



LSBG

Landesbetrieb Straßen,
Brücken und Gewässer
Hamburg

Freie und Hansestadt Hamburg
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
Geschäftsbereich Straßen
Fachbereich Planung Infrastruktur
Individualverkehr – S2

Baumaßnahme: Erhaltungsmanagement für Hamburgs Straßen

Teilbaumaßnahme: 12096 - Sanierung & Umgestaltung Saarlandstraße im
Bereich Jahning bis U-Bahn Saarlandstraße

Verkehrstechnischer Erläuterungsbericht
zur 1. Verschickung



Erhaltungsmanagement für Hamburgs Straßen

12096 - Sanierung & Umgestaltung Saarlandstraße im Bereich
Jahnring bis U-Bahn Saarlandstraße

Verkehrstechnischer Erläuterungsbericht zur 1. Verschickung

Auftraggeber:

Freie und Hansestadt Hamburg
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
Geschäftsbereich Stadtstraßen
Fachbereich Planung -S2
Sachsenfeld 3-5
20097 Hamburg

Auftragnehmer:

Ingenieurgemeinschaft „Saarlandstraße“
vertreten durch iwB Ingenieure Infrastruktur GmbH & Co. KG
Kajen 12
20459 Hamburg
saarlandstrasse@bkplan.de

Hamburg, 11.05.2022

Baumaßnahme: Erhaltungsmanagement für Hamburgs Straßen (EMS-HH)

Teilbaumaßnahme: PSP 12096
Sanierung & Umgestaltung Saarlandstraße im Bereich
Jahnring bis zur U-Bahn Saarlandstraße

Projektbeschreibung

INHALTSVERZEICHNIS

1	Allgemeines	5
1.1	Darstellung der Gesamtbaumaßnahme, Lage und Einordnung in die überörtliche Situation	5
1.2	Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit der Baumaßnahme	6
1.3	Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag	7
1.4	Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien	7
2	Planungsrechtliche Grundlagen.....	7
3	Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage.....	7
3.1	Beschreibung des Bestandes	8
3.1.1	Nebenflächen	8
3.1.2	Radverkehr	9
3.1.3	Barrierefreiheit	9
3.1.4	Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung	9
3.1.5	Straßenbegleitgrün	9
3.1.6	Entwässerung	9
3.1.7	Ausstattungen.....	9
3.1.8	Versorgungsleitungen.....	10
3.1.9	Art und Nutzung der anliegenden Bebauung.....	10
3.2	Rahmenbedingungen	10
3.2.1	Umweltverträglichkeit.....	10
3.2.2	Kampfmittel.....	10
3.2.3	Denkmalschutz/Ensembleschutz.....	10
4	Variantenuntersuchung	11
5	Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante	12



5.1	Fußverkehr	12
5.2	Radverkehr	13
5.3	Barrierefreiheit	13
5.4	Öffentliche Beleuchtung.....	13
5.5	Straßenbegleitgrün	13
5.6	Entwässerung	14
5.7	Ausstattung.....	14
5.8	Versorgungsleitungen.....	14
6	Umsetzung der Planung.....	14
6.1	Grunderwerb.....	14
6.2	Auswirkungen durch das Projekt	15
6.2.1	Unmittelbares und erweitertes Baufeld	15
6.2.2	Immissionen	15
6.3	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft ..	15
6.4	Kosten und Finanzierung/Haushaltstitel	15
6.5	Wirtschaftlichkeit.....	16
6.6	Terminierung der Planung und Bauausführung	16
6.7	Voraus- und Folgemaßnahmen	16

1 Allgemeines

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

Die Saarlandstraße, die Schleidenstraße, der Biedermannplatz und die Adolph-Schönfelderstraße sind Hauptverkehrsstraßen, die einen zusammenhängenden Straßenzug bilden und in den Stadtteilen Winterhude und Barmbek eine bedeutende Verbindung zwischen dem Ring 2 im Norden und der Hamburger Straße im Süden und weiter zur Innenstadt darstellen.

