

Baumaßnahme: Veloroute 14

Teilbaumaßnahme: Spanische Furt/Graf-Johann-Weg

## Verkehrstechnischer Erläuterungsbericht zur Teil-Schlussverschickung

### Inhalt

<b>1</b>	<b>Anlass der Planung</b> .....	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Vorhandener Zustand</b> .....	<b>3</b>
2.1	Allgemeines .....	3
2.1.1	Lage und Funktion im Straßennetz.....	3
2.1.2	Verkehrsbelastung .....	3
2.1.3	Art und Nutzung der anliegenden Bebauung.....	4
2.2	Verkehrssituation.....	4
2.2.1	Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes.....	4
2.2.2	Fußgänger- und Radverkehr / Barrierefreiheit.....	4
2.2.3	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen .....	5
2.2.4	Ruhender Verkehr.....	5
2.2.5	ÖPNV .....	5
2.2.6	Straßenentwässerung .....	5
2.2.7	Öffentliche Beleuchtung .....	5
2.2.8	Baugrundaufschlüsse und Asphaltuntersuchung .....	5
2.2.9	Ver- und Entsorgungsleitungen .....	6
<b>3</b>	<b>Geplanter Zustand</b> .....	<b>6</b>
3.1	Planungsansatz.....	6
3.1.1	Variantenuntersuchung .....	6
3.2	Einzelheiten der Planung .....	8
3.2.1	Aufteilung und Abmessung des Querschnitts.....	8
3.2.2	Fußgänger- und Radverkehr / Barrierefreiheit.....	8
3.2.3	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen .....	9
3.2.4	Ruhender Verkehr.....	9
3.2.5	ÖPNV .....	9
3.2.6	Straßenentwässerung .....	9
3.2.7	Öffentliche Beleuchtung / wegweisende Beschilderung .....	10
3.2.8	Grün- und Baumpflanzungen.....	10
3.2.9	Gradiente und Höhenanpassung .....	10
3.2.10	Ver- und Entsorgungsleitungen .....	10
3.2.11	Lärmschutz.....	10
3.2.12	Umweltverträglichkeit.....	10
3.2.13	Kampfmittelfreiheit .....	10
<b>4</b>	<b>Planungsrechtliche Grundlagen</b> .....	<b>11</b>
<b>5</b>	<b>Umsetzung der Planung</b> .....	<b>11</b>
5.1	Grunderwerb .....	11
5.2	Kosten und Finanzierung / Haushaltstitel.....	11

5.3	Entwurfs- und Baudienststelle.....	11
5.4	Terminierung der Planung und Bauausführung .....	11

**Vorbemerkung:**

Der Verkehrstechnische Erläuterungsbericht bezieht sich auf den Abschnitt des Graf-Johann-Wegs zwischen Graf-Ernst-Weg und Vörn Brook. Der betrachtete Abschnitt des Graf-Johann-Wegs wird aus der zuvor erstverschickten Maßnahme herausgelöst, separat betrachtet und teilschlussverschickt.

## 1 Anlass der Planung

Die Baumaßnahme liegt im Stadtteil Hamburg-Schnelsen im Bezirk Eimsbüttel. Der Aufgabenträger des vorliegenden Bauprojekts und Träger der Wegebaukosten ist der Bezirk Hamburg-Eimsbüttel. Mit der Projektdurchführung wurde, im Rahmen des Bündnisses für den Radverkehr, der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) beauftragt. Die Veloroute 14 verläuft als Ringroute durch die Stadtteile Othmarschen, Schnelsen, Niendorf, Poppenbüttel und Billstedt. Im Rahmen der Baumaßnahme wird die Veloroute 14 auf dem Graf-Johann-Weg betrachtet. Die Überführung über die Bundesautobahn BAB 7 in der Heidlohstraße, sowie die zuvor zusammen erstverschickten weiteren Abschnitte der Veloroute Heidlohstraße, Holsteiner Chaussee/Spanische Furt und der Knoten Heidlohstraße/Graf-Johann-Weg/Wählingsweg sind nicht Bestandteil dieser Schlussverschickung.

## 2 Vorhandener Zustand

### 2.1 Allgemeines

#### 2.1.1 Lage und Funktion im Straßennetz

Die Veloroute 14 kreuzt aus dem Eidelstedter Brook kommend die Hauptverkehrsstraße Holsteiner Chaussee (B 4) und führt weiter in östlicher Richtung die Spanische Furt entlang bis diese nach Nordosten abknickend in den Graf-Johann-Weg übergeht. Dieser mündet in die Heidlohstraße. Die Veloroute 14 verläuft die Heidlohstraße entlang Richtung Osten, überquert die BAB 7 und führt weiter bis zur Frohmenstraße.

