Radfahrersignalisierung.

Für den von Osten kommenden und nach Süden abbiegenden Radverkehr ist in der Furt am Knotenarm Jenfelder Allee eine Aufstelltasche mit separater Signalisierung auf der Mittelinsel Knotenarm Rodigallee West eingerichtet.

Für den aus Süden kommenden nach Westen abbiegenden Radfahrer ist eine Aufstelltasche in der Furt am Knotenarm Rodigallee Ost eingerichtet, die Querung des Knotens nach Westen erfolgt ohne gesonderte Radfahrersignalisierung.

Teilsignalisierter Knoten Denksteinweg mit FLSA

Die Straße Denksteinweg mündet von Norden und Süden in die Rodigallee ein.

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

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

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

Der Radverkehr in der Straße Denksteinweg wird auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt.

Unsignalisierte Einmündung Grabkeweg

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

An der Einmündung sind – ausgenommen das Linksabbiegen aus dem Grabkeweg in die Rodigallee – alle denkbaren Abbiegebeziehungen zulässig. Ein Aufstellstreifen für Linksabbieger von der Rodigallee aus Richtung Westen in den Grabkeweg ist vorhanden. Ein separater Rechtsabbiegestreifen für den Verkehr aus Richtung Osten ist nicht vorhanden.

Der Radverkehr in der Straße Grabkeweg wird auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt.

Unsignalisierte Einmündung Wilhelm-Jensen-Stieg

Die Einmündung Wilhelm-Jensen-Stieg schließt als Einbahnstraße in Fahrtrichtung Süden südlich an die Rodigallee an. Im Einmündungsbereich verfügt der Wilhelm-Jensen-Stieg nur über einen Fahr-

12927, 13185 - Rodigallee Ost streifen für den einfahrenden Verkehr. Unmittelbar südlich der Einmündung ist eine Wartetasche für Überliegerbusse des HVV eingerichtet.

Der Radverkehr im Wilhelm-Jensen-Stieg wird im Mischverkehr geführt.

LSA-Knoten Rodigallee / Öjendorfer Damm / Barsbütteler Straße

Am vierarmigen Knotenpunkt schließen folgende Straßen an:

- Rodigallee in West-Richtung
- Öjendorfer Damm in Nord-Richtung
- Barsbütteler Straße in Ost-Richtung
- Öjendorfer Damm in Süd-Richtung

Am Knotenpunkt sind alle denkbaren Abbiegebeziehungen zulässig. Die Aufteilung der Fahrstreifen in den Knotenarmen ist wie folgt:

- Die Straße Rodigallee West verfügt am Knoten über sechs Fahrstreifen, davon sind zwei für den ausfahrenden Verkehr und vier für den in den Knoten einfahrenden Verkehr ausgewiesen. Die vier Fahrstreifen sind aufgeteilt in einen kombinierten Geradeaus- und Rechtsabbiegerstreifen, einen Geradeausfahrstreifen sowie zwei separate Linksabbieger.
- Die Straße Öjendorfer Damm Nord verfügt am Knoten über fünf Fahrstreifen, davon sind zwei für den ausfahrenden Verkehr und drei für den in den Knoten einfahrenden Verkehr ausgewiesen. Diese drei Fahrstreifen sind aufgeteilt in einen Geradeausfahrstreifen sowie ein separater Linksabbieger- und ein separater Rechtsabbiegerstreifen.
- Die Barsbütteler Straße verfügt am Knoten über sechs Fahrstreifen, davon sind zwei für den ausfahrenden Verkehr und vier für den einfahrenden Verkehr ausgewiesen. Die vier Fahrstreifen sind aufgeteilt in zwei Geradeausfahrstreifen sowie einen separaten Linksabbieger und einen separaten Rechtsabbieger.
- Die Straße Öjendorfer Damm Süd verfügt am Knoten über drei Fahrstreifen, davon ist einer für den ausfahrenden Verkehr und zwei sind für den einfahrenden Verkehr ausgewiesen. Diese zwei Fahrstreifen sind aufgeteilt in einen separaten Linksabbieger und einen kombinierten Geradeaus- und Rechtsabbieger.

Die Richtungsfahrstreifen sind an den Knotenarmen mit Ausnahme des Knotenarms Öjendorfer Damm Süd durch eine Mittelinsel getrennt.

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

Blindensignalisierung ist nur in der nördlichen Fußgängerfurt angebracht.

Der Radverkehr wird – mit Ausnahme des Knotenarms Öjendorfer Damm Süd - an allen Knotenarmen in jeweils beide Richtungen über benutzungspflichtige Radwege geführt. Im Knotenarm Öjendorfer Damm Süd wird der Radverkehr Richtung Norden im Mischverkehr geführt. Dennoch existiert am Knotenarm Barsbütteler Straße zusätzlich zur Fußgängerfurt eine Radfahrerfurt.

Von Osten kommend wird der Radverkehr auf der Barsbütteler Straße vor dem Knoten von einem Radfahrstreifen in die Nebenflächen aufgeleitet. Nach Osten fahrend wird der Radverkehr hinter dem Knoten von den Nebenflächen auf den Radfahrstreifen auf der Barsbütteler Straße abgeleitet.

12927, 13185 - Rodigallee Ost

3.1.8 MIV und Wirtschaftsverkehr

Die Rodigallee zwischen dem Knoten Rodigallee / Jenfelder Allee / Schiffbeker Weg und dem Knoten Rodigallee / Öjendorfer Damm ist eine einbahnige vierstreifige Straße mit jeweils zwei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung für den MIV und den ÖPNV (Busverkehr).

Angrenzend an den Straßenzug befinden sich keine ausgewiesenen Gewerbegebiete. Verteilt auf den ca. 1100 Meter langen Straßenzug befinden sich als Anlieger das Einkaufszentrum Jenfeld sowie jeweils 10 Einzelhandelsgeschäfte bzw. Restaurants an den beiden Knoten Rodigallee / Jenfelder Allee / Schiffbeker Weg sowie Rodigallee / Öjendorfer Damm / Barsbütteler Straße. Die Strecke wird vom Wirtschaftsverkehr vorrangig als Durchgangsverbindung genutzt.

3.1.9 ÖPNV, Sharing- und Taxi-Angebote

Es verkehren folgende Buslinien mit folgendem Takt auf der Planungsstrecke (PO: Planungsgrenze Ost, KRÖB: Knoten Rodigallee / Öjendorfer Damm / Barsbütteler Straße, KRJS: Knoten Rodigallee / Jenfelder Allee / Schiffbeker Weg, PW: Planungsgrenze West):

Li- nie	Takt (Haupt- verkehrs- zeit)	Streckenabschnitt bzw. Querung	Streckenverlauf
10	Alle 10 Min.	KRÖB↔PW	Glatzer Straße (Jenfeld) ↔ Wandsbek Markt
27	Alle 10 Min.	KRÖB↔KRJS	U Billstedt ↔ U-Farmsen
29	Alle 20 Min.	Quert am KRÖ	Kielkoppelstraße ↔ Bhf. Bergedorf
162	Alle 20 Min.	KRÖB↔PW	Bhf Rahlstedt ↔ Wandsbek Markt
263	Alle 20 Min.	PO↔PW	Barsbüttel ↔ Wandsbek Markt
618	Nachtbus	KRÖB↔PW	Sorenkoppel (Rahlstedt) ↔ Wandsbek Markt
X11	Alle 20 Min.	KRJS↔PW	Sorenkoppel (Rahlstedt) ↔ Wandsbek Markt
X22	Alle 10 Min.	KRÖB↔PW	Hagenbecks Tierpark ↔ Jenfeld Zentrum
X35	Alle 10 Min.	KRÖB↔PW	Sorenkoppel (Rahlstedt) ↔ Am Licentiatenberg (Groß Borstel)

Tabelle 5: Buslinien – Taktung und Streckenverlauf

Im Planungsgebiet sind 9 Bushaltestellen vorhanden:

Haltestelle	Buslinien	stadtauswärts	stadteinwärts
„Schiffbeker Weg“ auf Rodigallee	10, 162, 263 X11 (nur stadteinwärts), X22, X35, 27 (nur stadtauswärts)	Busbucht: Unmittelbar östlich Knoten Rodigallee / Jenfelder Allee / Schiffbeker Weg 1 Haltepunkt 18 m Aufstelllänge Nicht barrierefrei	Busbucht: Unmittelbar westlich Knoten Rodigallee/ Jenfelder Allee / Schiffbeker Weg 1 Haltepunkt 18 m Aufstelllänge Nicht barrierefrei
„Schiffbeker Weg“ auf Schiffbeker Weg, Fahrtrichtung Süden	27	Busbucht, Fahrtrichtung Süden: Unmittelbar südlich Knoten Rodigallee / Jenfelder Allee / Schiffbeker Weg 1 Haltepunkt 18 m Aufstelllänge Nicht barrierefrei	



12927, 13185 - Rodigallee Ost

Denksteinweg	10, 27, 263	Busbucht 1 Haltepunkt 18 m Aufstelllänge Nicht barrierefrei	Busbucht 1 Haltepunkt 18 m Aufstelllänge Nicht barrierefrei
„Jenfeld-Zentrum“ auf Barsbütteler Straße, Fahrtrichtung Osten	263	Haltestelle am Fahrbahnrand: Unmittelbar östlich Knoten Rodigallee / Öjendorfer Damm / Barsbütteler Straße 18 m Aufstelllänge Nicht barrierefrei	
„Jenfeld-Zentrum“ auf Öjendorfer Damm, Fahrtrichtung Norden	10, 27, 29, 618, X22, X35	Busbucht Unmittelbar südlich Knoten 2 Haltepunkte Je 18 m Aufstelllänge Nicht barrierefrei	
„Jenfeld-Zentrum“ auf Öjendorfer Damm, Fahrtrichtung Süden	29	Busbucht Unmittelbar südlich Knoten 1 Haltepunkt 18 m Aufstelllänge Nicht barrierefrei	
„Jenfeld-Zentrum“ auf Rodigallee, Fahrtrichtung Westen	10, 27, 263, 618, X22, X35		Busbucht Unmittelbar westlich Knoten 2 Haltepunkte Je 18 m Aufstelllänge Nicht barrierefrei

Tabelle 6: Bushaltestellen, Buslinien, Bauweise

Sharing-Angebote mit festen Stationen sind im Planungsabschnitt nicht vorhanden.

