

Straßenverkehrstechnische Planung Schlussverschickung

Erhaltungsmanagement für Hamburgs Straßen (EMS-HH)

PSP: 12876

Lerchenfeld – Wartenau

(Hamburger Straße bis Wandsbeker Chaussee)



LSBG
Landesbetrieb Straßen,
Brücken und Gewässer
Hamburg

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	Bedarfsträger, Realisierungsträger sowie Projektauftrag	3
1.4	Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien	3
2	Planungsrechtliche Grundlagen	3
3	Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage	4
3.1	Lage und Funktion im Straßennetz	4
3.2	Verkehrsbelastung	4
3.3	Unfallgeschehen	5
3.4	Nutzung der angrenzenden Grundstücke/Bebauung	5
3.5	Schadensbild	6
3.6	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen	9
3.7	Wirtschaftsverkehr	10
3.8	ÖPNV und Sharing-Angebote	10
3.9	Radverkehr	10
3.10	Fußverkehr	11
3.11	Ruhender Verkehr	11
3.12	Straßenausstattung und Straßenmöblierung	11
3.13	Öffentliche Beleuchtung	13
3.14	Straßenbegleitgrün	13
3.15	Entwässerung	13
3.16	Versorgungsleitungen	13
3.17	Ingenieurbauwerke	13
3.18	Grundwasser	14
3.19	Denkmalschutz	14
3.20	Altlasten	14
3.21	Kampfmittel	14
4	Variantenuntersuchung	14
4.1	Variantenuntersuchung im Jahr 2021	14
4.2	Variantenuntersuchung Querschnitt im Jahr 2024	15
4.2.1	Variante 1	15
4.2.2	Variante 2	16
4.2.3	Variante 3	17
4.2.4	Variante 4	17
4.2.5	Variante 5	17
4.3	Aufteilung Fahrbahnbreiten für motorisierten Individualverkehr	18

4.4	Varianten Gehwegüberfahrten	18
4.5	Zweirichtungsradweg Lerchenfeld.....	19
4.6	Berliner Lösung Knoten Eilenau / Wartenau	19
5	Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante.....	20
5.1	Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes sowie Oberflächenbefestigung.....	21
5.2	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen	21
5.3	Wirtschaftsverkehr	22
5.4	ÖPNV und Sharing-Angebote	22
5.5	Radverkehr	22
5.6	Fußverkehr	22
5.7	Ruhender Verkehr	23
5.8	Straßenausstattung und Straßenmöblierung	23
5.9	Öffentliche Beleuchtung	25
5.10	Straßenbegleitgrün	25
5.11	Entwässerung	26
5.12	Versorgungsleitungen.....	26
5.13	Ingenieurbauwerke	26
5.14	Denkmalschutz	26
5.15	Baustoffe.....	26
6	Umsetzung der Planung	26
6.1	Grunderwerb.....	26
6.2	Auswirkungen durch das Projekt.....	26
6.2.1	Immissionen.....	26
6.2.2	Voraus- und Folgemaßnahmen	27
6.2.3	Unmittelbares und erweitertes Umfeld.....	27
6.3	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft.....	27
6.4	Kosten und Finanzierung/Haushaltstitel.....	27
6.5	Terminierung des Projektes und Bauausführung	27
7	Sonstiges	28

1 Allgemeines

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

Die Freie und Hansestadt Hamburg beabsichtigt, den Straßenzug Lerchenfeld – Wartenau zwischen der Wandsbeker Chaussee und dem Schürbeker Bogen zu sanieren.

Der überplante Bereich befindet sich östlich der Außenalster im Bezirk Hamburg-Nord, in den Stadtteilen Hohenfelde und Uhlenhorst. Am östlichen Rand des Straßenabschnittes Wartenau verläuft die Grenze zum Bezirk Wandsbek mit dem Stadtteil Eilbek. Der zu sanierende Straßenabschnitt ist eine einbahnige, vierstreifige Hauptverkehrsstraße mit einer Länge von ca. 0,65 km und ist Teil der B5. In Richtung Norden führt die B5 weiter nach Winterhude und Eppendorf, in Richtung Süden führt diese nach Hamm und Borgfelde.

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

Die betrachteten Streckenabschnitte der Straßen Lerchenfeld und Wartenau befinden sich in keinem guten Zustand. Die Asphaltoberfläche der Fahrbahn weist streckenweise Schäden auf und ist geprägt durch Spurrillen, Netzrisse, Querrisse und Oberflächenausbrüche, die zu Unebenheiten führen. Die Nebenflächen sind durch unebene Flächen geprägt und weisen unzureichende Breiten auf.

Zudem ist die Wartenaubrücke sanierungsbedürftig und wird in den Jahren 2025-2027 über eine gesonderte Maßnahme instandgesetzt. Die Baumaßnahme zur Brücke und die dafür erforderliche Verkehrsführung wird genutzt, um im gleichen Zeitraum die Straßenbaumaßnahme durchzuführen, damit die Verkehrsbeeinträchtigungen durch beide Maßnahmen möglichst gering bleiben.

Grund für die Straßenbaumaßnahme Lerchenfeld – Wartenau ist, im Hintergrund der Brückenbauarbeiten den Straßenzug Lerchenfeld – Wartenau herzustellen mit Hinblick zur Verbesserung der Oberflächenbeläge.

1.3 Bedarfsträger, Realisierungsträger sowie Projektauftrag

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

Der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer als Realisierungsträger wird die Planung und den Bau für das Projekt Lerchenfeld – Wartenau zwischen der Wandsbeker Chaussee und dem Schürbeker Bogen im Rahmen des Bauprogramms "Erhaltungsmanagement für Straßen (EMS-HH)" durchführen.

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 Uhlenhorst 7 und Uhlenhorst 8, der Durchführungsplan D172 sowie die Baustufenpläne Hohenfelde, Eilbek und Barmbek-Süd-Uhlenhorst werden eingehalten.

Die Umsetzung der Baumaßnahme erfolgt mit einer Ausnahme innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinie und innerhalb der Straßengrundstücke.

Am Lerchenfeld Hausnummer 2 wird die Straßenbegrenzungslinie um ca. 80 cm erweitert.

3 Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage

3.1 Lage und Funktion im Straßennetz

Der Straßenzug Lerchenfeld – Wartenau ist eine einbahnige vierstreifige Hauptverkehrsstraße, die in Nordwest-Südost-Richtung verläuft. Der Planungsabschnitt endet im Süden ca. 30 m vor dem Knoten Wartenau / Wandsbeker Chaussee / Lübecker Straße/ Landwehr und im Norden vor dem Knoten Schürbeker Bogen / Lerchenfeld und dem kreuzenden U-Bahn-Brückenbauwerk.

Der Straßenzug wird ca. mittig unterteilt durch den Eilbekkanal, über den die Wartenaubrücke (Brückenbauwerk Nr. 126) führt. Die Brücke ist ca. 25 m lang. Die Straße Wartenau geht ab der Wartenaubrücke in Richtung Norden in die Straße Lerchenfeld über.

3.2 Verkehrsbelastung

Für das Planungsgebiet liegen Verkehrszahlen zu den LSA-Knotenpunkten aus dem Jahr 2023 vor:

- Wartenau / Wandsbeker Chaussee / Lübecker Straße / Landwehr (Knoten 1)
- Wartenau / Blumenau (Knoten 2)
- Lerchenfeld / Eilenau (Knoten 3)

Folgende Verkehrsstärken wurden für den Straßenzug Wartenau - Lerchenfeld ermittelt:

Straßenabschnitt	Datum der Erhebung	DTVw in Kfz/24 h	SV-Anteil	Uhrzeit der Spitzenstunde	Belastung Spitzenstunde in Kfz/h
Knoten 1 Nord	31.08.2023	31.556	3,6 %	8:00 - 9:00	2.328
Knoten 2 Nord	31.08.2023	30.525	4,0 %	8:00 - 9:00	2.393
Knoten 2 Süd	31.08.2023	30.967	3,9 %	8:00 - 9:00	2.400
Knoten 3 Nord	31.08.2023	31.340	4,1%	18:00 - 19:00	2.371
Knoten 3 Süd	31.08.2023	30.525	4,0%	8:00 - 9:00	2.393

Tabelle 1: Verkehrsbelastung am 31.08.2023

Zudem wurden die Radverkehrszahlen für folgende Knoten im Jahr 2023 für den Zeitraum von 6:00 bis 19:00 Uhr ermittelt.

- Wartenau / Wandsbeker Chaussee / Lübecker Straße / Landwehr (Knoten 1)
- Wartenau / Blumenau (Knoten 2)
- Lerchenfeld / Eilenau (Knoten 3)
- Lerchenfeld / Uferstraße (Knoten 4)

Straßenabschnitt	Datum der Erhebung	DTVw in RF/24h	Uhrzeit der Spitzenstunde	Belastung zur Spitzenstunde in Rf/24h
Knoten 1 Nord	31.08.2023	2.206	7:30 – 8:30	303
Knoten 2 Nord	31.08.2023	2.366	7:30 – 8:30	359
Knoten 2 Süd	31.08.2023	2.206	7:30 – 8:30	364
Knoten 3 Nord	31.08.2023	2.397	7:30 – 8:30	351
Knoten 3 Süd	31.08.2023	2.366	7:30 – 8:30	359
Knoten 4 Nord	31.08.2023	1.754	7:30 – 8:30	220
Knoten 4 Süd	31.08.2023	2.397	7:30 – 8:30	351

Tabelle 2: Verkehrsbelastung am 31.08.2023

3.3 Unfallgeschehen

Die Auswertung der Verkehrsunfalldaten im Auswertzeitraum 01.01.2018 – 31.12.2020 ergab, dass sich im betrachteten Streckenabschnitt Unfallhäufungsstellen (UHS) befinden. Folgende Knoten sind als UHS gekennzeichnet:

- Lerchenfeld / Eilenau / Wartenau
- Lerchenfeld / Birkenau
- Lerchenfeld / Schürbeker Bogen

Bei den Unfällen mit Personenschaden waren häufig Radfahrer*innen beteiligt. 4 der 5 Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten ereigneten sich in der UHS Lerchenfeld / Eilenau / Wartenau. Die Verkehrsunfälle mit Leichtverletzten konzentrieren sich in den UHS Lerchenfeld / Eilenau / Wartenau sowie Lerchenfeld / Schürbeker Bogen.

Bei der Gesamtmenge der Unfälle waren Unfälle im Längsverkehr und Einbiege- /Kreuzen-Unfälle die häufigsten Unfalltypen.

Nachträglich wurden die Unfallzahlen in den Jahren 2021 bis 2023 geprüft.

Von insgesamt 202 Unfällen sind 24 Unfälle durch Kollision von Kfz im Fließverkehr mit parkenden Kfz verzeichnet. Nach Aussage der Polizei (PK 31) sind das bei einem stark belasteten Straßenzug wie der Bundesstraße 5 keine besonders auffälligen Zahlen. Die Fahrstreifenbreiten für alle vier Fahrstreifen sind im Bestand untermaßig.

