

Verkehrstechnischer Erläuterungsbericht

**Betr.: Bündnis für den Radverkehr
Veloroute 6 – Hartwicusstraße
(von Hartwicusstraße 17a bis Immenhof 10)**

hier: 1. Verschickung

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|----------|--|------------|
| 1 | Anlass der Planung | 2 |
| 2 | Vorhandener Zustand | 2 |
| 2.1 | Allgemeines | 2 |
| 2.2 | Verkehrssituation..... | 3 |
| 3 | Untersuchung verschiedener Alternativen für die Veloroutenführung | 5 5 |
| 4 | Geplanter Zustand | 7 |
| 4.1 | Planungsansatz | 7 |
| 4.2 | Einzelheiten der Planung | 7 |
| 5 | Planungsrechtliche Grundlagen | 9 |
| 6 | Umsetzung der Planung | 10 |
| 6.1 | Grunderwerb..... | 10 |
| 6.2 | Kosten, Nutzen und Finanzierung..... | 10 |
| 6.3 | Entwurfs- und Baudienststelle..... | 10 |
| 6.4 | Terminierung der Planung und Bauausführung..... | 10 |

1 ANLASS DER PLANUNG

Der Senat hat sich zum Ziel gesetzt, den Radverkehrsanteil am Gesamtverkehrsaufkommen (Modal Split) in den 2020er Jahren auf 25% zu steigern. Zur Zielerreichung ist der Ausbau der Veloroute 6 als komfortable, schnell befahrbare und sichere Wegeverbindung eine prioritäre Aufgabe.

Die Veloroute 6 führt vom Stadtzentrum über Hohenfelde, Dulsberg und Farmsen-Berne nach Volksdorf und ist insgesamt 19,6 km lang.

Der heutige Veloroutenverlauf sieht eine Führung von der Hartwicusstraße 17a, durch die Grünanlage, bis zur Straße Immenhof 10 vor. Daran anschließend verlaufen im Westen die Velorouten 5 und 6 im Mundsburger Damm (Bauende Anfang April 2021) und im Osten die Veloroute 6 aus der Uferstraße, welche sich momentan in der Planabstimmung befindet.

Der überplante Bereich ist eine schon heute oft von Radfahrenden benutzte Wegeverbindung, die jedoch Optimierungsbedarf aufweist, da es oft zu Konflikten zwischen Radfahrenden und zu Fuß gehenden kommt.

Die vorhandenen Radverkehrsanlagen im Planungsbereich bieten weder die nötige Verkehrssicherheit, noch den Komfort und werden dem tatsächlichen Radverkehrsaufkommen nicht gerecht.

2 VORHANDENER ZUSTAND

2.1 Allgemeines

Lage und Funktion im Straßennetz

Die betrachteten Abschnitte der Hartwicusstraße, des Immenhofs und des Kuhmühlenteichparks liegen im Stadtteil Uhlenhorst im Bezirksamtsbereich Hamburg-Nord.

Die Straße Immenhof geht in westlicher Richtung von der Straße Lerchenfeld (B5) ab und verläuft dann weiter in Richtung Westen bzw. Nordwesten bis zum Uhlenhorster Weg. Der Immenhof wird von den beiden Hauptverkehrsstraßen Schürbeker Straße und dem Mundsburger Damm gekreuzt.

Die Hartwicusstraße geht in westlicher Richtung von der Schürbeker Straße an und verläuft weiter in Richtung Westen bis zum Schwanenwik an die Außenalster. Die Hartwicusstraße wird vom Mundsburger Damm und der Papenhuder Straße gekreuzt. Der Abschnitt zwischen Mundsburger Damm und Papenhuder Straße ist als Einbahnstraße in Richtung Westen eingerichtet.

Der Kuhmühlenteichpark liegt im Dreieck zwischen der Schürbeker Straße, dem Immenhof und dem Kuhmühlenteich. Es gibt eine Wegeverbindung zwischen dem Immenhof und der Hartwicusstraße, welche durch den Kuhmühlenteichpark und unter der Kuhmühlenbrücke entlangführt.