Am Knoten Rodigallee / Öjendorfer Damm / Barsbütteler Straße sind vier Taxi-Stände am westlichen Knotenarm in Fahrtrichtung stadteinwärts zwischen Knotenpunkt und Bushaltestelle Jenfeld Zentrum eingerichtet.

3.1.10 Radverkehr

Der Planungsabschnitt liegt nicht – auch nicht in Teilen – im Verlauf einer Veloroute oder eine Freizeitroute. Am Knoten Rodigallee / Öjendorfer Damm / Barsbütteler Straße quert die Veloroute 14 in Nord-Süd-Richtung auf dem Öjendorfer Damm den Streckenzug Rodigallee / Barsbütteler Straße. Konkrete Planungen zum Ausbau dieser Veloroute in den Anschlussbereichen der vorliegenden Planung liegen noch nicht vor, bauliche Umsetzungen haben dementsprechend auch noch nicht stattgefunden.

Am Knoten Rodigallee / Öjendorfer Damm / Barsbütteler Straße ist eine StadtRAD-Station mit 18 Plätzen in den südlichen Nebenflächen am östlichen Knotenarm eingerichtet.

Es befinden sich keine Bike+Ride- Anlagen im Planungsgebiet.

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



12927, 13185 - Rodigallee Ost

- Breite Gehwege ca. 1,25 bis 3,10 m in grauen Betonplatten
- Breite Radwege ca. 1,10 bis 1,25 m in Asphalt, rotem Betonsteinpflaster bzw. unbefestigt

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

Dagegen ist auf der Südseite der Gehweg südlich und der benutzungspflichtige Radweg nördlich eines Mittelstreifens mit Bäumen angeordnet. Ausnahme bildet ein ca. 10m langer Abschnitt zwischen Rodigallee 248 und 250, auf dem es einen gemeinsamen Geh- und Radweg gibt.

An den beiden signalisierten Knotenpunkten Rodigallee / Öjendorfer Damm / Barsbütteler Straße und Rodigallee / Jenfelder Allee / Schiffbeker Weg werden die Radfahrer über Furten neben den Fußgängerfurten geführt. Ausnahme bildet der Radverkehr in der Jenfelder Allee Richtung Süden, hier wird der Radfahrer vor dem Knoten auf einem rot eingefärbten Radfahrstreifen zwischen dem rechten Geradeausstreifen und dem Rechtsabbiegestreifen abgeleitet und an den Knoten herangeführt, auf der fortgesetzten Rotfärbung über den Knotenpunkt und hinter dem Knoten wieder auf einen benutzungspflichtigen Radweg geführt. Der Knotenarm Rodigallee West ist dementsprechend nur mit einer Fußgängerfurt ausgestattet.

Für Radfahrer, die von der Jenfelder Allee kommend nach links in Richtung Osten abbiegen wollen, ist am südlichen Ende des rot eingefärbten Radfahrstreifens eine Aufstelltasche markiert. Die Querung des Knotens nach Osten erfolgt ohne gesonderte Radfahrersignalisierung.

Für den von Osten kommenden und nach Süden abbiegenden Radverkehr ist in der Furt am Knotenarm Jenfelder Allee eine Aufstelltasche mit separater Signalisierung auf der Mittelinsel Knotenarm Rodigallee West eingerichtet.

Für den aus Süden kommenden nach Westen abbiegenden Radfahrer ist eine Aufstelltasche in der Furt am Knotenarm Rodigallee Ost eingerichtet, die Querung des Knotens nach Westen erfolgt ohne gesonderte Radfahrersignalisierung.

Konfliktpunkte bestehen im Planungsbereich dadurch, dass

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

Die Radverkehrsanlagen werden u.a. von Schülern der Max-Schmeling Stadtteilschule (Denksteinweg) frequentiert.

3.1.11 Fußverkehr

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

12927, 13185 - Rodigallee Ost

Gesonderte Querungsmöglichkeiten außerhalb der signalisierten Knotenpunkte und der FLSA am Knotenpunkt Denksteinweg sind nicht vorhanden.

Intensiver Schülerverkehr ist an den Knotenpunkten Rodigallee / Öjendorfer Damm / Barsbütteler Straße und Rodigallee / Denksteinweg durch die dort im Nahbereich liegende Max-Schmeling Stadtteilschule (Denksteinweg) gegeben.

3.1.12 Ruhender Verkehr und Lieferverkehr

Insgesamt befinden sich 48 Parkstände im Planungsgebiet. Diese sind als Parkstände auf Gehwegniveau auf der Nordseite der Rodigallee ausgewiesen.

Auf der Südseite ist ein eingeschränktes Halteverbot montags bis freitags von 15 bis 20 Uhr auf dem rechten Fahrstreifen Richtung Osten (stadtauswärts) angeordnet. Unmittelbar östlich der Bushaltestelle Schiffbeker Weg Richtung stadtauswärts ist auf der Südseite für ca. 30 m absolutes Halteverbot gegeben.

Auf Höhe des Hauses Rodigallee Nr. 213 ist auf der Nordseite ein Behindertenstellplatz ausgewiesen.

Behindertenparkstände	Parkstände für elektrisch betriebene Fahrzeuge	Beschränkung der zul. Gesamtmasse für Parkstände	Bewohnerparken	Ladezonen	Fahrradbügel
1 bei Haus-Nr. 213	keine	2,8 t im Bereich der VZ 315	keine	keine	12

Tabelle 7: Übersicht Ruhender Verkehr und Lieferverkehr

Wildes Parken findet auf nicht als Parkstände ausgewiesenen Flächen in den Nebenflächen auf der Nordseite der Rodigallee sowie außerhalb der für das eingeschränkte Halten ausgewiesenen Zeiten auf dem rechten Fahrstreifen stadtauswärts (Südseite) statt.

Verkehre im Rahmen von Anwohnerlogistik (Umzüge, eigene Lastanlieferung, Handwerker) finden auf der Süd- und der Nordseite der Rodigallee aufgrund der in diesem Abschnitt vorhandenen Wohnbebauung statt.

3.1.13 Straßenausstattung und Straßenmöblierung

Vorhandene Ausstattung	Nebenfläche	Lageplan	Station	Zuständigkeit
Absperrbügel	Süd	Blatt 14	Km 2+560 bis Km 2+575	Bezirk
Fahrradbügel	Süd	Blatt 14	Km 2+700	Bezirk
Fahrgastunterstand „Schiffbeker Weg“ mit Werbetafel	Süd	Blatt 14	Km 2+685	Wall GmbH
Fahrgastunterstand „Denksteinweg“ ohne Werbetafel	Süd	Blatt 16	Km 3+060	Wall GmbH
Pflanzkübel	Süd	Blatt 17	Km 3+250 bis Km 3+265	Bezirk
Stahlgeländer	Süd	Blatt 18	Km 3+330 bis	Bezirk



12927, 13185 - Rodigallee Ost

			Km 3+345	
Absperrbügel	Süd	Blatt 18	Km 3+380 bis Km 3+410	Bezirk
Werbeuhr	Süd	Blatt 18	Km 3+385	Stroer
Poller	Süd	Blatt 18	Km 3+385 bis Km 3+395	Bezirk
Fahrgastunterstand „Jenfeld-Zentrum“ mit Werbetafel	Süd	Blatt 17 oder 18	Km 3+070	Wall GmbH
Fahrradbügel	Süd	Blatt 18	Km 3+450	Bezirk
Werbesäule	Mittelinsel	Blatt 17	Km 3+250	Ströer
Absperrbügel	Mittelinsel	Blatt 17	Km 3+235 bis Km 3+350	Bezirk
Fahrgastunterstand „Schiffbeker Weg“ mit Werbetafel	Nord	Blatt 14	Km 2+555	Wall GmbH
FIS	Nord	Blatt 14	Km 2+560	Hochbahn
Werbesäule	Nord	Blatt 14	Km 2+590	Stroer
Fahrradbügel	Nord	Blatt 14	Km 2+600	Bezirk
Absperrbügel	Nord	Blatt 14 und Blatt 15	Km 2+725 bis Km 2+770	Bezirk
Fahrgastunterstand „Denksteinweg“ ohne Werbetafel	Nord	Blatt 16	Km 3+055	Wall GmbH
Absperrpoller	Nord	Blatt 17	Km 3+235	Bezirk
Fahrradständer	Nord	Blatt 17	Km 3+240 bis Km 3+260	Bezirk
Werbetafel	Nord	Blatt 17	Km 3+265	Ströer
FIS	Nord	Blatt 17	Km 3+285	Hochbahn
Absperrbügel	Nord	Blatt 18	Km 3+325	Bezirk
Werbetafel	Nord	Blatt 18	Km 3+350	Ströer
Telefonzelle	Nord	Blatt 18	Km 3+355	Telekom
Absperrbügel	Nord	Blatt 18	Km 3+405 bis Km 3+450	Bezirk

Tabelle 8: Übersicht Straßenausstattung und Straßenmöblierung

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

Vereinzelt befinden sich Abfallbehälter der Hamburger Stadtreinigung im Planungsgebiet.

12927, 13185 - Rodigallee Ost

3.1.14 Öffentliche Beleuchtung

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

Im Bereich der Knoten Knoten Rodigallee / Jenfelder Allee / Schiffbeker Weg und Knoten Rodigallee / Öjendorfer Damm / Barsbütteler Straße ist auf den Mittelinseln je ein Beleuchtungsmast aufgestellt. Mit Ausnahme der öffentlichen Beleuchtung auf der Mittelinsel sind die öffentlichen Beleuchtungen als Auslegermasten ausgeführt.