Gegenstand der 1. Verschickung ist die Teilbaumaßnahme „Sanierung & Umgestaltung Saarlandstraße im Bereich Jahning bis U-Bahn Saarlandstraße“.



Abbildung 1-1 Lage der Saarlandstraße | Quelle: Openstreetmap

1.2 Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit der Bau- maßnahme

Seitens der Freien und Hansestadt Hamburg wurde der Straßenzug Saarlandstraße aufgrund der vorhandenen Fahrbahnschäden und Unzulänglichkeiten der Nebenflächen, in das Programm Erhaltungsmanagement für Hamburgs Straßen (EMS-HH) aufgenommen.

Die Asphaltfahrbahn ist in einem schadhaften Zustand und weist ausgeprägte Spurrinnenbildung in den Aufstellbereichen vor den Lichtsignalanlagen auf. Zusätzlich sind großflächig ausgeprägte allgemeine Unebenheiten, schadhafte Flickstellen und offene Nähte und Fugen zu erkennen. Um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten und den Unterhaltungsaufwand zu verringern ist eine Sanierung der Fahrbahn geplant.

Der Ausbaustandard der Gehwege entspricht hinsichtlich der Breiten nicht den Maßgaben der aktuellen Regelwerke (ReStra). Insbesondere die Radwege sind auf weiten Strecken baulich schadhaft, unterdimensioniert und entsprechen ebenfalls nicht mehr den Anforderungen an eine Veloroute, dem Radentscheid und den funktionalen Anforderungen, so dass hier Handlungsbedarf bei der Neuordnung der Seitenräume besteht. Ziel der Überplanung ist die Optimierung und Instandsetzung des Straßenquerschnitts, die Errichtung von regelkonformen Radverkehrsanlagen und Gehwegen, die Optimierung der Lichtsignalanlagen sowie die Sanierung von Nebenflächen und Fahrbahn.

Des Weiteren hat die Stadt Hamburg mit der Radverkehrsstrategie die Grundlage für eine systematische und in das Gesamtverkehrssystem integrierte Förderung des Radverkehrs geschaffen. Durch die Umgestaltung des Straßenzugs Saarlandstraße unter Berücksichtigung der Belange des Radverkehrs und der dort verlaufenden Veloroute 5N soll die Verkehrssicherheit erhöht und die Verkehrsqualität aller Verkehrsteilnehmer verbessert werden. Dabei sind vor allem die über die Veloroute aus der City Nord ankommenden Radverkehrsströme zu berücksichtigen.

Die EMS-Gesamtbaumaßnahme Saarlandstraße soll ab 2023 in mehreren Teilabschnitten umgesetzt werden.

Die 1. Verschickung erfolgt für die Baumaßnahme Sanierung & Umgestaltung Saarlandstraße im Bereich Jahnring bis nördlich der U-Bahn Saarlandstraße. Eine zeitnah folgende Verschickung erfolgt für den Abschnitt U-Bahn Saarlandstraße bis Jarrestraße. Südlich der Jarrestraße erfolgt vorerst eine Deckensanierung. Eine Grundinstandsetzung ist geplant und wird voraussichtlich nach den Arbeiten für die U5 zur Umsetzung kommen.

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.

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

Für die Teilbaumaßnahme gilt der rechtsverbindliche Baustufenplan

- BS Winterhude 14.01.1955
- sowie die Bebauungspläne
- Winterhude 42/Barmbek-Nord 42/Alsterdorf 42 06.07.2015
 - Winterhude 11/Barmbek-Nord10 20.08.2007
 - Barmbek-Nord 26 06.05.1969

Die Umsetzung der Baumaßnahme erfolgt innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinien. Die geltenden rechtsverbindlichen Bebauungspläne werden eingehalten.

3 Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage

Der zu überplanende Straßenzug umfasst die Saarlandstraße zwischen Jahning und nördlich U-Bahn-Brücke Saarlandstraße, einschließlich der der F-LSA nördlich der Freilichtbühne und den LSA geregelten Knotenpunkten Alte Wöhr, Südring und Hellbrookstraße.

