



Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Hamburg-Nord
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachamt Management des öffentlichen Raumes

Baumaßnahme: Bündnis für den Rad- und Fußverkehr

Teilbaumaßnahme: Bezirksroute 24 - Wiesendamm (zwischen Barmbeker Straße und Saarlandstraße)

Erläuterungsbericht zur 1. Verschickung der Straßenbaumaßnahme

Inhaltsverzeichnis

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	4
1.4	Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien	4
2	Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlagen	4
2.1	Lage und Funktion im Straßennetz	4
2.2	Verkehrsbelastung	4
2.3	Unfallgeschehen	5
2.4	Nutzung der angrenzenden Grundstücke / Bebauung	6
2.5	Aufteilung und Abmessung des Querschnitts sowie Oberflächenbefestigung	6
2.6	Schadensbild	7
2.7	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen	8
2.8	Wirtschaftsverkehr	8
2.9	ÖPNV und Sharing Angebote	8
2.10	Radverkehr	9
2.11	Fußverkehr	9
2.12	Ruhender Verkehr	10
2.13	Straßenausstattung und Straßenmöblierung	10
2.14	Öffentliche Beleuchtung	10
2.15	Straßenbegleitgrün	10
2.16	Entwässerung	11
2.17	Versorgungsleitungen	11
2.18	Ingenieurbauwerke	12
2.19	Grundwasser	12
2.20	Denkmalschutz	12
2.21	Altlasten	12
2.22	Kampfmittel	12
3	Variantenuntersuchung	12
3.1	Variante 1 – Führung der Radfahrenden auf einer geschützten Radfahrspur	13
3.2	Variante 2 – Führung der Radfahrenden über einen Radfahrstreifen	14
3.3	Variante 3 – Führung der Radfahrenden über einen einseitigen Zweirichtungsweg	15
4	Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante	17
4.1	Aufteilung und Abmessungen des Querschnitts sowie Oberflächenbefestigung	17

4.2	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen	18
4.3	Wirtschaftsverkehr	19
4.4	ÖPNV und Sharing Angebote	19
4.5	Radverkehr	20
4.6	Fußverkehr	21
4.7	Ruhender Verkehr	22
4.8	Öffentliche Beleuchtung	22
4.9	Straßenbegleitgrün	22
4.10	Barrierefreiheit	24
4.11	Ausstattung	24
4.12	Entwässerung	24
4.13	Ver- und Entsorgungsleitungen	25
4.14	Ingenieurbauwerke	25
4.15	Baustoffe	25
4.16	Feuerwehr	26
4.17	Sonstiges	26
5	Planungsrechtliche Grundlagen	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	Kampfmittel	27
6.5	Kosten und Finanzierung / Haushaltstitel	27
6.6	Wirtschaftlichkeit	28
6.7	Entwurfs- und Baudienststelle	28
6.8	Terminierung der Planung und Bauausführung	28

1 Allgemeines

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

Der ca. 2.200 m lange Wiesendamm liegt zwischen der Barmbeker Straße im Westen und der Fuhsbüttler Straße im Osten. Der Wiesendamm verbindet die beiden Stadtteile Winterhude und Barmbek-Nord miteinander und ist im bezirklichen Radverkehrskonzept als Bezirksroute Nr. 24 mit Ausbauempfehlung für Radfahrstreifen vorgesehen. Der hier vorliegende Planungsabschnitt zwischen dem Knoten Wiesendamm / Barmbeker Straße und Wiesendamm / Saarlandstraße (ca. 1.330 m) soll im Rahmen des „Bündnis für den Rad- und Fußverkehr“ teilweise überplant und fahrradgerecht umgebaut werden.

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

Die Forderung für einen Umbau des Wiesendamm in dem hier vorliegenden Abschnitt wurde gemäß der Drucksache 21-3343 vom 05.04.2022 von der Bezirksversammlung beschlossen. In dem Planungsabschnitt und im direkten Umfeld des Wiesendamm wurden teilweise bereits Radverkehrsanlagen realisiert.

Ziel der Planung ist es, den Radverkehr insgesamt zu verbessern, um Konflikte zwischen den unterschiedlichen Verkehrsträgern so gering wie möglich zu halten. Nach derzeitigem Stand ist es vorgesehen, im kompletten Planungsabschnitt des Wiesendamm vorhandene unterdimensionierte Radwege in den Nebenflächen zugunsten von Radfahrstreifen auf der Fahrbahn zurückzubauen. Die vorhandenen Oberflächen der Nebenflächen werden erneuert und zu barrierefreien Gehwegen ausgebaut. Dazu ist teilweise eine Anpassung des Straßenquerschnittes erforderlich, um die erforderlichen Breiten der einzelnen Flächen (Gehweg, Radweg, Fahrbahn, Parken etc.) vorsehen zu können.

Anhand entnommener Bohrkerne und der visuellen Begutachtung wird gem. dem Sanierungsvorschlag 1/1253/2023-1 zu dem Prüfbericht 1/1253/2023 der [REDACTED] vom Oktober 2023 eine Deckensanierung der Fahrbahn im gesamten Planungsabschnitt durchgeführt. Es besteht zwar auf dem Großteil der Strecke eine Pflasterdecke unterhalb der Fahrbahn, welche laut Prüfbericht aber die Anforderung einer Tragschicht erfüllt und erhalten bleiben kann. In einigen Bereichen sind jedoch starke Netzkrisse und tiefere Asphaltausbrüche vorhanden. Da in Teilbereichen Trummen zu erneuern sind und teilweise auch Anschlussleitungen erneuert werden müssen, ist davon auszugehen, dass hierbei das Pflaster gebrochen und gelockert wird. In diesen Teilbereichen ist ein Vollausbau zu berücksichtigen. Diese Bereiche werden im weiteren Verlauf der Planung konkretisiert.

Durch die Anpassungen wird es erforderlich, die Standorte der öffentlichen Beleuchtung und Trummen und deren Anschlussleitungen teilweise anzupassen bzw. zu erneuern. Alle Oberflächen werden mit den in Hamburg üblichen Materialien versehen. Die gesamte Herstellung erfolgt nach den aktuellen Richtlinien der Barrierefreiheit. Zudem ist die Planung so ausgerichtet, dass der vorhandene Baumbestand erhalten bleibt. Ein Entfall von Bäumen ist ausführlich begründet und standortnahe Ersatzstandorte sind ausgewiesen.

Das zu überplanende Gebiet umfasst ca. 45.000 qm.

Bei der Betrachtung des gesamten Straßenquerschnitts sind Verbesserungen für alle Verkehrsteilnehmer/innen, d. h. gleichermaßen für den Kfz-Verkehr, Radfahrer/innen, Fußgänger/innen und den ÖPNV, erreicht worden, jedoch mit einem besonderen Augenmerk auf den Rad- und Fußgängerverkehr.

1.3 Bedarfsträger, Realisierungsträger sowie Projektauftrag

Bedarfs- und Realisierungsträger für die Straßenbaumaßnahme ist das Bezirksamt-Nord, Fachamt Management des öffentlichen Raumes.

1.4 Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien

Die Maßnahme wurde gemäß der Drucksache 21-3343 vom 05.04.2022 von der Bezirksversammlung beschlossen.

2 Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlagen

2.1 Lage und Funktion im Straßennetz

Der zu überplanende Straßenabschnitt im Wiesendamm beginnt am Knoten Barmbeker Straße / Wiesendamm und endet ca. 70 m vor der Einmündung in die Saarlandstraße. Der Knotenpunkt Wiesendamm / Saarlandstraße wird derzeit im Rahmen des Erhaltungsmanagements Straßen (EMS) vom LSBG geplant.

Der Wiesendamm ist eine Bezirksstraße mit gesamtstädtischer Bedeutung und verläuft zwischen den Stadtteilen Winterhude und Barmbek-Nord im Hamburger Straßennetz. Auf dem Wiesendamm beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h. Die südlich einmündenden Nebenstraßen befinden sich größtenteils in einer Tempo 30-Zone.

2.2 Verkehrsbelastung

a) motorisierter Verkehr

Straßenabschnitt	Datum der Erhebung	DTVw	SV-Anteil	Uhrzeit der Spitzenstunde	Belastung zur Spitzenstunde
Borgweg (Nord)	05.05.2022	14.124 Kfz/24h	5,1 %	07:45 Uhr	1.173 Kfz/h
Wiesendamm (Ost)	05.05.2022	7.702 Kfz/24h	1,3 %	07:30 Uhr	636 Kfz/h
Borgweg (Süd)	05.05.2022	11.284 Kfz/24h	3,6 %	16:30 Uhr	962 Kfz/h
Wiesendamm (West)	05.05.2022	8.402 Kfz/24h	1,9 %	07:45 Uhr	681 Kfz/h

Tabelle 1: Verkehrsbelastung Borgweg / Wiesendamm, Zählstelle 6570

Straßenabschnitt	Datum der Erhebung	DTVw	SV-Anteil	Uhrzeit der Spitzenstunde	Belastung zur Spitzenstunde
Saarlandstraße (Nord)	05.05.2022	32.715 Kfz/24h	3,2 %	17:00 Uhr	2.570 Kfz/h
Wiesendamm (Ost)	05.05.2022	8.618 Kfz/24h	10,5 %	07:30 Uhr	633 Kfz/h
Saarlandstraße (Süd)	05.05.2022	34.663 Kfz/24h	5,2 %	16:30 Uhr	2.696 Kfz/h
Wiesendamm (West)	05.05.2022	8.858 Kfz/24h	1,6 %	07:45 Uhr	738 Kfz/h

Tabelle 2: Verkehrsbelastung Saarlandstraße / Wiesendamm, Zählstelle 6571

b) Radverkehr

Straßenabschnitt	Datum der Erhebung	Summe Querschnitt [Rad/13h]	Uhrzeit der Spitzenstunde	Belastung zur Spitzenstunde
Wiesendamm (Ost)	20.06.2017	1.503 Rad/13h	17:45 Uhr	77 Rad/h

Tabelle 3: Verkehrsbelastung Barmbeker Str. / Wiesendamm Zahlstelle 8495

Straßenabschnitt	Datum der Erhebung	Summe Querschnitt [Rad/13h]	Uhrzeit der Spitzenstunde	Belastung zur Spitzenstunde
Wiesendamm (Ost)	05.05.2022	1.660 Rad/13h	07:45 Uhr	68 Rad/h
Wiesendamm (West)	05.05.2022	1.437 Rad/13h	07:45 Uhr	60 Rad/h