3.1.15 Straßenbegleitgrün

Vom Baumbüro Hagen wurde eine fachtechnische Stellungnahme vom 30.11.2020 für den Abschnitt zwischen Jenfelder Allee und Öjendorfer Damm aufgestellt. In den Stellungnahmen werden die einzelnen Bäume in ihren Arten, dem Stammdurchmesser sowie den Kronenbreiten aufgeführt. Zusätzlich werden Ergebnisse aus Wurzelgrabungen erläutert und Stellungnahmen zu den geplanten Maßnahmen im Zusammenhang mit den Querschnittsanpassungen der einzelnen Straßenabschnitte abgegeben.

Anzahl Bäume	Rodigallee
	Jenfelder Allee bis Öjendorfer Damm
Nord	35
Süd	43
Stammumfang	10 cm bis 80 cm
Gesamt	78

Tabelle 9: Bilanz Straßenbegleitgrün

Bei den Bäumen handelt es sich hauptsächlich um Europäische Linden, vereinzelt aber auch um Kaiserlinden.

Im oder unmittelbar an das Planungsgebiet angrenzend befinden sich keine Biotope.

3.1.16 Entwässerung

Das Regenwasser wird in der Rodigallee über ein Dachgefälle abgeleitet und in Trummen gefasst. Das Entwässerungssystem im Planungsgebiet ist in zwei Abschnitte eingeteilt.

Der westliche Abschnitt umfasst die Rodigallee von der westlichen Planungsgrenze (Station 2+400, ca. Haus Nr. 211) bis zur Rodigallee Haus-Nr. 235 (ca. Station 2+735). Die Trummenanschlussleitungen führen das Regenwasser in eine Regenwasserleitung von Hamburg Wasser. Diese Leitung weist außerhalb der Planungsgrenze zwischen Haus-Nr. 193 und 197 (ca. 300 m westlich des Knotens Rodigallee / Jenfelder Allee / Schiffbeker Weg) einen Tiefpunkt auf (zu dem auch die weiter westlich liegenden Abschnitte der Rodigallee westlich des Planungsgebietes entwässern). Von dort wird das Regenwasser zum Jenfelder Moor abgeleitet.

Der östliche Abschnitt umfasst die Rodigallee Haus-Nr. 235 (Hochpunkt) bis zur östlichen Planungsgrenze. Innerhalb dieses Abschnittes besteht ein Leitungstiefpunkt an der Einmündung Wilhelm-Jansen-Stieg. An diesem Tiefpunkt wird das Regenwasser

- von Westen ab o.g. Hochpunkt bei Haus-Nr. 235
- von Norden über ein Siel im Grabkeweg
- von Osten ab westlich des Knotens Rodigallee / Öjendorfer Damm / Barsbütteler Straße



12927, 13185 - Rodigallee Ost

kommend angeschlossen und von dort über Siele im Straßenraum Wilhelm-Jensen-Stieg nach Süden und im Straßenraum Am Jenfelder Bach nach Westen verlaufend an den Jenfelder Bach abgegeben.

Das Regenwasser aus dem Planungsabschnitt Knoten Rodigallee / Öjendorfer Damm / Barsbütteler Straße bis zur östlichen Planungsgrenze Barsbütteler Straße (ca. Haus Nr. 7) wird nach Westen bis zum Knotenpunkt Rodigallee / Öjendorfer Damm / Barsbütteler Straße geführt, dort in einer Leitung, die auch das Regenwasser aus dem Öjendorfer Damm Nord aufnimmt, im Straßenraum Öjendorfer Damm Süd nach Süden und im Straßenraum Am Jenfelder Bach nach Westen verlaufend an den Jenfelder Bach abgegeben.

3.1.17 Versorgungsleitungen

Im Planungsgebiet verlaufen im Untergrund diverse Leitungen folgender Leitungsträger:

- Colt Technology Services
- Dataport
- Hamburg Gasnetz
- Hanse Werk Natur
- Hamburg Wasser
- Kabel Deutschland / Vodafone
- Telekom
- servTec
- Stromnetz Hamburg / Vattenfall (Europe Hamburg)
- Versatel
- wilhelm.tel / willy.tel

Leitungsschächte sind von allen o.g. Leitungsträgern, ausgenommen Stromnetz Hamburg, im Planungsgebiet vorhanden. Hierbei sind Leitungen von Kabel Deutschland in Schächten der Telekom geführt, Kabel von Versatel in Schächten von Dataport.

Schaltschränke sind von Stromnetz Hamburg / Vattenfall (Europe Hamburg) sowie Telekom im Planungsgebiet vorhanden. Verteilungen von Kabel Deutschland werden in den Schaltschränken der Telekom mit vorgenommen.

3.2 Rahmenbedingungen

3.2.1 Grundwasser

Der maximale Grundwasserstand liegt laut Geoportal Hamburg an der westlichen Planungsgrenze bei ca. NHN +13,0 m, steigt auf kurzer Strecke bis ca. 100 Meter östlich des Knotens Rodigallee / Jenfelder Allee / Schiffbeker Weg auf NHN +15,0 m an und behält diese Höhe bis zur östlichen Planungsgrenze bei. Die Geländehöhe fällt von Westen (NHN + 20 m) nach Osten (NHN +18 m) ab. Der Flurabstand (bezogen auf den maximalen Grundwasserspiegel) liegt dementsprechend im Westen des Planungsgebietes bei etwa 5 m und fällt zur östlichen Planungsgrenze auf ca. 3 m ab.

3.2.2 Ingenieurbauwerke

Unmittelbar westlich des Knotens Rodigallee / Öjendorfer Damm / Barsbütteler Straße befindet sich die Fußgängerbrücke F204-1 (Baujahr 1975), die das Wohngebäude oberhalb des Einkaufszentrums Jenfeld und das Einkaufszentrum selbst auf der Nordseite mit dem Parkhaus auf der Südseite der

12927, 13185 - Rodigallee Ost

Rodigallee verbindet. Die Brücke liegt im Zuständigkeitsbereich des LSBG Bestandsmanagement Ingenieurbauwerke / Bezirk Wandsbek. Die Widerlager bzw. Tragkonstruktionen der Brücken sind in die Gebäude integriert und befinden sich außerhalb der Straßenbegrenzungslinien. Als zusätzliche Zu- und Abgänge bestehen Treppen an der Süd- und an der Nordseite unmittelbar außerhalb der genannten Gebäude. Die südliche Treppe liegt innerhalb der Straßenbegrenzungslinie, die nördliche Treppe liegt außerhalb der Straßenbegrenzungslinie.

Im Planungsbereich befinden sich keine weiteren Brückenbauwerke, Durchlässe, Stützwände, Tunnel oder technische Anlagen von U-Bahn/S-Bahn-Trassen oder Stationen. Ebenfalls sind keine Bunker im Planungsbereich vorhanden.

3.2.3 Denkmalschutz

Im Planungsbereich befinden sich gemäß Auskunft Geoportal Hamburg als Baudenkmal die Gebäude der Stadtteilschule Max-Schmeling (Denksteinweg).

12927, 13185 - Rodigallee Ost

4 Variantenuntersuchung

HINWEIS: Die aktuell anstehende EMS-Maßnahme Jüthornstraße / Rodigallee vom Knoten Jüthornstraße / Bovestraße im Westen (Station 0+000) bis östlich des Knotens Rodigallee / Öjendorfer Damm / Barsbütteler Straße im Osten (Station 3+515) untergliedert sich in die Teilbereiche

- Jüthornstraße und Rodigallee West / Mitte (PSP-Nr: 12782, 13215, 12783) vom Knoten Jüthornstraße / Bovestraße im Westen (Station 0+000) bis westlich des Knotens Rodigallee / Jenfelder Alle / Schiffbeker Weg im Osten (Station 2+400)
- Rodigallee Ost (PSP-Nr. 12927, 13185) von westlich des Knotens Rodigallee / Jenfelder Alle / Schiffbeker Weg im Osten (Station 2+400) bis zur östlichen Planungsgrenze Barsbütteler Straße 7 (Station 3+315).

Für den Teilbereich Jüthornstraße und Rodigallee West / Mitte wurden bereits in den Jahren 2016 und 2017 Planungen aufgestellt, die im November 2017 (gemeinsam mit dem weiter nordwestlich liegenden Abschnitt der Bovestraße bis südöstlich der Gustav-Adolf-Straße) als Erstverschickung an die zu beteiligenden Dienststellen übermittelt wurden. Die in dieser Erstverschickung favorisierte Querschnittslösung beinhaltete für die Jüthornstraße und die Rodigallee die Reduzierung von zwei auf einen MIV-Streifen stadtauswärts und die Beibehaltung von zwei MIV-Streifen stadteinwärts.

Von den beteiligten Dienststellen wurden Stellungnahmen hierzu entgegen genommen, die vorläufig abgewogen wurden.

Eine Schlussverschickung wurde ausschließlich für den Teilabschnitt Bovestraße durchgeführt - in dem ohnehin nur je ein MIV-Streifen stadteinwärts und stadtauswärts existiert – da dieser Abschnitt „im Schatten“ der DB-Maßnahme Erneuerung EÜ Bovestraße in 2021 und 2022 baulich umgesetzt werden soll.

Für die weiteren Abschnitte Richtung Osten, d.h. Jüthornstraße und Rodigallee innerhalb des Teilbereiches Jüthornstraße und Rodigallee West / Mitte wurde noch keine Schlussverschickung aufgestellt und versendet. Dies auch, da zwischenzeitlich durch eine veränderte Zielsetzung im Sinne des Mobilitätswende eine Überprüfung der Planung erforderlich wurde.

Die 2. Verschickung für den Teilbereich Jüthornstraße und Rodigallee West / Mitte wurde am 14.02.2022 versendet. In dieser wird zusätzlich zur den in der o.g. Erstverschickung diskutierten Querschnittsvarianten auch die Variante betrachtet, in der eine durchgehende Reduzierung auf je einen MIV-Streifen stadtauswärts **und stadteinwärts** erfolgt, wobei der 2. MIV-Streifen stadteinwärts der bislang favorisierten Querschnittsvariante als Bussonderfahrstreifen stadteinwärts vorgesehen wird.