3.4 Nutzung der angrenzenden Grundstücke/Bebauung

Im Straßenabschnitt Wartenau befindet sich zu beiden Seiten hauptsächlich Wohnbebauung in Form von Mehrfamilienhäusern. Auf der östlichen Straßenseite zwischen Blumenau und Eilenau befindet sich die Kirche „Jesu Christi der Heiligen der Letzten Tage“.

Nördlich der Wartenaubrücke an der Straße Lerchenfeld befinden sich auf der östlichen Seite die Hochschule für Bildende Künste Hamburg, das Gymnasium Lerchenfeld sowie das Mehrzweckgebäude „Hammonia Bad“, in dem mehrere Arztpraxen, eine Apotheke, ein Theater sowie ein Restaurant untergebracht sind. Auf der westlichen Straßenseite befinden sich Wohnbebauung in Form von Mehrfamilienhäusern, ein Geschäft für Künstlerbedarf sowie Grünanlagen. In der Straße Immenhof (Süd) findet regelmäßig ein Wochenmarkt statt.

Am nördlichen Ende des Planungsabschnittes befindet sich die U-Bahn-Station Mundsburg.

Aufteilung und Abmessung des Querschnitts sowie Oberflächenbefestigung

Der Straßenquerschnitt des Abschnittes Wartenau an der Station Km 0+060 teilt sich wie folgt auf:

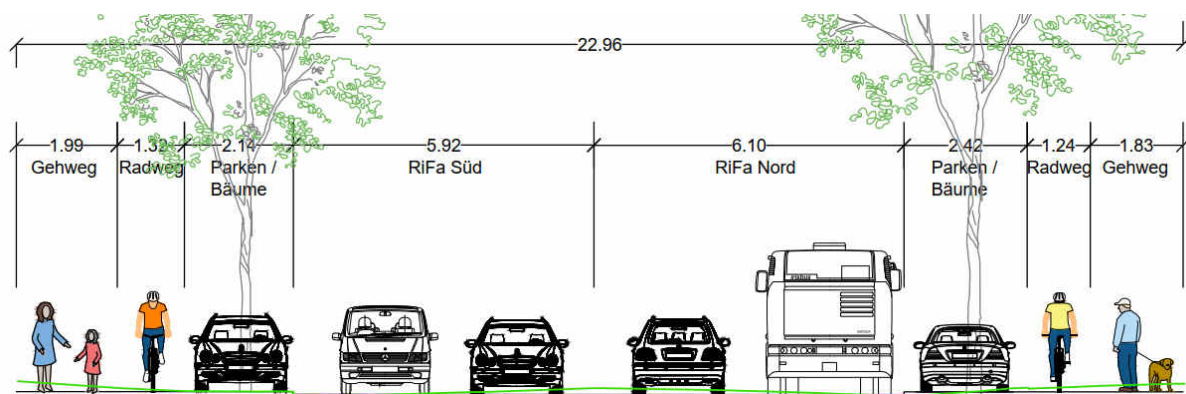


Abbildung 1: Bestandsquerschnitt Wartenau, Blickrichtung Nordwesten

Der Straßenquerschnitt des Abschnittes Lerchenfeld unterscheidet sich nur geringfügig gegenüber dem Querschnitt des Abschnittes Wartenau und lässt sich an der Station Km 0+465 wie folgt darstellen:

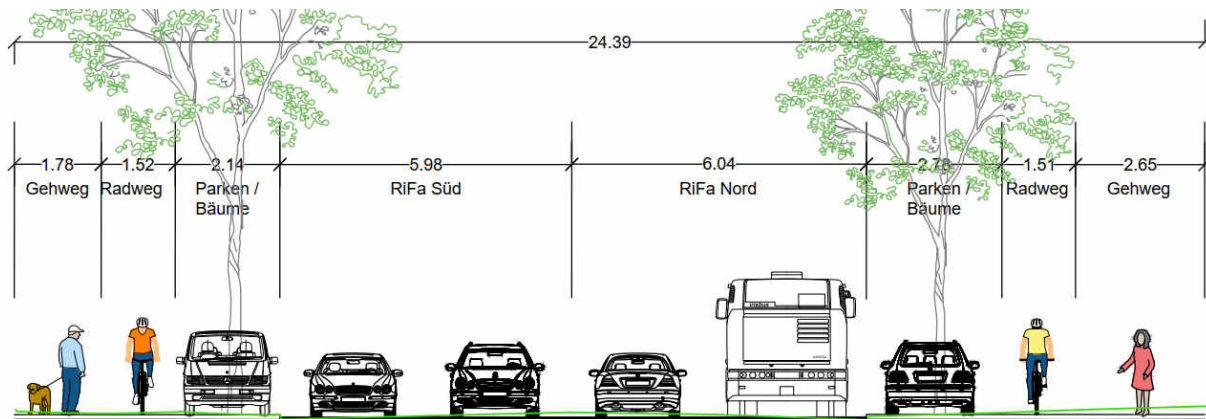


Abbildung 2: Bestandsquerschnitt Lerchenfeld, Blickrichtung Nordwesten

3.5 Schadensbild

Die Asphaltoberfläche der Fahrbahn weist streckenweise erhebliche Schäden auf. Vorhanden sind

- Spurrinnen
- Netzrisse
- Längsrisse
- Querrisse
- Oberflächenausbrüche
- Flickstellen

Im Planungsgebiet wurden in den Jahren 2017 und 2023 Bohrkerne zur Schichtdickenmessung und Erfassung des Schichtenaufbaus in der Fahrbahn und in den Nebenflächen entnommen und untersucht. In dem Jahr 2017 wurden 10 Bohrkerne (Bk) (Prüfbericht 1/5274/2017) mit folgenden Schichtdicken entnommen:

Bk Nr.	Deck-schicht in cm	Binder-schicht in cm	Asphalt-tragschicht in cm	Verfesti-gung in cm	Pflaster in cm	Gesamt-dicke in cm
1	4,7	7,5 + 4,8	14,6	-	-	31,6
2	3,4	7,4 + 3,3	12,2	-	-	26,3
3	4,2	4,5 + 6,3	-	20,6	-	35,6
4	4,7 + 1,3 + 0,9	4,1 + 2,9	20,9	-	-	34,8
5*	4,8	-	-	-	-	4,8
6*	4,4 + 2,0	-	-	-	-	6,4
7	3,8	5,5 + 7,8	13,1	20,8	-	51,0
8	3,1 + 3,8	3,3	-	-	20,0	28,2
9	3,7 + 3,4	7,5	7,7 + 9,3	12,6	-	44,2
10	4,2 + 3,9	6,9	7,1 + 8,4	20,5	-	51,0

Tabelle 3: Aufbauten der entnommenen Bohrkerne 2017

* Die Bohrkern 5 und 6 wurden im Bereich der Wartenaubrücke entnommen.

Die Gesamtdicke der gebundenen Schichten im Fahrbahnbereich liegt im untersuchten Bereich zwischen 26 cm und 51 cm. Der Aufbau der gebundenen Schichten ist uneinheitlich.

Die Analysen des PAK-Gehaltes nach EPA haben ergeben, dass sämtliche untersuchten Schichten als pechfrei einzustufen sind (< 25 mg/kg PAK).

An vier Stellen im Fahrbahnbereich wurden die ungebundenen Schichten unterhalb der Asphaltsschichten untersucht. Hier wurden die Bodenbeschaffenheit, die Bodengruppe sowie die Frostempfindlichkeitsklasse nach Inaugenscheinnahme bestimmt. Nachfolgend werden die Ergebnisse zusammengestellt:

Ungebundene Schichten	Schichtdicke in cm	Entnahmetiefe unter FOK in cm	Frostempfindlichkeitsklasse (nach Augenschein)
<u>Entnahmestelle Bk 4</u>			
Weit bis intermittierend gestufte Kies-Sand-Gemische, GW/GI	30,2	von 34,8 bis 65,0	F1
Grob bis gemischtkörnige Böden mit humosen Beimengungen, OH	15,0	von 65,0 bis 80,0	F2
<u>Entnahmestelle Bk 7</u>			
Eng gestufte Sande	9,0	von 51,0 bis 60,0	F1
Eng gestufte Sande	20,0	von 60,0 bis 80,0	F1
<u>Entnahmestelle Bk 10</u>			
Weit bis intermittierend gestufte Sand-Kies-Gemische, SW/SI	29,0	von 51,0 bis 80,0	F1

Tabelle 4: Untersuchungsergebnisse ungebundener Schichten 2017

Im Jahr 2023 wurden zusätzlich 15 Bohrkern (Bk) (Prüfbericht 1/0668/2023) entnommen. 4 Bohrkern befinden sich in den Nebenflächen, 3 Bohrkern in den Parkständen und 8 Bohrkern im Fahrbahnbereich.

Bk Nr.	Schichtdicken in cm				Gesamtdicke gebundener Schichten
	Betonplatte	Sand-Schluff-Gemische (SU)	eng gestufte Sande (SE)	Grob- bis gemischtk. Böden mit Beimengungen hum. Art (OH)	
1.3	7	33,0*	-	-	7,0
1.4	6,8	-	33,2*	-	6,8
1.11	6,9	-	7,0*	26,1*	6,9
1.13	7,0	5,0*	28,0*	-	7,0

Tabelle 5: Aufbauten der entnommenen Bohrkern 2023 in Nebenflächen

Bk Nr.	Schichtdicken in cm						
	Deck-schicht	Binder-schicht	As-phalt-trag-schicht	Beton-platten	Sand-Schluff-Gemische (SU)	Verwertungs-klasse RuVA	Gesamt-dicke geb. S.
1.5	-	-	-	7,5	9,5 + 23,0*	-	7,5
1.10	3,3	4,2	7,9	-	-	A (0,6 mg/kg)	15,4
1.12	1,6	6,2	-	-	-	A (11,3 mg/kg)	7,8

Tabelle 6: Aufbauten der entnommenen Bohrkern 2023 in Parkflächen

Bk Nr.	Schichtdicken in cm						
	Deck-schicht	Binder-schicht	Asphalt-trag-schicht	Beton	Granit-pflaster	Verwertungs-klasse RuVA	Gesamt-dicke
1.1	3,7	7,9	16,3	-	-	A (7,3 mg/kg)	27,9
1.2	3,4	10,1	21,3	-	-	A (n.b.)	34,8
1.6	3,3 + 4,1 + 3,6	2,4	-	18,5	-	B (33,3 mg/kg)	31,9
1.7	4,2 + 2,2 + 1,3 + 3,4	-	-	19,2	-	B (112 mg/kg)	30,3
1.8	2,9 + 1,9	-	-	-	20,7	A (n.b.)	29,2
1.9	4,1	4,6 + 10,2	14,4	-	-	A (1,7 mg/kg)	33,3
1.14	4,7	5,6 + 2,5	7,6 + 6,7	-	-	A (n.b.)	27,1
1.15	7,3	5,3	7,7 + 7,9	-	-	A (0,5 mg/kg)	28,2

Tabelle 7: Aufbauten der entnommenen Bohrkern 2023 in der Fahrbahn

Die Gesamtdicke der gebundenen Schichten in der Fahrbahn liegt im untersuchten Bereich zwischen 27 cm und 35 cm. Der Aufbau der gebundenen Schichten ist uneinheitlich.