Tabelle 4: Verkehrsbelastung Borgweg / Wiesendamm Zahlstelle 8724

Straßenabschnitt	Datum der Erhebung	Summe Querschnitt [Rad/13h]	Uhrzeit der Spitzenstunde	Belastung zur Spitzenstunde
Wiesendamm (West)	05.05.2022	2.402 Rad/13h	16:15 Uhr	119 Rad/h

Tabelle 5: Verkehrsbelastung Saarlandstraße / Wiesendamm Zahlstelle 8724

Eine Querschnittszählung westlich der Straße Goldbekufer auf der Wiesendammbrücke wurde im Mai 2023 von [REDACTED] durchgeführt mit folgenden Verkehrsbelastungen:

a) motorisierter Verkehr

Straßenabschnitt	Datum der Erhebung	Summe Querschnitt [Kfz/24h]	Anteil Kfz > 3,5t	Uhrzeit der Spitzenstunde	Belastung zur Spitzenstunde
Fahrbahn	25.05.2023	7.004 Kfz/24h	1,7 %	18:30 Uhr	578 Kfz/h

Tabelle 6: Verkehrsbelastung Kfz

b) Radverkehr

Straßenabschnitt	Datum der Erhebung	Summe Querschnitt [Rad/24h]	Uhrzeit der Spitzenstunde	Belastung zur Spitzenstunde
Fahrbahn	25.05.2023	331 Rad/24h	16:45 Uhr	37 Rad/h
Gehweg Nord	25.05.2023	1.591 Rad/24h	8:15 Uhr	227 Rad/h
Gehweg Süd	25.05.2023	1.040 Rad/24h	8:45Uhr	132 Rad/h

Tabelle 7: Verkehrsbelastung Rad

c) Fußverkehr

Straßenabschnitt	Datum der Erhebung	Summe Querschnitt [Fuß/24h]	Uhrzeit der Spitzenstunde	Belastung zur Spitzenstunde
Gehweg Nord	25.05.2023	1.648 Fuß/24h	18:30 Uhr	174 Fuß/h
Gehweg Süd	25.05.2023	1.040 Fuß/24h	18:30 Uhr	121 Fuß/h

Tabelle 8: Verkehrsbelastung Fuß

2.3 Unfallgeschehen

Die Verkehrsunfallauswertung der Straßenverkehrsbehörde / Verkehrsdirektion mit Stand 06.03.2023 hat ergeben, dass sich im Auswertzeitraum von Jan. 2020 bis Dez. 2022 insgesamt 172 Verkehrsunfälle (VU) ereignet haben. Dabei wurde keine Person getötet, zwei Verkehrsunfälle forderten zwei Schwerverletzte und bei 20 weiteren VU verletzten sich 21 Beteiligte und 4 Mitfahrer leicht. Insgesamt ereigneten sich 26 (48) Unfälle an denen Rad und/oder Fußgänger beteiligt waren.

Unfallhäufungsstelle ist der Knoten Borgweg / Wiesendamm, in dem es vermehrt zu Unfällen mit Personenschäden gekommen ist.

2.4 Nutzung der angrenzenden Grundstücke / Bebauung

Die angrenzende Bebauung am Wiesendamm westlich des Goldbekkanal besteht aus 3 – 5-stöckigen Mehrfamilienhäusern. Der 8 m breite asphaltierte Mittelstreifen wird als Park- und Baumquartier genutzt. Am Wiesendamm Haus Nr. 135 befindet sich eine 11-stöckige studentische Wohnanlage (Margarethe-Rothe-Haus). Gegenüber der Einmündung Wiesenstieg befindet sich das Polizeikommissariat 33.

Östlich des Goldbekkanal und nördlich des Wiesedamm erstreckt sich bis zur freiwilligen Feuerwehr Winterhude, kurz vor der Saarlandstraße, die Kleingartenkolonie Borgweg e.V. Nr.417. Südlich des Wiesendamm befinden sich 4 – 5-stöckige Mehrfamilienhäuser. Der ca. 6 m breite begrünte Mittelstreifen wird als Baumquartier genutzt. Gegenüber der Semperstraße befindet sich die Zufahrt zum Autohaus (Volkswagen). Östlich der Semperstraße befindet sich das Gemeindezentrum der Epiphanienkirche Ev.-luth. Zwischen der Meerweinstraße und Hauersweg liegt der Sport- und Fußballplatz der Stadtteilschule Winterhude.

2.5 Aufteilung und Abmessung des Querschnitts sowie Oberflächenbefestigung

Im Abschnitt zwischen der Barmbeker Straße und dem Borgweg sind die ca. 5,50 m breiten 1-streifigen Fahrbahnen pro Richtung durch einen ca. 8,00 m breiten Mittelstreifen getrennt, welcher durch den ruhenden Verkehr intensiv genutzt wird. Auf der nördlichen Seite befindet sich ein untermaßiger, ca. 1,00 m breiter baulicher Radweg. Auf der südlichen Seite ist ein Radfahrstreifen vom Knoten Wiesendamm / Barmbeker Straße kommend in Richtung Wiesendamm auf einer Länge von ca. 40,00 m angelegt, welcher nach kürzester Zeit ausläuft.

Zwischen dem Knoten Wiesendamm / Borgweg und der Wiesendammbrücke bleibt die Charakteristik des Wiesendamm durch die fortlaufende Mittelinsel erhalten und trennt die jeweils 1-streifigen Fahrbahnen pro Richtung voneinander.

Im Norden von der Wiesendammbrücke kommend ist ein Radweg aus rotem Betonsteinpflaster baulich angelegt. Dieser wird auf Höhe des Wiesenstieg auf einen ca. 2,00 m breiten Radfahrstreifen abgeleitet. Im Süden ausgehend vom Knoten Wiesendamm / Borgweg befindet sich im Bestand ein unterdimensionierter, baulicher Asphalttradweg, welcher auf Höhe des Standortes des Polizeikommissariats 33 seine Materialität zu rotem Betonsteinpflaster wechselt.

Nach der Wiesendammbrücke Richtung Knoten Wiesendamm / Saarlandstraße gibt es im Norden einen unterdimensionierten Asphalttradweg und im Süden einen ca. 1,50 m breiten Radfahrstreifen, der bereits vor ca. 7 Jahren baulich umgesetzt wurde.

Im Jahr 2021 wurde die bezirkliche Radverkehrsmaßnahme „Wiesendamm-Ost“ zwischen dem Barmbeker Stichkanal und dem Knoten Wiesendamm / Hufnerstraße baulich fertiggestellt. Hier wurde im nördlichen Bereich ein 2,25 m breiter Radfahrstreifen und im südlichen Bereich ein 2,10 m breiter Radfahrstreifen baulich umgesetzt. Weitere fertiggestellte Maßnahmen im Planungsgebiet sind ein ca. 2,00 m breiter Radfahrstreifen auf der Nordseite des Wiesendamm zwischen Wiesenstieg und Borgweg (Ende 2020) sowie ein ca. 1,50 m breiter Radfahrstreifen auf der Südseite des Wiesendamm zwischen der Wiesendammbrücke und der Saarlandstraße.

Zudem wurde der Knoten Wiesendamm / Borgweg im Zuge der Maßnahme „Borgweg Busoptimierung“ vom LSBG (Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer) in den letzten Jahren fahrradgerecht umgebaut, mit einer Führung der Radfahrenden auf der Fahrbahn. Derzeit ist der LSBG noch dabei, den Knoten Wiesendamm / Saarlandstraße im Rahmen des Erhaltungsmanagements Straßen (EMS) umzugestalten und zu sanieren. Die Planung ist erstverschickt, jedoch ist nach den eingegangenen Stellungnahmen eine Änderung der Planung notwendig, um den Knoten kompakter und radverkehrsgerechter zu gestalten. Eine bauliche Umsetzung wird nach derzeitigem Kenntnisstand für das Jahr 2030 anvisiert. Auch der Knoten Barmbeker Straße / Wiesendamm wird vom LSBG betrachtet. Hier wird voraussichtlich eine Deckensanierung durchgeführt. Der aktuelle Ausführungszeitpunkt liegt derzeit nicht vor.

2.6 Schadensbild

a) Fahrbahn

Im Planungsgebiet wurden Asphaltuntersuchungen anhand von 29 Bohrkernen im Fahrbahnbereich (Bohrkernentnahme im Juli 2023) von der [REDACTED] (Prüfbericht-Nr.: 1/1253/2023) vorgenommen.

Drei Bohrkernzeiger weisen einen vollgebundenen Asphaltoberbau auf. Alle weiteren entnommenen Bohrkernzeiger weisen einen Asphaltoberbau auf Natursteinpflaster aus.

Auf der Straßenoberfläche wurden Netzrisse und vereinzelte Oberflächenausbrüche sowie Flickstellen festgestellt. Zusätzlich sind vereinzelte Querrisse vorhanden.

Es wurde festgestellt, dass die mittlere Gesamtdicke der Asphaltdecken in der Fahrbahn mit rund 31,4 cm den Anforderungen an eine Belastungskategorie Bk3,2 (22 cm) erfüllt.

Gemäß dem Sanierungsvorschlag von [REDACTED] wird eine Deckschichtsanierung mit 3,5 cm Splittmastixasphalt empfohlen. In Bereichen tiefer gehender Schäden und Aufbrüche, wird voraussichtlich ein grundlegender Ausbau notwendig. Siehe 1.2, 3. Abschnitt.

b) Nebenflächen

Die Nebenflächen werden im Zuge der vorliegenden Maßnahme innerhalb der Planungsgrenzen neu geordnet und erneuert. Flächen außerhalb der Planungsgrenzen werden auf Grundlage dieser Planung nicht erneuert. Die asphaltierten Flächen der Parkstände in den Mittelstreifen werden entsiegelt.

Erhebliche sichtbare Schäden durch Baumwurzeln, Bordabbrüchen oder Unebenheiten (Absackungen) weist der asphaltierte nördliche Radweg zwischen Saarlandstraße und Goldbekkanal auf.