Der Teilbereich Rodigallee Ost ist hinsichtlich der Verkehrszahlen, der Bestandsquerschnitte und der übergeordneten Bedeutung als Hauptverkehrsachse auch für den ÖPNV und den Radverkehr vergleichbar mit dem Streckenabschnitt der Rodigallee innerhalb des Teilbereiches Jüthornstraße und Rodigallee West / Mitte.

In der hier vorliegenden 1. Verschickung für den Teilbereich Rodigallee Ost werden die zur o.g. Erstverschickung des Teilbereiches Jüthornstraße und Rodigallee West / Mitte eingegangenen Stellungnahmen sinngemäß berücksichtigt und abgewogen.

Im weiteren Planungsverlauf ist die hier vorliegende 1. Verschickung für den Abschnitt Rodigallee Ost und die 2. Verschickung der Planung für den Abschnitt Jüthornstraße und Rodigallee West / Mitte vorgesehen, bevor dann die abgestimmte Planung des gesamten Straßenzuges schlussverschickt wird.

12927, 13185 - Rodigallee Ost

4.1 Querschnittsaufteilung

Die Überplanung der bestehenden Querschnittsaufteilung stand zunächst unter dem Fokus, Radverkehrsanlagen herzustellen, die den aktuellen Regelungen hinsichtlich erforderlicher Breiten entsprechen und zudem den Aspekten der Sicherheit und Durchgängigkeit genügen.

Im gesamten Straßenzug sind beidseitig außerhalb der bestehenden Bordlinien keine ausreichend breiten Nebenflächen vorhanden, um eine regelkonforme Führung des Radverkehrs in Form von Radwegen herzustellen.

Eine Querschnittsaufweitung durch Verschiebung der Straßenbegrenzungslinien nach außen über weite Teilstrecken ist nicht umsetzbar, da kein Planrecht vorhanden ist. Daher wurden Varianten geprüft, die eine oder mehrere der folgenden Veränderungen mit sich bringen:

- Entfernung von Bäumen
- Entfernung von Längsparkständen
- Reduzierung der Fahrstreifen für den MIV

Aufgrund des alleeartigen Charakters der Rodigallee ist ein Erhalt der Bäume anzustreben.

Eine Querschnittsaufteilung unter Aufrechterhaltung der jeweils zwei MIV-Streifen stadteinwärts und stadtauswärts sowie gleichzeitigem Erhalt des Großteils der Bäume und Schaffung von Radverkehrsanlagen mit regelkonformen Breiten ist nur bei über den gesamten Streckenverlauf zu tätiggendem Grundstückserwerb möglich und wird daher nachfolgend nicht als Variante beschrieben.

Beobachtungen der Verkehrsflüsse legen dagegen nahe, zu prüfen, ob die „Herausnahme“ von einem oder zwei Fahrstreifen des MIV möglich ist.

Vom LSBG, Fachbereich IVS1 (Verkehrssteuerung) wurde eine entsprechende Simulation mit den aktuellen Verkehrsströmen durchgeführt. Diese kommt zum Ergebnis, dass ein guter Verkehrsfluss auf dem Streckenzug auch nach der Reduzierung auf einen Fahrstreifen stadtauswärts angenommen werden kann.

Die Reduzierung auf einen Fahrstreifen in Fahrtrichtung stadteinwärts wurde zunächst kritisch bewertet. Bei einer Reduzierung auf nur einen Fahrstreifen Richtung stadteinwärts sind bei der aktuell anzunehmenden Verkehrsbelastung in den Spitzenstunden in den Knotenbereichen Rodigallee / Öjendorfer Damm / Barsbütteler Straße und Rodigallee / Schiffbeker Weg / Jenfelder Allee und Rodigallee / Holstenhofweg Überlastungen und entsprechende Rückstaulängen anzunehmen.

Bereits jetzt ist die Strecke der Rodigallee eine vom ÖPNV stark genutzte und von Busfahrgästen stark in Anspruch genommene Strecke, auf der in den letzten Jahren die Streckenführung zusätzlicher Buslinien (X22, X35) eingerichtet wurde und aktuell neun Buslinien fahren.

Im Zuge der aktuellen Strategie zur angestrebten Mobilitätswende wurden Szenarien in die Verkehrsprognose der Rodigallee einbezogen, worin der MIV zukünftig reduziert ist (ca. 20 % des Modal Splits) und der Umweltverbund im Gegenzug durch entsprechenden Ausbau des Angebots und der zugehörigen Infrastruktur (ÖPNV: Buslinien, Bustaktung und Busbeschleunigung durch Sonderstreifen, Radverkehr: ausreichend breite, von Konfliktstellen befreite und durchgängige Radfahrstreifen) zunimmt. Diese Prognose zeigt, dass unter Zugrundelegung zukünftig anzunehmender Verkehrsbelastungen und bei Reduzierung auf einen Fahrstreifen auch in Fahrtrichtung stadteinwärts ein akzeptabler Verkehrsfluss angenommen werden kann.

Der geplante Ausbau des Bussonderfahrstreifens stadteinwärts sowie die Anpassung der Haltestellen zu Haltestellen am Fahrbahnrand (wo möglich) sind als positive Auswirkungen auf die Busbeschleunigung zu verstehen.

12927, 13185 - Rodigallee Ost

Grundsätzlich ist eine Beeinträchtigung der Großraum- und Schwerlastverkehre nicht zu befürchten, da keine signifikanten Reduzierungen von Streifenbreiten oder Schleppkurvenradien gegenüber dem Bestand geplant sind.

Die vorhandenen Querschnittsbreiten ermöglichen nicht die Einrichtung von Bussonderfahrstreifen in beide Fahrtrichtungen. Zur Förderung der Nutzung des ÖPNV als ein Baustein der Mobilitätswende wird die Anlage eines Bussonderstreifens stadteinwärts als zielgerichtet eingeschätzt, da sich der stadteinwärts gerichtete „Pendlerstrom“ aus Schülern und Berufstätigen morgens auf ca. 2 bis 3 Stunden konzentriert, während sich die Rückfahrten am Nachmittag und Abend auf ein Zeitfenster von ca. 4 bis 5 Stunden verteilen.

Bauliche Abtrennung der Richtungsfahrstreifen

Als Variante zur Erhöhung der Sicherheit bzw. Reduzierung des Unfallrisikos durch z.B. unzulässige Überhol- oder Linksabbiegevorgänge wurde betrachtet, die Abtrennung der MIV-Fahrstreifen stadteinwärts und stadtauswärts baulich auszugestalten. Gegen eine solche bauliche Abtrennung spricht, dass auch für Einsatzfahrzeuge ein Überholen oder Linksabbiegen in beide Fahrtrichtungen nicht möglich wäre. Darüber hinaus würde mit einer baulichen Abtrennung eine Reduzierung der Fahrstreifen für MIV und ÖPNV von 3,20 auf 3,15 m einhergehen, was im Zusammenhang mit der Nutzung auch durch Großraum- und Schwerlastverkehre kritisch zu sehen ist. Die hierzu am 20.01.2022 geführte Abstimmung mit den beteiligten Fachdienststellen (PK, VD) führte zum Ergebnis, dass auf eine bauliche Abtrennung verzichtet wird.

Als Varianten der Querschnittsaufteilung stehen abschließend zur Diskussion:

Variante 1: 2 MIV-Streifen stadteinwärts und 1 MIV-Streifen stadtauswärts

Variante 2: je 1 MIV- Streifen stadteinwärts und stadtauswärts sowie Bussonderfahrstreifen stadteinwärts

Die beiden Varianten unterscheiden sich nicht hinsichtlich der Bilanzen für die Parkstände und Bäume.

	Parkstände	Behinderten-Parkstände	Ladezonen	Taxi-Stellplätze	Fahrradbügel	Bäume
Bestand	48	1	0	4	12	78
Neu	37	1	3	2	83	18
Entfall	48	1	0	4	8	14
Bilanz	-11	0	+3	-2	+75	+4

Tabelle 10: Bilanzen Varianten 1 und 2

Bei Variante 1 sind Überholvorgänge des MIV- und Busverkehrs stadtauswärts nicht möglich, bei Variante 2 sind zusätzlich Überholvorgänge des MIV-Verkehrs nicht möglich. Bei Variante 2 sind planmäßig Überquerungen des Bussonderfahrstreifens auf der Rodigallee stadteinwärts durch den MIV-Verkehr zur Nutzung der Parkstände erforderlich.

Bei Realisierung von Radfahrstreifen als Radverkehrsanlagen sind in beiden Varianten planmäßig Überquerungen der Radfahrstreifen auf der Rodigallee stadteinwärts und stadtauswärts durch den MIV-Verkehr zur Nutzung der Parkstände erforderlich.

Variante 2 stellt die Vorzugsvariante dar, da hierbei mit der Fahrstreifenreduzierung nicht nur eine separate Ausweisung von durchgehenden Radfahrstreifen und damit eine Förderung des Radverkehrs (wie auch bei Variante 1) sondern mit Herstellung des Bussonderfahrstreifens stadteinwärts zusätzlich eine Förderung des ÖPNV im Rahmen des Umweltverbundes und der angestrebten Mobilitätswende erfolgt.



12927, 13185 - Rodigallee Ost

4.2 Radverkehrsführung

Es werden ausschließlich Varianten geprüft, bei denen die Entfernung von Bestandsbäumen - ohne Möglichkeit des Ersatzes im selben Streckenabschnitt - nicht erforderlich ist.