Die Analysen des PAK-Gehaltes nach RuVA-StB 01 haben ergeben, dass die Bohrkern 1.6 und 1.7 in den untersuchten Schichten als pechbelastet einzustufen (> 25 mg/kg PAK) und der Verwertungs-kategorie B zuzuordnen sind. Alle anderen Bohrkern sind pechfrei und werden der Verwertungs-kategorie A zugeordnet.

Die ungebundenen Schichten wurden nach LAGA TR Boden geprüft. Die Untersuchungen ergaben, dass in der Gesamteinstufung alle Zuordnungswerte von Z0 bis >Z2 vorhanden sind.

Anhand der beiden Prüfberichte wurde für den Abschnitt Wartenau – Lerchenfeld folgender Sanierungs-vorschlag von [REDACTED] (1/0668/2023-1 vom 28.06.2023) abgegeben.

Im Abschnitt Lerchenfeld zwischen Schürbeker Bogen und Wartenaubrücke wird aufgrund der Netzkrisse und Oberflächenausbrüche sowie Spurrinnenbildung eine Deck- und Binderschichtsanierung mit einem

Aufbau von 12 cm empfohlen. Bei tiefergehenden Schäden / Rissen ist gegebenenfalls eine punktuelle Sanierung einschließlich der Asphalttragschicht empfohlen.

Im Abschnitt Wartenau zwischen Wartenaubrücke und Wandsbeker Chaussee in Fahrtrichtung Wandsbeker Chaussee sind visuell betrachtet nur vereinzelt Schäden vorhanden, weswegen hier eine Deckschichtsanierung mit einem Aufbau von 3,5 cm empfohlen wird.

Im Abschnitt Wartenau zwischen Wartenaubrücke und Wandsbeker Chaussee in Fahrtrichtung Wartenaubrücke wird aufgrund der Netzrisse und Oberflächenausbrüche / Flickstellen sowie Spurrinnenbildung eine Deck- und Binderschichtsanierung mit einem Aufbau von 12 cm empfohlen.

3.6 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Im Planungsgebiet bzw. angrenzend befinden sich die folgenden LSA:

LSA Nr.	Knoten	Steuerung	Blindensignalisierung	Taktile Leitelemente/Bordabsenkung	Busbevorrechtigung
K361	Wartenau / Blumenau / Uhlandstraße	verkehrsabhängig	Ja	Nein	Ja
K240	Wartenau / Eilenau / Lerchenfeld	verkehrsabhängig	Ja	Nein	Ja
K2562	Lerchenfeld / Uferstraße / Immenhof (Nord)	verkehrsabhängig	Ja	Ja	Ja

Tabelle 8: Übersicht LSA-Knoten

Weiterhin sind folgende nicht signalisierte Knotenpunkte vorhanden:

Einmündung Hagenau

Am dreiarmligen Knotenpunkt schließen folgende Straßen an:

- Wartenau in Südost-/ Nordwest-Richtung
- Hagenau in Nordost-Richtung

Die Straße Hagenau ist eine einstreifige Einbahnstraße in Fahrtrichtung Südwesten und mündet von Osten in die Straße Wartenau. Die Einmündung ist nicht signalisiert. Die Straße Hagenau ist Teil einer Tempo-30-Zone.

Einmündung Immenhof (Nord)

Am dreiarmligen Knotenpunkt schließen folgende Straßen an:

- Lerchenfeld in Südost-/ Nordwest-Richtung
- Immenhof (Nord) in Südwest-Richtung

Die Straße Immenhof (Nord) mündet von Westen in die Straße Lerchenfeld. Die Einmündung ist nicht signalisiert. Die Straße Immenhof (Nord) ist Teil einer Tempo-30-Zone.

Einmündung Birkenau

Am dreiarmligen Knotenpunkt schließen folgende Straßen an:

- Lerchenfeld in Südost-/ Nordwest-Richtung
- Birkenau in Südwest-Richtung

Die Straße Birkenau mündet von Westen in die Straße Lerchenfeld. Die Einmündung ist nicht signalisiert. Die Straße Birkenau ist Teil einer Tempo-30-Zone.

3.7 Wirtschaftsverkehr

Die Fahrbahn ist im Planungsgebiet mit Asphalt befestigt. Je Fahrtrichtung sind zwei Fahrstreifen und teilweise zusätzliche Abbiegespuren vorhanden.

Die Fahrstreifenbreiten betragen ca. 2,9 m - ca. 3,20 m und nur am Knoten Schürbeker Bogen liegen die Fahrstreifenbreiten bis zu 3,50 m vor.

3.8 ÖPNV und Sharing-Angebote

Die Buslinien verkehren mit folgendem Takt:

Linie	Takt (Hauptverkehrszeit)	Streckenverlauf
25	Alle 10 Min.	Bf. Altona ↔ Sachsenstraße
172	Alle 10 Min.	Sachsenstraße ↔ Lentersweg

Tabelle 9: Buslinien – Taktung, Streckenverlauf

Haltestelle	Haltende Linien	Art der Haltestelle	Aufstelllänge	Oberflächenbelag	Barrierefreiheit	Ausstattung
Uferstraße FaRi Nord	25, 172	Hlst. am Fahrbandrand	36 m	Beton	Ja	FGU / DFI
Uferstraße FaRi Süd	25, 172	Hlst. am Fahrbandrand	36 m	Beton	Ja	FGU / DFI

Tabelle 10: Haltestellen im Bestand

Im Planungsgebiet befinden sich die Bushaltestellen Uferstraße in beide Fahrtrichtungen. Die beiden Haltepunkte wurden im Jahr 2018 im Rahmen des Busbeschleunigungsprogramms ausgebaut und entsprechend den aktuellen Anforderungen mit Sonderborden und taktilen Leitelementen ausgestattet. Sie verfügen jeweils über einen Fahrgastunterstand. Die Haltestellen sind als Fahrbahnrandhaltestelle in Beton ausgeführt.

Nördlich des Planungsabschnittes befindet sich die U-Bahn Haltestelle Mundsburg, die von der Linie U3 angefahren wird.

3.9 Radverkehr

In den westlichen und östlichen Nebenflächen des Straßenzuges Wartenau / Lerchenfeld verlaufen parallel zur Fahrbahn Radwege, deren Breiten (ca. 1,2 m - 1,5 m) nicht den Mindestabmessungen der Richtlinien entsprechen. Am Knoten Uferstraße / Lerchenfeld wird der Radverkehr in einen Radfahrstreifen auf- und abgeleitet. Zusätzlich ist an den Knotenarmen Uferstraße und Immenhof (Nord) jeweils eine signalisierte Fahrradtasche für den linksabbiegenden Radverkehr vorhanden.

Die Radwege sind durchgehend mit rotem Betonsteinpflaster befestigt. Lediglich im Bereich der Wartenaubrücke sind die Radwege asphaltiert.

Sicherheitstrennstreifen zwischen Parkständen und Radwegen fehlen weitestgehend oder sind unmaßig.

Das nordwestliche Planungsende schließt an den Knoten Schürbeker Bogen an. Hier ist die Radfurt über die Straße Lerchenfeld rot eingefärbt. Eine Radwegebenutzungspflicht besteht ausschließlich in den nördlichen Nebenflächen zwischen Uferstraße und Schürbeker Bogen. Im übrigen Straßenzug wurde die ursprünglich angeordnete Radwegebenutzungspflicht im Zuge eines Widerspruchsverfahrens

aufgehoben, da die erforderlichen Sicherheitsabstände zum ruhenden Verkehr nicht eingehalten werden konnten bzw. nicht vorhanden waren.

3.10 Fußverkehr

In den westlichen und östlichen Nebenflächen des Straßenzuges Wartenau / Lerchenfeld verlaufen parallel zur Fahrbahn Gehwege, deren Breiten (ca. 1,0 m – 3,5 m) zum Teil nicht den Mindestabmessungen der Richtlinien entsprechen.

Die vorhandenen Bordsteinhöhen an den Fußgänger- und Radwegfurten an den Knoten im Planungsgebiet 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. Ausnahme bildet die Furt an der Einmündung Immenhof (Nord), der jedoch nur taktile Elemente mit einer Bordhöhe von 3 cm aufweist. Zudem befinden sich am LSA-Knoten Uferstraße Lerchenfeld / Immenhof Süd taktile Elemente in Form von Bodenindikatoren. Zwischen dem Gehweg und Radweg sind keine Leitstreifen vorhanden.

Die Gehwege sind mit grauen Platten befestigt. Lediglich im Bereich der Wartenaubrücke sind die Gehwege asphaltiert.

Die Gehwegzufahrten weisen unterschiedliche Befestigungen wie Wabensteinpflaster, Großpflaster oder Asphalt auf.

3.11 Ruhender Verkehr

Zu beiden Seiten befinden sich mit VZ 315-66 bis 315-68 gekennzeichnete Parkstände in den Nebenflächen. Diese sind unterschiedlich befestigt (Platten, Wabensteinpflaster, Rasengittersteine oder Asphalt) und zwischen 2,10 m und 2,40 m breit (inkl. Bord). Die Parkstände grenzen direkt an den Radweg. Sicherheitstrennstreifen zwischen Radweg und Parkstand ist entweder nicht vorhanden oder weisen eine zu geringe Breite auf. Insgesamt stehen 58 Parkstände im Planungsgebiet zur Verfügung.