3.1 Beschreibung des Bestandes

Die Straßen besitzen zwei Fahrstreifen je Richtung, die durch eine begrünte Mittelinsel voneinander getrennt sind. An den lichtsignalgeregelten Einmündungen Alte Wöhr, Südring Nord und Hellbrookstraße sind zusätzliche Abbiegestreifen vorhanden. Westlich der Fahrbahn ist Abschnitt zwischen der Freilichtbühne und dem Südring eine Nebenfahrbahn mit Schrägparkplätzen angeordnet. Die Nebenflächen beinhalten Gehwege, Radwege und Baumpflanzungen. Der Planungsabschnitt wird nicht durch ÖPNV befahren, wodurch auch keine Haltestellen vorhanden sind.

Die Verkehrsbelastung in den Jahren 2013/2017/2018 wurde an den Knoten Jahning / Alte Wöhr/ Hellbrookstraße und Südring Knotenpunkten erhoben. Die Tagesbelastung im gesamten Fahrbahnquerschnitt liegt bei zwischen 30.000 (2017)-35.800 (2018) Kfz/24h, mit Schwerlastanteil von 2,8-3.3 %. Anscheinend lagen den Zählungen in 2017 Strömungen vor. Die Spitzenbelastung liegt bei den meisten Knotenpunkten in der Nachmittagszeit zwischen 2.400 Kfz/h;SV 1,6% und 2.975 Kfz/h; SV 1,1 % im Gesamtquerschnitt der vier Fahrstreifen zzgl. Abbiegestreifen.

Die Unfallauswertung ergab einen Unfällhäufungspunkt Saarlandstraße/ Hellbrookstraße durch querenden Fußverkehr und ein- bzw. abbiegenden Kfz-Verkehr. Verkehrsunfälle mit Radfahrerbeteiligung konzentrieren sich auf den Bereich zwischen Alte Wöhr und Jarrestraße.

Im gesamten Planungsbereich beträgt die angeordnete Verkehrsgeschwindigkeit 50 km/h.

Die im Bestand geradlinige Linienführung der Nebenflächen in der Saarlandstraße wird durch die bestehenden Flurstücksgrenzen zu den Grundstücken und dem erhaltenswerten Baumbestand begrenzt.

Vorwegmaßnahme Freilichtbühne:

Die Nebenflächen im Bereich der Freilichtbühne wurden bereits in einer Vorwegmaßnahme überplant und 2020 umgebaut. Die Fußverkehrsflächen wurden mit Betongehwegplatten belegt und der Radweg mit ausreichenden Breiten an den Fahrbahnrand verschoben. Zusätzlich wurde eine Aufstellfläche für Tourbusse befestigt und Fahrradbügel aufgestellt.

3.1.1 Nebenflächen

Die Nebenflächen weisen über die gesamte Länge unterschiedliche Breiten und Befestigungen auf. Die westlichen Nebenflächen sind mit Grand analog zu den Gehwegen im Stadtpark befestigt. Die Nebenflächen auf der Ostseite sind mit

Betongehwegplatten belegt.

3.1.2 Radverkehr

Die Radverkehrsführung erfolgt in den Nebenflächen, die mit unterschiedlichen Materialien belegt sind und auf gesamter Länge nicht den Mindestbreiten von 2,00 m gemäß ReStra entsprechen. Die östlichen Radverkehrsflächen sind durch den angrenzenden Grünstreifen stark überwachsen.

Es liegt eine Radwegbenutzungspflicht vor, sodass es dem Radverkehr nicht erlaubt ist, die Fahrbahn mit zu nutzen.

3.1.3 Barrierefreiheit

Im gesamten Teilplanungsgebiet fehlen taktile Elemente zur Führung von Menschen mit Sehbehinderung. Auch die Querungsstellen sind mit Ausnahme der FLSA nördlich der Freilichtbühne nicht barrierefrei ausgebildet.