Variante 1: Reduzierung auf einen Fahrstreifen stadtauswärts, Radfahrstreifen beidseitig

- Reduzierung der Fahrstreifen stadtauswärts auf einen Fahrstreifen
- Herstellung Radfahrstreifen beidseitig mit 2,25 m Breite

Variante 2: Reduzierung auf einen Fahrstreifen stadtauswärts, Radfahrstreifen Nordseite, Radweg Südseite

- Reduzierung der Fahrstreifen stadtauswärts auf einen Fahrstreifen
- Herstellung Radfahrstreifen Nordseite mit 2,25 m Breite
- Herstellung Radweg Südseite mit 1,85 m Breite und 0,65 m Sicherheitstrennstreifen

Variante 3: Reduzierung auf einen Fahrstreifen je Fahrtrichtung, Radfahrstreifen beidseitig, Bussonderfahrstreifen auf der Nordseite (stadteinwärts)

- Reduzierung der Fahrstreifen je Fahrtrichtung auf einen Fahrstreifen
- Herstellung eines Bussonderfahrstreifens auf der Nordseite (stadteinwärts) in einer Breite von 3,20 m
- Herstellung Radfahrstreifen beidseitig mit 2,20 m Breite

Die Varianten werden wie folgt bewertet:

Variante 1 (Reduzierung auf einen Fahrstreifen stadtauswärts, Radfahrstreifen beidseitig) stellt eine anzustrebende Variante dar, da in der Rodigallee eine Vielzahl von Grundstückszufahrten sowohl auf der Nordseite als auch auf der Südseite vorhanden sind. Nach den Ergebnissen der Baumgutachten kann zusammenfassend festgehalten werden, dass die Verschiebung der Bordsteinkante in Richtung der Bäume auf der Südseite in weiten Teilen möglich erscheint. Auf Grundlage der stichprobenartigen Ergebnisse wird daher eine massive Beeinträchtigung der Bäume zunächst nicht erwartet. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass zur Umsetzung auch vereinzelt Wurzelkappungen nicht zu vermeiden sind. Daher wird empfohlen, dass zur Kompensation des Schadens, die unversiegelten Baumscheiben im Rahmen der Planung so groß wie möglich gestaltet werden.

Variante 2 (Reduzierung auf einen Fahrstreifen stadtauswärts, Radfahrstreifen Nordseite, Radweg Südseite) stellt eine anzustrebende Variante für die Teilstrecken dar, in denen im Ergebnis der Baumgutachtung kein Radfahrstreifen auf der Südseite realisiert werden kann, ohne den Bäumen zu schaden.

Variante 3: (Reduzierung auf einen Fahrstreifen je Fahrtrichtung, Radfahrstreifen beidseitig, Bussonderfahrstreifen) stellt die Vorzugsvariante dar.

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

- Die Rodigallee weist sowohl auf der Nordseite als auch auf der Südseite eine Vielzahl von Grundstückszufahrten auf. Ein Radfahrstreifen auf Niveau der Straßenfläche lässt sich im Gegensatz zu einem Radweg auf Nebenflächenniveau mit einer durchgängigen Gradienten ohne „ups and downs“ herstellen.
- Aufgrund des erforderlichen Sicherheitstrennstreifens bei Realisierung eines Radweges ist die

12927, 13185 - Rodigallee Ost
insgesamt erforderliche Breite größer als bei einem Radfahrstreifen.

- Aufgrund der bestehenden Bäume und deren Wurzelbildung kann eine durchgängige sichere Befahrbarkeit eines Radweges (zusätzlich zu den o.g. „ups and downs“) nicht auf Dauer gewährleistet werden.

Variante 3 stellt somit die Vorzugsvariante dar, da – sinngemäß zur Begründung der Vorzugsvariante bei der Querschnittsaufteilung in Kap. 4.1 - alle Verkehrsteilnehmer einen separaten Verkehrsraum erhalten und somit eine Förderung des Radverkehrs und des ÖPNV im Rahmen des Umweltverbundes und der angestrebten Mobilitätswende erfolgt.

Protektion der Radfahrstreifen

Als Variante wurde betrachtet, die Radfahrstreifen in den Teilstrecken der Rodigallee, in denen keine Grundstückszufahrten, keine Längsparkstände und Ladezonen sowie keine Bushaltestellen vorhanden sind, baulich vom MIV-Fahrstreifen (stadtauswärts) bzw. vom Bussonderfahrstreifen (stadteinwärts) abzugrenzen. Gegen eine solche bauliche Abtrennung spricht im vorliegenden Fall ebenso der Aspekt, dass der Bewegungsspielraum für Einsatzfahrzeuge von Polizei und Feuerwehr eingeschränkt wird. Zudem wird die geplante Breite der Radfahrstreifen bereits als ausreichend sicher angesehen, so dass mit einer baulichen Abtrennung tatsächlich kein zusätzlicher Schutz erreicht wird. Durch die Breite der Abtrennung wird sogar eine Reduzierung der Breite der Fahrradstreifen auf 1,90 m erzeugt, so dass verkehrssichere Überholvorgänge auf dem Radfahrstreifen nicht möglich sind. Die hierzu am 20.01.2022 geführte Abstimmung mit den beteiligten Fachdienststellen (PK, VD) führte zum Ergebnis, dass auf eine bauliche Abtrennung der Radfahrstreifen verzichtet wird.

Variantenprüfung Radverkehrsführung bei Bushaltestellen

Grundsätzlich sollen die Bushaltestellen in Fahrtrichtung stadteinwärts unter Berücksichtigung der favorisierten Einrichtung eines Bussonderfahrstreifens stadteinwärts als Haltestellen am Fahrbahnrand vorgesehen werden. Von den im vorliegenden Streckenabschnitt betroffenen drei Haltestellen (Jenfeld Zentrum, Denksteinweg, Schiffbeker Weg) wird die Haltestelle Denksteinweg als Busbucht ausgelegt, damit vorbeifahrende Xpress-Busse an haltenden Bussen der Linien 10, 27, 263 vorbeifahren können. An den Haltestellen Jenfeld Zentrum und Schiffbeker Weg wird die entsprechende Radverkehrsführung im Radfahrstreifen als kritisch gesehen, da hier eine sehr starke Frequentierung von bis zu 8 Buslinien besteht und die Haltestellen als Doppel-Haltestellen (38 m lang) ausgelegt werden.

Als Variante wird daher favorisiert, an dieser Haltestelle stadteinwärts den Radverkehr jeweils östlich der Haltestelle in die Nebenfläche aufzuleiten, nördlich der Haltestellenbereiche, also außen um die Warte- bzw. Ein- und Aussteigebereiche der Busfahrgäste herum vorbeizuführen und westlich der Haltestellen wieder auf das Fahrbahniveau abzuleiten.

Bei den entsprechenden Haltestellen stadtauswärts mit identischer - bzw. unter Berücksichtigung von über abbiegende Fahrtrouten wegfallende oder hinzukommende Linien ähnlicher - Busfrequentierung ist diese Sinnhaftigkeit nicht gegeben, da hier die Bushaltestellen aufgrund ihrer Lage in Fahrtrichtung direkt hinter den Knoten als Busbuchten ausgeführt werden und der Radverkehr die dort haltenden Busse auf dem Radfahrstreifen überholen kann.

Variantenprüfung Radverkehrsführung im Zusammenhang mit Ruhendem Verkehr

Im derzeitigen Bestand wird der Hauptfahrstreifen stadtauswärts durch parkende Fahrzeuge genutzt, auch innerhalb der Halteverbotszeiten. Es handelt sich hierbei nicht um ausgewiesene Parkstände.

Bei der angestrebten Vorzugsvariante der Querschnittsaufteilung ist ein regelkonformes und – aller Voraussicht nach auch nicht regelkonformes – Parken und Halten auf den MIV-Streifen und dem Bussonderfahrstreifen ohnehin nicht möglich, da hiermit der fließende Verkehr ohne regelkonforme Ausweichmöglichkeit blockiert wäre.

12927, 13185 - Rodigallee Ost

Als Variante zur Unterstützung des MIV bei der Suche nach Halte- oder Parkmöglichkeiten, kommt grundsätzlich in Betracht, auf der Südseite der Rodigallee Parkstände – wie auch auf der Nordseite der Rodigallee im Bestand und in der Planung – zwischen den Bäumen als Längsparkstände in den Nebenflächen anzuordnen. Da jedoch für die Anlieger auf der Südseite ausreichende Stellplätze auf deren Grundstücken verfügbar sind und die Nebenflächen schmaler als auf der Nordseite sind, wird auf die Ausweisung von Parkständen im öffentlichen Raum auf der Südseite der Rodigallee verzichtet. So werden Konfliktpunkte zwischen ein- und ausparkenden Fahrzeugen und dem Radverkehr auf dem Radfahrstreifen sowie zwischen dem ruhenden Verkehr und dem Fußverkehr vermieden.

Es werden vereinzelt Ladezonen für die Anwohnerlogistik und den Wirtschaftsverkehr geschaffen, sodass bei den Be- und Entladevorgängen der Radfahrstreifen nicht zugestellt wird.

4.3 Knoten

Für die Knoten Rodigallee / Jenfelder Allee / Schiffbeker Weg sowie Rodigallee / Öjendorfer Damm / Barsbütteler Straße wurden folgende Varianten im Zusammenhang mit den Linksabbiegern aus der Rodigallee untersucht.

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

Unter Beachtung der Unfallberichte und aufgrund von Beobachtungen und eigenen Fahrversuchen wird die Anordnung der Linksabbiegestreifen links von der Mittelinsel grundsätzlich favorisiert. Dies hat den Vorteil, dass sich die wartepflichtigen Linksabbieger aus beiden Fahrrichtungen nicht direkt gegenüber stehen und eine bessere Sicht auf den entgegenkommenden Geradeausverkehr haben.

Diese Lösung ist jedoch nur dann zielführend, wenn auf beiden jeweils gegenüberliegenden Knotenarmen Linksabbiegebeziehungen und die Anordnung jeweils einer Mittelinsel vorgesehen sind und darüber hinaus auf beiden jeweils gegenüberliegenden Knotenarmen ausreichende Querschnittsbreite für einen separaten Linksabbiegestreifen mit ausreichender Aufstelllänge vor dem Haltebalken vorhanden ist.

Die vorgenannten Voraussetzungen sind an den Knoten Rodigallee / Jenfelder Allee / Schiffbeker Weg sowie Rodigallee / Öjendorfer Damm / Barsbütteler Straße jeweils für die Arme in West- und Ost-Richtung gegeben, so dass hier die Anordnung der Linksabbiegestreifen links von der Mittelinsel an beiden Knotenarmen West und Ost vorgesehen ist.

Am Knoten Rodigallee / Jenfelder Allee / Schiffbeker Weg kann am nördlichen Arm (Jenfelder Allee) wegen der begrenzten Querschnittsbreite kein ausreichend langer separater Linksabbiegestreifen realisiert werden, so dass auf die o.g. Anordnung des Linksabbiegestreifen links von der Mittelinsel an beiden Knotenarmen Nord (Jenfelder Allee) und Süd (Schiffbeker Weg) verzichtet wird.