2.7 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Im Planungsgebiet bzw. angrenzend befinden sich die folgenden LSA:

LSA Nr.	Knoten	Steuerung	Blindensignalisierung	Taktile Leitelemente/Bordabsenkung	Busbevorrechtigung
K248	Barmbeker Str. / Wiesendamm	Festzeit	Ja	Nein	Nein
K664	Wiesendamm / Borgweg	Festzeit	Nein	teilweise	Nein
K1875	Wiesendamm / Goldbekufer	Festzeit	Ja	Nein	Nein
K620	Saarlandstraße / Wiesendamm	Festzeit	Ja	Nein	Nein

Tabelle 9: Übersicht LSA

Weiterhin sind folgende nicht signalisierte Knotenpunkte vorhanden:

- Wiesendamm / Wiesenstieg
- Wiesendamm / Semperstraße
- Wiesendamm / Neckelmannstraße
- Wiesendamm / Stammannstraße
- Wiesendamm / Meerweinstraße
- Wiesendamm / Hauersweg

2.8 Wirtschaftsverkehr

Durch den Wiesendamm werden keine Großraum- oder Schwertransporte geführt und er ist auch nicht als Bedarfsumleitungsstrecke ausgewiesen. Durch vereinzelt Einzelhandel im Bereich Borgweg und zwischen Stammanstr. und Meerweinstr. sind Lieferverkehre möglich.

Einschränkungen (Höhe, Breite, Gewicht) für den Wiesendamm sind nicht bekannt.

2.9 ÖPNV und Sharing Angebote

Die Buslinien verkehren mit folgendem Takt und Fahrgastzahlen:

Linie	Takt (Hauptverkehrszeit)	Streckenverlauf	Fahrgäste/Tag
600	Alle 60 Minuten (nachts)	Bf. Altona - Böcklerstraße	-

Tabelle 10: Buslinien – Taktung, Streckenverlauf und Fahrgastzahlen

Haltestelle	Haltepunkt	Haltende Linien	Art der Haltestelle	Aufstelllänge	Oberflächenbelag	Barrierefreiheit	Ausstattung
Wiesendamm	Beide FR	600	Fahrbahnrand	rd. 16m	Betonstein	Nein	Keine
U Borgweg	FR Barmbeker Str.	600	Fahrbahnrand	rd. 10m	Betonstein	Nein	Keine
Wiesendamm (Mitte)	Beide FR	600	Fahrbahnrand	rd. 10m	Platten / Betonstein / Wabenstein	Nein	Keine
U Saarlandstraße	FR Barmbeker Str.	600	Fahrbahnrand	rd. 19m	Betonstein / bituminöse. Decke	Nein	Keine

Tabelle 11: Haltestellen im Bestand

Von der Hamburger Hochbahn AG ist vorgesehen, in wenigen Jahren den Wiesendamm auch von einer Tageslinien zu befahren. Der Ausbau der Haltestellen wird daher im Zuge des Ausbaus Wiesendamm mitberücksichtigt.

Es gibt keine Car Sharing Angebote im betrachteten Planungsabschnitt. Ein HVV Switch Punkt mit vier PKW-Stellplätzen befindet sich in der Semperstraße Hausnummer 93.

2.10 Radverkehr

Im Planungsabschnitt befinden sich beidseitig Radwege.

Im Abschnitt zwischen der Barmbeker Straße und dem Borgweg befindet sich auf der nördlichen Seite ein untermaßiger, ca. 1,00 m breiter baulicher Radweg. Der Weg ist nicht benutzungspflichtig und als Gehweg mit Zusatzzeichen Radfahrer frei beschildert. Auf der südlichen Seite ist ein Radfahrstreifen vom Knoten Wiesendamm / Barmbeker Straße kommend in Richtung Wiesendamm auf einer Länge von ca. 40,00 m angelegt, welcher nach kürzester Zeit ausläuft.

Im Norden von der Wiesendammbrücke kommend ist ein Radweg aus rotem Betonsteinpflaster baulich angelegt. Dieser wird auf Höhe des Wiesenstiegs auf einen ca. 2,00 m breiten Radfahrstreifen abgeleitet. Im Süden ausgehend vom Knoten Wiesendamm / Borgweg befindet sich im Bestand ein unterdimensionierter baulicher Asphaltweg, welcher auf Höhe des Standortes des Polizeikommissariats 33 seine Materialität zu rotem Betonsteinpflaster wechselt. Eine Benutzungspflicht für die Radwege besteht nicht.

Nach der Wiesendammbrücke Richtung Knoten Wiesendamm / Saarlandstraße gibt es im Norden einen unterdimensionierten Asphaltweg und im Süden ein ca. 1,50 m breiter Radfahrstreifen, welcher bereits vor ca. 7 Jahren baulich umgesetzt wurde.

Es gibt keine Anlagen von StadtRad. Es sind für den ruhenden Fahrradverkehr vereinzelt Fahrradanhänger auf der gesamten Strecke vorhanden.

2.11 Fußverkehr

In dem Planungsabschnitt des Wiesendamm befinden sich keine taktilen Elemente zur Führung von blinden oder sehbehinderten Fußgehenden. Ausnahme bildet der Knoten Wiesendamm / Borgweg, wo taktile Elemente an den Querungsstellen verbaut wurden.

Im Bereich der Fußgänger- und Radfahrerfurten der einmündenden Straßen bzw. Knotenpunkte befinden sich Absenkungen in den Bordsteinanlagen.

Eine gesicherte Querung des Wiesendamm ist an dem signalisierten Knotenpunkt Wiesendamm / Borgweg, am signalisierten Knotenpunkt Saarlandstraße / Wiesendamm oder am Knoten Wiesendamm / Goldbekufer möglich.

Eine Querschnittszählung mit Fußgängerzahlen liegt vor (siehe Punkt. 2.2 Verkehrsbelastung).

2.12 Ruhender Verkehr

Innerhalb des Planungsabschnitts befinden sich in beide Richtungsfahrbahnen Längsparkstände auf den Nebenflächen. In den Abschnitten ohne Radfahrstreifen ist ein Parken am Fahrbahnrand erlaubt. Ausnahmen gibt es im Streckenabschnitt zwischen Barmbecker Straße und Borgweg, wo zeitlich beschränkte Halteverbote angeordnet sind.

Im westlichen Streckenabschnitt zwischen Barmbeker Straße und der Wiesendammbrücke ist das Parken auf dem Mittelstreifen quer zur Fahrtrichtung erlaubt. Insgesamt befinden sich im Wiesendamm rd. 335 Parkstände. Diese Parkstände sind größtenteils nicht nach aktuellen Regeln der Technik hergestellt, Sicherheitstrennstreifen und Standardmaterialien sind zumeist nicht vorhanden.

2.13 Straßenausstattung und Straßenmöblierung

In dem Planungsabschnitt und den jeweiligen Einmündungen der angrenzenden Straßen befinden sich zahlreiche Einbauten, wie Verkehrszeichen, Schaltschränke, Verteilerkästen.

Die sich in dem Planungsabschnitt befindenden Bushaltestellen sind größtenteils mit der für Haltestellen üblichen Möblierung ausgestattet (Haltestellenmast, Papierkörbe). Fahrgastunterstände sind nicht vorhanden.

Wegweisende Beschilderung sind im Wiesendamm nicht vorhanden.

Auf Höhe Wiesenweg Nr. 146 / 147 befinden sich auf der Mittelinsel eine Parkbank, ebenso eine Sitzbank an der östlichen Ecke Einmündung Semperstraße. Weitere Sitzmöglichkeiten stehen im Planungsbereich nicht zur Verfügung.

2.14 Öffentliche Beleuchtung

Öffentliche Beleuchtung ist durchgehend im Abstand von rd. 20 m - 40 m beidseitig in den äußeren Nebenflächen vorhanden. Im Knoten Wiesendamm / Borgweg sind zusätzlich auf den Mittelinseln Beleuchtungsmasten aufgestellt. Östlich der Wiesendammbrücke stehen die nördlichen Beleuchtungsmasten auf der Mittelinsel.

2.15 Straßenbegleitgrün

Im westlichen Wiesendamm bis zur Wiesendammbrücke befinden sich die Straßenbäume als Baumreihen sowohl in den Nebenflächen als auch zwei Reihen auf der Mittelinsel. Es handelt sich dabei um Eichen unterschiedlichen Alters. Im Streckenabschnitt östlich der Wiesendammbrücke befinden sich drei Baumreihen, zwei äußere in den Nebenflächen und eine Reihe im Mittelstreifen. Es handelt sich dabei um Kastanien, zur Saarlandstraße hin um zwei Eichen und Birken.

2.16 Entwässerung

Zwischen Barmbeker Straße und Wiesendammbrücke befinden sich zwei Mischwassersiele DN 250 bis DN 500. Diese verlaufen in beiden Richtungsfahrbahnen weiter Richtung Osten und werden beim Goldbekkanal gedükert.

Östlich der Wiesendammbrücke verläuft in der südlichen Fahrbahn ein Mischwassersiel DN 550/1000 bis 1050/1550, in der nördlichen Nebenflächen ein Regenwassersiel DN 300.

Das anfallende Regenwasser wird über Gussasphaltrinnen den vorhandenen Trummen zugeführt. Gemäß Trummenbefahrung sind die Anschlüsse der Trummen an das vorhandene Schmutzwassersiel bzw. Regenwassersiel vorhanden.

Gem. Trummenuntersuchung von der [REDACTED] „Gutachten 22079685 Wiesendamm“ vom 24. Januar 2023 ergeben sich folgende Sanierungsvorschläge für Trummen und Anschlussleitungen:

- 34 Trummen Erneuerung
- 11 Anschlussleitungen mit Kurzlinersanierung
- 45 Anschlussleitungen Schlauchlinersanierung
- Anschlussleitungen fräsen
- 13 Anschlussleitungen Erneuerung

2.17 Versorgungsleitungen

In dem betrachteten Planungsabschnitt sind verschiedene Ver- und Entsorgungsleitungen vorhanden. Sie liegen in erster Linie in den Nebenflächen, zum Teil aber auch in der Fahrbahn.

Eine Leitungsanfrage ist 2023 durchgeführt worden. Inwieweit sich ein Erfordernis zur Anpassung von Leitungen, Kabelschächten oder Schaltschränken aufgrund der geplanten Umbaumaßnahmen an der Straße ergibt, kann erst im weiteren Verlauf der Planung festgestellt werden.