3.12 Straßenausstattung und Straßenmöblierung

Im Planungsgebiet ist folgende Ausstattung bzw. Straßenmöblierung vorhanden:

Vorhandene Ausstattung	Nebenfläche	Lageplan	Station	Zuständigkeit
Mehrere Pflanzkübel (klein)	Nordost	Blatt 1	Km 0-004	Derzeit nicht bekannt
Mehrere Pflanzkübel (klein)	Nordost	Blatt 1	Km 0+017 bis 0+021	Derzeit nicht bekannt
Pflanzkübel	Nordost	Blatt 1	Km 0+027	Bezirk Nord
Pflanzkübel	Nordost	Blatt 1	Km 0+039	Bezirk Nord
3 Schaltkästen	Nordost	Blatt 1	Km 0+045	Stromnetz Hamburg
Wertstoffcontainer	Nordost	Blatt 1	Km 0+080 bis 0+099	Stadtreinigung Hamburg
Metallgeländer	Südwest	Blatt 2	Km 0+104 bis 0+116	Bezirk Nord
Metallgeländer	Nordost	Blatt 2	Km 0+109 bis 0+117	Bezirk Nord
Schaltkasten	Nordost	Blatt 2	Km 0+111	Stromnetz Hamburg

Vorhandene Ausstattung	Nebenfläche	Lageplan	Station	Zuständigkeit
5 Stahlpoller	Südwest	Blatt 2	Km 0+118 bis 0+123	Bezirk Nord
Schaltkasten	Nordost	Blatt 2	Km 0+121	Stromnetz Hamburg
3 Findlinge	Nordost	Blatt 2	Km 0+133 bis 0+137	Bezirk Nord
Schaltkasten	Nordost	Blatt 2	Km 0+139	Stromnetz Hamburg
4 Stahlpoller	Südwest	Blatt 2	Km 0+137 bis 0+149	Bezirk Nord
Absperrbügel	Nordost	Blatt 2	Km 0+140	Bezirk Nord
4 Absperrpfosten abschließbar Feuerwehrzufahrt	Südwest	Blatt 2	Km 0+188 bis 0+192	Bezirk Nord
Schaltkasten	Nordost	Blatt 2	Km 0+198	HHVA
Werbesäule	Nordost	Blatt 3	Km 0+288	Bezirk Nord
Fahrgastunterstand Hlst. Uferstraße, Richtung Wandsbeker Chaussee mit Werbung	Südwest	Blatt 3	Km 0+312	Wall GmbH
Dynamische Fahrgastinformation	Südwest	Blatt 3	Km +327	Wall GmbH
Werbetafel	Südwest	Blatt 3	Km 0+327	Wall GmbH
3 Stahlpoller	Südwest	Blatt 3	Km 0+362	Bezirk Nord
Schaltkasten	Nordost	Blatt 3	Km 0+375	Stromnetz Hamburg
Dynamische Fahrgastinformation	Nordost	Blatt 3	Km +425	Wall GmbH
Fahrgastunterstand Hlst.. Uferstraße, Richtung Mundsborg mit Werbung	Nordost	Blatt 3	Km 0+428	Wall GmbH
3 Fahrradbügel	Südwest	Blatt 4	Km 0+474 bis 0+483	Bezirk Nord
8 Stahlpoller	Südwest	Blatt 4	Km 0+485 bis 0+505	Bezirk Nord
Schaltkasten	Nordost	Blatt 4	Km 0+491	Stromnetz Hamburg
Metallgeländer	Nordost	Blatt 4	Km 0+503 bis 0+521	Bezirk Nord
5 Stahlpoller	Südwest	Blatt 4	Km 0+524 bis 0+530	Bezirk Nord
Metallgeländer	Nordost	Blatt 4	Km 0+536 bis 0+576	Bezirk Nord

Vorhandene Ausstattung	Nebenfläche	Lageplan	Station	Zuständigkeit
20 Fahrradbügel	Nordost	Blatt 4	Km 0+550 bis 0+588	Bezirk Nord
Schaltkasten	Südwest	Blatt 4	Km 0+585	Deutsche Telekom
Schaltkasten	Südwest	Blatt 4	Km 0+586	Colt Technology
Werbesäule	Südwest	Blatt 4	Km 0+610	Bezirk Nord

Tabelle 11: Vorhandene Straßenmöblierung

Über den gesamten Planungsabschnitt sind zum Schutz der Bäume Absperrerelemente aus Stahl und Holzpoller vorhanden.

3.13 Öffentliche Beleuchtung

Die öffentliche Beleuchtung befindet sich südlich der Straße Hagenau in den westlichen Nebenflächen und nördlich davon in den östlichen Nebenflächen, im Bereich der Seitenstreifen.

3.14 Straßenbegleitgrün

In den Nebenflächen des betrachteten Straßenzugs befinden sich insgesamt 58 Bäume mit einem Stammdurchmesser von 10 cm bis 70 cm. Dabei handelt es sich größtenteils um Linden. Die Bäume sind in Baumscheiben zwischen den Parkständen neben der Fahrbahn angeordnet.

3.15 Entwässerung

Das Regenwasser wird im gesamten Planungsabschnitt auf der Fahrbahn über ein Dachgefälle zum Fahrbahnrand geleitet und dort über Trummen gefasst. Die Trummenanschlussleitungen führen in ein Mischwassersiel.

3.16 Versorgungsleitungen

Im Planungsgebiet verlaufen im Untergrund diverse Leitungen verschiedener Leitungsträger:

- Colt Technology Services
- Dataport
- Deutsche Telekom
- Gasnetz Hamburg
- Gasline
- Hamburg Wasser
- Kabel Deutschland / Vodafone
- Pyur
- Stromnetz Hamburg
- Wärme Hamburg
- Versatel
- wilhelm.tel

3.17 Ingenieurbauwerke

Im Planungsgebiet liegt das Brückenbauwerk Wartenaubrücke (BW-Nr. 126), welches über den Kuhmühlenteich bzw. den Eilbekkanal führt.

3.18 Grundwasser

Gemäß den Angaben im Geoportal Hamburg beträgt der Flurwasserabstand im gesamten Planungsgebiet mindestens 2,5 m (Minimaler Flurabstand zur Grundwasseroberfläche in Meter unter GOK).

3.19 Denkmalschutz

Im Straßenabschnitt Lerchenfeld befinden sich ab der denkmalgeschützten Wartenaubrücke bis südlich des Gymnasiums beidseitig denkmalgeschützte Ensembles. Das Gebäude, in dem die Hochschule für bildende Künste untergebracht ist, sowie mehrere Wohnhäuser in diesem Bereich sind Baudenkmäler.

3.20 Altlasten

Es liegen keine Eintragungen und Informationen im Hamburger Altlastenhinweiskataster vor, die für Bauvorhaben mit einer Bautiefe von < 1 Meter von Bedeutung sind.

3.21 Kampfmittel

Im Planungsgebiet besteht gemäß Schreiben mit Lageplänen der Feuerwehr, Gefahrenerkundung Kampfmittelverdacht (GEKV) vom 21.07.2023 (Geschäftszeichen BIS/F046-23/04705_1) in großen Teilen des Straßenkörpers und der Nebenflächen allgemeiner Bombenblindgängerverdacht. Teilweise besteht allgemeiner Bombenblindgängerverdacht durch Trümmerflächen.

4 Variantenuntersuchung

4.1 Variantenuntersuchung im Jahr 2021

Die Planungen zum hier beschriebenen Planungsabschnitt wurden im April 2021 erstverschickt. Im Erläuterungsbericht wurden verschiedene Varianten für die Gestaltung des Querschnittes aufgestellt und untersucht. Dabei wurden insbesondere die folgenden Faktoren betrachtet:

- Radverkehrsführung
- Baumbilanz
- Stellplatzbilanz
- Anzahl der Fahrstreifen für den MIV

Am 25.07.2019 wurde im Rahmen der Planung dieses Projektes eine Besprechung mit dem LSBG (Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer), der BVM (Behörde für Verkehr und Mobilitätswende), den Bezirken Nord und Wandsbek sowie der Verkehrsdirektion (VD) und dem örtlichen Polizeikommissariat (PK) geführt. Folgende Varianten wurden hierbei vorgestellt:

Variante A:

Die Variante A sieht vor, durchgehend beidseitige Gehwege mit einer Breite von 2,0 m und Radwege mit einer Breite von 1,63 m anzulegen. Die Geh- und Radwege entsprechen den damaligen Mindestmaßen. Eine Verbreiterung wäre nur auf Kosten eines Großteils der Bestandsbäume möglich. Von 58 vorhandenen Bäumen wären nach erster Einschätzung 34 Bäume gefährdet und von 58 vorhandenen Parkständen würden 46 Parkstände entfallen. Die Fahrstreifen bleiben wie im Bestand erhalten.

Variante B:

Die Variante B sieht vor, Radfahrstreifen mit wechselseitiger Fahrstreifenreduzierung anzulegen. Im Bereich Wartenau wird in dieser Variante beidseitig mit durchgängigen Radfahrstreifen mit einer Breite von 2,25 m geplant. Im Bereich Lerchenfeld werden in Fahrtrichtung Süd Radfahrstreifen und in Fahrtrichtung Nord (Bereich Gymnasium) ein Radweg bzw. Zwei-Richtungs-Radweg geplant. Gehwegbreiten werden zwischen 2,50 m und 3,0 m vorgesehen. Die Fahrstreifen werden abschnittsweise von zwei auf einen reduziert. In Fahrtrichtung Nord ist die Fahrbahn zwischen Hagenau und Eilenau und in

Fahrtrichtung Süd zwischen Birkenau und Immenhof (Süd) einstreifig. Von 58 vorhandenen Bäumen wären nach erster Einschätzung 18 Bäume gefährdet und von 58 vorhandenen Parkständen würden 40 Parkstände entfallen.

Variante C:

Die Variante C sieht, wie die Variante B, das Anlegen von Radfahrstreifen vor. In diesem Fall jedoch wäre eine durchgehende Einstreifigkeit für Kfz in Fahrtrichtung Süden geplant.

Variante D:

Die Variante D sieht vor, vorhandene Nebenflächen zu sanieren. Fast sämtliche Parkstände entfallen, da kein Sicherheitsabstand zum Radweg gegeben wäre. Im Bereich des Gymnasiums bzw. Ärztezentrum werden die Nebenflächen verbreitert und ein Zwei-Richtungs-Radweg vorgesehen. 11 Bäume müssten bei dieser Variante entfallen.

Grundsätzlich wurde ein umfangreicher Entfall der Bäume abgelehnt, sodass z.B. die Aufweitung der Fahrbahn nicht möglich ist, um ausreichend breite Fahrstreifen (3,25 m) und Radfahrstreifen herzustellen. Die Variante A wurde daher nicht weiter betrachtet. Die Varianten B und C werden von der Behörde für Inneres und Sport (BIS) und der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) abgelehnt, da die Leistungsfähigkeit zu stark reduziert werden würde. Problematisch sind hier unter anderem die dichte Abfolge von LSA-Knoten, die hohe Verkehrsstärke und der negative Einfluss auf die Busbeschleunigung. Im Rahmen einer Verkehrssimulation wurde festgestellt, dass die dargestellte wechselseitige Einstreifigkeit zu einer zu geringen Leistungsfähigkeit führt.

Auf Grundlage der geprüften Varianten wurde im Jahr 2021 die erste Verschickung mit der Variante D veröffentlicht. Da jedoch eine Vielzahl an Unstimmigkeiten vorhanden war und für die Umsetzung der Planung kein zeitnahes Baufenster gefunden werden konnte, ruhte die Planung zunächst.