Bei den Straßen Spanische Furt, Graf-Johann-Weg und Heidlohstraße handelt es sich um Bezirksstraßen. Sie erfüllen eine örtliche Verbindungs- und Erschließungsfunktion. Es gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

Der Abschnitt umfasst insgesamt eine Länge von rd. 1.700 m (vom Knoten Holsteiner Chaussee/Spanische Furt/Eidelstedter Brook bis zum Knoten Heidlohstraße/Frohmenstraße). Darauf entfallen rd. 430 m auf den hier betrachteten Graf-Johann-Weg.

#### 2.1.2 Verkehrsbelastung

##### Graf-Johann-Weg

Da für den Graf-Johann-Weg keine direkten Verkehrszahlen vorliegen, wurden die folgenden Verkehrszahlen der angrenzenden Knotenpunkte gewählt, zwischen denen der Graf-Johann-Weg eingebettet ist.

Die Zählung vom 07.09.2017 am Knoten Holsteiner Chaussee/Spanische Furt/Eidelstedter Brook ergab für die Spanische Furt einen Wert von 4.469 Kfz/24 h mit einem SV-Anteil von 6,7 %. In der Spitzenstunde um 17:00 Uhr wurden 447 Kfz (5,7 % SV-Anteil) gezählt. Bei der Radverkehrszählung am selben Tag wurden östlich des Knotens in der Zeit zwischen 6 und 19 Uhr 268 Radfahrer:innen gezählt.

Am 02.06.1993 wurde am Knoten Heidlohstraße/Graf-Johann-Weg/Wählingsweg eine Verkehrszählung durchgeführt, deren Ergebnisse bei der BWVI vorliegen. Südlich des

Knotens wurden im Graf-Johann-Weg 5.345 Kfz/24h (6,5 % SV-Anteil) gezählt. Die Verkehrszahlen dieser Zählung werden nicht für die einzelnen Stunden aufgeschlüsselt. Die Werte der Spitzenstunde können somit nicht explizit angegeben werden. Unter der Annahme, dass 10-12 % der Gesamtbelastung in der Spitzenstunde verkehrt, ergibt sich ein Wert von rd. 600 Kfz/h (SV-Anteil nicht angegeben). Am 07.09.2017 wurde zusätzlich an diesem Knoten der Radverkehr ausgewertet. In der Zeit zwischen 6 und 19 Uhr wurden südlich des Knotens 232 Radfahrer:innen gezählt.

### **2.1.3 Art und Nutzung der anliegenden Bebauung**

Die Anliegergrundstücke im Graf-Johann-Weg sind durch ein- bis viergeschossige Wohnbebauung geprägt. Diese wird durch einzelne neugeschossige Wohnbebauung ergänzt. In diesem Straßenzug befinden sich ebenfalls eine Kindertagesstätte (Kita) sowie das Schnelsen-Süd-Center.

## **2.2 Verkehrssituation**

### **2.2.1 Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes**

Im Straßenzug Graf-Johann-Weg befinden sich auf beiden Seiten der Fahrbahn durch Hochbordanlagen abgetrennte Gehwege. Radfahrer:innen fahren auf der Fahrbahn im Mischverkehr.

Die Fahrbahnbreite variiert zwischen 6,90 m und 8,00 m. Zwischen Station 0+435.000 bis Station 0+580.000 reduziert sich die Fahrbahnbreite abschnittsweise auf ca. 3,50 m aufgrund von drei Fahrbahneinengungen, die sowohl als Verkehrsberuhigung als auch als Querungshilfe dienen. Im gesamten Straßenzug ist keine Leitlinie zur Trennung der beiden Fahrtrichtungen markiert.

Die Nebenflächen des Graf-Johann-Wegs variieren in ihrer Breite größtenteils zwischen 2,50 m und 3,20 m. Im Bereich der Längsparkstände und der Einmündungen weitet sich die Nebenfläche auf bis zu 8,00 m auf.

### **2.2.2 Fußgänger- und Radverkehr / Barrierefreiheit**

Leiteinrichtungen (Bodenindikatoren) sind im Planungsabschnitt nicht vorhanden. Nullabsenkungen der Bordkanten sind im Planungsgebiet teilweise aber nicht bei allen Querungsmöglichkeiten gegeben.