Seitens der Versorgungsunternehmen wurden folgende geplante Maßnahmen angemeldet:

Hamburg Wasser:

„Bei der U5 Mitte (Projekt-Nr. AY-19/0047) ist auf großer Strecke eine Hauptleitung betroffen. Wir entwickeln zurzeit verschiedene Varianten, wie diese ggf. großräumig umgelegt werden kann. Eine mögliche Trasse, die zurzeit bevorzugt wird, verläuft über den Wiesendamm. Die Machbarkeit ist aber noch nicht abschließend geklärt und es gibt auch noch keine interne Genehmigung dafür. Daher ist eine kurzfristige Umsetzung vor der Bezirksmaßnahme nach jetzigem Planungsstand auch nicht möglich.“

Den Planfeststellungsbeschluss für das Projekt U5 Mitte plant die HOCHBAHN für das Jahr 2026. Anschließend (oder ggf. sogar schon früher) soll mit den Leitungsarbeiten begonnen werden.“

Stromnetz Hamburg

„In dem von Ihnen genannten Bereich haben wir ebenfalls Leitungsarbeiten geplant...“

Stromnetz Hamburg plant eine 110KV Leitung durch den Wiesendamm zu verlegen. Die Umsetzung ist zum jetzigen Zeitpunkt noch offen.

2.18 Ingenieurbauwerke

Im betrachteten Planungsabschnitt befindet sich das Ingenieurbauwerk Wiesendammbrücke BW 133. Gemäß LSBG, Bauwerksverwaltung 31, sind nach dem derzeitigen Sachstand an dem Brückenbauwerke BW 133 Wiesendammbrücke keine Maßnahmen geplant.

2.19 Grundwasser

Der mittlere Grundwasserstand liegt laut Geo-Online (<https://geoportal-hamburg.de/geo-online/>) zwischen +3,00 m NHN und +4,00 m NHN. Der Grundwasserflurabstand liegt zwischen 1,0 m und 10,0 m.

2.20 Denkmalschutz

Die Wiesendammbrücke ist ein Baudenkmal. Südlich an das Plangebiet grenzt die denkmalgeschützte Jarrestadt.

2.21 Altlasten

Sollten Stellungnahme zu dieser Verschickung Flächen mit Altlastenverdacht benannt werden, wird der Umgang mit diesen Flächen zur Schlussverschickung behandelt.

2.22 Kampfmittel

Die Ergebnisse der Gefahrenerkundung / Luftbildauswertung liegen vor (BIS/F046-22/07687_1, vom 04.11.2022).

Es bestehen nach Luftbildauswertung / Fernerkundung Hinweise auf Bombenblindgänger und Bombenblindgänger aufgrund einer Trümmerfläche aus dem II. Weltkrieg im Bereich der Epiphanienkirche, zwischen Neckelmannstraße und Maacksgasse, weiterhin im Bereich der Meerweinstraße und im Bereich der freiwilligen Feuerwehr Zufahrt Betriebshof Hochbahn.

3 Variantenuntersuchung

Ziel der Planung ist es, den Wiesendamm so umzugestalten, dass die genannten Defizite abgebaut und die Neuaufteilungen des Querschnitts allen Verkehrsteilnehmern gerecht werden. Besonderes Augenmerk wird bei der Untersuchung auf den Rad- und Fußgängerverkehr gelegt. Die Planungsgrenzen liegen innerhalb der im B-Plan festgestellten Straßenverkehrsflächen.

Folgende Varianten wurden betrachtet:

- Variante 1 - Führung der Radfahrenden auf einer baulich geschützten Radfahrspur
- Variante 2 - Führung der Radfahrenden über einen Radfahrstreifen
- Variante 3 - Führung der Radfahrenden über einen einseitigen Zweirichtungsradweg

3.1 Variante 1 – Führung der Radfahrenden auf einer geschützten Radfahrspur

Bei der Wahl der Radverkehrsführung ist die vorrangige Lösung mit baulicher Trennung von Kfz-, Rad- und Fußverkehr in Form einer geschützten Radfahrspur (Protected Bike Lane) untersucht worden. Dies entspricht der primären Führungsform gem. ReStra.

Die Protected Bike Lane erstreckt sich beidseitig über den gesamten Streckenabschnitt. Die Radfahrspur wird niveaugleich mit der Fahrbahn hergestellt und mittels einzelner oder durchgehender Protektionselemente vom Kraftverkehr abgegrenzt. An Knotenpunkten, Bushaltstellen und Grundstückszufahrten wird die Protektion unterbrochen und als geschützter Radfahrstreifen fortgeführt. Der Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr erhält eine Breite von 3,25 m, um den Nutzungsansprüchen des Bus- und Schwerververkehrs zu genügen.

Die Radfahrspur erhält ein Regemaß gem. ReStra von 3,00 m Breite einschließlich der Begrenzung durch die Protektion. Auf der Wiesendammbrücke wird die Radfahrspur auf 2,75 m (Regemaß) eingengt, um eine bauliche Anpassung am Brückenbauwerk zu vermeiden.

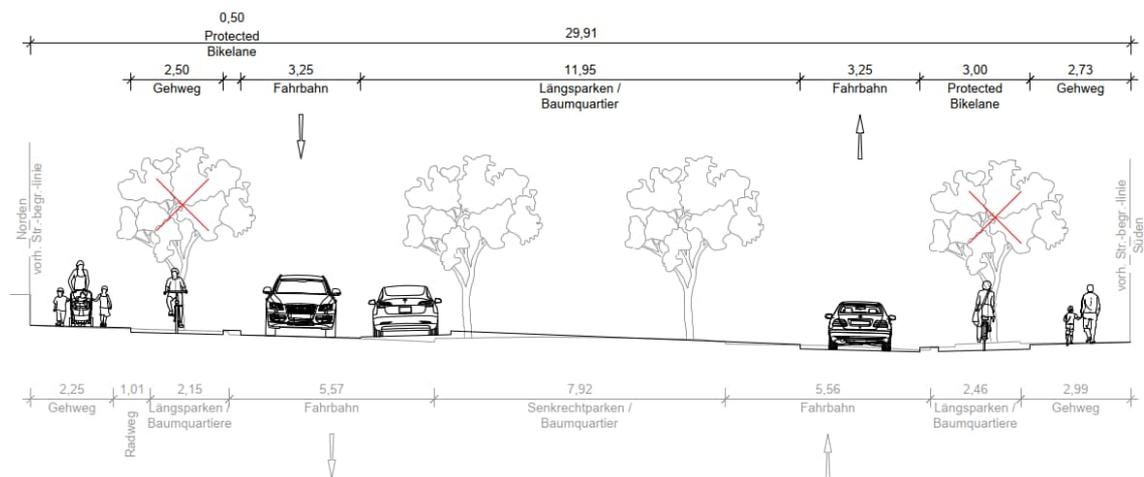


Abbildung 1: Variante 1 geschützte Radfahrspur

Vorteile:

- Sichere Lösung für den Radverkehr durch bauliche Trennung zum Kfz-Verkehr
- Verbreiterung der Gehwegbreiten auf $\geq 2,50$ m durch Entfall der untermaßigen Radwege
- Die Verbreiterung des Mittelstreifens schafft mehr Raum für die Bäume und steigert die Aufenthaltsqualität.

Nachteile:

- Entfall von zwei Baumreihen im Abschnitt zwischen Barmbeker Straße und Wiesendammbrücke
- Entfall einer Baumreihe im Abschnitt zwischen Wiesendammbrücke und Saarlandstraße
- Entfall aller vorhandenen Längsparkstände

- Umfangreiche bauliche Anpassungen und den damit verbundenen erhöhten Baukosten, erhöhte Emissionen (graue Energie) und voraussichtlich längere Bauzeiten.
- Planung von Parkständen im begrünten Mittelstreifen zwischen Wiesendammbrücke und Saarlandstraße
- Beeinträchtigung durch Halte-, Lade- oder Liefervorgänge auf der Fahrbahn durch fehlende Aufstellflächen.

	Parkstände	Bäume
Bestand	335	226
Neu	67	2
Entfall	268	75
Differenz	-268	-153

Tabelle 12: Bilanzen Variante 1

3.2 Variante 2 – Führung der Radfahrenden über einen Radfahrstreifen

Bei der Wahl der Radverkehrsführung ist ein möglichst geringer Eingriff in den Bestand der Verkehrsanlagen und der Baumbepflanzung vorausgesetzt worden. Die Prinzipien der baulichen Trennung sind aufgrund der geringen Breiten zwischen den vorhandenen Bordsteinen nicht umsetzbar. Es ist daher die Anlage eines beidseitigen Radfahrstreifens untersucht worden.

Der Radfahrstreifen erstreckt sich beidseitig über den gesamten Streckenabschnitt. Der Radfahrstreifen wird niveaugleich mit der Fahrbahn hergestellt und mittels Markierung vom Kraftverkehr abgegrenzt. An Knotenpunkten, Bushaltstellen und Grundstückszufahrten wird der Radfahrstreifen mit einer unterbrochenen Markierung abgegrenzt. Der Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr erhält eine Breite von 3,25 m, um den Nutzungsansprüchen des Bus- und Schwerververkehrs zu genügen.

Die Breite des Radfahrstreifens ergibt sich aus der vorhandene Fahrbahnbreite und ist $\geq 2,25$ m bis ca. 2,65 m. Durch das Versetzen der Bordkante nach außen wird ein Sicherheitsstreifen von 0,50 m zu den Längsparkständen rechts neben dem Radfahrstreifen eingehalten.