3.1.4 Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung

Die öffentliche Beleuchtung befindet sich in den westlichen Nebenflächen angrenzend zur Planungsgrenze im Bereich der Grandbefestigung. Weitere Beleuchtungsmaste sind beidseitig angrenzend zur Fahrbahn im Oberbodenbereich angeordnet.

3.1.5 Straßenbegleitgrün

Da der gesamte Teilplanungsabschnitt im Bereich des Stadtparks liegt, befindet sich schützenswerter Baumbestand in den angrenzenden Parkbereichen. Auch die Mittelinsel ist auf gesamter Länge mit Straßenbäumen und Geophyten bepflanzt. Diese Bepflanzung ist Teil des Stadtparkensembles und unterliegt somit dem Denkmalschutz. Beidseitig grenzen Grünstreifenbänder an die Fahrbahn an, die ebenfalls Teil des Ensembles sind.

3.1.6 Entwässerung

Das Niederschlagswasser wird über Wasserläufe gesammelt und über Trummen gefasst. Die Trummenanschlussleitungen führen das Regenwasser in die vorhandenen Regensiele der Hamburger Stadtentwässerung. Eine Vorreinigung des Regenwassers findet nicht statt.

3.1.7 Ausstattungen

Im Teilplanungsgebiet befinden sich Ausstattungselemente in den Nebenflächen. Dabei handelt es sich in erster Linie um Hinweisbeschilderung und Fahrradbügel.

3.1.8 Versorgungsleitungen

Es wurde im Rahmen der Planung eine Leitungsanfrage durchgeführt und ein Leitungsbestandsplan erstellt. In dem Teilplanungsgebiet sind folgende Leitungen vorhanden:

- Regenwassersiel der Hamburger Stadtentwässerung
- Trinkwasserleitungen und Steuerkabel von Hamburg Wasser
- Niederdruckleitungen des Hamburger Gasnetzes
- Stromleitungen des Hamburger Stromnetzes mit Trafostation im Bereich der Freilichtbühne
- Dataport (Fernmeldekabel)
- Telekom (Fernmeldekabel)
- Sonstige Fernmeldekabel
- Fernwärme

3.1.9 Art und Nutzung der anliegenden Bebauung

Die Nebenflächen grenzen an den Stadtpark, der als denkmalgeschütztes Ensemble gilt. Nördlich angrenzend befindet sich die Freilichtbühne und südlich angrenzend eine Sportanlage.

3.2 Rahmenbedingungen

3.2.1 Umweltverträglichkeit

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

3.2.2 Kampfmittel

Im Teilplanungsgebiet besteht gemäß Schreiben mit Lageplänen der Feuerwehr, Gefahrenerkundung Kampfmittelverdacht (GEKV) aus Luftbildauswertung/ Fernerkundung größtenteils im gesamten Teilplanungsgebiet vorrangig in den Nebenflächen und Bereichen der Mittelinsel allgemeiner Bombenblindgängerverdacht.

Die Erfordernis nach weiteren Erkundungen wird im Zuge der Festlegung der Ausbautiefe berücksichtigt.

3.2.3 Denkmalschutz/Ensembleschutz

Der angrenzende Stadtpark sowie die Saarlandstraße und die Saarlandbrücke stehen lt. Denkmalliste Hamburg ID 30809, 21970 und 21976 unter Denkmalschutz.

4 Variantenuntersuchung

Im Zuge der Planung wurden verschiedene Varianten untersucht, geprüft und abgestimmt.