Am Knoten Rodigallee / Öjendorfer Damm / Barsbütteler Straße ist am südlichen Arm der Straße Öjendorfer Damm keine Mittelinsel vorhanden und wegen der begrenzten Breite und Querungszeit auch nicht erforderlich, so dass auf die o.g. Anordnung des Linksabbiegestreifen links von der Mittelinsel an beiden Knotenarmen Nord und Süd des Öjendorfer Damms verzichtet wird.

4.4 Bushaltestellen

Es wurde geprüft, inwieweit Haltestellen am Fahrbahnrand realisiert werden können, wo derzeit im Bestand Busbuchten vorhanden sind. In der Abstimmung mit der Hochbahn am 26.05.2021 wurden die Vor- und Nachteile gemeinsam abgewogen.

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

12927, 13185 - Rodigallee Ost

Nachteil der Variante ist die Einschränkung des Geradeausverkehrs, der während der Haltezeit des Busses durch die Abtrennung gemäß VZ 295 nicht durch Nutzung des Gegenfahrstreifens überholen kann und warten muss. Zudem halten nicht alle Buslinien an jeder Haltestelle z.B. die Xpress-Busse. In diesem Fall stellt eine Bushaldebucht dahingehend einen Vorteil dar, dass nicht nur der MIV sondern auch die Xpress-Busse die an den Haltestellen haltenden Busse überholen können. In Hinblick auf den Bussonderfahrstreifen, der die Beschleunigung des Busnetzes fördern soll, wird die Variante Busbucht an der nicht von allen Bussen angefahrenen Haltestelle Denksteinweg favorisiert.

Konflikte können ebenso bei Haltestellen, die in Fahrtrichtung direkt hinter einem Knoten liegen entstehen. Wenn nur ein Fahrstreifen zur Verfügung steht und eine Haltestelle am Fahrbahnrand vorhanden ist, besteht die Gefahr, dass hinter dem haltenden Bus der MIV in den Knotenbereich rückstaut. Auch in diesem Fall ist die Haltestelle in Form einer Busbucht zu favorisieren, was im vorliegenden Fall für alle Haltestellen an den beiden Knoten Rodigallee / Jenfelder Allee / Schiffbeker Weg und Rodigallee / Öjendorfer Damm / Barsbütteler Straße gilt.

5 Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante

Nach Abwägung der Vor- und Nachteile der unterschiedlichen Varianten zur Querschnittsaufteilung, zu den Radverkehrsanlagen, zu den Knoten und zu den Bushaltestellen und unter Berücksichtigung der Stellungnahmen zu der 1. Verschickung im Jahre 2017 zu der grundsätzlich vergleichbaren Planung im westlich anschließenden Planungsabschnitt Jüthornstraße / Rodigallee wird folgende Ausführungsvariante geplant:

- Querschnittsaufteilung Strecke: je 1 MIV-Fahrstreifen stadteinwärts und stadtauswärts, Bussonderfahrstreifen stadteinwärts über die gesamte Strecke
- Radverkehrsanlagen: Radfahrstreifen stadteinwärts und stadtauswärts über die gesamte Strecke ausgenommen im Bereich der Bushaltestellen Jenfeld Zentrum und Schiffbeker Weg stadteinwärts, dort Führung der Radfahrer in den Nebenflächen nördlich des Haltestellenwarte- und Ein-sowie Ausstiegsbereiches
- Knoten: Anpassung der Knoten Rodigallee / Jenfelder Allee / Schiffbeker Weg sowie Rodigallee / Öjendorfer Damm / Barsbütteler Straße mit Anordnung der Linksabbiegestreifen links der Mittelinsel jeweils für die Knotenarme West und Ost
- Bushaltestellen als Busbuchten:
 - Anpassung der Haltestellen - mit Ausnahme der Haltestelle Öjendorfer Damm Süd - auf 38 Meter Aufstelllänge für zwei Haltepunkte, Ausbau mit Kasseler Sonderbord und taktilen Elementen in den Warte- und Ein-sowie Ausstiegsbereichen

5.1 Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes

Zur Abtrennung der beiden Richtungsverkehre wird das VZ 295 (durchgezogene Linie) angeordnet.

Der Querschnitt wird grundsätzlich wie folgt aufgeteilt:

Nebenfläche Süd		
2,00 m	Gehweg	Betonplatten
1,95 m	Grünstreifen	Bäume im Wechsel mit Eichenspaltpfählen
Fahrbahn Süd (stadtauswärts)		
2,20 bis 2,25 m	Radfahrstreifen	Asphalt
0,25 m	Markierung, Wasserlauf	
3,20 m	Fahrstreifen Fahrtrichtung Osten	Asphalt
Fahrbahn Nord (stadteinwärts)		



12927, 13185 - Rodigallee Ost

3,20 m	Fahrstreifen Fahrtrichtung Westen	Asphalt
3,20 m	Bussonderfahrstreifen Fahrtrichtung Westen	Asphalt
0,25 m	Markierung, Wasserlauf	
2,20 bis 2,25 m	Radfahrstreifen, Wasserlauf	Asphalt
Nebenfläche Nord (stadteinwärts)		
2,25 bis 2,45 m	Längsparkstände – auf Gehwegniveau im Wechsel mit Bauminseln	Wabensteine
2,00 m	Gehweg	Betonplatten

Tabelle 11: Querschnittsaufteilung

5.2 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

An den Knoten Rodigallee / Jenfelder Allee / Schiffbeker Weg sowie Rodigallee / Öjendorfer Damm / Barsbütteler Straße werden die Linksabbiegestreifen in den Knotenarmen West und Ost links der Mittelinsel angeordnet.

Am Knoten Denksteinweg wird für den aus Westen kommenden linksabbiegenden Verkehr ein Linksabbiegestreifen eingerichtet.

Alle bisher möglichen Abbiegebeziehungen bleiben unverändert.

Die Knoten Rodigallee / Jenfelder Allee / Schiffbeker Weg sowie Rodigallee / Öjendorfer Damm / Barsbütteler Straße werden mit einer kompakteren Gestaltung versehen.

Am Knoten Rodigallee / Denksteinweg wird die Signalisierung von ausschließlich auf der Ostseite des Knotens als FLSA auf eine beidseitige Signalisierung auf der Ost- und Westseite des Knotens mit jeweiligen Fußgängerfurten erweitert. Die Steuerung wird verkehrsabhängig erfolgen.

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

Sämtliche Lichtsignalanlagen werden mit akustischer Blindensignalisierung ausgestattet.

5.3 MIV und Wirtschaftsverkehr

In der Rodigallee werden die MIV-Fahrstreifen auf je einen pro Fahrtrichtung reduziert, so dass die o.g. Radfahrstreifen beidseitig sowie der Bussonderstreifen stadteinwärts hergestellt werden kann.

Zur Abtrennung der beiden Richtungsverkehre wird das VZ 295 (durchgezogene Linie) angeordnet. Die Fahrstreifenbreiten sind wie folgt festgelegt:

- 3,20 m Bussonderfahrstreifen stadteinwärts
- 3,20 m Hauptfahrstreifen stadteinwärts
- 3,20 m Hauptfahrstreifen stadtauswärts

Die zulässige Geschwindigkeit für den MIV wird mit 50 km/ h beibehalten.

Nachteilige Auswirkungen auf den Wirtschaftsverkehr sind durch die geplante Maßnahme nicht zu erwarten.

5.4 ÖPNV und Sharing- und Taxi- Angebote

In Fahrtrichtung stadteinwärts wird auf voller Streckenlänge ein Bussonderstreifen eingerichtet.

Mit Ausnahme der Haltestelle Öjendorfer Damm Süd werden alle Bushaltestellen mit 38 Meter Länge für zwei Haltepunkte von 18m-Gelenkbussen regelkonform mit taktilen Elementen sowie Bussonderborden ausgebaut.

12927, 13185 - Rodigallee Ost

Für einzelne Haltestellen ergeben sich Veränderungen der Ausbauf orm (Haltestelle am Fahrbahnrand, Laganordnung), siehe nachfolgende Tabelle.

Haltestelle	Buslinien	stadtauswärts	stadteinwärts
„Schiffbeker Weg“ auf Rodigallee	10, 162, 263 X11 (nur stadteinwärts), X22, X35, 27 (nur stadtauswärts)	Busbucht verbleibt	Busbucht wird als Haltestelle am Fahrbahnrand ausgebaut
„Schiffbeker Weg“ auf Schiffbeker Weg, Fahrtrichtung Süden	27	Busbucht wird als Haltestelle am Fahrbahnrand ausgebaut	
Denksteinweg	10, 27, 263	Busbucht verbleibt	Busbucht verbleibt und wird ca. 10 Meter Richtung Westen verschoben
„Jenfeld-Zentrum“ auf Barsbütteler Straße, Fahrtrichtung Osten	263	Haltestelle am Fahrbahnrand wird als Busbucht ausgebaut	
„Jenfeld-Zentrum“ auf Öjendorfer Damm, Fahrtrichtung Norden	10, 27, 29, 618, X22, X35	Busbucht verbleibt und wird ca. 10 Meter Richtung Süden verschoben	
„Jenfeld-Zentrum“ auf Öjendorfer Damm, Fahrtrichtung Süden	29	Busbucht wird als Haltestelle am Fahrbahnrand ausgebaut	
„Jenfeld-Zentrum“ auf Rodigallee, Fahrtrichtung Westen	10, 27, 263, 618, X22, X35		Busbucht wird als Haltestelle am Fahrbahnrand ausgebaut

Tabelle 12: Bushaltestellen, Buslinien, Bauweise

Am Knoten Rodigallee / Öjendorfer Damm / Barsbütteler Straße wird die Anzahl der Taxi-Stände am westlichen Knotenarm in Fahrtrichtung stadteinwärts zwischen Knotenpunkt und Bushaltestelle Jenfeld Zentrum von vier auf zwei reduziert

Zusätzliche Sharing-Angebote sind nicht geplant.