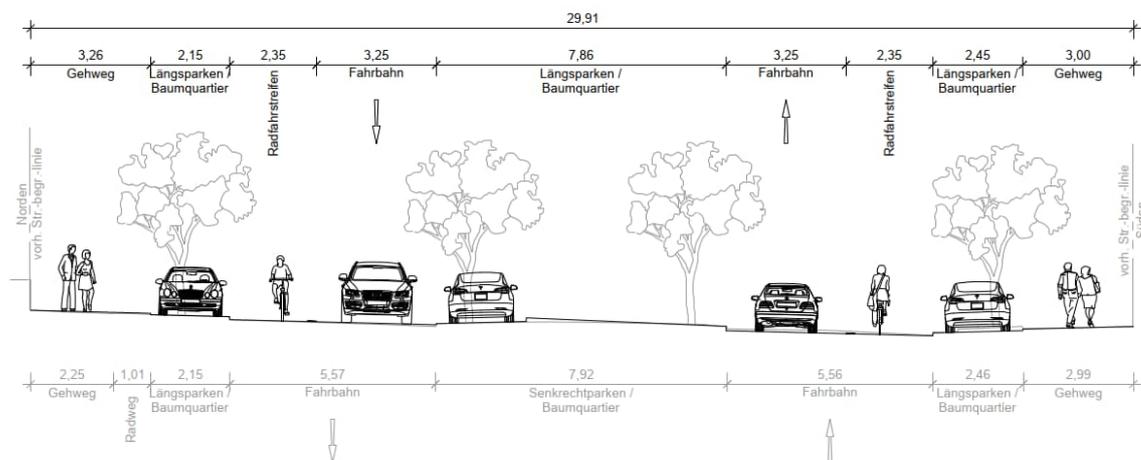


Abbildung 2: Variante 2 Radfahrstreifen

Vorteile:

- Verbreiterung der Gehwegbreiten auf $\geq 2,50$ m durch Entfall der untermaßigen Radwege
- Geringe bauliche Anpassungen = wirtschaftliche Lösung
- Zügig umzusetzen
- Keine Baumfällungen erforderlich
- Geringe Beeinträchtigung durch Halte-, Lade- oder Liefervorgänge, da zeitlich begrenzte Ladezonen rechts neben dem Radfahrstreifen vorgesehen werden.
- Eine große Anzahl an Längsparkständen kann erhalten bleiben (Parkdruck).

Nachteile:

- Radverkehrsführung ohne bauliche Trennung vom Kfz-Verkehr

	Parkstände	Bäume
Bestand	335	226
Neu	220	2
Entfall	115	0
Differenz	-115	+2

Tabelle 13: Bilanzen Variante 2

3.3 Variante 3 – Führung der Radfahrenden über einen einseitigen Zweirichtungsrادweg

Bei der Wahl der Radverkehrsführung wurde eine grundsätzliche Trennung des Radverkehrs vom motorisierten Individualverkehr überprüft. Der Radverkehr wird dazu als Zweirichtungsrادverkehr auf der südlichen Fahrbahn geführt und der Kraftverkehr als zweistreifige Fahrbahn nördlich der Mittelinsel.

Der Zweirichtungsrادverkehr erstreckt sich auf der gesamten Strecke zwischen Barmbeker Straße und der Saarlandstraße. Der Knoten Barmbeker Straße ist signaltechnisch neu aufzustellen. Am Knoten Wiesendamm / Borgweg sind signaltechnische Anpassungen und Anpassungen der Markierung vorzunehmen.

Einmündungen auf der südlichen Seite werden, baulich abgesetzt, als Überfahrten umgebaut. Zur sicheren Führung sollte dem Radverkehr die Vorfahrt gewährt werden.

Grundstückszufahrten werden durch Zufahrten über die Mittelinsel weiterhin erreicht. Die Breite der Radfahrspur ist 4,00 m bis ca. 4,50 m, die des Kfz-Verkehrs beträgt 6,50 m.

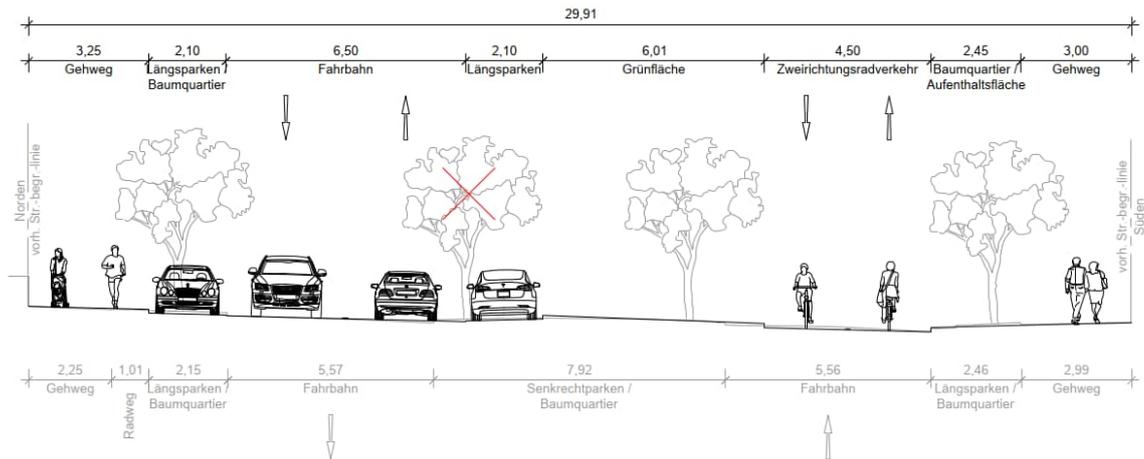


Abbildung 3: Variante 3 Zweirichtungsradverkehr

Vorteile:

- Sichere Lösung für den Radverkehr durch bauliche Trennung zum Kfz-Verkehr
- Verbreiterung der Gehwegbreiten auf $\geq 2,50$ m durch Entfall der untermaßigen Radwege
- Geringe Beeinträchtigung durch Halte-, Lade- oder Liefervorgänge, da zeitlich begrenzte Ladezonen neben der Fahrbahn vorgesehen werden.
- Eine große Anzahl an Längsparkständen kann erhalten bleiben bzw. wird im Mittelstreifen neu hergestellt (Parkdruck).
- Aufenthaltsqualität der südlichen Wohnquartiere wird durch Entfall des MIV am Haus erhöht.
- Der Baumabstand zum Fahrbahnrand (Bordstein) wird großzügiger gestaltet, durch versetzen der Mittelinsel nach Süden

Nachteile:

- Fällung einer Baumreihe im Abschnitt Barmbeker Straße bis Wiesendammbrücke erforderlich
- Umfangreiche bauliche Anpassungen, besonders an Knotenpunkten und den damit verbundenen erhöhten Baukosten, erhöhte Emissionen (graue Energie) und voraussichtlich längere Bauzeiten.

	Parkstände	Bäume
Bestand	335	226
Neu	121	2
Entfall	214	28
Differenz	-214	-26

Tabelle 14: Bilanzen Variante 3

4 Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante

Nach Abwägung der Vor- und Nachteile und in Abstimmung mit dem Bezirksamt Hamburg-Nord wurde Variante 2, die Führung des Radfahrenden auf einem Radfahrstreifen, als favorisierte Variante gewählt und detaillierter ausgearbeitet. Ausschlaggebend war der Erhalt der erhaltenswerten Baumreihen über den gesamten Planungsabschnitt. Weiterhin der geringe bauliche Eingriff und den damit verbundenen geringeren Planungs- und Bauzeiten.

Ziel der Planung ist die Verbesserung der Radverkehrsführung sowie die neue Ausgestaltung der Nebenflächen entsprechend den geltenden Richtlinien. Die potenziellen Unfallschwerpunkte sowie Konfliktstellen zwischen Radfahrenden und den anderen Verkehrsteilnehmern sollen insbesondere innerhalb von Einmündungen und am Knotenpunkt auf ein Minimum reduziert werden.

Zugunsten der Radverkehrsanlagen wird die vorhandene Breite der Fahrstreifen auf 3,25 m reduziert, die Querschnittsaufteilung mit den Mittelinseln bleibt jedoch im Wesentlichen erhalten.

Zusätzlich wird durch den Einbau taktiler Leitelemente und abgesenkter Bordanlagen an Querungsstellen und der Lichtsignalanlage die erforderliche Barrierefreiheit hergestellt.

Weitere Einzelheiten sind nachfolgend beschrieben und aus den Lageplänen zu entnehmen.

Gemäß Sanierungsvorschlag wird im gesamten Planungsabschnitt eine Sanierung der Decke vorgenommen. Bereiche, wo aufgrund von Schadstellen und Aufbrüchen ein Vollausbau betrachtet werden muss, werden im weiteren Verlauf der Planung untersucht, siehe auch 1.2, 3. Absatz. Im Bereich der Einmündung Wiesenstieg wird der vorhandene Pflasteraufbau durch einen Asphaltaußenbau erneuert.

4.1 Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes sowie Oberflächenbefestigung

Die geplanten Regelbreiten der Fahrstreifen betragen im Wiesendamm 3,25 m. Der Radverkehr wird beidseitig als Radfahrstreifen auf der Fahrbahn geführt.

Die Breite des Radfahrstreifens ergibt sich aus der vorhandenen Fahrbahnbreite und liegt zwischen $\geq 2,00$ m und rd. 2,65 m.

Für den zukünftigen Linienbusverkehr werden die Bushaltestellen neu geplant und in Abstimmung mit dem Betreiber der Buslinien in ihrer Anordnung optimiert und für den Halt durch einen Gelenkbus (21,0 m) dimensioniert. Die Ausführung der Oberflächenbefestigung erfolgt gem. ReStra mit einer Regelbefestigung aus Beton.

Der vorhandene Asphaltoberbau der Fahrbahn wird bis zu einer Tiefe von 3,5 cm unter FOK durch Fräsen ausgebaut und mit folgendem Neuaufbau saniert:

Erneuerung Asphaltdeckschicht

3,5 cm Splittmastixasphalt, SMA 8 Hmb.

In Teilbereichen (Schadstellen und Aufbrüchen) mit Vollausbau gem. ZTV-St-Hmb.

3,5 cm Splittmastixasphalt, SMA 8 Hmb.

6,5 cm Asphaltbinderschicht, AC 16 B Hmb.

20,0 cm Asphalttragschicht, AC 22 T Hmb.

40,0 cm Frostschutzschicht

70,0 cm Gesamtaufbau

Die erbohrten Asphaltschichten wurden auf eine Pechbelastung hin untersucht. Hierzu wurden Proben aus verschiedenen Schichten entnommen und untersucht. Bei 4 Proben wurde ein PAK-Gehalt größer als 100 mg/kg TS festgestellt. Bei 3 weiteren Proben lag der PAK-gehalt bei >25 mg/kg TS. Alle weiteren Proben wurden als pechfrei eingestuft.

