

Entwurfsdienststelle: Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
Geschäftsbereich Stadtstraßen

Baumaßnahme: **Betreute Erschließung Bramfelder Spitze**

Teilbaumaßnahme: **Herstellung der öffentlichen
Gehwegflächen / Seitenräume**

Erläuterungsbericht zur Kenntnisnahmeverschickung

INHALT

1	ANLASS DER PLANUNG	3
2	VORHANDENER ZUSTAND	3
2.1	Lage und Funktion im Straßennetz	3
2.2	Aufteilung der Fahrbahn und Nebenflächen, Oberflächenbefestigung	4
2.3	Belastungswerte	4
2.4	ÖPNV	5
2.5	Ruhender Verkehr	5
2.6	Fuß- und Radverkehr	5
2.7	Grün- und Baumbepflanzung	5
2.8	Oberflächenentwässerung.....	6
2.9	Öffentliche Beleuchtung	6
2.10	Wegweisende Beschilderung	6
2.11	Straßenmöblierung	6
2.12	Leitungen.....	6
2.13	Kampfmittel	7
3	GEPLANTER ZUSTAND	7
3.1	Planungsansatz.....	7
3.2	Einzelheiten der Planung	7
3.2.1	Kfz-Verkehr	8
3.2.2	Rad- und Fußgängerverkehr	9
3.2.3	ÖPNV.....	9
3.2.4	Ruhender Verkehr	10
3.2.5	Barrierefreiheit	10
3.2.6	Grünflächen / Baumpflanzungen	10
3.2.7	Öffentliche Beleuchtung	11
3.2.8	Wegweisende Beschilderung	11
3.2.9	Straßenmöblierung.....	11
3.2.10	Versorgungsleitungen.....	11
3.2.11	Straßenentwässerung	11
3.3	Variantenuntersuchung	12
4	UMWELTVERTRÄGLICHKEIT	13
5	PLANUNGSRECHTLICHE GRUNDLAGEN.....	14
6	LÄRMSCHUTZ	14
7	UMSETZUNG DER PLANUNG	14
7.1	Grunderwerb	14
7.2	Entwurfs- und Baudienststelle	14
7.3	Wirtschaftlichkeit	14
7.4	Kosten und Finanzierung.....	14
7.5	Bauzeit.....	15

1 ANLASS DER PLANUNG

Die [REDACTED] erschließt zur Zeit, das Bebauungsplangebiet Bramfeld 65 im Bezirk Wandsbek. Es entsteht der Neubau „Bramfelder Spitze“, ein bis zu siebengeschossiger Büro- und Dienstleistungskomplex.

Die Bebauung des Grundstückes wird zum Anlass genommen, Umbaumaßnahmen an den öffentlichen Seitenräumen durchzuführen, da diese im jetzigen Zustand untermaßig sind und nicht den aktuellen Richtlinien entsprechen.

Die Maßnahme wird durch den Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) begleitet.

2 VORHANDENER ZUSTAND

2.1 Lage und Funktion im Straßennetz

Das Plangebiet befindet sich im Zuständigkeitsbereich des Bezirkes Wandsbek der Freien und Hansestadt Hamburg und liegt im Südwesten des Stadtteils Bramfeld.

Es wird begrenzt durch die Bramfelder Chaussee im Nordwesten und die Werner-Otto-Straße im Nordosten. Beide Straßen gehören zum Netz der Hauptverkehrsstraßen in Hamburg und weisen eine hohe Verkehrsbelastung auf. Im Norden schließt der lichtsignalgesteuerte, 4-armige Knotenpunkt Bramfelder-Chaussee / Werner-Otto-Straße / Moosrosenweg an.

Im nahen Umfeld des Grundstückes Bramfelder Spitze befinden sich überwiegend gewerblich genutzte Grundstücke.

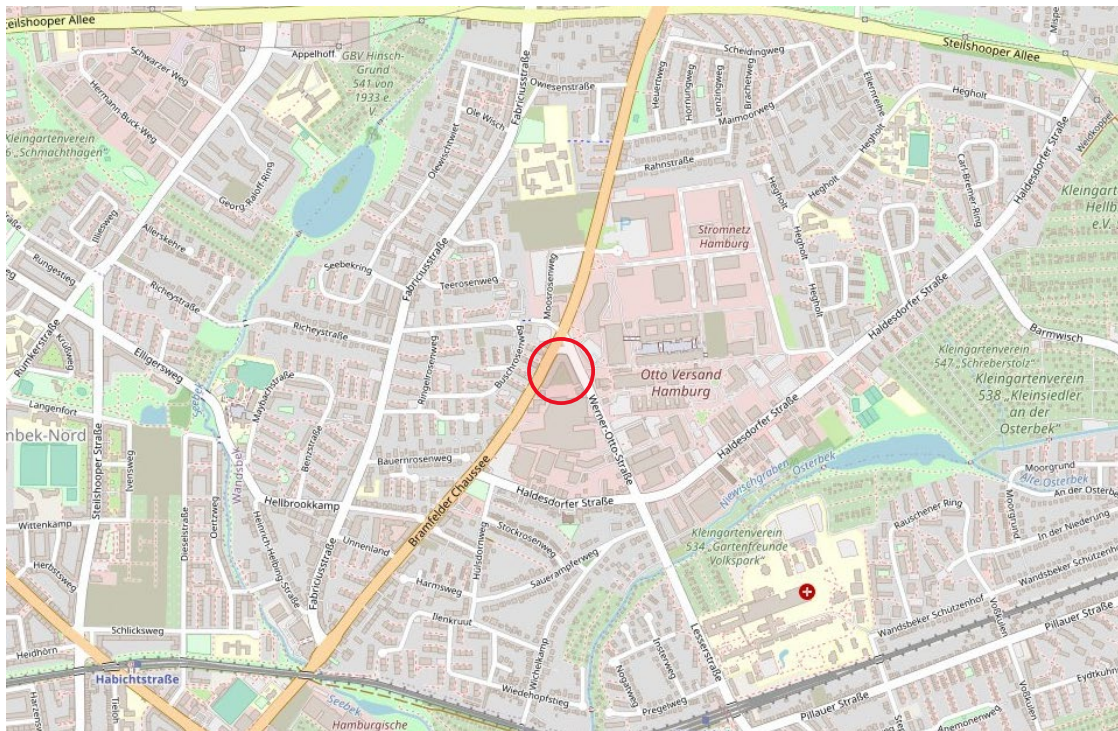


Abbildung 1: Lage des Erschließungsgeländes und Abbild des bestehenden Straßenverkehrsnetzes (Quelle: OpenStreetMap)

2.2 Aufteilung der Fahrbahn und Nebenflächen, Oberflächenbefestigung

Die asphaltierte Fahrbahn der Bramfelder Chaussee ist vierstreifig in einer Breite zwischen ca. 13 m und 17,50 m ausgebaut und mit Granithoch- und Tiefborden eingefasst. Es schließen dann ein baulicher Radweg in einer Breite zwischen 1,25 m und 1,50 m und ein Gehweg, zwischen 2,00 m bis 2,85 m breit, in Platten- bzw. Pflasterbauweise an.

Die Fahrbahn in der Werner-Otto-Straße ist bituminös befestigt und bis zum Fahrbahnteiler zwischen 16,00 m und 12,00 m breit. Die Fahrbahnbreiten neben dem Fahrbahnteiler betragen in Fahrtrichtung Nord ca. 4,00 m und in südlicher Fahrtrichtung ca. 3,30 m. Es sind beidseitige bauliche Radwege, in ca. 1,25 m bis 1,60 m Breite sowie Gehwege mit Breiten zwischen 1,50 m und 2,00 m mit Pflaster- bzw. Plattenbefestigung vorhanden.

Die in der Werner-Otto-Straße liegende Bushaltestelle (Richtungsfahrbahn Süd) weist eine Seitenbereichsbreite zwischen 2,65 m und 5,00 m auf. Die Busbucht ist in Pflasterbauweise mit Großsteinpflaster ausgeführt.

2.3 Belastungswerte

Eine Verkehrszählung vom Januar 2020 weist in der Bramfelder Chaussee im Bereich südlich des Knotenpunktes Querschnittswerte von 13.310 und 14.810 Fahrten / 24 h mit einem Schwerverkehrsanteil von 3,6 % auf. In der Werner-Otto-Straße wurden 7.882 und 6.778 Fahrten / 24 h (SV 5,6 %) gezählt.

2.4 ÖPNV

Das Plangebiet befindet sich innerhalb des 400 m Einzugsgebietes der Bushaltestellen „Bauernrosenweg“ (Linie 18) und „Werner-Otto-Straße“ (Linie 8, 18) in der Bramfelder Chaussee sowie der sich direkt südlich im Plangebiet befindlichen Bushaltestelle „Werner-Otto-Straße (Mitte)“ der Linie 8 in der Werner-Otto-Straße.

Die Ausstattung dieser Bushaltestelle ist dem *Kapitel 2.11 Straßenmöblierung* zu entnehmen.

2.5 Ruhender Verkehr

Im Ausbaubereich sind an der Bramfelder Chaussee vier Längsparkstände in einer Breite von 2,30 m vorhanden. In der Werner-Otto-Straße befindet sich im Planungsgebiet ein Überliegerstellplatz des ÖPNV in Längsaufstellung jedoch keine Pkw-Parkstände. Im weiteren Verlauf, südlich der Planungsgrenze, folgen weitere Pkw-Längsparkstände.

2.6 Fuß- und Radverkehr

Fußverkehr: In der Bramfelder Chaussee befindet sich ein getrennter Geh- und Radweg im Seitenbereich. Im Planungsgebiet ist keine Quermöglichkeit über die Bramfelder Chaussee vorhanden. Die nächste (signalisierte) Quermöglichkeit über die Bramfelder Chaussee befindet sich im nördlichen gelegenen Knotenpunkt.

In der Werner-Otto-Straße befindet sich auf Höhe der fußläufigen Verbindung zwischen dem Firmengelände der Werner-Otto GmbH & Co KG und der Bushaltestelle Werner-Otto-Straße ein Fahrbahnteiler als Querungshilfe mit einer Furtbreite von etwa 7,40 m.

Radverkehr: Sowohl an der Bramfelder Chaussee als auch in der Werner-Otto-Straße befindet von der Fahrbahn abgesetzt ein nach heutigem Stand der Technik, untermaßiger Radweg in einer Breite zwischen 1,25 und 1,50 m. Wobei der Radweg in der Werner-Otto-Straße im südlichen Planungsgebiet, etwa bei Hausnummer 8, kurz vor dem Wartebereich der Bushaltestelle „Werner-Otto-Straße“ endet und im weiteren Verlauf auf den vorhandenen Gehweg führt.

Freizeit- oder Velorouten sind im näheren Umfeld des Plangebiets nicht vorhanden.

2.7 Grün- und Baumbepflanzung

In der Bramfelder Chaussee steht ein straßenbegleitender Baum (Eiche, Stammdurchmesser 0,70 m / Kronendurchmesser 14 m) und im Seitenbereich der Bushaltestelle Werner-Otto-Straße ein Linde (Stammdurchmesser 0,55 m / Kronendurchmesser 13 m). Weitere Bäume im öffentlichen Grund wurden bereits im Vorfeld im Zuge der Hochbaumaßnahme Bramfelder Spitze gefällt.

2.8 Oberflächenentwässerung

Die Fahrbahnen in der Bramfelder Chaussee sowie in der Werner-Otto-Straße besitzen ein Dachgefälle, welches das anfallende Oberflächenwasser über die vorhandenen Trümmen in jeweils eigene Regenwassersiele ableiten.

2.9 Öffentliche Beleuchtung

Die öffentliche Beleuchtung in der Bramfelder Chaussee erfolgt über Auslegermaste auf der Ostseite der Fahrbahn.

In der Werner-Otto-Straße sind ebenfalls auf der Ostseite Auslegermaste vorhanden.

2.10 Wegweisende Beschilderung

Wegweisende Beschilderungen sind im Planungsbereich nicht vorhanden.

2.11 Straßenmöblierung

Neben Absperrbügeln und Stahlpfosten im Bereich der Sicherheitstrennstreifen ist keine Straßenmöblierung vorhanden.

Im Bereich der Bushaltestelle befindet sich ein Fahrgastunterstand mit elektronischer Werbetafel, ein Haltestellenmast mit Müllbehälter und ein DFI-Mast (Dynamische Fahrgastinformation).

2.12 Leitungen

Bramfelder Chaussee (östl. Fahrspur und Nebenfläche) von West nach Ost:

- Hamburg Wasser, Regenwasser DN 600 und 500
- Hamburg Wasser, Trinkwasser DN 300
- Hamburg Wasser, Schmutzwasser DN 200
- Dataport
- Hamburg Wasser, Trinkwasser DN 100
- Kabel Deutschland (im südlichen Abschnitt)
- Deutsche Telekom (im südlichen Abschnitt)
- Gasnetz Hamburg ND DN 200 ST
- Stromnetz Hamburg, öffentliche Beleuchtung und 3 x Strom

Rechtsabbiegespur in die Werner-Otto-Straße von Nord nach Süd:

- 2 x Fernwärme
- Deutsche Telekom
- Hamburg Wasser, Trinkwasser DN 100
- Stromnetz Hamburg, Strom

Werner-Otto-Straße (Fahrbahn und westl. Nebenfläche) von West nach Ost:

- Deutsche Telekom
- Kabel Deutschland (im mittleren Abschnitt)
- Hamburg Wasser, Trinkwasser DN 100
- Stromnetz Hamburg, Strom
- Gasnetz Hamburg ND DN 125 PE und 200 GG
- servTec (im südl. Abschnitt)
- Hamburg Wasser, Schmutzwasser DN 250
- Hamburg Wasser, Regenwasser DN 300 und 500

2.13 Kampfmittel

Für die geplanten öffentlichen Verkehrsflächen wurde eine Kampfmittelanfrage gestellt. Die Ergebnisse stehen noch aus und werden im weiteren Planungsablauf berücksichtigt.

3 GEPLANTER ZUSTAND**3.1 Planungsansatz**

Die Bebauung des Grundstückes wird zum Anlass genommen Umbaumaßnahmen an den öffentlichen Seitenräumen in der Bramfelder Chaussee und in der Werner-Otto-Straße auf einer Länge von rund 120 m regelgerecht durchzuführen.

3.2 Einzelheiten der Planung

Folgende Querschnitte sind für die Seitenräume vorgesehen:

Bramfelder Chaussee Süd im Bereich Längsparkstreifen (von West nach Ost):

2,30 m	Längsparkstreifen (vorhanden)
0,90 m	Sicherheitstrennstreifen
2,00 m	Radweg
2,36 - 3,75 m	Gehweg

Bramfelder Chaussee Nord (von West nach Ost):

1,15 m	Sicherheitstrennstreifen
2,00 m	Radweg
2,36 - 4,45 m	Gehweg

Rechtsabbiegespur in die Werner-Otto-Straße (von Nord nach Süd):

5,50 m	Fahrbahn
2,40 m	Seitenbereich mit Aufstellfläche am FGÜ
2,00 m	Radweg
2,70 - 4,14 m	Gehweg
ca. 1,90 m	private Gehwegfläche (Gebäudezugang)

Werner-Otto-Straße (von West nach Ost):

2,13 - 4,54 m	Gehweg
2,00 m	Radweg
0,75 - 0,90 m	Sicherheitstrennstreifen

Die fortgeschriebenen Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen (ReStra, Ausgabe 2017, Fassung 30.06.2022) sehen für einen Einrichtungsradweg ein Regelmaß von 2,50 m vor. Das Mindestmaß beträgt 1,60 m. Sowohl an der Bramfelder Chaussee als auch an der Werner-Otto-Straße befinden sich Abschnitte, in denen nicht genügend Seitenraumbreite zur Verfügung steht, um das Regelmaß für Radwege umzusetzen. Aus diesem Grund und um einen durchgängigen Radwegverlauf zu schaffen, wird die Radwegbreite einheitlich auf 2,00 m festgelegt.

Das Gebäude der Bramfelder Spitze verfügt über eine Zufahrt mit Tiefgarage, die von West nach Ost mit Einbahnstraßenregelung befahren wird. Die Gehwegüberfahrt an der Bramfelder Chaussee erhält eine Breite von 4,25 m und wird aufgrund der Schlepplkurvenüberprüfung ab dem Radweg in Schwalbenschwanzform beidseitig aufgeweitet. Die Ausfahrt aus dem Grundstück erfolgt an der südlichen Grundstücksgrenze über die Bushaltebucht in die Werner-Otto-Straße. Die Breite beträgt hier 3,50 m, da sich im direkten Anschluss die Gehwegüberfahrt des Nachbargrundstückes ($b = 4,25 \text{ m}$) befindet. In Absprache mit der Wegeaufsicht des Bezirk Wandsbeks, wird zwischen den Überfahrten ein 1,00 m breiter Streifen mit Plattenbelag (25x25 cm), zur optischen Trennung als Sprunginsel vorgesehen. Auf eine Aufweitung in Schwalbenschwanzform wird aufgrund der Busbucht bei beiden Überfahrten verzichtet.

Im Bereich der Ausfahrt werden die Sichtfelder gemäß ReStra, Abschnitt 6.3.9.3 eingehalten.

3.2.1 Kfz-Verkehr

Im Zuge der Maßnahme wird die Rechtsabbiegespur in die Werner-Otto-Straße um ca. 0,50 m verbreitert und dessen Eckausrundungen an den Platzbedarf der Busse des ÖPNV, Modell „CappaCity L“ angepasst.

In der Werner-Otto-Straße wird der vorhandene Fahrbahnteiler am südlichen Ende um ca. 3,50 m gekürzt, da sich in diesem Bereich die neue Grundstücksausfahrt befindet und

nur so das Links-Ausfahren für Pkw gewährleistet werden kann. In diesem Zuge wird die Aufstellfläche für den querenden Fußverkehr in der Tiefe auf das erforderliche Mindestmaß von >2,50 m verbreitert, während sich die Furtbreite von 7,44 m nicht ändert. Die Mindestfahrbahnbreite neben dem Fahrbahnteiler beträgt 3,50 m und im weiteren Verlauf zwischen 3,25 und 3,94 m.

Weitere Anlagen für den Kfz-Verkehr bleiben von der Maßnahme unberührt.

3.2.2 Rad- und Fußgängerverkehr

Die Fuß- und Radverkehrsanlagen in den östlichen Seitenräumen der Bramfelder Chaussee bleiben in ihrem Streckenverlauf im Wesentlichen unverändert. Lediglich die Querschnittsmaße werden regelkonform erhöht.

Im nördlichen Bereich der Bramfelder Spitze wird der Radverkehr weiterhin über den baulichen Radweg neben dem Gehweg geführt. Im Seitenbereich des Fußgängerüberwegs (FGÜ) wird die Wartefläche mit taktilen Leitelementen ausgestattet und auf eine Breite von 2,40 m vergrößert. Die Wartepflicht auf dem dort anschließenden Radweg wird durch eine Erweiterung der FGÜ-Markierung verdeutlicht.

Auf der Westseite der Werner-Otto-Straße werden Radfahrende zunächst weiter auf einem baulichen Radweg geführt. Vor dem Fahrbahnteiler werden sie dann auf einem kurzen Radfahrstreifen in die umzubauende Bushaltestelle abgeleitet, wo sie sich schließlich in den Mischverkehr auf der Fahrbahn einfädeln. Die Strecke zwischen Radwegableitung und Einfädelung beträgt ca. 23 m.

In diesem Bereich, südlich der Radwegableitung, befindet sich die Querungshilfe für den Fußverkehr. Die Querung erfolgt auf Höhe des Radfahrstreifens, der mit einer unterbrochenen Markierung versehen ist.

In der Werner-Otto-Str. beträgt die Verkehrsstärke in der maßgebenden Spitzenstunde früh 864 Kfz/h in Fahrtrichtung Süd. Bei einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h und der oben genannten Verkehrsbelastung, kann der Einsatz einer Querungsstelle mit Mitteltrennung für etwa bis zu 200 querende Personen gemäß RASt, Bild 77 abgeleitet werden. Genaue Zahlen für den Überquerungsbedarf liegen nicht vor.

In der Werner-Otto-Straße, südlich des Plangebietes nutzen die Radfahrenden die Fahrbahn. Straßenbegleitend, neben einem Längsparkstreifen, sind Gehwege vorhanden.

3.2.3 ÖPNV

Die Bushaltestelle „Werner-Otto-Straße (Mitte)“ ist Teil der Maßnahme und wird in diesem Zuge gemäß Leitfaden *Barrierefreier Neu-, Um- und Ausbau der Bushaltestellen im Hamburger Verkehrsverband* barrierefrei ausgebaut.

Die Lage der Busbucht bleibt unverändert. Der Einfahrtsbereich der Bushaltestelle wird, wie oben beschrieben, zur Ableitung der Radfahrenden aufgeweitet. Um die Sichtbeziehungen zwischen Radverkehr und haltenden Bussen zu verbessern, wird der Fahrbahnrand in der Bushaltestelle zurückgesetzt. Daher beträgt die Breite der Busbucht im nördlichen Bereich 3,40 m und im südlichen Bereich 3,00 m.

Der Fahrbahnbelag der Bushaltestelle wird ausgetauscht. Das vorhandene Großsteinpflaster wird durch Betonbauweise ersetzt und mit Radpiktogramm und BUS markiert.

3.2.4 Ruhender Verkehr

Die vorhandenen Parkstände bleiben unverändert bestehen. Zusätzliche Stellplätze sind nicht vorgesehen.

3.2.5 Barrierefreiheit

Die vorhandenen Straßenquerungen im Planungsgebiet, der Fußgängerüberweg im Norden und der Fahrbahnteiler in der Werner-Otto-Straße, werden barrierefrei ausgebaut. An den Querungen werden taktile Bodenelemente verbaut. Zusätzlich werden an allen Querungsstellen bei ausreichenden Platzverhältnissen Antrittshöhen von 6 cm bzw. 0 cm gewählt und mit entsprechenden Leitelementen versehen. Diese können sowohl von sehbehinderten Menschen wahrgenommen als auch von Rollstuhlfahrern überwunden werden. Am östlichen Fahrbahnrand der Werner-Otto-Straße, im Bereich der Querungshilfe, konnten die taktilen Elemente im Bereich der 1,0 m breiten "Nullabsenkung" aufgrund des vorhandenen Baumstandortes nicht regelgerecht (2,0 m breites Sperrfeld) geplant werden. Stattdessen schließt nördlich eine nicht begehbare Pflanzinsel an.

Bei der Planung wurde auf eine von Einbauten freigehaltene Wegebeziehung geachtet.

Da sich direkt nördlich des Fahrbahnteilers eine Linksabbiegespur befindet, ist es für Menschen mit Seheinschränkung schwer den fließenden Verkehr differenziert wahrzunehmen. Das *Kompetenzzentrum für ein barrierefreies Hamburg* empfiehlt daher den Umbau der ungesicherten Querungsstelle zu einer gesicherten Querungsstelle mit Fußgängerüberweg (FGÜ). Die Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen EFA schließen die Anordnung eines FGÜ bei über 750 Kfz/h aus. Bei der vorherrschenden Verkehrsbelastung (sh. Kapitel 3.2.2) kann die Empfehlung nicht umgesetzt werden. Für die Anordnung einer Fußgänger-Lichtsignalanlage als Alternative sind verkehrstechnische Bewertungen zu berücksichtigen. Die Nähe zur vorhandenen Lichtsignalanlage Bramfelder Chaussee / Werner-Otto-Straße sowie die Koordinierung der Lichtsignalanlagen im Verlauf der Werner-Otto-Straße sind dabei zu beachten. Die erforderlichen Freigabezeiten an einer zusätzlichen Fußgänger-Lichtsignalanlage werden nicht ohne Nachteile für den Kfz-Verkehr im Knotenpunkt Bramfelder Chaussee/Werner-Otto-Straße sein. Darum soll in Abstimmung mit den Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer derzeit kein gesicherter Übergang hergestellt werden. Um die Situation an der bestehenden Querungsstelle dennoch zu verbessern, wird der Übergang in Abstimmung mit dem *Kompetenzzentrum für ein barrierefreies Hamburg* mit taktilen Bodenelementen ausgestattet.

3.2.6 Grünflächen / Baumpflanzungen

Durch die Baumaßnahme werden keine Bäume gefällt. Lediglich die Wurzelbereiche sind während der Bauarbeiten zu schützen und eventuelle Aufgrabungen sind durch Saugbagger auszuführen. Neupflanzungen sind nicht vorgesehen.

3.2.7 Öffentliche Beleuchtung

3 Öffentliche Beleuchtungsmasten befinden sich im Planungsgebiet an der Bramfelder Chaussee. Sie sind von der Planung unberührt und bleiben in ihrer Lage bestehen.

3.2.8 Wegweisende Beschilderung

Ist nicht geplant.

3.2.9 Straßenmöblierung

Die vorhandenen Stahlpfosten und Absperrbügel werden an den gleichen Standorten neu gesetzt. Zusätzlich wird der Baum an der Bramfelder Chaussee beidseitig durch Baumschutzbügel geschützt.

Der vorh. Fahrgastunterstand im Bereich der Bushaltestelle bleibt in seiner Lage und Größe unverändert. Haltestellenmast mit Müllbehälter und DFI-Mast werden gemäß Leitfaden *Barrierefreier Neu-, Um- und Ausbau der Bushaltestellen im Hamburger Verkehrsverband* angepasst.

3.2.10 Versorgungsleitungen

Eine notwendige Verlegung von Ver- und Entsorgungsleitungen bzw. Verteilerschränken wird im weiteren Planungsverfahren geprüft. Anpassungen an verbleibenden Schächten und Schieberkappen werden erforderlich und planungsbegleitend mit den entsprechenden Versorgungsunternehmen abgestimmt.

Im Bereich der geplanten Überfahrt in der Werner-Otto-Straße befindet sich ein wilhelm.tel Schacht. Dieser ist für das Befahren von Schwerlastverkehr anzupassen.

Ggf. erforderliche Leitungsneuverlegungen werden ebenfalls mit den betreffenden Unternehmen abgestimmt und vor Baubeginn ausgeführt.

3.2.11 Straßenentwässerung

Bramfelder Chaussee

Der vorhandene Bordverlauf bleibt unverändert somit wird die vorhandene Straßenentwässerung beibehalten und erfolgt weiterhin über Trummen in das Regenwassersiel. Die Seitenräume werden auf der gesamten Länge um ca. 230 m² Pflasterfläche erweitert. Die Dimensionierung der Straßenabläufe wurde überprüft, sie ist ausreichend.

Rechtsabbiegespur in die Werner-Otto-Straße

Durch die Anpassung der Eckausrundungen und die Verbreiterung der Fahrbahn um etwa 50 cm, erhöht sich die Straßenverkehrsfläche um ca. 24 m² und die Gehwegfläche um ca. 85 m². Die Lage einzelner Trummen wird an die Verbreiterungsflächen angepasst.

Werner-Otto-Straße

Die vorhandene Straßenentwässerung wird beibehalten und erfolgt weiterhin über Trummen in das Regenwassersiel. Im Bereich des Fahrbahnteilers erhöht sich die Fahrbahnfläche um ca. 30 m². Einzelne Trummen werden an die Flächen angepasst. In diesem

Bereich entsteht eine Mehrversiegelung durch Betonpflaster von ca. 40 m². Die Straßeneinläufe sind ausreichend bemessen.

Eine Einleitmengenbegrenzung ist gemäß B-Plan für das anfallende Oberflächenwasser der Verkehrsflächen nicht notwendig.

3.3 Variantenuntersuchung

Im Planungsgebiet wurde im nördlichen Bereich entlang der Rechtsabbiegespur und entlang der Werner-Otto-Straße verschiedene Varianten zur Radverkehrsführung entwickelt.

0. Radwegführung wie im Bestand mit Verbreiterung des Radweges. Der Radverkehr wird in der Werner-Otto-Straße Richtung Süden auf einem baulichen Radweg im Seitenbereich geführt. Jedoch endet er dort in der Wartefläche der Bushaltestelle, die in einer Engstelle (Baumbestand) nur eine Breite von ca. 2,55 m aufweist. Der Umbau der Bushaltestelle als Randhaltestelle, um Platz für eine Führung des Radverkehrs im Seitenbereich zu gewinnen, wird aufgrund der hohen Verkehrsbelastung und dem dann zu erwartendem Rückstau in den Knotenpunkt Bramfelder Chaussee / Werner-Otto-Straße ausgeschlossen.
Zusätzlich steht im weiterführenden Bereich, südlich der Bushaltestelle, zu wenig Fläche zur Verfügung und die Radverkehrsführung ist nicht geregelt. Daher wird eine Radverkehrsführung ausschließlich im Seitenraum nicht weiterverfolgt.
1. Ableitung auf einen Radfahrstreifen im Bereich der Rechtsabbiegespur. Auf Höhe des Fußgängerüberweges (FGÜ) werden Radfahrende bereits auf Fahrbahnniveau geführt, so dass die Bevorrechtigung des Fußverkehrs klar erkennbar ist.
In der Werner-Otto-Straße wird die Busüberliegerfläche auf 4,75 m Breite zur gemeinsamen Nutzung erweitert. Im Einfahrbereich der Busüberliegerfläche ergibt sich hier ein Konflikt zwischen Rad- und Busverkehr.
Die Weiterführung am Ende der Busüberliegerfläche erfolgt auf einem Radfahrstreifen ($b = 2,25$ m), vorbei an der Verkehrsinsel in die Fläche der Bushaltestelle, wo von dort die Einfädelung des Radverkehrs in den Mischverkehr auf der Fahrbahn erfolgt.
Ein Umbau der Bushaltestelle ist in dieser Variante nicht vorgesehen, so dass die Geometrie der Bushaltestelle keine ausreichende Sichtbeziehung zwischen Bus- und Radverkehr gewährleistet und diese Variante damit ausschließt.
2. Ableitung auf einen Radfahrstreifen im Bereich der Rechtsabbiegespur wie in Variante 1.
In der Werner-Otto-Straße wird ein Radfahrstreifen ($b = 2,00$ m) zwischen Fahrbahn und Busüberliegerfläche markiert. Dieser mündet in einen kurzen Schutzstreifen ($b = 1,50$ m) mit Verziehung in die Kfz-Fahrspur.
Die Einfädelung in den Mischverkehr auf der Fahrbahn erfolgt vor der Verkehrsinsel. Dabei wird der Umbau der Verkehrsinsel notwendig. Die Fahrspurbreite beträgt in diesem Bereich 4,75 m und die Tiefe der Insel beträgt dann zwischen

2,26 - 2,80 m, wobei sich eine geringere Aufstellfläche für den querenden Fußverkehr ergibt. Die Einfädelung der Radfahrer vor der Querungshilfe in den Mischverkehr wird als zu unsicher betrachtet. Der Radverkehr muss gesichert in den Mischverkehr aufgeleitet werden. Dies sollte durch ausreichende Verflechtungsstrecke erfolgen. Dies ist in der Variante nicht der Fall.

Eine zusätzliche Protektion im Einfahrbereich in die Busüberliegerfläche würde zwar den Konflikt zwischen Rad- und Busverkehr lösen, lässt sich aber durch die eingeschränkten Platzverhältnisse vor dem Fahrbahnsteiler nicht umsetzen. Eine Verschiebung der Busüberliegerfläche nach Süden ist fahrgeometrisch nicht möglich und schafft neues Konfliktpotential beim Ausfahren der Busse. Zusätzlich stellen wartende Busse in der Busüberliegerfläche ein Sichthindernis für den querenden Fußverkehr dar.

3. Der bauliche Radweg wird bis zum südlichen Ende der Busüberliegerfläche fortgeführt.

Im Bereich der Rechtsabbiegespur, auf Höhe des FGÜ, wird zwischen Fahrbahnrand und Radweg eine ausreichende Aufstellfläche für querende Fußgänger eingerichtet. Der Radweg erhält eine zusätzliche FGÜ-Markierung und verdeutlicht somit die Wartepflicht der Radfahrenden.

Die Ableitung des Radverkehrs erfolgt kurz vor der Verkehrsinsel auf die Fahrbahn in den Mischverkehr. Wie in Variante 2 wird der Umbau der Verkehrsinsel notwendig. Aus den oben genannten Gründen, wird auch diese Variante ausgeschlossen.

4. Ein baulicher Radweg wie in Variante 3 mit Ableitung vor der Verkehrsinsel.

Jedoch wird die Bushaltestelle um ca. 20 m nach Süden verschoben. So entsteht ein ausreichend langer Radfahrstreifen, der in der Bushaltebucht endet. Von dort fädeln sich die Radfahrenden in den Mischverkehr auf der Fahrbahn ein.

Bei dieser Variante entfallen vorhandene Längsparkstände und der barrierefreie Ausbau der Bushaltestelle ist nur eingeschränkt möglich, da sich mittig der neuen Bushaltebucht ein Grundstückszufahrt befindet. Die hohen Umbaukosten und die einschränkenden Randbedingungen stehen im unzureichenden Verhältnis zum Nutzen für den Radverkehr, so dass diese Variante nicht umgesetzt wird.

Aus der vor genannten Variante 4 entwickelt sich die gewählte Vorzugsvariante. Ein baulicher Radweg mit Ableitung vor der Verkehrsinsel auf einen Radfahrstreifen, der in der bestehenden Busbucht endet. Diese wird jedoch in ihrer Geometrie optimiert und zusätzlich barrierefrei ausgebaut.

4 UMWELTVERTRÄGLICHKEIT

Die Baumaßnahme unterliegt nach Prüfung der in § 13a Hamburgisches Wegegesetz (HWG) genannten Kriterien keiner Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in Hamburg, da die Maßnahme gemäß Absatz (3) innerhalb von festgesetzten Bebauungsplänen erfolgt.

5 PLANUNGSRECHTLICHE GRUNDLAGEN

Grundlage für die Straßenplanung ist der Bebauungsplan Bramfeld 65 vom 30.12.2020.

6 LÄRMSCHUTZ

Der Umfang der geplanten Arbeiten stellt keinen baulichen Eingriff im Sinne der 16. BIm-SchV dar. Eine lärmtechnische Untersuchung ist somit nicht notwendig.

7 UMSETZUNG DER PLANUNG

7.1 Grunderwerb

Die neue Straßenbegrenzungslinien wurden im B-Plan Bramfeld 65 festgesetzt. Im Zuge des Bebauungsplanverfahrens wurden aufgrund der unternormigen Nebenflächen für den Fuß- und Radverkehr die Straßenverkehrsfläche an der Bramfelder Chaussee durch eine Flächenabtretung um etwa 1,50 m bis 2,70 m verbreitert. Die Straßenbegrenzungslinie an der Werner-Otto-Straße wurde durch einen Flächentausch zugunsten eines regelgerechten Ausbaus stellenweise begradigt und im nördlichen Bereich des Grundstückes Bramfelder Spitze wurde die Grenze zugunsten des Bürogebäudes um 1,0 m reduziert.

Für diesen Flächentausch wurde zwischen der [REDACTED] und der Freien und Hansestadt Hamburg ein Grundstückstausch- und Übertragungsvertrag geschlossen.

7.2 Entwurfs- und Baudienststelle

Planung, Entwurf und Baudurchführung erfolgen durch den Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer – Fachbereich Planung und Entwurf Stadtstraßen (S2) bzw. Fachbereich Baudurchführung (S3).

Die Planungsunterlagen für die Verkehrsanlagen wurden durch das Büro SBI, Beratende Ingenieure für Bau - Verkehr - Vermessung GmbH erarbeitet.

7.3 Wirtschaftlichkeit


Abstimmung und Abwägung in diversen Planungsterminen mit den zu beteiligenden Dienststellen und unter Berücksichtigung der örtlichen und verkehrlichen Randbedingungen, ist die aufgetragene Planung die wirtschaftlichste Lösung. Die Maßnahme wird nach den gültigen „Hamburger Regelwerken für Planung und Entwurf von Stadtstraßen“ ausgeführt.

7.4 Kosten und Finanzierung

Bis auf die Kosten zur Herstellung der beiden Gehwegüberfahrten für das Flurstück 10631 (Kostenträgerin: [REDACTED]) trägt die FHH die Kosten der Baumaßnahme.

7.5 Bauzeit

Die Umsetzung der Straßenplanung ist ab dem II. Quartal 2023 vorgesehen.

Verfasst: Hamburg, den 04. Oktober 2022
SBI Beratende Ingenieure für
Bau - Verkehr - Vermessung GmbH
Gez. 

Aufgestellt: Hamburg, den 11. Oktober 2022
Gez. 