12927, 13185 - Rodigallee Ost

5.5 Radverkehr

In beiden Fahrtrichtungen wird auf voller Streckenlänge ein Radfahrstreifen eingerichtet. Mit Ausnahme an den Haltestellen Jenfeld Zentrum und Schiffbeker Weg jeweils stadteinwärts nach Westen erfolgt die Radführung fahrbahnseitig des Haltestellenbereiches.

Die Radfahrstreifen werden mit einer Breite von mindestens 2,20 m einschließlich Markierung bzw. bei vorhandenen Platzverhältnissen bis zu 2,25 m einschließlich Markierung ausgebaut.

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

- Knoten Rodigallee / Jenfelder Allee / Schiffbeker Weg:
 - Aufstelltaschen an allen vier Abbiegebeziehungen jeweils einschl. gesonderter Signalisierung
- Knoten Rodigallee / Öjendorfer Damm / Barsbütteler Straße:
 - Aufstelltaschen an allen vier Abbiegebeziehungen jeweils einschl. gesonderter Signalisierung

Die weiteren Linksabbiegebeziehungen für Radfahrer werden wie folgt vorgesehen:

- Von Westen kommend linksabbiegend in Denksteinweg nach Norden:
 - Möglichkeit des direkten Linksabbiegens durch Überfahren der Strichmarkierung des ansonsten als durchgezogene Linie abgegrenzten Radfahrstreifens Richtung Osten vor dem Linksabbiegestreifen nach Norden oder Nutzung schiebend der Fußgängerfurt an der LSA östlich des Knotens
- Von Westen kommend linksabbiegend in Grabkeweg nach Norden:
 - Möglichkeit des direkten Linksabbiegens durch Überfahren der Strichmarkierung des ansonsten als durchgezogene Linie abgegrenzten Radfahrstreifens Richtung Osten vor dem Linksabbiegestreifen nach Norden oder Nutzung der Fußgängerfurt an der LSA am Knoten Rodigallee / Öjendorfer Damm / Barsbütteler Straße
- Von Osten kommend linksabbiegend in Denksteinweg nach Süden:
 - Möglichkeit des direkten Linksabbiegens durch Überfahren der Strichmarkierung des ansonsten als durchgezogene Linie abgegrenzten Radfahrstreifens Richtung Westen vor dem Knotenpunkt oder Nutzung schiebend der Fußgängerfurt an der LSA westlich des Knotens

Im Streckenabschnitt der Rodigallee werden insgesamt 83 Fahrradabstellbügel neu installiert. Die acht östlich der Bushaltestelle Jenfeld Zentrum an der Barsbütteler Straße stadtauswärts befindlichen Fahrradbügel werden zugunsten der Pflanzung von 2 Bäumen an dieser Stelle zurückgebaut und durch Fahrradbügel, die näher an den Knotenpunkt Rodigallee / Öjendorfer Damm / Barsbütteler Straße heran positioniert werden, ersetzt. In der Bilanzsumme wird die Anzahl der Fahrradbügel von 12 auf 75 erhöht.

5.6 Fußverkehr

Die erforderlichen Bordsteinhöhen an Fußgänger- und Radwegfurten werden gemäß ReStra und HBVA berücksichtigt. Taktile Elemente im Bereich der Fußgängerlichtsignalanlagen und Haltestellen sind gemäß ReStra und HBVA vorgesehen.

12927, 13185 - Rodigallee Ost

Streckenabschnitte, an denen Radwege an Gehwegen angrenzen, sind in den Anschlussbereichen vorhanden und werden ebenfalls mit taktilen Leitelementen in Form von Noppen hergestellt.

Es wurde überprüft, ob auf den Zwischenstrecken zwischen den signalisierten Knotenpunkten gesonderte Querungsmöglichkeiten für unsichere oder mobilitätseingeschränkte Fußgänger ausgebildet werden sollten. Auf der Strecke bestehen jedoch keine fußläufig signifikant frequentierte oder bevorzugte Querbeziehungen zwischen Quell- und Zielbereichen nördlich und südlich der Rodigallee, die nicht über zumutbare Entfernungen zu den vorhandenen Lichtsignalanlagen an den Knoten Rodigallee / Jenfelder Allee / Schiffbeker Weg, Rodigallee / Denksteinweg sowie Rodigallee / Öjendorfer Damm / Barsbütteler Straße erschlossen werden können.

Auf Teilaufpflasterungen an unsignalisierten Einmündungen (Denksteinweg, Grabkeweg, Wilhelm-Jensen-Stieg) wird aufgrund der Führung des Radverkehrs auf dem Radfahrstreifen und aufgrund des geringen Fußverkehrsaufkommens in der Planung verzichtet.

5.7 Ruhender Verkehr und Lieferverkehr

Im Planungsabschnitt werden die vorhandenen 48 Parkstände zurückgebaut und durch 37 Parkstände und 3 Lieferzonen ersetzt. In Bilanzsumme Summe (einschl. der Lieferzonen) werden 8 Parkstände entfallen.

Um unzulässiges Halten und Parken in den Nebenflächen zu vermeiden und damit Konfliktsituationen mit dem Radverkehr auf den Radfahrstreifen sowie den Bussen auf dem Bussonderfahrstreifen zu vermeiden, werden in den potentiellen „Falschparkbereichen“ Eichenspaltpfähle eingebracht.

Die Anwohnerlogistik wird nicht nachteilig beeinflusst, da zum einen die vielen Grundstückszufahrten auf der Nord- und Südseite zu den Wohnhäusern erhalten bleiben und zum anderen die Parkstände zum großen Teil in ihrer Anzahl wieder hergestellt (37 von 48) sowie 3 Lieferzonen neu eingerichtet werden.

5.8 Straßenausstattung und Straßenmöblierung

Die Beschilderung, Wegweisung und Straßenraumausstattungen werden den neuen Gegebenheiten angepasst und entsprechend erneuert.

5.9 Öffentliche Beleuchtung

Zum Teil werden aufgrund baulicher Eingriffe und der zu versetzenden Bordkanten Maste der öffentlichen Beleuchtung umgesetzt oder neu hergestellt.

Die öffentlichen Beleuchtungen werden im Zuge dieser Baumaßnahme entsprechend der „Richtlinie für den Bau der Öffentlichen Beleuchtung in Hamburg“ sowie des „Planungshinweis Nr. 1 für die öffentliche Beleuchtung Revision 1“ angepasst. Für die Beleuchtung sind Mastabstände von 35-40 m vorgesehen.

5.10 Straßenbegleitgrün

Die Baumbilanz fällt durch die geplante Maßnahme wie folgt aus:

Bestand	Neupflanzungen	Fällungen	Bilanz
78	18	14	+4

Tabelle 13: Baumbilanz Vorzugsvariante

Weitergehende Begrünungsmaßnahmen sind nicht vorgesehen.

12927, 13185 - Rodigallee Ost

5.11 Entwässerung

Grundsätzlich bleibt die bestehende Ableitung des Oberflächenwassers aus dem westlichen Abschnitt nach Norden in das Jenfelder Moor und aus dem östlichen Abschnitt nach Süden in den Jenfelder Bach aufrechterhalten. Für beide Teilabschnitte wird aktuell eine Machbarkeitsuntersuchung durchgeführt, in der Möglichkeiten für die Rückhaltung und Behandlung des Straßenwassers vor dessen Ableitung in das Jenfelder Moor bzw. den Jenfelder Bach geprüft werden. Die Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung werden in der weiteren Planung entsprechend berücksichtigt.

Die vorhandenen Trummen und Anschlussleitungen werden je nach Bedarf saniert oder erneuert.

5.12 Versorgungsleitungen

Es wurde im Rahmen der Planung eine Leitungsanfrage durchgeführt. Einzelne Leitungsunternehmen planen die Erneuerung von Leitungsabschnitten und Leitungsneulegungen im Planungsgebiet. Hierzu werden im laufenden Planungsprozess Abstimmungen zur gegebenenfalls zeitlich parallelen oder ansonsten vorlaufenden Durchführung dieser Leitungsmaßnahmen in gesonderten Leitungsbesprechungen vorgenommen.

5.13 Ingenieurbauwerke

Die planerische Anpassung des Straßenquerschnittes und der Gradienten wirken sich nicht auf tragende Konstruktionen und die Durchfahrts Höhe unterhalb der Fußgängerbrücke F204-1 westlich des Knotens Rodigallee / Öjendorfer Damm / Barsbütteler Straße aus. Im Planungsbereich befinden sich keine weiteren Ingenieurbauwerke. Anpassungen, Umbauten sowie Neubauten sind daher nicht vorgesehen bzw. erforderlich.

5.14 Baustoffe

Es werden den Regelbauweisen entsprechende Baustoffe verwendet. Ausnahmen oder Sonderbauweisen sind nicht vorgesehen. Aufgrund des Grundwasserflurabstandes von 3 bis 5 Metern im Planungsgebiet ist der Einsatz von Recyclingbaustoffen grundsätzlich möglich.

5.15 Feuerwehr

Der Bordverlauf wird unter Berücksichtigung des Baumbestandes nicht signifikant verändert, bestehende Abstände von der Bordkante zur straßenseitigen Außenwand der Gebäude - und damit die Anleiterbarkeit bei Aufstellung der Rettungsfahrzeuge im öffentlichen Straßenraum - werden daher nicht verändert. Ebenso werden die Grundstückszufahrten über die Nebenflächen bis hin zur Straßenbegrenzungslinie in befestigter Bauweise wieder hergestellt. Die grundstücksbezogenen Regelungen für einzuhaltende Flächenmaße außerhalb der Straßenbegrenzungslinien, z.B. bei Abstand zu den zum Anleitern bestimmten Stellen von mehr als 9 Metern zur Bordkante, sind nicht Gegenstand der vorliegenden Planung. Ebenso ist ein Beschneiden des Baumbestandes bzw. das Entfernen von Bäumen im öffentlichen Raum des Planungsabschnittes im Hinblick auf die Anleiterbarkeit von der Fahrbahn aus nicht Gegenstand der vorliegenden Planung.