Die Umgestaltung der Nebenflächen (Parkstände) macht es teilweise erforderlich, die vorhandenen Bordsteinführungen neu anzupassen. Daher ist davon auszugehen, dass ein überwiegender Teil der Bordsteine im Zuge der Maßnahme neu gesetzt werden muss. Lediglich in Abschnitten, in denen älterer Baumbestand sehr dicht an den Hochborden steht kann es sinnvoll sein, die vorhandenen Borde in vorhandener Lage zu belassen. Insgesamt werden brauchbare Steine, so weit wie möglich, wiederverwendet, der Rest durch neue ersetzt. Die neu herzustellenden Fahrbahn­ränder werden außerhalb der Bushaltestellen mit Hochbordsteinen aus Betonstein eingefasst.

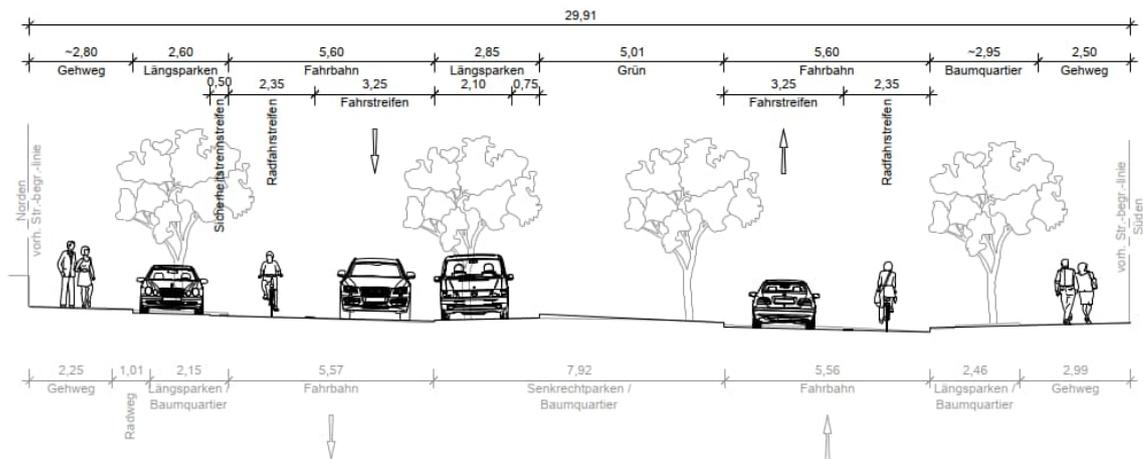


Abbildung 4: Querschnitt Ausbauvariante

4.2 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Die Lichtsignalanlagen werden den neuen verkehrsräumlichen Situationen entsprechend angepasst. Für den Radverkehr werden, wo erforderlich, gesonderte Signale errichtet.

Dies gilt insbesondere für den indirekt linksabbiegenden Radverkehr am Knoten Wiesendamm / Borgweg.

Bei den signalisierten Fußgängerübergängen werden akustische Sehbehindertensignalisierungen vorgesehen.

Die Signalprogramme werden auf Leistungsfähigkeit überprüft und ggfs. der veränderten Verkehrssituation angepasst.

4.3 Wirtschaftsverkehr

Durch den Ausbau Wiesendamm wird mit keiner Geschwindigkeitsanpassung gerechnet. Eine Änderung der Fahrstreifenanzahl wird nicht vorgesehen, wodurch der Verkehrsfluss durch die Maßnahme nicht beeinflusst wird. Durch die Maßnahme wird eine deutliche Verbesserung für Radfahrende erzielt.

Weitere Auswirkungen auf den Wirtschaftsverkehr werden nicht erwartet.

4.4 ÖPNV und Sharing Angebote

Die vorhandene Bushaltestelle „Wiesendamm“ wird in Abstimmung mit dem Betreiber barrierefrei auf einer Länge von 21 m ausgebaut. Die Haltestelle „Wiesendamm (Mitte)“ wird in westliche Richtung im Bereich Bauwerk Wiesendammbrücke BW 133 verlegt und ebenfalls auf einer Länge von 21 m ausgebaut. Bedingt durch Zwangspunkte der Brückenkonstruktion werden die Kassler Sonderborde nur auf 10 m Länge im Bereich der vorderen und mittleren Türen mit einer Ansicht von 18 cm geplant. Im Bereich der hinteren Türen bleibt die vorhandene Bordansicht von rd. 15 cm bestehen.

Um einen angestrebten Haltestellenabstand von 300-400 m für kurze Zugangswege für die Fahrgäste, wird eine neue Bushaltestelle (Wiesendamm Ost) zwischen Stammannstraße und Meerweinstraße geplant. Diese Nachverdichtung entspricht den Planungen im Zuge zum Hamburg-Takt und wurde zwischen HVV, Verkehrsunternehmen und der BVM abgestimmt.

Für jede Haltestelle wird eine 3,00 m breite Betonfahrbahn im Haltestellenbereich zum Schutz vor Spurrinnen, ein Kasseler Sonderbord, taktile Leitelemente und eine Vorhaltefläche für einen Fahrgastunterstand nach Vorgaben der Hochbahn vorgesehen. Zusätzlich wird die Haltestelle „Wiesendamm“ für mögliche Schienenersatzverkehre auf der U3 im Bedarfsfall auf 40 Meter erweitert, d.h. es wird eine ebene Fläche hergestellt, welche frei von Einbauten ist und kurzfristig (z.B. mittels Halteverbote) freigemacht werden kann.

Die neuen und ausgebauten Haltestellen sind für den zukünftig geplante Linienbusverkehr mit ausgelegt.

Von der Hochbahn wurde Bedarf für vier Switch Stellplätze im Knotenbereich Borgweg angemeldet. Es werden auf Höhe Wiesendamm Haus Nr. 152 und Wiesendamm Haus Nr. 150 im Mittelstreifen jeweils zwei Switch Stellplätze mit Elektroladesäule als Längsparkstände vorgesehen.

Haltestelle	Haltepunkt	Hal- tende Linien	Art der Haltestelle	Aufstell- länge	Oberflä- chenbelag	Barriere- freiheit	Ausstat- tung
Wiesen- damm	FR Saar- landstraße	600	Fahrbahn- randhalte- stelle	21 m (40m)	Beton	Ja	FGU
Wiesen- damm	FR Barm- beker Str.	600	Fahrbahn- randhalte- stelle	21 m (40m)	Beton	Ja	FGU
Wiesen- damm (Mitte)	FR Saar- landstraße	600	Fahrbahn- randhalte- stelle	21 m	Beton	Ja	FGU
Wiesen- damm (Mitte)	FR Barm- beker Str.	600	Fahrbahn- randhalte- stelle	21 m	Beton	Ja	FGU
Wiesen- damm (Ost)	FR Saar- landstraße	-	Fahrbahn- randhalte- stelle	21 m	Beton	Ja	FGU
Wiesen- damm (Ost)	FR Barm- beker Str.	-	Fahrbahn- randhalte- stelle	21 m	Beton	Ja	FGU

Tabelle 15: Haltestellen in Ausführungsvariante

4.5 Radverkehr

Die beidseitigen Radfahrstreifen werden mit einer Breite von >2,25 - 2,65 m in Asphaltbauweise aus hergestellt. Sie werden durch das Zeichen 295 StVO (Breitstrich) vom Kfz-Verkehr abgegrenzt. Ausnahme bildet die nördliche Fahrbeziehung zwischen Straße Goldbekufer und Saarlandstraße. Hier erhält der Radfahrstreifen zum Schutz und Erhalt der vorhandenen Baumreihe eine Breite von 2,00 m. Nähere Erläuterung dazu sind unter dem Kapitel „Straßenbegleitgrün“ aufgeführt.

Zwischen dem Radfahrstreifen und den geplanten Längsparkstreifen werden 0,50 m breite Sicherheitstrennstreifen in Asphaltbauweise berücksichtigt und durch das Zeichen 295 StVO (Breitstrich) abmarkiert.

Im Bereich der Bushaltestellen müssen Radfahrenden bei Belegung der Haltestelle durch einen Bus warten oder sich in den motorisierten Verkehr einordnen und vorbeifahren. Bei einer voraussichtlichen Taktung der Busse von 20 Minuten tagsüber ist dies eine hinnehmbare Einschränkung.

Im Knoten Wiesendamm / Borgweg wird der Radverkehr mit Hilfe von Aufstelltaschen zum indirekten Abbiegen innerhalb des Knotens geführt.

Der Radfahrende in Richtung Barmbeker Straße wird ca. 20 m vor der Haltelinie Knoten Barmbeker Straße / Wiesendamm vom Radfahrstreifen auf den vorhandenen baulichen Radweg in den Nebenflächen aufgeleitet. Radfahrende von der Barmbeker Straße kommend werden direkt auf dem Radfahrstreifen geführt. In östliche Richtung schließen der nördliche und südliche Radfahrstreifen durch neugeplante Auf- und Ableitungen an den vorhandenen baulichen Radwegen in den Nebenflächen an.

Zum Abstellen der Fahrräder sind beidseitig in den Nebenflächen Fahrradbügel vorgesehen. Die Fahrradbügel sind vom Fahrbahnrand mind. 0,65 m abgesetzt. Zusätzlich werden 16 Lastenräderstellplätze über die Strecke verteilt geplant. Um das Rangieren des Fahrrads zu begünstigen, werden vor dem Fahrrad- und Lastenbügel die Hochborde auf 3 cm abgesenkt.

Insgesamt werden 178 Fahrradbügel neu hergestellt, die jeweils mit 2 Fahrrädern belegt werden können. Somit stehen Stellplätze für 356 Fahrräder und 16 Lastenfahräder im Wiesendamm zu Verfügung.

Weiterhin besteht vom BVM der Bedarf an einer StadtRad Station mit 12 Stellplätzen im Streckenabschnitt zwischen Straße Goldbekufer und Neckelmannstraße. In den Lageplänen sind zwei mögliche Standorte für StadRad Stationen mit vorgesehen:

- westlich der Gehwegüberfahrt Semperstraße, km 0+610
- westlich der Gehwegüberfahrt Neckelmannstraße, km 0+720

Abschnitt	vorhanden	entfallen	geplant	Bilanz
Barmbeker Straße bis Borgweg	27 St.	-4 St.	18 St.	+14 St.
Borgweg bis Goldbekufer	7 St.	-5 St.	40 St.	+35 St.
Goldbekufer bis Meerweinstraße	31 St.	-29 St.	107 St.	+78 St.
Meerweinstraße bis Saarlandstraße	19 St.	-19 St.	70 St.	+51 St.
Summe	84 St.	-57 St.	235 St.	+178 St.