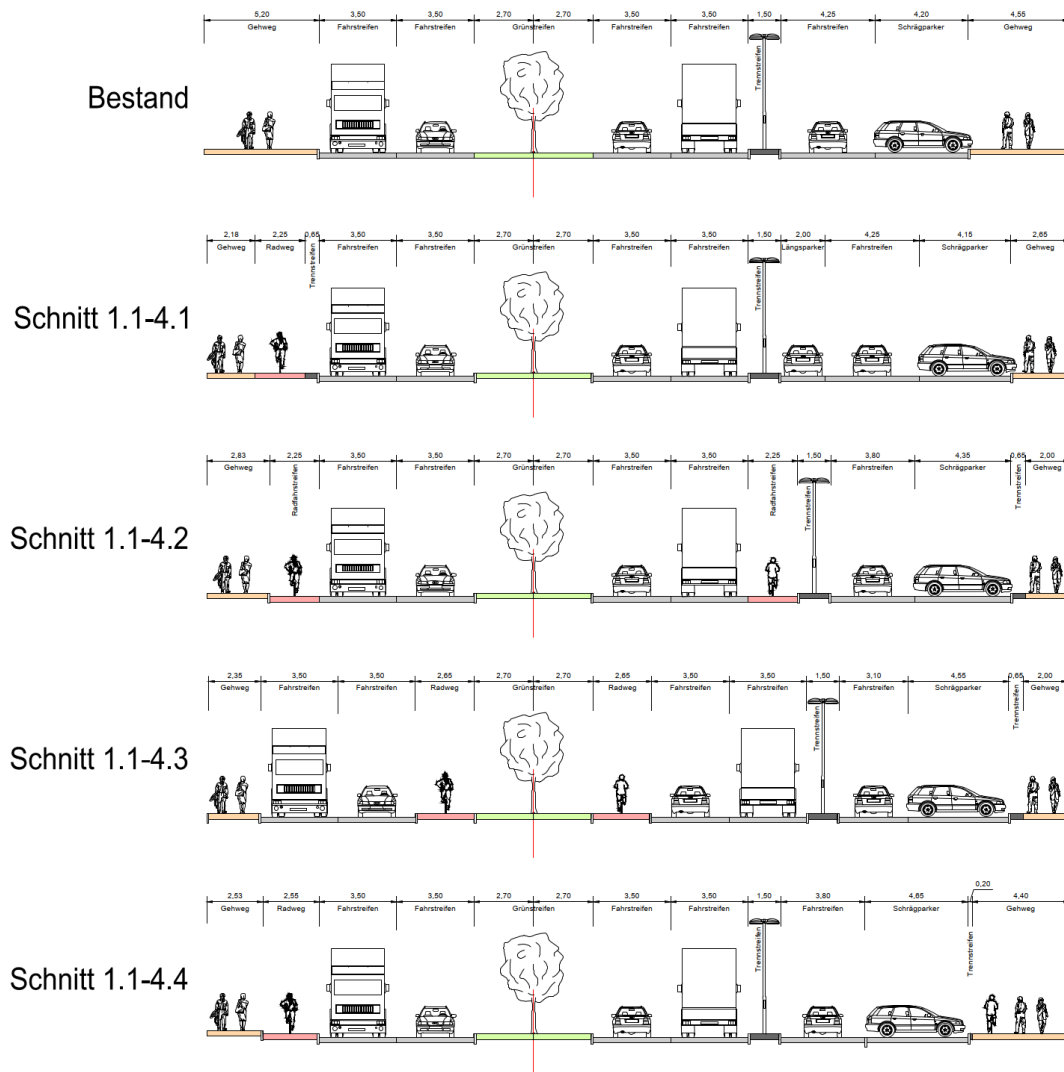


Abbildung 2 Querschnittvarianten

Ein Radverkehrsführung auf einem Radfahrstreifen wurde im Bereich des Stadtparks abgelehnt, auch die Führung auf der Mittelinsel erschwert die Anbindung an die einmündenden Straße und den Stadtpark und wurde verworfen.

Die Verkehrsführung am Südring wurde überprüft und ein Entwurf entwickelt bei dem der südliche Zugang dem Radverkehr zugeschlagen wird und der MIV ausschließlich über den nördlichen Ast des Südrings erfolgen sollte. Dies wurde jedoch aufgrund Überlegung seitens des Bezirks über die weitere Entwicklung des Südrings nicht weiter verfolgt.