Im späteren Verlauf stellte sich heraus, dass die Wartenaubrücke (BW-Nr. 126) zwingend grundinstandgesetzt werden muss. Dies erfolgt im Zeitraum von März 2025 bis Ende des Jahres 2026. Um die Verkehrsbeeinträchtigung im Bauzustand sinnvoll zu nutzen, wird im Hintergrund des Brückenbaus der Straßenzug Lerchenfeld – Wartenau saniert.

4.2 Variantenuntersuchung Querschnitt im Jahr 2024

In der Neuplanung der Maßnahme wurde unter Zugrundelegung der neuen Vorgaben aus dem Radentscheid eine weitere Variantenuntersuchung durchgeführt, um alle Möglichkeiten zur Optimierung des Straßenquerschnittes auszuschöpfen. Die Möglichkeit des Wegfalls von ein bis zwei Fahrstreifen wurde durch die neue politische Ausrichtung noch einmal genauer untersucht. Voraussetzung war, dass der Baumbestand erhalten bleibt und die Bordführung zum Schutz der Wurzeln nicht angepasst wird. Infolgedessen wurden die nachfolgenden zwei Varianten geprüft.

4.2.1 Variante 1

In Variante 1 wird der Radverkehr in den nördlichen Nebenflächen auf einen ca. 1,6 m breiten Radweg geführt. Die südlichen Nebenflächen sind zu gering für ausreichend breite Geh- und Radwege. Daher entfällt ein MIV-Fahrstreifen in Fahrtrichtung Süd, sodass der Radfahrer in einer 2,50 m breiten Protected Bikelane geführt wird. In den südlichen Nebenflächen entfallen alle Parkstände aufgrund der fehlenden Sicherheitsabstände. Im Straßenzug Wartenau entfallen auch in den nördlichen Nebenflächen die Parkstände. Insgesamt entfallen 39 Parkstände. Die Borde und die Bäume bleiben wie im Bestand erhalten.

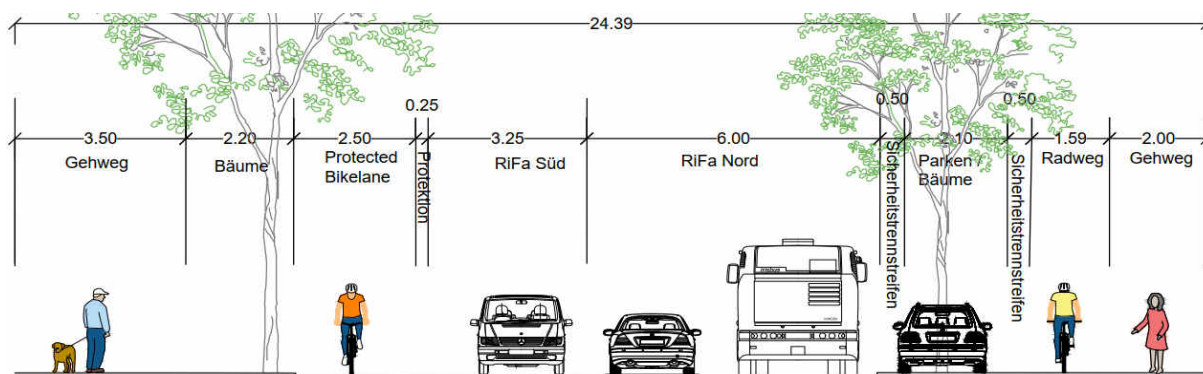


Abbildung 3: Querschnitt Variante 1 - Abschnitt Lerchenfeld, Blickrichtung Nordwesten

Abschnitt Wartenau			
	Parkstände	Fahrstreifen MIV	Radverkehrsführung
Bestand	10 (Nord) + 13 (Süd)	4	Radweg beidseitig
Planung	-23	3	Radweg (Nordseite) Protected Bikelane (Süd)
Differenz	0	1	-

Tabelle 12: Bilanzen Variante 1a – Abschnitt Wartenau

Abschnitt Lerchenfeld			
	Parkstände	Fahrstreifen MIV	Radverkehrsführung
Bestand	22 (Nord) + 16 (Süd)	4	Radweg beidseitig
Planung	-16	3	Radweg (Nordseite) Protected Bikelane (Süd)
Differenz	22	1	-

Tabelle 13: Bilanzen Variante 1b - Abschnitt Lerchenfeld

4.2.2 Variante 2

Variante 2 unterscheidet sich zu Variante 1 in Hinblick auf die Radverkehrsführung in Fahrtrichtung Süd. Es wird ein 2,0 m breiter Radfahrstreifen in Fahrtrichtung Süd hergestellt. Dafür entfällt ein Fahrstreifen für den MIV in Fahrtrichtung Süd. Im Straßenzug Wartenau entfallen in den südlichen Nebenflächen die Parkstände aufgrund fehlender Sicherheitsabstände. Insgesamt entfallen im gesamten Abschnitt 10 Parkstände.

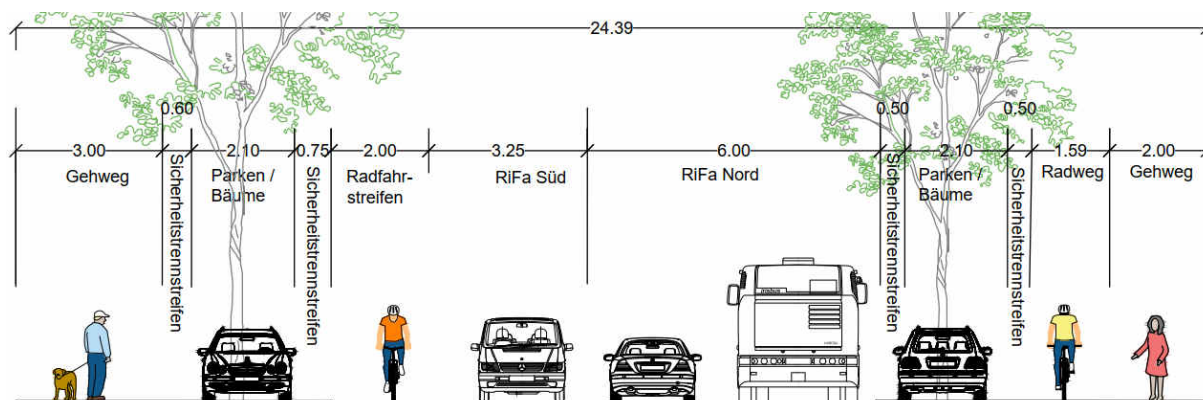


Abbildung 4: Querschnitt Variante 2 – Abschnitt Lerchenfeld, Blickrichtung Nordwesten

Abschnitt Wartenau			
	Parkstände	Fahrstreifen MIV	Radverkehrsführung
Bestand	10 (Nord) + 13 (Süd)	4	Radweg beidseitig
Planung	-10	3	Radweg (Nordseite) Radfahrstreifen (Süd)
Differenz	13	1	-

Tabelle 14: Bilanzen Variante 2a – Abschnitt Wartenau

Abschnitt Lerchenfeld			
	Parkstände	Fahrstreifen MIV	Radverkehrsführung
Bestand	22 (Nord) + 16 (Süd)	4	Radweg beidseitig
Planung	0	3	Radweg (Nordseite) Radfahrstreifen (Süd)
Differenz	38	1	-

Tabelle 15: Bilanzen Variante 2b – Abschnitt Lerchenfeld

Die Varianten 1 und 2 wurden nicht weiter betrachtet, da der Entfall eines Fahrstreifens für den MIV aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens nach wie vor nicht in Frage kommt. Im Januar 2024 wurde eine weitere Verkehrsbetrachtung seitens Verkehrssteuerung LSBG (XV) durchgeführt. Das Ergebnis ergab, dass beide Fahrtrichtungen hoch belastet sind. Durch die Reduzierung des Fahrstreifens für den MIV in Fahrtrichtung Süden sind die Knoten zu stark ausgelastet. Eine Umverteilung der Verkehre würde nur die anliegenden Straßen belasten und somit den Radverkehr und die Busbeschleunigung benachteiligen. Die Leistungsfähigkeit würde dadurch stark minimiert werden, daher wird eine Fahrstreifenreduzierung nicht empfohlen.

4.2.3 Variante 3

Eine weitere Variante ist, in den Nebenflächen einen gemeinsamen Geh- und Radweg herzustellen, um alle Parkstände zu erhalten. Nach ERA ist die Führung des Radverkehrs in einem gemeinsamen Geh- und Radweg nur bei einer Verkehrsstärke von bis zu 200 Radfahrer/h möglich. Im Lerchenfeld beträgt die Radverkehrsanzahl über 300 Radfahrer/h. Aufgrund der vorhandenen Radverkehrsstärken ist eine Anordnung eines gemeinsamen Geh- und Radweges nicht möglich.

4.2.4 Variante 4

Variante 4 sieht vor, den Radweg zurückzubauen und den Gehweg mit dem Zusatz Radfahrer frei anzuordnen. Dadurch können ebenfalls die Parkstände aufrechterhalten werden. Die Variante ist aufgrund der hohen Radverkehrszahlen auch keine regelkonforme Variante. Orientierungshilfen finden sich dazu in der ERA. Mit Fußgänger- und Radfahrerzahlen über 100 Personen bzw. Radfahrer in der Spitzenstunde benötigt man Breiten von 3 bis 4 m ohne Sicherheitstrennstreifen.

4.2.5 Variante 5

In der Variante 5 wird bestandsnah geplant. Die Borde bleiben alle bestehen, sodass keine Bäume gefällt werden. Der Gehweg wird einheitlich auf 1,60 m geplant und der Radweg auf 1,50 m. Aufgrund des hohen Schwerlastverkehrs und des hohen Verkehrsaufkommens im Allgemeinen wird eine Radwegebenutzungspflicht vorgesehen.

Aufgrund der Einführung der Radwegebenutzungspflicht ist es erforderlich die Sicherheitsabstände zu den Parkständen aufrechtzuerhalten. Zwischen Radweg und Parkstand müssen nach ReStra 75 cm Sicherheitstrennstreifen eingehalten werden. Unter diesen Aspekten bleiben für die Parkstände keine ausreichenden Breiten übrig, weswegen viele entfallen.

In den Abbildungen 5 und 6 sind die Regelquerschnitte dargestellt.

Aufgrund der fehlenden Breiten entfallen fast alle Parkstände. Nur vereinzelt sind die Nebenflächen so breit, dass die geforderten Maße für Parkstand und Sicherheitstrennstreifen eingehalten werden, siehe hierzu Abbildung 6. Vor der Hochschule für bildende Künste besteht die Möglichkeit die Straßenbegrenzungslinie um ca. 0,8 m zu verschieben, sodass ausreichend Breite Nebenflächen inklusive des Erhalts der Parkstände hergestellt werden. Insgesamt werden 20 Parkstände im Planungsgebiet wieder hergestellt.