Tabelle 16: Bilanzen der Fahrradbügel

4.6 Fußverkehr

Die Gehwege werden in der Regel in einer Breite von 2,50 m und einer Befestigung aus Pflastersteinen aus Beton, 25/25/7 cm, hergestellt. In Bereichen der Parkstände wird der Gehweg zugunsten des erforderlichen Sicherheitsraumes auf rd. 2,20 m reduziert. Ausnahme bildet der nördliche Gehweg vom Goldbekkanal bis Saarlandstraße, wo sich die Breite des Gehweges auf rd. 1,50 m auf einer Wegstrecke von max. zwei Parkständen (11,40 m) verringert. Siehe dazu auch die näheren Erläuterungen im Kapitel 4.9 Straßenbegleitgrün.

Der Knotenpunkt Wiesendamm / Borgweg wurde kürzlich saniert, die Querungsstellen wurden entsprechend ausgebaut und sind nicht Bestandteil dieser Maßnahme.

Die Einmündung Semperstraße wird als gesicherte Querung mit taktilen Leitelementen hergestellt, der Fußgängerüberweg wird neu markiert. An allen weiteren Einmündungen sind keine großen Änderungen geplant, sie werden jedoch als ungesicherte Querungen mit einer 4 m breiten Fußgängerfurt neu markiert. Die Bordsteinausrundungen werden der Planung angepasst.

Die Aufstell- bzw. Warteflächen für die Fahrgäste des ÖPNV werden mit Pflastersteinen aus Beton, 25/25/7 cm (grau) geplant.

Durch die Umgestaltung der Straßenquerschnitte müssen die Nebenflächen höhenmäßig angepasst werden.

Die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Personen sowie Menschen mit eingeschränkten kognitiven Fähigkeiten werden bei der Planung der Verkehrsflächen entsprechend der ReStra und HBVA berücksichtigt. Es ist die Herstellung von taktilen Leiteinrichtungen für Menschen mit Sehbehinderungen im Bereich von Fußgängerquerungen, Bushaltestellen und Lichtsignalanlagen vorgesehen.

Die Begrenzungsstreifen sowie die Aufmerksamkeitsstreifen und -felder werden in Noppenplatten im Format 25/25/7 cm und die Einstiegs-, Sperr- und Richtungsfelder sowie die Leitstreifen werden in Rippenplatten im Format 25/25/7 cm ausgeführt.

4.7 Ruhender Verkehr

Für den ruhenden Verkehr sind rechts neben dem Radfahrstreifen Längsparkstreifen vorgesehen. Die Anordnung von Parkständen erfolgt zwischen den Baumscheiben mit 5,20 m (5,70 m) Parkstandlänge (1-2 Parkstände) und 2,10 m Breite. Es werden 3% barrierefreie Parkstände mit 3,50 m Breite hergestellt. Für Lade- oder Liefervorgänge werden zudem zeitlich begrenzte (werktags von 7 Uhr bis 18 Uhr) Halteverbotszonen neben der Fahrbahn vorgesehen.

Die Bilanz der Parkstände stellt sich wie folgt dar:

Abschnitt	vorhanden	entfallen	geplant	Bilanz
Barmbeker Straße bis Borgweg	55 St.	55 St.	22 St.	-33 St.
Borgweg bis Goldbekufer	126 St.	126 St.	65 St.	-61 St.
Goldbekufer bis Meerweinstraße	96 St.	96 St.	43 St.	-53 St.
Meerweinstraße bis Saarlandstraße	60 St.	60 St.	24 St.	-36 St.
Summe	337 St.	337 St.	154 St.	- 183 St.

Tabelle 17: Bilanz der Parkstände

Durch die Maßnahme entfallen 183 Parkstände, die nicht ersetzt werden können. Die Parkstände im Bestand sind jedoch größtenteils nicht regelkonform, es sind zumeist keine Sicherheitstrennstreifen oder Standardmaterialien vorhanden.

Die Ausbildung der Oberflächenbefestigung erfolgt in Hamburger Bauweise mit Wabensteinpflaster.

4.8 Öffentliche Beleuchtung

Durch die Umgestaltung der Straßenquerschnitte und die damit verbundene Veränderung der Nebenflächen ist es erforderlich, vereinzelt die Anlagen der öffentlichen Beleuchtung zu versetzen bzw. an neuen Standorten neu herzustellen.

Im Zuge der Verschickung werden die Beleuchtungsanlagen durch HHVA geprüft und ggf. den Anforderungen angepasst.

4.9 Straßenbegleitgrün

Im Zuge der geplanten Umgestaltung des Straßenabschnitts gibt es keine Baumfällungen. Es werden zusätzlich 3 Bäume als Neupflanzungen vorgesehen. Die jeweilige Leitbaumart der Neupflanzungen wird im laufenden Planungsprozess mit N/MR3 abgestimmt.

Straße	Bestand gem. Straßenbaumkataster (Geo-Online)	Geplante Neupflanzungen	Fällungen	Bilanz
Barmbeker Straße bis Borgweg	33	1	0	+1
Borgweg bis Goldbekufer	68	1	0	+1
Goldbekufer bis Meerweinstraße	69	1	0	+1
Meerweinstraße bis Saarlandstraße	56	0	0	0
Σ	226	3	0	+3

Tabelle 18: Baumbilanz Ausführungsvariante

Im Zuge der Variantenfindung wurden Wurzeluntersuchungen im Streckenabschnitt Straße Goldbekufer bis Saarlandstraße durchgeführt und in einem Sachverständigengutachten Nr. 23-134 ausgewertet und beurteilt. Demnach sind Verbreiterungen der Fahrbahn zu Lasten des Mittelstreifens in dem genannten Streckenabschnitt nicht durchführbar, da diese zu starken Beeinträchtigungen der Vitalität und Standsicherheit der Bäume führen werden.

In der vorliegenden Planung wurden diese Erkenntnisse bereits berücksichtigt und der Fahrbahnquerschnitt für die nördliche Richtungsfahrbahn ohne Eingriff in den Mittelstreifen angepasst. Im nördlichen Straßenabschnitt zwischen Goldbekufer und Saarlandstraße ergeben sich anhand der Zwänge nur eingeschränkte Querschnittsbreiten für den Radfahrstreifen und die Nebenflächen.

Weiterhin wurden 29 Bäume in den nördlichen Verkehrsnebenflächen zwischen der Straße Goldbekufer und Saarlandstraße untersucht. Die Bäume sollen aufgrund ihrer Vitalität erhalten bleiben. Zur Herstellung des benötigten Lichtraumprofils sind Rückschnitte nötig. Diese können bei fachgerechter Durchführung von den Bäumen abgeschottet und überwallt werden. In die Bäume kann für eine Fahrbahnverbreiterung eingegriffen werden, die Baumgruben sind zu vergrößern und können durch Verwendung mit FLL zertifizierten Baumsubstraten für die Pflanzgrubenbauweise 2 (geschlossenen Bauweise) überbaut werden.

Zur Erneuerung des nördlichen Gehweges bei den Kleingartenkolonien können Wurzelanhebungen mit FLL zertifiziertem Baumsubstraten für die Pflanzgrubenbauweise 2 ca. 10 cm überdeckt werden. Alternativ kann eine Wurzelraumsanierung der Baumgruben mit geeigneten FLL zertifiziertem Baumsubstraten für die Pflanzgrubenbauweise 2 (geschlossene Bauweise) durchgeführt werden. Größe und Aufbau der Baumgruben ist vorab zu prüfen.

Darüber hinaus wurden weitere Wurzelsuchgrabungsstandorte im Wiesendamm zwischen der Barmbeker Straße und des Goldbekkanals beauftragt und bereits durchgeführt. Ein Ergebnisentwurf liegt bereits vor, wurde jedoch noch nicht überprüft. Die Ergebnisse sind wesentlich für die Art und Weise der baulichen Gestaltung für die Ausführungsplanung und können daher für die 1. Planverschickung vernachlässigt werden.

In Bereichen neu zu planender Haltestellen soll eine wassergebundene Decke oder alternativ eine begehbare, aber wurzelschonende und versickerungsfähige Pflasterbauweise, geprüft werden.

4.10 Barrierefreiheit

Die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Personen sowie Menschen mit eingeschränkten kognitiven Fähigkeiten werden bei der Planung der Verkehrsflächen entsprechend der ReStra berücksichtigt. Im Knotenbereich an allen Querungen sind taktile Leitelemente für Menschen mit Sehbehinderungen vorgesehen.

Die Begrenzungsstreifen sowie die Aufmerksamkeitsstreifen und -felder werden in Noppenplatten im Format 25/25/7 cm und die Sperr- und Richtungsfelder sowie die Leitstreifen werden in Rippenplatten im Format 25/25/7 cm ausgeführt.

Die Flächen mit den Fahrradlehnenbügeln werden mit einem 25 cm breiten 3-reihigen Streifen aus Natursteinkleinpflaster eingefasst.

Die Querungsstellen werden mit taktilen Leitelementen ausgebaut. Die Semperstraße wird als gesicherte Querung ausgeführt, alle sonstigen als ungesicherte Querung. Die Bordsteine werden an den Querungen für Rollator- bzw. Rollstuhlnutzer auf 0 cm und für die Langstocknutzer auf 6,0 cm abgesenkt („getrennte Querungen“).

Durch den Rückbau der baulichen Radwege und die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn erhöht sich die Sicherheit und Aufenthaltsqualität für den Fußgängerverkehr.

4.11 Ausstattung

Die Beschilderung entlang des Wiesendamm wird der Planung entsprechend angepasst. Die Fahrbahnmarkierung wird für die Planung neuer Radfahrstreifen und Bushaltestellen erneuert.

Die bestehenden Baumschutzbügel sind teilweise zurückzubauen, defekte Bauteile sind zu ersetzen. Zum Anfahrtschutz der Bäume und Schutz gegen Fremdparken, werden an geeigneten Stellen Eichenspaltpfähle fahrbahnseitig in die Baumscheiben gesetzt.