Abbildung 3 -Südring

5 Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante

Im Zuge des Erhaltungsmanagement Straße wird die Fahrbahn der Saarlandstraße grundinstand gesetzt. Die Aufteilung des Straßenquerschnitts bleibt im Wesentlichen erhalten. Um die Saarlandstraße für den Radverkehr zu optimieren, werden die Radverkehrsanlagen regelkonform ausgebaut. Die Gehwege werden für den erhöhten Bedarf verbreitert und der westliche Radweg im Bereich der Parkstände im Mischverkehr über die Nebenfahrbahn geleitet.

Die Optimierung der Nebenanlagen erfordert auch eine Anpassung der derzeitigen Fahrbahnbreite. Darüber hinaus werden die Knotenpunkte Alte Wöhr, Südring und Hellbrookstraße in Hinblick auf die Sicherung des Radverkehrs überplant.

Auf gesamter Länge werden die Nebenflächen barrierefrei ausgebaut.

5.1 Fußverkehr

Die Gehwege werden im Planungsbereich an die neue Straßenplanung angepasst, da gilt das Regelmaß (als Mindestmaß) 2,65 m. Die westlichen Radwege zwischen Freilichtbühne und Südring werden zurückgebaut und den Gehwegflächen zugeschlagen. Dadurch werden dem Fußverkehr zum einen Gehwegbreiten von durchgängig ca. 2,65 – 5,23 m bereitgestellt, als auch die Konflikte auf den Nebenflächen reduziert. Die östlichen Nebenflächen werden ebenfalls unter Berücksichtigung des Mindestmaßes ausgebaut. Um den Baumbestand weitestgehend zu erhalten wird es punktuelle Einengungen in geringem Maße geben.

5.2 Radverkehr

Um die Strecke für den Radverkehr attraktiver und sicherer zu gestalten und um den Anforderungen an die Gestaltung einer Veloroute zu genügen, werden die Radverkehrsanlagen ausgebaut.

In südlicher Fahrtrichtung wird der Radverkehr nördlich der Freilichtbühne mittels F-LSA über die Saarlandstraße geleitet um dann über einen Radweg bis zur Nebenfahrbahn geführt zu werden. Der Bereich vor der Freilichtbühne wurde bereits umgebaut und wird in den Plänen nachrichtlich dargestellt. Die Radfahrenden werden in der Nebenfahrbahn durch Piktogramme auf der linken Fahrseite geführt um Konflikten mit Aus- und Einparkvorgängen entgegen zu wirken. Im Bereich des Knotenpunktes Alte Wöhr wird der Radverkehr über einen Radfahrstreifen am denkmalgeschützten Eingang zum Stadtpark vorbeigeführt.

Auf der Ostseite werden benutzungspflichtige Radwege hergestellt. Zwischen Südring und Hellbrookstraße werden die Radwege beidseitig angeordnet. Südlich der Hellbrookstraße erfolgt die Führung auf Protected Bike Lanes.

Durch die neue Anordnung des Radweges und die Verbreiterung der Gehweganlage wird das Konfliktpotential der Radfahrer mit den Fußgängern stark reduziert.

5.3 Barrierefreiheit

Die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Personen sowie Menschen mit eingeschränkten kognitiven Fähigkeiten werden bei der Planung der Verkehrsflächen entsprechend der ReStra berücksichtigt. Differenzierte Bordhöhen (0 cm für Nutzer von Rollstühlen, Rollatoren usw. sowie 6 cm für Blinde und Sehbehinderte) und taktile Elemente werden an allen Querungsstellen angeordnet. Des Weiteren wird im Bereich von Fahrradbügeln ein Begrenzungsstreifen zur erhöhten Sicherheit für Menschen mit Sehbehinderung vorgesehen.

5.4 Öffentliche Beleuchtung

Die öffentliche Beleuchtung wird angepasst und ergänzt. Im Zuge der Umgestaltung des Einmündungsbereiches Hauptfahrbahn/Nebenfahrbahn werden öffentliche Beleuchtungen versetzt. Aufgrund der neuen Radverkehrsführung angrenzend zur Fahrbahn sind Maste der öffentlichen Beleuchtung zu versetzen.