Im Graf-Johann-Weg beträgt die Breite des in Gehwegplatten befestigten Gehwegs auf beiden Seiten zwischen 1,60 m und 2,50 m. Abschnittsweise (beispielsweise im Bereich der Einmündungen) weitet sich die Gehwegbreite auf bis zu 7,00 m auf.

In diesem Straßenzug befinden sich bei Station 0+435.000 bis 0+580.000 drei Fahrbahneinengungen, die den Fußgänger:innen als Querungshilfe dienen. Die am südlichsten gelegene Fahrbahneinengung auf Höhe der Kita wird zusätzlich durch einen Fußgängerüberweg (FGÜ) ergänzt.

Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt.

### **2.2.3 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen**

Im betrachteten Planungsabschnitt befinden sich keine lichtsignalisierten Knotenpunkte. Im Graf-Johann-Weg befinden sich die Einmündungen Lerchenkamp, Graf-Ernst-Weg und Vörn Brook. Es gilt hier Rechts-vor-Links. Auf Höhe der Kita gibt es einen Fußgängerüberweg (FGÜ).

### **2.2.4 Ruhender Verkehr**

Abschnittsweise stehen im Straßenzug Graf-Johann-Weg Längsparkbuchten in den Nebenflächen zur Verfügung. Zudem ist das Parken in Längsaufstellung am Fahrbahnrand größtenteils gestattet. Absolute Halteverbotszonen befinden sich beidseitig im Bereich um den FGÜ bei Station 0+450.000.

### **2.2.5 ÖPNV**

Im Planungsgebiet liegt die Bushaltestelle ‚Spanische Furt‘, an der die Linien des Metrobusses 21 (U Niendorf Nord – S Klein Flottbek) und des Nachtbusses 603 (Rathausmarkt – Schnelsen, Grothwisch) in beide Richtungen verkehren.

### **2.2.6 Straßenentwässerung**

Die Entwässerung des Graf-Johann-Wegs erfolgt einseitig über Straßenabläufe am nördlichen Fahrbahnrand mit Vorflut zu dem vorhandenen Regenwassersiel der Hamburger Stadtentwässerung.

Das Regenwassersiel verläuft am südlichen Fahrbahnrand bzw. in der südlichen Nebenfläche.

### **2.2.7 Öffentliche Beleuchtung**

Im Planungsbereich des Graf-Johann-Wegs befinden sich 16 Auslegermaste der öffentlichen Beleuchtung in der südöstlichen Nebenfläche. Lediglich im Bereich der Einmündungen befindet sich je eine Leuchte in der gegenüberliegenden Nebenfläche.

### **2.2.8 Baugrundaufschlüsse und Asphaltuntersuchung**

Im Juli 2017 sowie im April 2019 wurden im Planungsgebiet die gebundenen und ungebundenen Schichten im Bereich der Fahrbahn und der Nebenflächen untersucht. Im Rahmen der Untersuchung wurden quantitative und qualitative Pechnachweise durchgeführt. Es wurde bei mehreren Entnahmestellen pechhaltiges Material in der Fahrbahn festgestellt. Das Material ist aus abfallrechtlicher Sicht als gefährlicher Abfall zu entsorgen. In den übrigen Bereichen wurde der Asphalt als pechfrei eingestuft. Die ungebundenen Schichten unterhalb des Asphaltoberbaus wurden auf ihr Frostempfindlichkeit untersucht. Die Anforderungen der ReStra, RSto 12 an die Frostempfindlichkeitsklassen werden weitestgehend erfüllt.

Bei den untersuchten ungebundenen Schichten wurde in der Fahrbahn größtenteils Sand-Schluff-Gemische und enggestufte Sande vorgefunden, teilweise auch Kies-Sand-Gemische. Bei wenigen Entnahmestellen wurden Fremdstoffe wie Ziegel-, Asphalt- und Betonbruch vorgefunden.

Im Straßenzug Graf-Johann-Weg variiert die Stärke des Asphaltüberbaus in der Fahrbahn zwischen 21,1 cm und 31,4 cm und erfüllt somit nicht die Anforderungen an eine Belastungsklasse Bk 10 (38 cm, Vollgebundener Oberbau), welche in diesem Straßenzug erforderlich ist. Auffällig ist eine hohlraumreiche Asphaltbinderschicht an einem der Entnahmestellen, sowie abschnittsweise fehlender Schichtenverbund und ein hoher Sandanteil in Asphalttragschichten. Der Asphalt an einer der Entnahmestellen in diesem Abschnitt wurde als pechhaltig eingestuft.

Die untersuchten ungebundenen Schichten im Bereich der Nebenflächen im Straßenzug Graf-Johann-Weg wurden in die Einbauklasse Z0 und Z1 eingestuft.

### **2.2.9 Ver- und Entsorgungsleitungen**

Im Januar 2018 wurden die Leitungsunternehmen erstmalig über die Maßnahme informiert und der Leitungsbestand sowie geplante Maßnahmen abgefragt. Demnach liegen im Straßenraum die üblichen Versorgungsleitungen sowie Schmutz- und Regenwasserseiele.

## **3 Geplanter Zustand**

### **3.1 Planungsansatz**

Es ist eine zukunftsorientierte Planung für den Graf-Johann-Weg unter Berücksichtigung von städtebaulichen Konzepten vorgesehen. Dabei sollen auch die alltäglichen Bedürfnisse der heutigen Zeit nicht unberücksichtigt bleiben. Die Verkehrs- sowie die Aufenthaltsqualität sollen nicht nur für Radfahrer:innen, sondern auch für Fußgänger:innen und den motorisierten Individualverkehr insgesamt verbessert werden.

Zur Steigerung der Attraktivität der Veloroute 14 wird eine Durchgängigkeit für den Radverkehr angestrebt. Neben der Sanierung der Fahrbahn und einer möglichst ununterbrochenen Radverkehrsführung wird auch der Zustand der Nebenflächen verbessert. Dabei wird die Führung der Fußgänger:innen, der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV), die Parkplatzsituation sowie der Baumschutz berücksichtigt.

#### **3.1.1 Variantenuntersuchung**

Im Zuge von Vorabstimmungen mit dem Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer wurden vorab grundlegende Entscheidungen bezüglich der Planung getroffen.

Auf Grundlage der Verkehrszahlen ergibt sich gemäß ERA ein Belastungsbereich zwischen I und II. Demzufolge ist die Führung des Radverkehrs im Schutzstreifen empfehlenswert, die Führung im Mischverkehr ist zulässig. Bei einer Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h kann der Radverkehr ohne Bedenken im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden.

Die Vor- und Nachteile folgender Varianten der Führungsform wurden abgewogen:

1. Schutzstreifen im gesamten Straßenzug
2. Beibehalten der jetzigen Verkehrssituation
3. Einrichten einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h im Bereich der Kita
4. Erweiterung der Tempo-30-Zonen aus den angrenzenden Straßen in die Spanische Furt und den Graf-Johann-Weg.

Nach ausgiebigen Abstimmungsprozessen zwischen LSBG, VD 51, PK 24, BVM, BIS, und VHH wurde sich für eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr und eine Erweiterung der Tempo-30-Zone entschieden. Das Einrichten von Schutzstreifen würde einen umfassenden und kostspieligen Umbau des gesamten Straßenabschnitts von knapp 1000 m Länge bedeuten. Die daraus entstehende Verbesserung rechtfertigt diesen Aufwand nicht. Das Beibehalten der derzeitigen Verkehrssituation würde hingegen nicht den Ansprüchen an eine Veloroute gerecht werden.

Zu Beginn der Variantenfindung war die Metrobuslinie 21 Teil des Programms zur Busbeschleunigung, wurde im Jahr 2018 aber aus dem Programm entfernt. Bedenken seitens der VHH und von LSBG/GF/PB (Busbeschleunigung), darüber dass es durch eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit zu Fahrzeitverzögerungen kommt, wurde durch Messfahrten und einen daraus resultierenden Untersuchungsbericht der Ingenieurgesellschaft [REDACTED] beseitigt.

#### Zusammenfassung der Untersuchungsergebnisse

- Die Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h wird auf dem gesamten Abschnitt zu keiner Zeit erreicht.
- Die mittlere Geschwindigkeit je Abschnitt, und somit auch auf gesamter Strecke, liegt unter 30 km/h.
- Die theoretische Fahrzeit bei 50 km/h beträgt 90,8 s/97,9 s (stadteinwärts/stadtauswärts). Die tatsächliche Reisezeit liegt bei 127,7 s/132,1 s. Die theoretische Fahrzeit bei 50 km/h wird also um rd. 37 s/ 34 s überschritten.
- Die theoretische Fahrzeit bei 30 km/h beträgt 123,5 s/129,9 s (stadteinwärts/stadtauswärts). Die tatsächliche Reisezeit wird demnach um rd. 4 s/2 s überschritten.
- Bei den Streckenverlustzeiten handelt es sich größtenteils um Fahrdynamische Verlustzeiten (Beschleunigungsverhalten, Auslastung der Fahrzeuge, enge Streckenführung) sowie um Behinderungen auf freier Strecke (Parken am Fahrbahnrand, entgegenkommende Fahrzeuge)
- Durch die Regelung ‚Rechts-vor-Links‘ kommt es zu keinem Zeitpunkt zu Verzögerungen, da während des gesamten Untersuchungszeitraums keine Fahrzeuge in die Spanische Furt/ den Graf-Johann-Weg eingebogen sind.

Fazit des Untersuchungsberichts ist, dass eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h ohne Fahrzeitverluste für den Bus realisiert werden kann, da wie oben beschrieben, die tatsächliche Fahrzeit höher liegt als die des Planfalls 30 km/h. Es wurde sich einstimmig darauf geeinigt, im Straßenzug eine Tempo-30-Zone einzurichten und zusätzlich Maßnahmen zu ergreifen, um die Durchfahrt für den Bus zu beschleunigen. Dazu zählt beispielsweise das Verlegen der Bushaltestelle an den Fahrbahnrand, der Rückbau von Fahrbahneinengungen sowie zusätzliche Halteverbotszonen.

## 3.2 Einzelheiten der Planung

### 3.2.1 Aufteilung und Abmessung des Querschnitts

Der Straßenquerschnitt bleibt im Straßenzug Graf-Johann-Weg größtenteils unverändert. In den Einmündungen Graf-Ernst-Weg und Vörn Brook werden zwei der drei Querungshilfen zurückgebaut und die Einmündungsbereiche zugunsten der Nebenflächen eingeeengt. Von Station 0+500.000 bis Station 0+580.000 werden zwei Fahrbahneinengungen entfernt. Die Fahrbahn erhält damit bis auf den Abschnitt vor der KITA eine durchgängige Breite von 6,90 m bis 8,00 m. In den Nebenflächen werden die Längsparkstände abschnittsweise neu geordnet. Im Bereich der zurückzubauenden Fahrbahneinengungen werden die Längsparkstände in ihrer Länge angepasst. Von Station 0+490.000 bis Station 0+650.000 werden die Parkbuchten in einer Breite von 2,10 m neu angeordnet. Südlich der Bushaltestelle wird ein Barrierefreier Parkplatz mit einer Breite von 3,50 m geschaffen. Im Bereich der nordwestlichen Bushaltestelle wird die Haltestelle auf die Fahrbahn verlegt und der Gehweg in der nordwestlichen Nebenfläche auf rd. 5,50 m verbreitert. Die südöstliche Nebenfläche im Bereich der Bushaltestelle bleibt unverändert.

### 3.2.2 Fußgänger- und Radverkehr / Barrierefreiheit

Für den Fußgängerverkehr sind im gesamten Planungsgebiet nach Möglichkeit mind. 2,65 m breite Gehwege gem. ReStra vorgesehen. Einengungen gibt es stellenweise aufgrund von Zwangspunkten wie Baumstandorten. Zur Herstellung der Barrierefreiheit sind im gesamten Planungsgebiet an den Einmündungen, Bushaltestellen, Auf- und Ableitungen taktile Bodenindikatoren gem. ReStra vorgesehen. Alle Querungsstellen werden mit differenzierten Bordhöhen ausgeführt.

Die Querungshilfen der Einmündungen Graf-Ernst-Weg und Vörn Brook werden zurückgebaut. Dadurch kann die östliche Nebenfläche des Graf-Ernst-Weg und beide Nebenflächen im Vörn Brook, im Bereich der Einmündung, verbreitert und die Fahrbahn zur Verkehrsberuhigung eingeeengt werden.

Im Bereich von Station 0+500.000 bis Station 0+580.000 werden zwei Fahrbahneinengungen, die ebenfalls als Querungshilfen dienen, zurückgebaut. Auf Höhe der Kita bleibt die Fahrbahneinengung aus Sicherheitsgründen weiterhin bestehen. Von Station 0+490.000 bis Station 0+650.000 wird aufgrund der Neuordnung der Längsparkstände, der Gehweg in der nordöstlichen Nebenfläche um 0,40 m bis 1,00 m verbreitert. Durch die Einrichtung eines barrierefreien Parkplatzes südlich der Bushaltestelle wird der Gehweg in der nordwestlichen Nebenfläche punktuell auf 2,00 m eingeeengt. Aufgrund der Verlegung der Bushaltestelle ‚Spanische Furt‘ an den Fahrbahnrand, verbreitert sich die Nebenfläche auf bis zu 5,50 m.

Durch die Einführung einer Tempo-30-Zone fährt der Radverkehr weiterhin im Mischverkehr sicher auf der Fahrbahn.

### 3.2.3 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Die Querungshilfen in den Einmündungen Graf-Ernst-Weg und Vörn Brook werden zurückgebaut. Dadurch können die Nebenflächen verbreitert und die Fahrbahn im Einmündungsbereich zur Verkehrsberuhigung eingeengt werden.

Die Vorfahrtsregelungen des Straßenzugs Graf-Johann-Weg bleiben unverändert.

### 3.2.4 Ruhender Verkehr

Im Bereich der zurückzubauenden Fahrbahneinengung bei Station 0+520.000 können in der südöstlichen Nebenfläche drei neue Längsparkstände geschaffen werden. Bei Station 0+580.000 entfällt ebenfalls eine Fahrbahneinengung. Hier kann die Parkbucht in der südöstlichen Nebenfläche um einen Längsparkstand verlängert werden. Die Parkbuchten werden zwischen Station 0+500.000 und 0+640.000 neu angeordnet und mit einer Breite von 2,10 m neu hergestellt. Bei Station 0+580.000 entstehen eine Ladestation für Elektrofahrzeuge mit zwei Stellplätzen. Bei Station 0+640.00 entsteht ein barrierefreier Parkplatz mit einer Breite von 3,50 m und einer Länge von 8,50 m. Insgesamt stehen im Abschnitt zwischen Station 0+500.000 und 0+640.000 22 Parkstände zur Verfügung, davon ein barrierefreier Parkstand und zwei Stellplätze für Elektrofahrzeuge.

### 3.2.5 ÖPNV

Die Busbucht der Haltestelle ‚Spanische Furt‘ in Fahrtrichtung Südwest wird an der Fahrbahnrand verlegt, damit Busse sich zukünftig nicht mehr in den fließenden Verkehr einfüdeln müssen. Die Bushaltestelle wird neu in Beton hergestellt und mit Bus-Sonderborden und einem Kantenvorstand von 18 cm ausgestattet sowie durch taktile Bodenindikatoren ergänzt. Aufgrund des Rückbaus der Busbucht steht ausreichend Wartefläche/Gehweg zur Verfügung. Der FGU bleibt in seiner Lage unverändert. Die gegenüberliegende Bushaltestelle befindet sich bereits am Fahrbahnrand und ist in Beton hergestellt. Zukünftig wird die Bushaltestelle mit Bus-Sonderborden und einem Kantenvorstand von 18 cm ausgestattet sowie durch taktile Leitelemente ergänzt.

### 3.2.6 Straßenentwässerung

An der Oberflächenentwässerung sind keine wesentlichen Änderungen vorgesehen. Die Lage der Straßenabläufe wurde an die neuen Fahrbahnbreiten angepasst. Die endgültige Lage der Straßenabläufe wird im Deckenhöhenplan festgelegt.

Zwischen dem 6.11.2017 und 9.11.2017, sowie am 13.04.2018 und 30.04.2018 fanden Kanalfernaugenuntersuchungen der Straßenabläufe und der Anschlussleitungen statt.

Es wurde eine Machbarkeitsstudie zur Reinigung und Rückhaltung des Oberflächenwassers erstellt, die mit der BUKEA und den Bezirksamt Eimsbüttel Abteilung Wasserwirtschaft abgestimmt wurde. Im Planungsgebiet befinden sich vier Einleitstellen in die umliegenden Gewässer. Eine Reinigung gemäß DWA-A 153 ist an allen Einleitstellen notwendig. Es wurde entschieden im Rahmen dieser Baumaßnahme keine Rückhaltung und Reinigung herzustellen, diese soll zu einem späteren Zeitpunkt als Lösung für einen größeren Teil des Einzugsgebiets geschaffen werden.

### **3.2.7 Öffentliche Beleuchtung / wegweisende Beschilderung**

Im Bereich der Einmündung Graf-Ernst-Weg wird ein Mast der öffentlichen Beleuchtung an den geänderten Bordkantenverlauf angepasst. Bei Station 0+455.000 wird die vorhandene FGÜ-Leuchte entfernt. Bei Station 0+505.000 wird eine weitere Leuchte aufgrund des Rückbaus einer Fahrbahneinengung und für die Herstellung von Parkbuchten in der Nebenfläche versetzt. Die übrigen Standorte der vorhandenen Beleuchtung bleiben unberührt.

### **3.2.8 Grün- und Baumpflanzungen**

Im Straßenzug Graf-Johann-Weg sind aufgrund des Rückbaus der Fahrbahneinengungen drei Baumfällungen erforderlich. Dabei handelt es sich um zwei Stiel-Eichen (*Quercus robur*) aus dem Jahr 1987 mit Stammumfängen von 1,10 m und 1,07 m und um eine Ahornblättrige Platane (*Platanus acerifolia*) aus dem Jahr 1980 und einem Stammumfang von 1,71 m. Durch die Umgestaltung der Parkbuchten können im gesamten Straßenzug fünf Baumpflanzungen vorgenommen werden.

### **3.2.9 Gradiente und Höhenanpassung**

Die Gradiente im Planungsgebiet bleibt nahezu unverändert. Die Anpassung erfolgt entsprechend der neuen Querschnittaufteilung und wird im Zuge der Entwurfsplanung ausgearbeitet.

### **3.2.10 Ver- und Entsorgungsleitungen**

Die Erfordernisse von Leitungsbauarbeiten werden im Rahmen der weiteren Entwurfsbearbeitung und der Leitungstrassenplanung geklärt.

### **3.2.11 Lärmschutz**

Es ist kein Lärmschutz nach der 16. BImSchV erforderlich, da es sich bei der Baumaßnahme um keinen erheblichen baulichen Eingriff handelt. Die Maßnahme dient nicht der Steigerung der Leistungsfähigkeit des Verkehrswegs. Für den Pkw-Verkehr gibt es keine zusätzlichen Änderungen. Lediglich für den Radverkehr sind Änderungen vorgesehen, welche aber nicht die BImSchV betreffen.

### **3.2.12 Umweltverträglichkeit**

Durch die Baumaßnahme sind keine erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltensziele für den Natur- und Landschaftshaushalt zu erwarten. Nach den Kriterien des §13a Hamburger Wegegesetz ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht erforderlich.

### **3.2.13 Kampfmittelfreiheit**

Gemäß Schreiben Gefahrenerkundung Kampfmittelverdacht (GEKV) vom 30.08.2017 und 26.01.2018 besteht in den abgefragten Abschnitten des Graf-Johann-Weges kein Verdacht auf Kampfmittel, somit sind hier keine Maßnahmen nach §6 (2) KampfmittelVO erforderlich. Für die noch fehlenden Abschnitte wurde eine Kampfmittelabfrage bei der zuständigen Dienststelle gestellt, deren Ergebnisse derzeit noch nicht vorliegen.

## **4 Planungsrechtliche Grundlagen**

Die Grundlage für diese Verkehrsplanung sind die folgenden Bebauungspläne:

- Schnelsen 19/Eidelstedt 44 vom 23. Dezember 1971 geändert am 8. Mai 2001

Die planmäßigen Straßenbegrenzungslinien werden durch die vorliegende Planung nicht überschritten.

## **5 Umsetzung der Planung**

### **5.1 Grunderwerb**

Im Rahmen der Maßnahme ist kein Grunderwerb vorgesehen.

### **5.2 Kosten und Finanzierung / Haushaltstitel**

Kostenträger ist die Freie und Hansestadt Hamburg.

Die Finanzierung erfolgt über die Produktgruppe „Stadtstraßen“.

Die Baukosten werden im Rahmen der weiteren Entwurfsplanung ermittelt.

### **5.3 Entwurfs- und Baudienststelle**

Entwurf und Bau erfolgen durch den Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, Fachbereich Planung und Entwurf Stadtstraßen - S2 - bzw. Fachbereich Baudurchführung – S 3.

### **5.4 Terminierung der Planung und Bauausführung**

Die Realisierung der Baumaßnahme ist ab Herbst 2022 vorgesehen.

Verfasst: Hamburg, im April 2022