Fahrradbügel werden beidseitig entlang des Wiesendamm neu hergestellt, teilweise bestehende werden erneuert bzw. der Planung angepasst. Eine Bilanz ist unter Punkt 4.5 aufgeführt. Des Weiteren sind neue Sitzmöbel im Plangebiet vorgesehen, bestehende entfallen oder werden ausgetauscht. Es werden derzeit 14 neue Sitzbänke eingeplant.

4.12 Entwässerung

Es ist vorgesehen, die Quer- und Längsneigungen in den Fahrbahnen und den Nebenflächen annähernd wie im Bestand beizubehalten. Die Nebenflächen werden im Wesentlichen zur Fahrbahn hin entwässert. In den Bereichen, in denen die Nebenflächen keine Querneigung aufweisen oder zu den Grundstücken geneigt sind, werden die Nebenflächen angepasst. Um die Höhenlage der neuen Nebenflächen nicht zu sehr vom Bestand abweichen zu lassen (Baumwurzeln, Leitungen könnten ihre Überdeckung verlieren), kann es erforderlich werden, dass die geplanten Radfahrstreifen in Richtung Fahrbahn geneigt sind und der Wasserlauf zwischen Fahrbahn und Radfahrstreifen liegt.

Am tiefliegenden Fahrbahnrand werden Wasserläufe aus Gussasphalt in einer Breite von 0,30 m geplant. Im Zuge der Herstellung der neuen Straßenabläufe müssen die Anschlussleitungen angepasst und an die vorh. Mischwasser- und Regenwassersiele angeschlossen werden. Wenn es die Höhenlage und der Zustand der Leitungen erlaubt, sollen vorhandene Anschlussleitungen weiter genutzt werden.

Beim Wiesendamm handelt es sich um eine Verkehrsfläche mit mäßigem Kfz-Verkehr (<15.000 Kfz/Tag). Erfolgt eine Einleitung in ein Oberflächengewässer werden Reinigungsanforderungen bzgl. der Qualität des Regenwassers gestellt (gemäß Arbeitsblatt DWA-A 102/2). Da einige Flächen versiegelt, einige speziell im Bereich der Mittelinsel entsiegelt werden sollen, könnte hier ggf. eine örtliche Versickerung erfolgen. Mit dieser Verschickung werden die entsprechenden Behörden gebeten, auch eine Stellungnahme bzgl. der wassertechnischen Anforderungen (bsp. Einleitung in umliegende Gewässer) einzureichen.

Sanierungsbedürftige Trummen und Anschlussleitungen werden saniert (siehe unter 2.16 Entwässerung).

Die Grundlagen aus dem Wissensdokument „Hinweise für eine wassersensible Straßenraumgestaltung“ der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation werden in den weiteren Planungsprozessen entsprechend berücksichtigt.

4.13 Ver- und Entsorgungsleitungen

siehe Kapitel 2.17

4.14 Ingenieurbauwerke

Es sind keine Ingenieurbauwerke vorgesehen. Am vorhandenen Brückenbauwerke BW 133 Wiesendammbrücke sind nach dem derzeitigen Sachstand keine Maßnahmen geplant.

Durch die Verlegung der Bushaltestelle Wiesendamm Mitte sind auf der südlichen Fahrbahn Anpassungen der Bordanlagen und geringfügige Höhenanpassungen (+3 cm) des Gehweges erforderlich. Durch die Aufhebung des baulichen Radweges werden die vorhandenen Betonsteine in Farbe Rot durch Betonsteine in Farbe Grau ersetzt.

Bedingt durch die Herstellung der Betondecke im Fahrbahnbereich sowie der Anpassung der Gehwegflächen, werden die Eigengewichtslasten des Bauwerks geringfügig erhöht. Im Zuge der Ausführungsplanung ist als erster Schritt ein Tragfähigkeitsnachweis durch Lastenvergleich durchzuführen, um die aktuelle Tragfähigkeitseinstufung des Bauwerks – LM1 – zu überprüfen. Auf Grundlage der dann vorliegenden Ergebnisse wird festgelegt, ob ggf. weitere Nachweise zur Tragfähigkeit der Konstruktion erbracht werden müssen. Eine enge Abstimmung mit dem LSBG ist bereits erfolgt und wird im Rahmen der Ausführungsplanung weitergeführt.

4.15 Baustoffe

Gemäß Ersatzbaustoffverordnung (EBV) zum Einbau von mineralischen Ersatzbaustoffen wird ein Abstand des Grundwassers zur Tragschichtunterkante von mindestens 1 m unter Berücksichtigung eines Sicherheitszuschlages von 0,5 m gefordert. Weiterhin muss die Bordenart der Grundwasserdeckschicht gem. DIN 18196 als fein, gemischt- oder grobkörniger Boden mit Ausnahme der Gruppen mit den Gruppensymbolen GE, GW, GI, GU und GT zu klassifizieren sein.

Gem. Auswertung der vorliegenden Bohrkernuntersuchungen liegen Sande, Sand-Schluff-Gemische der Gruppen vor.

Laut Geoportal Hamburg (<https://geoportal-hamburg.de/geo-online/>) liegt der mittlere Grundwasserstand zwischen +3,00 m NHN und +4,00 m NHN. Der minimale Grundwasserflurabstand liegt zwischen 1,0 m und 10,0 m.

Der notwendige Abstand - zwischen Grundwasserstand und Schüttkörperbasis (Unterkaute Tragschicht) - kann somit nur knapp oder nicht in allen Streckenabschnitten eingehalten werden.

Der Einbau von Recyclingbaustoffen wird daher in dem Abschnitt zwischen Semperstraße und Stammannstraße nicht empfohlen. In allen anderen Streckenabschnitten ist der Einbau von Recyclingbaustoffen demnach möglich.

4.16 Feuerwehr

Die Belange der Feuerwehr werden durch die vorliegende Planung nicht geändert.

4.17 Sonstiges

entfällt

5 Planungsrechtliche Grundlagen

Die Maßnahme findet innerhalb der derzeit vorhandenen Straßenbegrenzungslinien statt. Es bedarf keiner besonderen planungsrechtlichen Grundlage.

Im Planungsbereich gilt folgendes Planungsrecht:

- Baustufenplan Winterhude (4Aend) vom 21.01.2020
- Bebauungsplan Winterhude 1 vom 07.02.1964
- Teilbebauungsplan 288 vom 05.05.1958

6 Umsetzung der Planung

6.1 Grunderwerb

Die geplanten Umbauten erfolgen innerhalb der Straßenbegrenzungslinien. Grunderwerb wird nicht erforderlich.

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.

Es werden zwar Radfahrstreifen angelegt, dabei werden jedoch die vorhandenen Kfz-Fahrstreifen auf die geringstmögliche Breite verschmälert, was nachweislich zu einer Reduzierung der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs führt.

Unabhängig davon, dass die Voraussetzungen zur Anwendung der 16. BImSchV nicht vorliegen, wird 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.

Aus Lärmschutzgründen (Wohnen) kann die Betriebsform 2 (Ausnutzung der gesamten "hellen" Tageszeit etc.) nicht weiterverfolgt werden.

6.2.2 Voraus- und Folgemaßnahmen

Leitungsarbeiten von den Leitungsträgern in Vorwege der Straßenbauarbeiten sind nicht auszuschließen. Siehe auch Kapitel 2.17. Weiteres erfolgt im Rahmen der Schlussverschickung.

6.2.3 Unmittelbares und erweitertes Umfeld

Sämtliche Anlieger wie Anwohner und Gewerbe sind während der Durchführung der Maßnahme direkt betroffen. Im Bauzustand ergeben sich Einschränkungen und Behinderungen durch verengte oder zusammengelegte Fahrbahnbeziehungen, die auf das notwendige Minimum beschränkt werden. Es werden voraussichtlich halbseitige Sperrungen vorgenommen, so dass Anlieger Umleitungsstrecken nutzen müssen. Für den ÖPNV kann es ebenfalls zu Beeinträchtigungen kommen.

Nach Abschluss der Baumaßnahme werden keine Veränderungen bzgl. des motorisierten Verkehrs im Stadtteil erwartet.

Durch den Ausbau der Radwege wird eine Erhöhung des Radverkehrsaufkommens erwartet.

6.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

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

6.4 Kampfmittel

Für die beschriebenen Bereiche unter 2.22. werden geeignete Maßnahmen nach § 6 KampfmittelVO notwendig.

6.5 Kosten und Finanzierung / Haushaltstitel

Die Maßnahme „Wiesendamm (zwischen Barmbeker Straße und Saarlandstraße)“ ist Bestandteil des „Bündnis für den Rad- und Fußverkehr“ - Vereinbarung gem. Ziffer 5.3 zwischen BVM und dem Bezirk HH-Nord vom 01.03.2023.

Haushaltsmittel stehen über die PSP- Elemente 2-22003010-20009.31 (investiv) und 3-22003010-200031.36 (konsumtiv) zur Verfügung.

6.6 Wirtschaftlichkeit

Die vorliegende Planung (auch die der Varianten) nutzt überwiegend den bestehenden Straßenaufbau und die vorhandenen Anlagen. Dadurch werden bestehende Strukturen genutzt und nicht neu hergestellt. In Teilbereichen sind aber durch die Anforderungen an den Radverkehr neu herzustellende Straßenverkehrsflächen vorgesehen.

Sämtliche geplanten Materialien entsprechen den Standardmaterialien und Vorgaben der ReStra, bzw. ZTV Hmb-Stb.

6.7 Entwurfs- und Baudienststelle

Entwurfs- und Baudienststelle ist das Bezirksamt Hamburg-Nord, Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt, Fachamt Management des öffentlichen Raumes, Fachbereich Tiefbau – Nachhaltige Mobilität – N/MR24.

Mit der ingenieurmäßigen Bearbeitung der Straßenbaumaßnahme ist [REDACTED]

Für die Bauausführung wird ein Zeitraum von ca. 20 Monaten angesetzt.

6.8 Terminierung der Planung und Bauausführung

Die Umsetzung der Maßnahme ist Anfang 2025 geplant.

Im Rahmen des Planungsprozesses werden durch Erst- und Schlussverschickung alle erforderlichen Dienststellen, Personen und Institutionen am Abstimmungsverfahren beteiligt.

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]