6 Umsetzung der Planung

6.1 Grunderwerb

Eine Querschnittsaufteilung unter Aufrechterhaltung der jeweils zwei MIV-Streifen stadteinwärts und stadtauswärts sowie gleichzeitigem Erhalt des Großteils der Bäume und Schaffung von Radverkehrsanlagen mit regelkonformen Breiten wäre nur bei über den gesamten Streckenverlauf zu tätigem Grundstückserwerb möglich und wurde daher weder als Variante geprüft noch als Ausführungslösung gewählt.

12927, 13185 - Rodigallee Ost

Grunderwerb ist für die Umsetzung der gewählten Ausführungsvariante nicht erforderlich, da die zur Verfügung stehenden Flächen für einen anforderungsgerechten Ausbau ausreichend breit sind

6.2 Auswirkungen durch das Projekt

6.2.1 Unmittelbares und erweitertes Baufeld

Durch die Reduzierung der Fahrstreifen für den MIV werden die Ausweich- und Schleichverkehre der A24 Richtung Wandsbek Markt eingeschränkt und in ihre ursprüngliche Verkehrsführung zurückverlagert.

Durch die Förderung des Umweltverbundes steigt die Aufenthaltsqualität des Straßenzuges. In Kombination mit dem Neubau der S-Bahnlinie S4 durch die Deutsche Bahn und den neuen S-Bahn Haltestellen Bovestraße und Holstenhofweg sowie mit der Verlängerung der U4 bis zur neuen Haltestelle Horner Geest ist mit einer Reduzierung des MIV in diesem Bereich zu rechnen.

6.2.2 Immissionen

Die vorliegende Maßnahme fällt nicht unter die Regelungen der 16. BImSchV. Es entstehen keine Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen und keine entsprechenden Kosten. Weder wird vorliegend eine Straße durch einen durchgehenden Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr erweitert (§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 16. BImSchV), noch werden die Beurteilungspegel durch einen erheblichen baulichen Eingriff i. S. v. § 16 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 16. BImSchV erhöht. Das Ziel der Maßnahme ist keine Steigerung der Leistungsfähigkeit des Verkehrswegs.

Die verbleibenden Fahrstreifen werden geringfügig von derzeit 3,25 m auf 3,20 m verschmälert, was tendenziell zu einer Reduzierung der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs führt. Die Anlage der Radfahrstreifen hat zudem die Folge, dass die Fahrstreifen in die Mitte der Fahrbahn gerückt und insofern von der vorhandenen Bebauung weggerückt werden.

Unabhängig davon, dass die Voraussetzungen zur Anwendung der 16. BImSchV nicht vorliegen, wird bei der vorliegenden Maßnahme bei der Herstellung der Fahrbahn standardmäßig ein feinkörniger Splittmastixasphalt (SMA 8 Hmb) verwendet werden. Mit diesem Belag ist eine dauerhafte Lärminderung von bis zu 2 dB(A) zu erwarten. Darüber hinaus lässt sich erfahrungsgemäß durch die mit der Maßnahme verbundene Beseitigung von Unebenheiten, insbesondere an Straßenabläufen und Schachtabeckungen, die Lärmsituation deutlich verbessern.

6.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

Die Maßnahme fällt nicht unter die Regelungen des UVPG. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind nicht erforderlich.

6.4 Kosten und Finanzierung/Haushaltstitel

Die Kosten werden im weiteren Planungsablauf ermittelt.

Der Kostenträger der Baumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg. Die Finanzierung erfolgt aus dem Einzelplan 7.1 der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, Aufgabenbereich 301 – Verkehr und Straßenwesen.

Die investiven Mittel werden im Investitionsprogramm – Öffentliche Straßeninfrastruktur zur Verfügung gestellt. Die konsumtiven Mittel stehen in der Produktgruppe 301.02 zur Verfügung.

Die Bereitstellung der Mittel erfolgt über den Kontrakt 1001 – Stadtstraßen.

12927, 13185 - Rodigallee Ost

6.5 Wirtschaftlichkeit

Zur Betrachtung des Zustandes der Jüthornstraße und Rodigallee wurden sowohl eine Untersuchung des Baugrundes als auch eine Untersuchung der Trummen durchgeführt. Es zeigen sich zumeist größere Schäden in der Fahrbahn, die eine Sanierung unabdingbar machen. Auch bei den Trummen und Trummenanschlussleitungen zeigen sich einige Schäden, die eine Erneuerung mit sich ziehen.

Bei einer ausbleibenden Sanierung würden die Instandhaltungskosten mit zunehmend schlechterem Zustand der Fahrbahn sowie der Trummen und Trummenanschlussleitungen steigen, ohne mittelfristige Verbesserungen zu erzielen. Neben den hohen betriebswirtschaftlichen Kosten kommt es im Zuge der wiederholt erforderlichen Instandhaltungsmaßnahmen zu hohen volkswirtschaftlichen Belastungen aufgrund der weitreichenden verkehrlichen Behinderungen. Ein Unterlassen von Maßnahmen über die verkehrssichernde Unterhaltung hinaus, führt damit zu Kosten, die aus ökonomischer Sicht nicht vertretbar sind.

Im Vergleich zur ursprünglichen Variante (zwei Fahrstreifen stadteinwärts und ein Fahrstreifen stadtauswärts) ist die aktuelle Vorzugsvariante (ein Fahrstreifen pro Fahrtrichtung inklusive eines Bussonderfahrstreifens in Fahrtrichtung stadteinwärts) bautechnisch und kostenmäßig identisch. Der Vorteil an der Vorzugsvariante ist jedoch, dass durch die Herstellung eines Bussonderfahrstreifens und die Aussicht den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren, die Mobilitätswende in den Fokus gestellt wird.

Durch dieses Projekt wird eine Verbesserung des Umweltverbundes erzielt und somit auch ein großer Beitrag zur Mobilitätswende geleistet. Die derzeit vorgesehene Umplanung wird als nachhaltigere Lösung betrachtet.

Für die Freie und Hansestadt Hamburg ist eine gut ausgebaute, leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur unabdingbar. Nachteile für die Verkehrsteilnehmer sowie weitergehender Wertverlust an den Straßen als Anlagevermögen lassen sich mittelfristig nur mit den beschriebenen Maßnahmen verhindern. Die aufzuwendenden Kosten stehen in einem sinnvollen Verhältnis zu dem zu erwartenden Nutzen.

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

Die Planung wurde gemäß den geltenden Vorschriften und Regelwerken der FHH (ReStra u.a.) aufgestellt. Der Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit wurde bei allen Entscheidungen angemessen beachtet.

6.6 Terminierung der Planung und Bauausführung

Die Maßnahme wurde politisch priorisiert und soll ab Sommer 2023 ausgeführt werden. Westlich schließt die LSBG-Planung der Jüthornstraße und der Rodigallee West und Mitte an. Dieser Abschnitt soll gleichzeitig mit der hier beschriebenen Maßnahme über zwei getrennte Bauabschnitte zur Ausführung kommen, so dass die Gesamtmaßnahme gleichzeitig in drei Bauabschnitten ausgeführt wird.

Die Dauer der Baumaßnahme beträgt voraussichtlich zwei Jahre.

Im Umfeld der Baumaßnahme finden in den Jahren 2023 bis 2025 zahlreiche weitere Baumaßnahmen statt, mit denen das Vorhaben zu koordinieren ist. Zu diesem Zweck wird zusätzlich zur Verkehrsführungsplanung ein Verkehrskonzept entwickelt, das alle umliegenden Maßnahmen einbezieht. Hierzu haben bereits erste Abstimmungen mit den betroffenen Dienststellen (KOST, PK, VD) stattgefunden. Zu den zu berücksichtigten Maßnahmen zählen insbesondere:

- Arbeiten an mehreren Bahnübergängen, nördlich der Rodigallee, im Auftrag der Deutschen Bahn zum Ausbau der S4
- Arbeiten in der Manshardtstraße, südlich der Rodigallee, im Auftrag der Hamburger Hochbahn zum Ausbau der U4

12927, 13185 - Rodigallee Ost

- Straßenbaumaßnahmen an der Hammer Straße, der Robert-Schumann-Brücke und Am Neumarkt im Auftrag des LSBG bzw. des BA Wandsbek
- Leitungsarbeiten im Baufeld sowie im Umfeld im Auftrag verschiedener Leitungsträger, u.a. HAMBURG WASSER, Gasnetz Hamburg, Stromnetz Hamburg

Die Bauzeiten und die geplanten Verkehrsführungen aller relevanten Maßnahmen werden laufend abgestimmt, alle zu berücksichtigenden Randbedingungen werden aktuell zusammengestellt.

6.7 Voraus- und Folgemaßnahmen

Vor Beginn der Maßnahme wird bereits der weiter westlich angrenzende Straßenzug Bovestraße durch den LSBG umgebaut.

Weiterhin werden vor Beginn der Maßnahme und teilweise auch parallel zur Bauausführung Leitungsarbeiten im Baufeld ausgeführt. Hier sind insbesondere die Erneuerung von Trassen in den Nebenflächen durch Stromnetz Hamburg und Gasnetz Hamburg, sowie die Erneuerung von Trinkwasserleitungen durch HAMBURG WASSER zu nennen. Parallel zur Straßenbaumaßnahme werden Leerrohre verlegt, in die Stromnetz Hamburg als Folgemaßnahme die Kabel einer neu herzustellenden 110 kV-Leitung einziehen und verbinden wird.

Wie in Abschnitt 5.11 erläutert, wird ggf. eine Regenwasserbehandlungsanlage hergestellt. Abhängig vom Ergebnis der Machbarkeitsstudie und den laufenden Abstimmungen mit der BUKEA sowie dem Bezirksamt Wandsbek wird diese im Nachgang zur Straßenbaumaßnahme hergestellt.

7 Sonstiges

Die in Abschnitt 5 beschriebene Planung wurde am 25.11.2021 der Senatskommission für Klimaschutz und Mobilitätswende vorgestellt.

Verfasst	m+w	Aufgestellt	LSBG, S2
Datum		Datum	
Unterschrift		Unterschrift	