5.5 Straßenbegleitgrün

In Teilbereichen der Nebenflächen ist im Zuge der Ausführung auf vorhandene Baumwurzeln zu achten und mit großer Sorgfalt zu arbeiten. Zu erhaltende Bäume

und ihre Baumwurzeln sind mit baumpflegerischen Maßnahmen zu schützen und im wurzelnahen Bereich sind gegebenenfalls Sonderbauten vorzusehen, um den Baumbestand nicht zu beschädigen. Eine ökologische Begleitung bei der baulichen Umsetzung ist vorgesehen.

Die Bordsteine im Bereich der Mittelinsel bleiben zum Schutz der Bepflanzung und in Abstimmung mit dem Denkmalschutz in Lage und Höhe erhalten.

Im Planungsabschnitt werden 2 Bäume zu fällen sein, für die Ersatzpflanzungen im Bereich des Knotens Hellbrookstraße vorgesehen sind.

5.6 Entwässerung

Es ist vorgesehen, die Quer- und Längsneigungen in den Fahrbahnen und den Nebenflächen annähernd wie im Bestand beizubehalten. Die Nebenflächen werden zur Fahrbahn hin entwässert. Im Zuge der Erneuerung der Nebenflächen werden die im Planungsgebiet vorhandenen Trummen angepasst und die Trummenanschlussleitungen bei Bedarf erneuert bzw. saniert.

5.7 Ausstattung

Die im Planungsgebiet vorhandene Ausstattung in Form von Hinweisbeschilderung und Fahrradbügeln bleibt im Zuge der Umgestaltung prinzipiell erhalten und wird durch die Anordnung von weiteren Fahrradbügeln ergänzt.

5.8 Versorgungsleitungen

Es wurde im Rahmen der Planung eine Leitungsanfrage durchgeführt und ein Leitungsbestandsplan erstellt. Das Oberflächenwasser wird über Regenwassersiele abgeführt. Es befinden sich zahlreiche Schächte, Schaltschränke und Schieber diverser Leitungsträger in den Nebenflächen und Fahrbahnen.

Es wurden bereits Bedarfe von Leitungsträgern formuliert, die Abstimmungen dazu sind jedoch nicht abgeschlossen.

6 Umsetzung der Planung

6.1 Grunderwerb

Grunderwerb ist 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

Die Aufteilung des Straßenquerschnitts wird grundsätzlich beibehalten. Es erfolgt eine Grundinstandsetzung der Fahrbahn und eine Neuordnung der Nebenflächen zugunsten der Trennung zwischen Rad- und Fußverkehr.

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.

Unabhängig davon, dass die Voraussetzungen zur Anwendung der 16. BImSchV nicht vorliegen, wird bei der Maßnahme Saarlandstraße zwischen Jahnring und U-Bahn Saarlandstraße 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 Schachtabsackungen, 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.

6.5 Wirtschaftlichkeit

Die Fahrbahn ist in einem schlechten Zustand welcher zu stetig steigenden Instandhaltungskosten führt ohne mittelfristige Verbesserung für alle Verkehrsteilnehmer erzielen zu können. Dies steigert nicht nur die betriebswirtschaftlichen Kosten sondern erhöht auch volkswirtschaftliche Kosten durch verkehrliche Behinderungen.

Der konkrete und tatsächliche monetäre Nutzen ist derzeit nicht darstellbar.

6.6 Terminierung der Planung und Bauausführung

Die Ausführung der Maßnahme ist für 2023 vorgesehen.

6.7 Voraus- und Folgemaßnahmen

Bereits im Vorwege wurden die Nebenflächen an der Freilichtbühne durch die „Teilbaumaßnahme Freilichtbühne“ umgebaut.

Die Prüfung der Reinigung der Niederschlagswässer wurde grundsätzlich durchgeführt. In Abstimmung mit der BUKEA sollte eine gemeinsame Reinigung der Wässer aus dem gesamten Einzugsgebiet inkl. City-Nord geplant werden.

Verfasst: InGe Saarlandstraße

Aufgestellt: LSBG-S2

Datum: 11.05.2022

Datum: 11.05.2022

Unterschrift:

Unterschrift:
