

Freie und Hansestadt Hamburg
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
S2 - Planung Infrastrukturanlagen Individualverkehr

Baumaßnahme: Velorouten EM

Teilbaumaßnahme: VR14 Elbgaustraße von Rugenbarg bis Niekampsweg

Bezug: Schlussverschickung vom 21.06.2023

Hier: Nachtrag/Ergänzung zur Schlussverschickung

ERLÄUTERUNGSBERICHT

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|---|---|----|
| 1 | Allgemeines..... | 3 |
| 2 | Anlagen..... | 3 |
| 3 | Baum-, Parkraum- und Radabstellanlagenbilanz..... | 9 |
| 4 | Sonstiges | 11 |

1 Allgemeines

Die Planungsunterlagen für das geplante Bauvorhaben VR14 Elbgaustraße von Rugenbarg bis Niekampsweg wurden am 21.06.2023 schlussverschickt. Diese Ergänzung stellt die seit der Schlussverschickung erforderlichen Änderungen dar und erläutert sie.

Aufgrund der Drucksachen 21-4286B (Bezirksversammlung Altona) in Verbindung mit den Vorschlägen des Luruper Forums sowie 21-4128 Alternativantrag zu Drucksache 21-4083 (Bezirksversammlung Eimsbüttel) und der nachträglichen Abstimmung mit den Verkehrsbetrieben ist eine Überarbeitung der bereits schlussverschickten Planungsunterlagen erforderlich geworden.

Insbesondere wurde die Grünplanung mit dem Ziel eines größeren Erhalts der Bestandsbäume begutachtet, abgewogen und in Abhängigkeit der Machbarkeit überarbeitet. Zusätzlich wurden Auf- und Ableitungen von Radverkehrsanlagen optimiert. Des Weiteren ergaben sich im Laufe des Planungsprozesses neue Anmerkungen und Anforderungen des öffentlichen Personennahverkehrs und eine damit verbundene Erhöhung der Haltestellenkapazitäten. Insbesondere im Bereich des S-Bahnhofs Elbgaustraße wurden weitere Planungsänderungen notwendig.

2 Anlagen

| | |
|-------------------|---------------------------------|
| Lageplan Blatt 1 | 12605_ELBG AU_S2_Z_02_001_-a_I |
| Lageplan Blatt 2 | 12605_ELBG AU_S2_Z_02_002_-a_I |
| Lageplan Blatt 3 | 12605_ELBG AU_S2_Z_02_003_-a_I |
| Lageplan Blatt 4 | 12605_ELBG AU_S2_Z_02_004_-a_I |
| Lageplan Blatt 5 | 12605_ELBG AU_S2_Z_02_005_-a_I |
| Lageplan Blatt 6 | 12605_ELBG AU_S2_Z_02_006_-a_I |
| Lageplan Blatt 7 | 12605_ELBG AU_S2_Z_02_007_-a_I |
| Lageplan Blatt 8 | 12605_ELBG AU_S2_Z_02_008_-a_I |
| Lageplan Blatt 9 | 12605_ELBG AU_S2_Z_02_009_-I |
| Lageplan Blatt 11 | 12605_ELBG AU_S2_Z_02_0011_-a_I |

3 Darstellung der Planungsänderungen gegenüber der Schlussverschickung

Die bisherige Aufteilung des Straßenquerschnitts und die überwiegende Führung des Radverkehrs auf Radwegen bleiben unverändert. Hierdurch konnte bereits in der schlussverschickten Planung die Anzahl an Baumfällungen im Vergleich zu alternativen Varianten, wie beispielsweise der Führung des Radverkehrs auf Radfahrstreifen, relativ geringgehalten werden. Um den Forderungen nach weiteren Vermeidungen der Baumfällungen nachzukommen, wurden hauptsächlich Anpassungen an den Geh- und Radwegen vorgenommen. Zudem wurden, unabhängig von Belangen der Grünplanung, weitere kleinteilige Änderungen an Geh- und Radwegen vorgenommen. Im Bereich des S-Bahnhofs Elbgaustraße änderten sich nach der Schlussverschickung die Randbedingungen, beziehungsweise gab es Rückmeldungen der Verkehrsbetriebe, welche nachträglich berücksichtigt wurden. Dadurch ist es zu weiteren planerischen Anpassungen in diesem Bereich gekommen.

Im Folgenden werden die Planungsänderungen, die sich gegenüber der schlussverschickten Planung ergeben haben anhand der einzelnen Lagepläne erläutert.

Lageplan Blatt 1: Abschnitt nordöstlich Elly-See-Straße

Zwischen Stationierung 0+020 und 0+120 werden die Breiten des südöstlichen Seitenraums zugunsten des Erhalts von sieben Straßenbäumen angepasst. Entgegen der ursprünglichen Planung wird der Gehweg mit einer Breite von 2,00 m anstelle von 2,65 m hergestellt. Die angrenzende Grünfläche kann somit in ihrer bestehenden Dimensionierung beibehalten werden, was den Erhalt der Straßenbäume ermöglicht. Aufgrund des Erhalts des Bordverlaufs entlang der Grünfläche ergibt sich für diesen Bereich jeweils eine Fahrstreifenbreite von mindestens 3,25 m anstelle der ursprünglichen 3,00 m.

Beispielhaft für die weiteren Anpassungen werden für die Änderungen im Bereich nordöstlich der Elly-See-Straße die Ausschnitte des Lageplans der schlussverschickten Planung mit der überarbeiteten Planung gegenübergestellt:

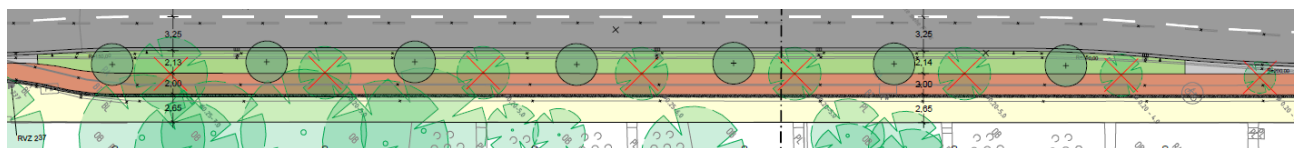


Abbildung 1: Aufteilung des Seitenraums (schlussverschickte Planung)

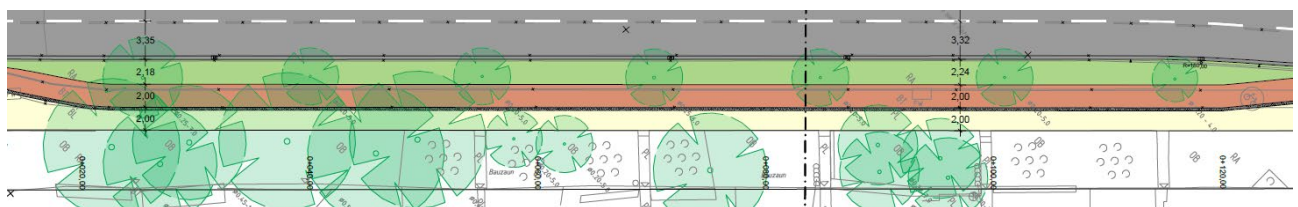


Abbildung 2: Aufteilung des Seitenraums (Überarbeitung der schlussverschickten Planung)

Die Neuaufteilung des Verkehrsraum in diesem Bereich verdeutlicht zudem die folgende Detailansicht:

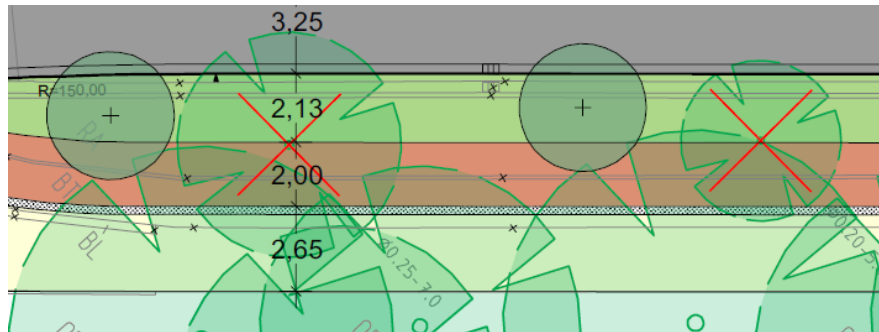


Abbildung 3: Aufteilung des Seitenraums (schlussverschickte Planung)

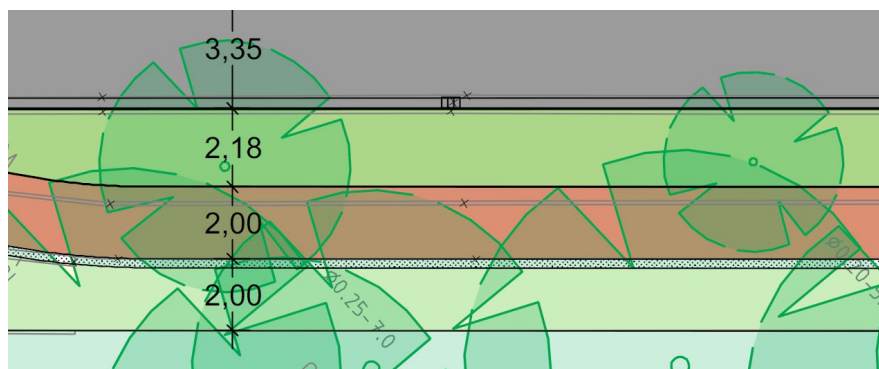


Abbildung 4: Aufteilung des Seitenraums (Überarbeitung der schlussverschickten Planung)

Lageplan Blatt 2: Abschnitt um den Vorhornweg

Im Bereich der Bushaltestelle Vorhornweg in Richtung Eidelstedt werden ebenfalls die Breiten des südwestlichen Seitenraums angepasst. Zwischen Stationierung 0+220 und 0+265 wird die Breite des Gehwegs von 2,65 m auf 2,00 m reduziert, um drei Straßenbäume in der Grünfläche südlich der Bushaltestelle am östlichen Fahrbahnrand zu erhalten. Nördlich der Einmündung Vorhornweg wird der Radweg auf einer Länge von 80 m mit einer Breite von 1,50 m – 2,00 m geführt anstatt der ursprünglichen 2,50 m. Der überbreite Gehweg wird auf 2,00 m – 2,25 m angepasst. Dadurch kann die bestehende Grünfläche, inklusive des Erhalts von zwei Bäumen sowie der Neupflanzung von drei Bäumen, vergrößert werden.

Lageplan Blatt 3: Knotenpunkt Farnhornweg

Der westliche Radweg nördlich der Haltestelle Farnhornweg in Richtung Lurup wird auf einer Länge von ca. 35 m mit einer Breite von 1,75 m hergestellt. Parallel dazu wird der Gehweg auf 2,25 m angepasst. Dadurch ergibt sich die Möglichkeit, dass zwei Bestandsbäume erhalten bleiben können.

Zudem wurde der Radweg aus dem westlichen Farnhornweg kommend etwas verkürzt, da hier eine Engstelle bzw. eine uneinsichtige Situation auf Höhe des Grundstücks 80a vorlag. Der Radweg beginnt entsprechend der überarbeiteten Planung erst etwas nördlich.

Lageplan Blatt 4: Bereich nördlich des Herbststiegs

Im Bereich südlich der Einmündung Herbststieg (Stationierung 0+685 bis 0+715) werden zugunsten des Erhalts von zwei Straßenbäumen die Breiten des Radwegs auf 1,75 m und des Gehwegs auf 2,25 m angepasst.

Lageplan Blatt 5: Haltestelle Lüdersring

Die Nutzlänge der Haltestelle Lüdersring wurde im Nachgang der Schlussverschickung von 20 m auf 33 m verlängert.

Lageplan Blatt 6: Knotenpunkt Lüttkamp / Langbargheide

Die Aufstellfläche des Linksabbiegefahrstreifens Elbgaustraße Süd in Richtung Lüttkamp West wird reduziert. Dadurch kann der Verlauf des östlichen Radwegs im südlichen Knotenpunktbereich in Richtung Fahrbahn verlegt werden. Dadurch können drei weitere Straßenbäume gehalten werden.

Lageplan Blatt 7: Knotenpunkt Spreestraße

Zwischen dem Fangdieckgraben und dem Friedrichshulder Weg wird der Zweirichtungsradweg mit einer Breite von 3,00 m anstelle von 4,00 m hergestellt. Dies dient dazu, in Kombination mit teilweise reduzierten Gehwegbreiten von 2,00 m – 2,25 m sowie einer gemeinsamen Geh- und Wartefläche von 4,00 m im Bereich der Haltestelle Fangdieckstraße Richtung Eidelstedt, 11 Fällungen zu vermeiden. Der Zweirichtungsradweg wird in diesem Bereich an die angrenzende Grünfläche geführt. Der Eingriff in die Grünfläche wird dadurch reduziert, kann aber nicht vollständig vermieden werden.

Lageplan Blatt 8: S-Bahn Überführung

Wie bereits in den Änderungen im Lageplan Blatt 7 beschrieben, wird in dem Bereich zwischen Fangdieckgraben und Friedrichshulder Weg der Zweirichtungsradweg mit einer Breite von 3,00 m geführt. Hierdurch kann im Bereich der Zuwegung zum Hallenbad eine Baumfällung vermieden werden. Um den ÖPNV-Fahrgästen aus der westlichen Haltestelle eine Führung zur F-LSA ohne Kreuzen des Radweges zu ermöglichen, ist im Bereich der Elbgaukirche auf der westlichen Seite der Elbgaustraße ein zusätzlicher Gehweg neben dem Zweirichtungsradweg geplant.

Lageplan Blatt 9: S-Bahnhof Elbgaustraße

Im Bereich des S-Bahnhofs Elbgaustraße haben sich zwischen der Eisenbahnüberführung sowie der Einmündung Redingskamp Änderungen ergeben, welche im Folgenden beschrieben werden.

Anders wie zum Zeitpunkt der Schlussverschickung angenommen, konnte der anteilige Grunderwerb des Flurstücks 1855 „Elbgaustraße 99/101B“ nicht wie geplant umgesetzt werden. Entsprechend wurde die Planung in diesem Bereich so angepasst, dass diese sich auf die Flächen innerhalb der bestehenden Straßenbegrenzungslinien beschränkt. Zudem gab es im Zuge der Schlussverschickung eine Rückmeldung der Verkehrsbetriebe, welche auf einen Konflikt zwischen Rad- und Busverkehr hinwies, welcher bezüglich der Verkehrssicherheit zu optimieren ist: Der Konflikt zwischen dem kreuzenden Radverkehr in Richtung Lurup, der vom Radweg auf den Radfahrstreifen geführt

wird, und dem Busverkehr, der die Einzel-Haltestelle in Richtung Lurup bedienen möchte, birgt aufgrund unzureichender Sichtverhältnisse eine Unfallgefahr.

Zusätzlich zu diesen beiden Punkten, die Änderungsbedarf aufwiesen, gab es zwei zusätzliche Randbedingungen, die in der überarbeiteten Planung berücksichtigt wurden. Die Anzahl der Kfz-Fahrschienen an der Ausfahrt Dammstraße am Knotenpunkt kann von zwei auf einen Kfz-Fahrschienen reduziert werden. Zusätzlich ist die Haltestellenlänge von 52 m für den Busverkehr in Richtung Eidelstedt, anstatt der bisher geplanten 60 m, ausreichend.

Anhand der neuen Anforderungen sowie Randbedingungen ergeben sich für das Lageblatt gegenüber der im Jahr 2023 angeordneten Planung folgende Änderungen:

- Die Doppel-Haltestelle in Richtung Lurup wird deutlich vom Knotenpunkt zurückversetzt. Dadurch verbessert sich wesentlich die Sichtbarkeit der Radfahrenden für die aus Richtung Eidelstedt kommenden und in die Einzel-Haltestelle einfahrenden Busse, da der Radverkehr frühzeitig an die Fahrbahn verschwenkt werden kann.
- Aufstelltasche für den aus Richtung Eidelstedt kommenden und die Elbgaustraße am Knotenpunkt querenden Radverkehr
- Notwendigkeit eines Bussondersignals: Hierdurch wird verhindert, dass die aus der Doppel-Haltestelle in Richtung Lurup ausfahrenden Busse sich erst auf Höhe der Fußgängerfurt in den Mischverkehr einordnen und dadurch möglicherweise die Sicht des Busses, der die Einzel-Haltestelle anfährt, behindern. Zudem ermöglicht das Bussondersignal das Einfahren der Busse aus der Doppel-Haltestelle in den Weidplan
- Reduzierung der Radwegbreiten auf Höhe der Haltestellen auf 1,50 m, um eine ausreichend breit dimensionierte Warteflächen von 3,00 m sowie Gehwege mit einer Breite von 2,50 m anzubieten
- Aufgrund der Engstelle am westlichen Ende der Haltestellen in Richtung Eidelstedt wird die Gehwegbreite über eine Strecke von etwa 10 m auf 1,80 m reduziert. Zusätzlich wird die Wartefläche, die in diesem Bereich ausschließlich für den Einstieg genutzt wird, über eine sehr kurze Distanz auf 2,00 m reduziert.
- Wegfall eines Kfz-Fahrschienen an der Ausfahrt Dammstraße und hierdurch Reduktion der Fußgängerfurt über die Dammstraße
- Verbreiterung der Radverkehrsfurt über die Elbgaustraße von 3,00 m auf 4,00 m
- Zusätzliche Standorte für Fahrradanhänger im südwestlichen Übergangsbereich zur Eisenbahnüberführung
- Der Radverkehr aus Richtung Lurup wird nach der Eisenbahnüberführung vor der Einmündung in den Weidplan auf Fahrbahnniveau abgeleitet, um eine Verflechtung mit dem

Fußverkehr in diesem Bereich zu vermeiden und dadurch auch die Sicht auf Radfahrende zu verbessern

Lageplan Blatt 11: Südöstlich Knotenpunkt Niekampsweg/Furtweg

Südöstlich des Knotenpunkts Elbgaustraße/Furtweg/Niekampsweg wurde die Aufleitung des Radverkehrs auf den Gehweg bzw. die Überleitung in den Mischverkehr angepasst. Ziel der Änderung ist es, dass die Überleitung des Radverkehrs in den Mischverkehr von allen Verkehrsteilnehmenden als eindeutige Führungsform zu erkennen ist und eine Aufleitung auf den Gehweg nur eine Alternative darstellt und als solche auch wahrgenommen wird. Entsprechend wird der Radverkehr nicht mehr direkt auf den Gehweg geleitet, sondern eindeutig regelkonform in den Mischverkehr geführt wird. Ein abgesenkter Bordstein dient lediglich als Möglichkeit, um auf den Gehweg zu fahren.

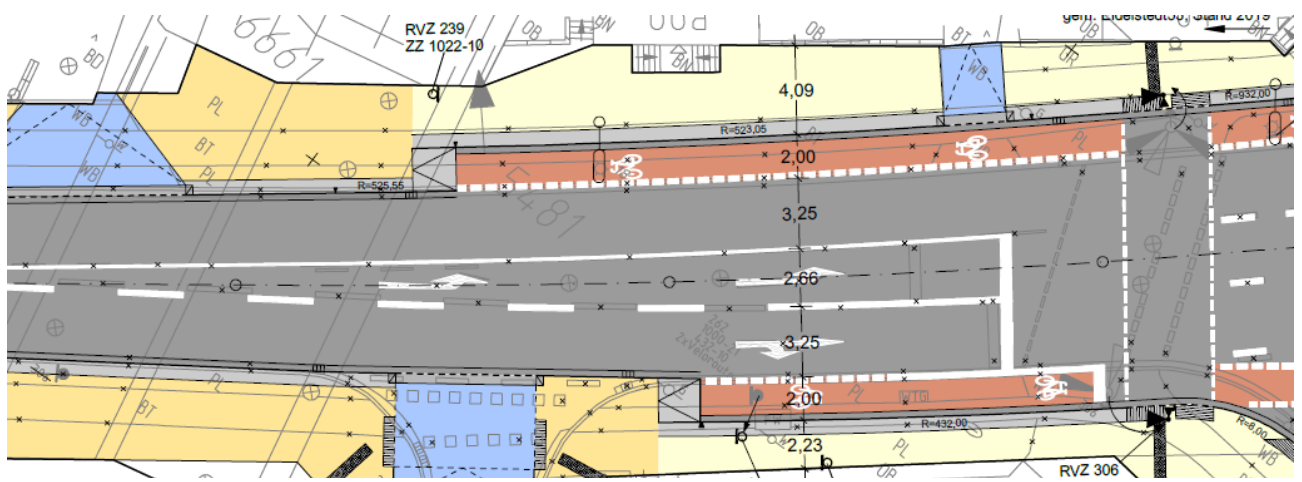


Abbildung 5: Überleitung des Radverkehr in den Mischverkehr (schlussverschiebte Planung)

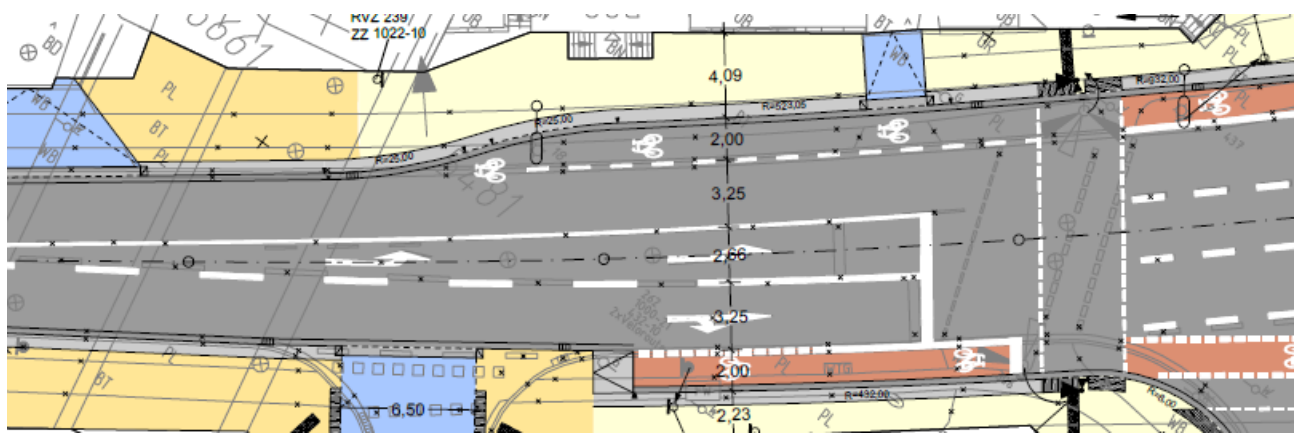


Abbildung 6: Überleitung des Radverkehr in den Mischverkehr (Überarbeitung der schlussverschiebten Planung)

4 Baum-, Parkraum- und Radabstellanlagenbilanz

Baumbilanz

Die Bilanz der Bäume ändert sich in der vorliegenden Planung im Vergleich zur schlussverschickten Planung. In der Schlussverschickung wurde von 70 entfallenden Bäumen und 56 Neupflanzungen ausgegangen. Die Bilanz der Schlussverschickung lag bei -14 Bäumen. Infolge der beschriebenen Maßnahmen müssen in der überarbeiteten Planung weiterhin 39 Bäume entfallen. Infolge von Konflikten mit Leitungen bzw. nicht mehr zur Verfügung stehenden Flächen lassen sich in der überarbeiteten Planung jedoch 46 Neupflanzungen realisieren. Das bedeutet, dass sich die Bilanz verbessert und mit +11 Bäumen positiv ausfällt.

| Baumbilanz | Schlussverschickung | Überarbeitete Planung |
|-------------------|----------------------------|------------------------------|
| Neupflanzung | + 56 Bäume | + 46 Bäume |
| Baumfällung | - 70 Bäume | - 35 Bäume |
| Bilanz | - 14 Bäume | + 11 Bäume |

Tabelle 1: Baumbilanz

Parkraumbilanz

Infolge der überarbeiteten Planung kommt es zu einer weiteren Änderung in der Parkraumbilanz.

| Parkraumbilanz | Bestand | Schlussverschickung | | Überarbeitete Planung | |
|-----------------------|----------------|----------------------------|--------|------------------------------|--------|
| [Parkstände] | Anzahl | Bilanz | Anzahl | Bilanz | Anzahl |
| Blatt 1 | 23 | -2 | 21 | -5 | 18 |
| Blatt 2 | 9 | -9 | - | -9 | - |
| Blatt 3 | 5 | -5 | - | -5 | - |
| Blatt 4 | 9 | +2 | 11 | -4 | 5 |
| Blatt 5 | 16 | -2 | 14 | -5 | 11 |
| Blatt 6 | - | - | - | - | - |
| Blatt 7 | - | - | - | - | - |
| Blatt 8 | - | - | - | - | - |

| | | | | | |
|--------------|----|-----|----------------------------|-----|----------------------------|
| Blatt 9 | 14 | -7 | 5 + 2 Beh.- Stellplätze | -7 | 5 + 2 Beh.- Stellplätze |
| Blatt 10+11 | - | - | | - | - |
| Summe | 76 | -23 | 53 | -35 | 41 |

Tabelle 2: Pakraumbilanz

Bilanz Fahrradabstellanlagen

Im Vergleich der schlussverschickten Planung und der überarbeiteten Planung wird deutlich, dass ein Zuwachs bei den Fahrradabstellanlagen zu verzeichnen ist und die Kapazität sich insbesondere im Bereich des S-Bahnhofs erhöht.

| Bilanz Fahrradabstellanlagen | Schlussverschickung | Überarbeitete Planung |
|---|----------------------------|------------------------------|
| [Radbügel] | Bilanz | Bilanz |
| Blatt 1 | - | - |
| Blatt 2 | - | - |
| Blatt 3 | +6 | +6 |
| Blatt 4 | - | - |
| Blatt 5 | +6 | +6 |
| Blatt 6 | +5 | +5 |
| Blatt 7 | +9 | +7 |
| Blatt 8 | - | - |
| Blatt 9 | +4 | +17 |
| Blatt 10 | | - |
| Blatt 11 | - | - |
| Gesamtbilanz | +30 | +41 |

Tabelle 3: Bilanz Fahrradabstellanlagen

5 Sonstiges

Im Vorfeld der Ergänzung der Schlussverschickung wurden eine Vielzahl an Dienststellen und Institutionen am Abstimmungsverfahren beteiligt. Alle nicht konsultierten Träger öffentlicher Belange werden mit diesem Nachtrag zur Schlussverschickung über die notwendig gewordenen Änderungen in Kenntnis gesetzt.