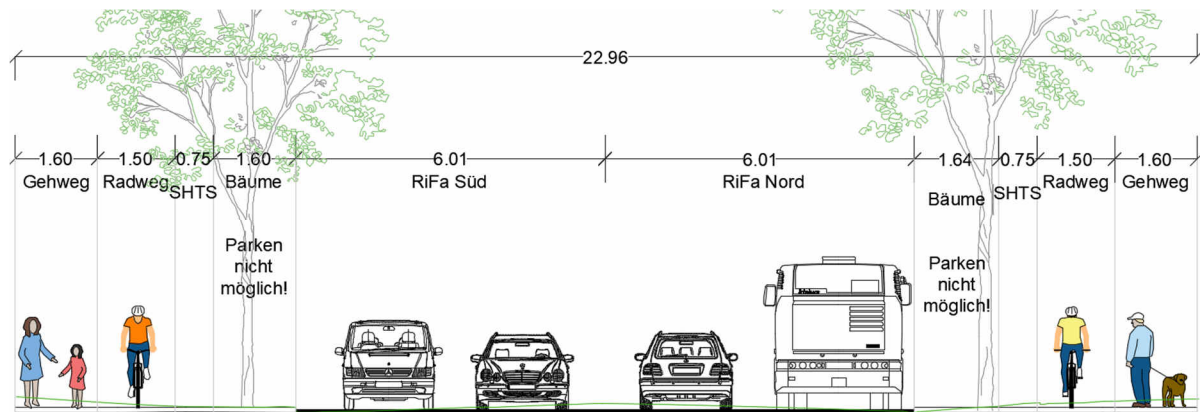


Abbildung 5: Querschnitt Variante 5 - Abschnitt Wartenau, Blickrichtung Nordwesten

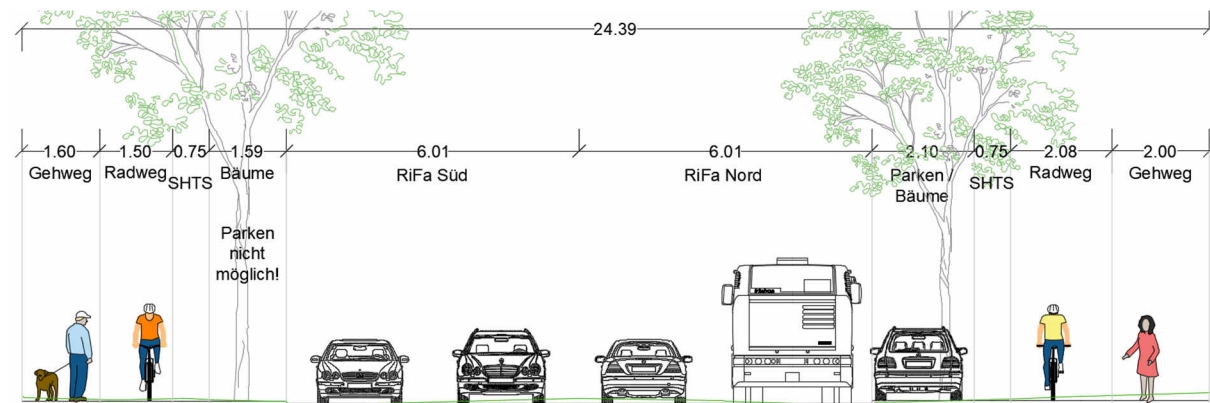


Abbildung 6: Querschnitt Variante 5 - Abschnitt Lerchenfeld, Blickrichtung Nordwesten

4.3 Aufteilung Fahrbahnbreiten für motorisierten Individualverkehr

Die Fahrbahn ist im Bestand 12 m breit. Aufgrund ungleicher Aufteilungen sind die Fahrstreifenbreiten zum Teil unter 3,0 m.

In Vorgesprächen mit der BIS wurde über die bestmögliche Aufteilung der Fahrspuren gesprochen. Allen Beteiligten ist klar, dass die Fahrspurbreiten im Bestand keine zufriedenstellende Lösung darstellen, aber alternativlos sind, wenn man die Baumreihen erhalten möchte. Die Aufteilung Hauptfahrstreifen 3,25 m / Nebenfahrstreifen 2,75 m wurde abgelehnt, weil ansonsten die Überholfahrstreifen mit einer Breite von 2,75m untermaßig sind und bei den vorhandenen Verkehrsstärken nicht zielführend sind. Es wurde sich darauf geeinigt, alle vier Fahrstreifenbreiten gleich aufzuteilen.

4.4 Varianten Gehwegüberfahrten

An den Einmündungen ohne Lichtsignalanlage wurde geprüft, ob die Umsetzung einer Gehwegüberfahrt (GWÜ) sinnvoll ist. Betroffen sind die Einmündungen Immenhof (Nord), Birkenau und Hagenau. An den Einmündungen wurden Schleppekurven mit folgendem Ergebnis geprüft:

	Immenhof (Nord)	Birkenau	Hagenau
Schleppkurve	Müllfahrzeug	Müllfahrzeug	Müllfahrzeug
Breite der erf. GWÜ	19,5 m	8,0 m	6,5 m
Fahrtrichtungen	Zweirichtungsverkehr	Einbahnstraße FaRi Osten	Einbahnstraße FaRi Westen
Abwägung Herstellung GWÜ	Nein	Ja	Ja

Tabelle 16: Varianten Überfahrten

Die Breiten der Gehwegüberfahrten sind abhängig von den erforderlichen Schleppkurven zum Ein- und Ausfahren in die Nebenstraßen.

Bei zu großen Breiten (ca. ab 14 m) werden seitens PK 31 Bedenken angemeldet, dass nicht ausreichend Übersicht vorhanden ist und eine gewisse Orientierungslosigkeit gerade bei Fußgängern und Radfahrern hervorgerufen wird. Ziel ist es, dass eine absolute eindeutige Führung vorhanden ist.

Die Einmündungen Immenhof (Nord) bleibt wie im Bestand. An der Einmündung ist der Winkel sehr stark ausgeprägt, wodurch die Schleppkurve weit ausschlägt. Die Überfahrt würde eine Breite von 19,5 m aufweisen, was aus Verkehrssicherheitsgründen für eine Gehwegüberfahrt nicht zu empfehlen ist.

Die Einmündungen Birkenau wird als GWÜ hergestellt. Anhand der Schleppkurvenführung ist hier eine Breite von ca. 8,0 m notwendig. Seitens PK 31 bestehen hier keine Bedenken.

An der Straße Hagenau benötigt die Überfahrt eine Breite von 6,5 m. Zudem sind im jetzigen Zustand auf der Fahrbahn Markierungen und Pflanzkübel zur Verhinderung von einfahrendem MIV aufgestellt. Hier ist eine Gehwegüberfahrt aus Sicherheitsgründen zu empfehlen.

4.5 Zweirichtungsradweg Lerchenfeld

Es wurde geprüft, ob ein Zweirichtungsradweg in den nordöstlichen Nebenflächen vor dem „Gymnasium Lerchenfeld“ möglich ist. Für die Anbindung der Schule, wäre ein Zweirichtungsradweg zwar wünschenswert, dieser ist aufgrund der zu geringen Breiten richtlinienkonform in den Nebenflächen nicht realisierbar. Eine Breite von 2,50 m für einen Zweirichtungsradweg ist nicht genehmigungsfähig.

4.6 Berliner Lösung Knoten Eilenau / Wartenau

Am Knoten Eilenau / Wartenau wurde die „Berliner Lösung“ geprüft. Der Radverkehr wird dabei vor dem Knoten vom Radweg auf einen Radfahrstreifen geführt und nach dem Knoten wieder auf den vorhandenen Radweg aufgeleitet. Vorteil dieser Variante ist, dass der Konflikt zwischen Fußgänger und Radfahrer am Aufstellbereich der LSA entzerrt wird. Weiterhin soll eine gute Sichtbeziehung zwischen Radverkehr und MIV vor der Lichtsignalanlage erreicht werden, sodass beim Rechtsabbiegen der Radverkehr nicht übersehen wird.

Am Knoten Eilenau / Wartenau sind folgende Nachteile vorhanden:

Aufgrund der angrenzenden Brücke inkl. Widerlager im Norden, des vorhandenen Baumbestandes und des Schaltschranke in den nordöstlichen Nebenflächen, wird der Radverkehr direkt an der LSA auf- und abgeleitet, wodurch der Vorteil der Sichtbeziehung hier nicht wirklich gegeben ist. Hinzu kommt, sobald mehrere Fahrradfahrer*innen sich im Aufstellbereich vor dem Haltebalken befinden, sich diese teilweise auf der Rampe aufstellen müssen.

Von Süden kommend besteht keine Rechtsabbiegebeziehung für den MIV.

Der von Norden kommende Radfahrer, der in Richtung Eilenau abbiegen möchte, wird kurz nach der Ableitung in der Straße Eilenau wieder aufgeleitet. Bei einem durchgehenden Radweg kann der

Radverkehr ohne Halten an der LSA und ohne Wartezeit und Konflikte abbiegen, wodurch der Radweg in diesem Bereich bevorzugt wird.

Durch die Anpassung der Borde für diese Variante wären auch umfangreiche Anpassungen an LSA und externe Leitungen (z.B. Stromnetz, Telekom) erforderlich.

Aufgrund der genannten Punkte wurde sich gegen diese Variante entschieden.

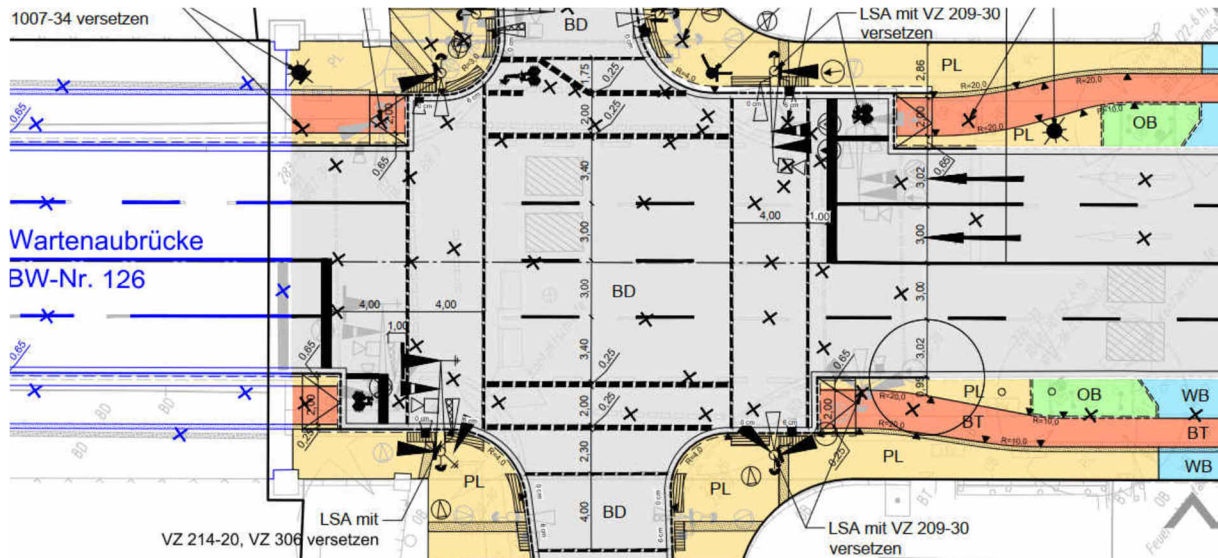


Abbildung 7: Variante "Berliner Lösung" am Knoten Eilenau / Wartenau

5 Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante

Da keine der genannten Varianten 1 bis 2 aus Platzverhältnissen und der erforderlichen Leistungsfähigkeit umgesetzt werden kann, wurde sich darauf geeinigt den Querschnitt wie im Bestand zu lassen und lediglich eine Optimierung hinsichtlich der Nebenflächen und Einmündungen vorzunehmen.

Die Baumaßnahme umfasst im Wesentlichen folgende Leistungen:

- Sanierung der Fahrbahn zwischen den Borden nach Belastungsklasse 32 (gemäß ReStra, Tafel 1 Zeile 3a)
 - o Deckschicht (3,5 cm SMA 8 Hmb)
 - o Binderschicht (8,5 cm AC 16 B Hmb)
- Paritätische Aufteilung der Nebenflächen inkl. Anpassung der Radverkehrsanlagen, KFZ-Stellplätze fallen dort weg, wo keine ausreichenden Sicherheitsabstände generiert werden können.
- Schaffung von 2 Ladezonen

Die bautechnische Ausführung der Maßnahme erfolgt gemäß der ZTV/ST-Hamburg 09, den RStO 12 und dem Regelwerk für Planung und Entwurf von Straßen (ReStra).

5.1 Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes sowie Oberflächenbefestigung

Der Querschnitt teilt sich bei Km 0+060 wie folgt auf:

Nebenfläche Nordost

1,60 m	Gehweg (Platten)
1,50 m	Radweg (Pflaster)
2,35 m	Grünfläche inkl. Baum

Fahrbahn

3,03 m	Fahrstreifen Richtung Nordwesten (Asphalt)
3,00 m	Fahrstreifen Richtung Nordwesten (Asphalt)
3,00 m	Fahrstreifen Richtung Südosten (Asphalt)
3,03 m	Fahrstreifen Richtung Südosten (Asphalt)

Nebenfläche Südwest

1,86 m	Grünfläche
1,75 m	Radweg (Pflaster)
1,88 m	Gehweg (Platten)

Der Querschnitt teilt sich bei Km 0+460 wie folgt auf:

Nebenfläche Nordost

2,00 m	Gehweg (Platten)
2,05 m	Radweg (Pflaster)
0,75 m	Sicherheitstrennstreifen (Pflaster)
2,10 m	Grünfläche inkl. Baum

Fahrbahn

3,02 m	Fahrstreifen Richtung Nordwesten (Asphalt)
3,00 m	Fahrstreifen Richtung Nordwesten (Asphalt)
3,00 m	Fahrstreifen Richtung Südosten (Asphalt)
3,00 m	Fahrstreifen Richtung Südosten (Asphalt)

Nebenfläche Südwest

2,42 m	Grünfläche (Baum)
1,50 m	Radweg (Pflaster)
1,50 m	Gehweg (Platten)

5.2 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Alle Anlagen bleiben wie im Bestand bestehen. Am Knoten Uhlandstraße / Wartenau /Blumenau wird für den linksabbiegenden Radverkehr mit Fahrtrichtung Uhlandstraße noch eine zusätzliche Signalanlage aufgestellt.

Die erforderlichen Bordsteinhöhen an Fußgänger- und Radwegfurten werden gemäß ReStra berücksichtigt. Es werden an den Knoten Birkenau / Lerchenfeld, LSA-Knoten Uferstraße /Immenhof / Lerchenfeld und LSA-Knoten Eilenau / Wartenau getrennte Querungen mit 0 und 6 cm Bord geplant. An den Knoten Immenhof (Nord) / Lerchenfeld ist eine getrennte Querung aufgrund der Platzverhältnisse (Baumstandort) nicht möglich. Daher wird hier eine Querung mit 3 cm Bordansicht hergestellt. In den LSA- Knoten Blumenau / Wartenau und an der Querung des LSA-Knotens Schürbeker Bogen werden ebenfalls 3 cm hohe Bordansichten geplant. Die Querung am Schürbeker Bogen ist zwar außerhalb der Planungsgrenze, dennoch wird die Anpassung als erforderlich gesehen. Da die LSA-Anlagen hier nicht

angepasst werden, bleibt die Lage der Maststandorte wie im Bestand. Bei einer getrennten Querung wäre der Maststandort nicht in der richtigen Lage.

5.3 Wirtschaftsverkehr

Die Fahrstreifenführung des motorisierten Verkehrs bleibt in dem gesamten Planungsbereich erhalten.

An der Einmündung Hagenau wird eine Gehwegüberfahrt geplant. Die Gehwegüberfahrt wird mit Wabensteinen befestigt.

An allen weiteren Knoten bleiben die Abbiegebeziehungen und die Fahrstreifenzuordnungen unverändert.

5.4 ÖPNV und Sharing-Angebote

Die Bushaltstellen im Planungsbereich wurden im Rahmen des Busbeschleunigungsprogrammes im Jahr 2018 saniert und umgebaut. Sie entsprechen den aktuellen Anforderungen an die Barrierefreiheit und werden nicht verändert.

5.5 Radverkehr

Die Radwege werden überwiegend auf 1,75 m verbreitert. Damit die Radwegebenutzungspflicht wieder eingeführt werden kann, ist zusätzlich ein Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m zwischen Radweg und angrenzendem Parkstand erforderlich.

Eine Ausnahme bildet der Bereich an der Schule im Abschnitt Lerchenfeld, in dem aufgrund des hohen Radverkehrsaufkommens ein Radweg mit einer Breite von 2,00 bis 2,50 m vorgesehen wird. In dem Abschnitt Wartenau Höhe Hausnummer 16 befinden sich mehrere Wertstoffcontainer. Hier verschmälert sich auf einen kurzen Abschnitt von 20 m der Radweg auf 1,50 m. Im Bereich der Knotenpunkte muss zugunsten der Aufstellbreiten für Fußgänger und Radfahrer ebenfalls der Radweg in Teilbereichen auf 1,50 m verschmälert werden. In den nordwestlichen Nebenflächen sind Längsparkstände vorgesehen, deren Berücksichtigung lässt hier eine Radwegbreite von 1,625 m zu.

Im Planungsgebiet sind zwei Ladezonen neu geplant. Aufgrund der geringen Nebenflächenbreite werden im Bereich der Ladezonen ein gemeinsamer Geh- und Radweg über eine Länge von ca. 20 m vorgesehen.

Die Radwege werden mit 25/25/7 cm roten Platten aus Beton befestigt. Im Bereich der Baumscheiben wird der Radweg bei Notwendigkeit mit Stahlbändern eingefasst. Die Realisierung der Radwegbreite von 1,75 m wird im Einzelfall während der Baumaßnahme je nach Wuchs der Baumwurzeln geprüft.

5.6 Fußverkehr

Die Gehwegbreite variiert im Planungsbereich von ca. 1,50 bis ca. 2,60 m. Im Bereich Lerchenfeld Hausnr. 11 ist eine kurze Engstelle vom öffentlichen Raum mit einer Gehwegbreite von 1,0 m vorhanden, die auch so im Bestand existiert. An dieser Stelle befindet sich außerhalb der Straßenbegrenzungslinie weitere befestigte Flächen (Platten aus Beton) die als Gehweg nutzbar sind, wodurch ein Begegnungsverkehr zwischen zwei Fußgängern*innen möglich ist. Die Engstelle des öffentlichen Raumes ist in der Örtlichkeit nicht ersichtlich.

Die Gehwege werden mit 25/25/7 cm grauen Platten aus Beton befestigt. Taktile Elemente in Form von Leitstreifen sind zwischen Rad- und Gehwegen vorgesehen. Vor dem Gymnasium wird anstatt eines Leitstreifen ein barrieregerechtes Fußgängerschutzgitter zwischen Geh- und Radweg hergestellt. Dies dient auch dazu, dass das unrechtmäßige Begehen des Radweges verhindert wird.

5.7 Ruhender Verkehr

Im Planungsgebiet entfallen insgesamt 36 Parkstände, da die erforderlichen Sicherheitsabstände zum Radweg nicht eingehalten werden können. Damit die Radwegebenutzungspflicht wieder eingeführt werden kann, ist ein Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m zwischen Radweg und Parkstand erforderlich. Im nördlichen Planungsabschnitt (Station 0+300 km bis 0+600 km) werden 20 Parkstände in den Nebenflächen hergestellt. Im Zuge des Stellplatz-Moratoriums wurde ein Parkstand auf Höhe der Hausnummer Lerchenfeld 6 wieder in die Planung aufgenommen. Die Entscheidung über die Umsetzung des Parkstands steht noch aus, da die örtlichen Randbedingungen in Bezug auf die Wurzellage noch geprüft werden müssen. Die grundsätzlichen Planungsziele bleiben vom Moratorium unberührt.

Es werden im Planungsgebiet zusätzlich 2 Ladezonen geschaffen. Eine Ladezone wird auf Höhe der Straße Wartenau Hausnummer 21 in den südlichen Nebenflächen hergestellt. Die zweite Ladezone wird in den nördlichen Nebenflächen an Hausnummer 12 hergestellt.

Aufgrund der zu geringen Breiten (ca. 2,1 m) kann auf Höhe der Ladezonen keine getrennte Führung von Rad- und Gehweg hergestellt werden. Daher wird an den Ladezonen ein gemeinsamer Geh- und Radweg über eine Länge von ca. 20 m hergestellt.

	Bestand	Ausführungsvariante	Bilanz
Parkstände, gesamt	58	20 + 2 Ladezonen	-36
Wartenau	22	+2 Ladezonen	-20
Lerchenfeld	36	20	-16
Fahrradabstellplätze, gesamt	46	63	+17
Wartenau	0	18	+18
Lerchenfeld	46	45	-1

Tabelle 17: Bilanz des ruhenden Verkehrs der Ausführungsvariante

5.8 Straßenausstattung und Straßenmöblierung

Vorhandene Ausstattung	Nebenfläche	Lageplan	Station	Maßnahme
3 Fahrradbügel	Nordost	Blatt 1	Km 0+013	Neu
Mehrere Pflanzkübel (klein)	Nordost	Blatt 1	Km 0+004	Bleiben wie im Bestand.
5 Fahrradbügel	Südwest	Blatt 1	Km 0+005 bis 0+015	Neu
Mehrere Pflanzkübel (klein)	Nordost	Blatt 1	Km 0+017 bis 0+021	Werden entfernt.
Pflanzkübel	Nordost	Blatt 1	Km 0+027	Wird entfernt.
Pflanzkübel	Nordost	Blatt 1	Km 0+039	Wird entfernt.
3 Schaltkästen	Nordost	Blatt 1	Km 0+045	Bleiben wie im Bestand.
3 Fahrradbügel	Nordost	Blatt 1	Km 0+054	Neu
Wertstoffcontainerplatz / Wertstoffcontainer	Nordost	Blatt 1	Km 0+080 bis 0+099	Bleiben wie im Bestand.

Vorhandene Ausstattung	Nebenfläche	Lageplan	Station	Maßnahme
Metallgeländer	Südwest	Blatt 2	Km 0+104 bis 0+116	Bleibt wie im Bestand.
Metallgeländer	Nordost	Blatt 2	Km 0+109 bis 0+117	Bleibt wie im Bestand.
Schaltkasten	Nordost	Blatt 2	Km 0+111	Bleibt wie im Bestand.
5 Stahlpoller	Südwest	Blatt 2	Km 0+118 bis 0+123	Werden entfernt.
Schaltkasten	Nordost	Blatt 2	Km 0+121	Bleibt wie im Bestand.
3 Findlinge	Nordost	Blatt 2	Km 0+133 bis 0+137	Bleibt wie im Bestand.
Schaltkasten	Nordost	Blatt 2	Km 0+139	Bleibt wie im Bestand.
3 Stahlpoller	Südwest	Blatt 2	Km 0+137 bis 0+149	Ein Poller wird entfernt.
Absperrbügel	Nordost	Blatt 2	Km 0+140	Bleibt wie im Bestand.
3 Fahrradbügel	Nordost	Blatt 2	Km 0+154	Neu
4 Fahrradbügel	Südwest	Blatt 2	Km 0+155	Neu
4 Absperrpfosten abschließbar Feuerwehrezufahrt	Südwest	Blatt 2	Km 0+188 bis 0+192	Bleibt wie im Bestand.
Schaltkasten	Nordost	Blatt 2	Km 0+198	Bleibt wie im Bestand.
Werbesäule	Nordost	Blatt 3	Km 0+288	Bleibt wie im Bestand.
2 Fahrradbügel	Nordost	Blatt 3	Km 0+310	Neu
Fahrgastunterstand Haltest. Uferstraße, Richtung Wandsbeker Chaussee mit Werbung	Südwest	Blatt 3	Km 0+312	Bleibt wie im Bestand.
Dynamische Fahrgastinformation	Südwest	Blatt 3	Km +327	Bleibt wie im Bestand.
Werbetafel	Südwest	Blatt 3	Km 0+327	Bleibt wie im Bestand.
3 Stahlpoller	Südwest	Blatt 3	Km 0+362	Bleibt wie im Bestand.
Schaltkasten	Nordost	Blatt 3	Km 0+375	Bleibt wie im Bestand.
2 Fahrradbügel	Nordost	Blatt 3	Km 0+400	Neu
Dynamische Fahrgastinformation	Nordost	Blatt 3	Km +425	Bleibt wie im Bestand.

Vorhandene Ausstattung	Nebenfläche	Lageplan	Station	Maßnahme
Fahrgastunterstand Haltest. Uferstraße, Richtung Mundsburg mit Werbung	Nordost	Blatt 3	Km 0+428	Bleibt wie im Bestand.
6 Fahrradbügel	Südwest	Blatt 4	Km 0+474 bis 0+483	Wird angepasst, drei hinzugefügt.
8 Stahlpoller	Südwest	Blatt 4	Km 0+485 bis 0+505	Bleiben wie im Bestand.
Schaltkasten	Nordost	Blatt 4	Km 0+491	Bleibt wie im Bestand.
Metallgeländer	Nordost	Blatt 4	Km 0+503 bis 0+521	Wird neu hergestellt.
17 Fahrradbügel	Nordost	Blatt 4	Km 0+505 bis 0+543	Neu
5 Stahlpoller	Südwest	Blatt 4	Km 0+524 bis 0+530	Bleiben wie im Bestand.
Metallgeländer	Nordost	Blatt 4	Km 0+536 bis 0+576	Wird neu hergestellt.
18 Fahrradbügel	Nordost	Blatt 4	Km 0+510 bis 0+588	Werden neu hergestellt.
Schaltkasten	Südwest	Blatt 4	Km 0+585	Bleibt wie im Bestand.
Schaltkasten	Südwest	Blatt 4	Km 0+586	Bleibt wie im Bestand.
Metallgeländer	Südwest	Blatt 4	Km 0+592 bis 0+607	Bleibt wie im Bestand.
Werbesäule	Südwest	Blatt 4	Km 0+610	Bleibt wie im Bestand.

Tabelle 18: Straßenausstattung Planung

In den Grünflächen werden über das gesamte Planungsgebiet Poller hergestellt.

5.9 Öffentliche Beleuchtung

Es wird insgesamt ein Mast der öffentlichen Beleuchtung aufgrund baulicher Eingriffe versetzt. Dieser befindet sich in den nordwestlichen Nebenflächen Station 0+480 km.

5.10 Straßenbegleitgrün

Es sind insgesamt drei Neupflanzungen vorgesehen. In den nordöstlichen Nebenflächen werden auf Höhe der Stationen 0+390 km und 0+530 km Bäume neugepflanzt und in den südwestlichen Nebenflächen wird an Station 0+590 km eine Neupflanzung erfolgen.

Die vorhandenen Baumscheiben werden angepasst und in Teilen vergrößert. Die Einfassungen erfolgen in Baumwurzelnähe mit Stahlbändern.

Mit Ausnahme der Knotenbereiche bleiben die Bordanlagen angrenzend zur Fahrbahn zum Schutz der Baumwurzeln bestehen.

Straße	Bestandsbäume	Neupflanzungen	Fällungen	Bilanz
Lerchenfeld	36	3	0	+3
Wartenau	22	0	0	0
Σ	58	3	0	+3

Tabelle 19: Baumbilanz Ausführungsvariante

5.11 Entwässerung

Die Entwässerung erfolgt wie im Bestand über Trummen und das vorhandene Mischwassersiel. Im Rahmen der Sanierungsmaßnahme werden einzelne zum Teil defekte Trummen und Trummenanschlussleitungen angepasst und erneuert. Der Wasserlauf wird im Zuge der Decken- und Bindersanierung erneuert.

5.12 Versorgungsleitungen

Es wurde im Rahmen der Planung eine Leitungsanfrage und Leitungsbesprechung durchgeführt. Da weitestgehend im Bestand hergestellt wird, sind keine Leitungsarbeiten erforderlich.

5.13 Ingenieurbauwerke

Die Wartenaubrücke (BW-Nr. 126) muss grundinstandgesetzt werden. Der Bau erfolgt ab dem Jahr 2025.

5.14 Denkmalschutz

Im Bereich der denkmalgeschützten Ensembles Ärztehaus (Lerchenfeld 14-18) und Hochschule für bildende Künste (Lerchenfeld 2) werden die Gehwegüberfahrten mit geschliffenem Natursteinpflaster wiederhergestellt. Der Radweg ist nach Abstimmung mit dem Denkmalschutzamt hier nicht durchzuführen, sondern im Bereich der Überfahrten zu unterbrechen. Für das Blindenleitsystem werden kontrastlose Leitelemente berücksichtigt.

5.15 Baustoffe

Gemäß LAGA-Mitteilung 20 zum Einbau von Ersatzbaustoffen wird ein Abstand des Grundwassers zur Tragschichtunterkante von mindestens 1 m unter Berücksichtigung eines Sicherheitszuschlages von 0,5 m gefordert.

Laut Geoportal-Hamburg liegen die Grundwassergleichen Max (hydrologisches Jahr 2018) im überplanten Bereich zwischen 2,0 mNHN und 5,0 mNHN (s. Kapitel 3.19). Die vorhandenen Geländehöhen liegen zwischen 5,0 mNHN und 8,0 mNHN.

Der notwendige Abstand – zwischen Grundwasserstand und Schüttkörperbasis (Unterseite Tragschicht) – kann eingehalten werden. Der Einbau von Recyclingbaustoffen ist daher möglich.

6 Umsetzung der Planung

6.1 Grunderwerb

Grunderwerb ist für die Herstellung anforderungsgerechter/regelkonformer Verkehrsflächen erforderlich. Der Grunderwerb konnte nicht ausgeübt werden. Grund dafür ist die anliegende Bebauung die zum Teil denkmalgeschützt ist.

Für die Erweiterung der Straßenbegrenzungslinie ist ein Grunderwerb nicht erforderlich, da die Fläche innerhalb des städtischen Verwaltungsvermögen bleibt. Es wird von der Behörde BWFGB zur anderen Behörde BVM übertragen.

6.2 Auswirkungen durch das Projekt

6.2.1 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.

Unabhängig davon, dass die Voraussetzungen zur Anwendung der 16. BImSchV nicht vorliegen, wird bei der Maßnahme EMS-HH Lerchenfeld - Wartenau zur Herstellung der Fahrbahn standardmäßig ein feinkörniger Splittmastixasphalt (SMA 8 Hmb) verwendet. Mit diesem Belag ist eine dauerhafte Lärm-minderung 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 Schachtabsackungen, die Lärmsituation deutlich verbessern.

6.2.2 Voraus- und Folgemaßnahmen

Parallel zum Straßenbau soll die Grundinstandsetzung der Wartenaubrücke stattfinden. Die Brückenbauarbeiten benötigen insgesamt ein längeres Bauzeitfenster als die Straßenbauarbeiten. Die Baumaßnahmen werden parallel mit zusammenhängender Verkehrsführung hergestellt.

6.2.3 Unmittelbares und erweitertes Umfeld

Folgende Auswirkungen ergeben sich:

Sämtliche Anlieger sind während der Durchführung der Maßnahme direkt betroffen. Im Bauzustand ergeben sich Einschränkungen und Behinderungen durch verengte oder zusammengelegte Fahrbeziehungen, die auf das notwendige Minimum beschränkt werden. Zum Teil werden Sperrungen vorgenommen, so dass Anlieger Umleitungsstrecken nutzen müssen. Die Bauphasen und die Verkehrsführungspläne werden im weiteren Planungsablauf zusammen mit der Brückenbaumaßnahme erarbeitet und abgestimmt.

6.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

-entfällt-

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 konsumtiven Mittel stehen in der Produktgruppe 301.02 zur Verfügung.

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

6.5 Terminierung des Projektes und Bauausführung

Baubeginn ist voraussichtlich März 2026.

7 Sonstiges

-entfällt-

Verfasst	██████████	Aufgestellt	LSBG, SP 2
	████████████████████		
Datum	11.07.2025	Datum	
Unterschrift	██████████	Unterschrift	