Der Immenhof zwischen Lerchenfeld und Schürbeker Straße inkl. des Areals der St.-Gertrud-Kirche sowie der Kuhmühlenteichpark inkl. des Kuhmühlenteichs und im weiteren Verlauf der Mundsburger Kanal inkl. der Böschungsbereiche befinden sich in einem denkmalgeschützten Ensemble.

Verkehrsbelastung

Die Verkehrsbelastung der Hartwicusstraße zwischen dem Mundsburger Damm und der Schürbeker Straße beträgt 384 Kfz / 24h mit einem Schwerlastverkehrsanteil von 1,0% (Verkehrszählung vom 29.05.2018).

Der Gehweg durch den Kuhmühlenteichpark wird von 414 zu Fuß gehenden / 24 h genutzt (Verkehrszählung vom 29.05.2018).

Die Wegeföhrung durch den Kuhmühlenteichpark wird von 1.333 Radfahrenden / 24 h genutzt (Verkehrszählung vom 29.05.2018).

Die Verkehrsbelastung des Knotens Schürbeker Straße / Immenhof / Ulmenau beträgt 36.957 Kfz / 24 h mit einem Schwerlastverkehrsanteil von 3,6%. Die Knoten wird von 2.419 Radfahrern / 24 h genutzt (Verkehrszählung vom 16.01.2020).

Nutzung der anliegenden Grundstücke / Bebauung

Im Planungsbereich befindet sich hauptsächlich mehrgeschossige Wohnbebauung.

Im Immenhof befindet sich die evangelische St.-Gertrud-Kirche.

Im Einmündungsbereich Schürbeker Straße / Hartwicusstraße befinden sich ein Gastronomiebetrieb und ein Tattoostudio.

2.2 Verkehrssituation

Immenhof

Die Fahrbahn des Immenhofs ist in einer Breite von ca. 5,0 m bituminös befestigt und beidseitig mit Granithochborden zu den Nebenflächen abgegrenzt. Es ist jeweils ein Fahrstreifen pro Fahrtrichtung vorhanden. An insgesamt drei Stellen wird die Fahrbahn beidseitig auf ca. 3,5 m eingeeengt, was zum einen der Verkehrsberuhigung dient und zum anderen das Queren erleichtert.

Nördlich schließen sich an die Fahrbahn mehrere Schrägparkstände an, welche ebenfalls bituminös befestigt und auf der Fahrbahn abmarkiert sind. Der sich anschließende Grünstreifen mit Baumbestand hat eine Breite von ca. 1,5 m. Der Gehweg hat eine Breite von ca. 1,5 m und ist mit Gehwegplatten aus Beton befestigt. In Baumbereichen ist der Gehweg mit Grand befestigt.

Die südlichen Nebenflächen bestehen aus einem ca. 3,4 m breiten Grünstreifen mit Baumbestand, einem ca. 1,5 m breiten mit Gehwegplatten aus Beton befestigtem Gehweg und einem ca. 2,65 m breiten Grünstreifen, welcher ebenfalls Baumbestand aufweist. Südlich der Straßenbegrenzungslinie befindet sich der Kuhmühlenteich.

Gegenüber dem Immenhof 10 befindet sich ein Zugang zum Kuhmühlenteichpark.

Der Immenhof befindet sich in einer Tempo-30-Zone. Der Radverkehr findet im Mischverkehr auf der Fahrbahn statt.

Hartwicusstraße

Die Hartwicusstraße ist in einer Breite von ca. 8,5 m bituminös befestigt und beidseitig mit Granithochborden eingefasst. Hiervon entfallen ca. 4,5 m auf die Fahrbahn. Es ist jeweils ein Fahrstreifen pro Richtung vorhanden. Die Hartwicusstraße ist über eine Gehwegüberfahrt an die Schürbeker Straße angeschlossen.

Nördlich der Fahrbahn schließt sich ein Längsparkstreifen an. Es wird halb auf der Fahrbahn und halb auf den Nebenflächen geparkt, sodass ca. 0,75 m des Parkstandes sich noch auf der bituminös befestigten Fahrbahn befindet. Die Nebenflächen sind in einer Breite von ca. 3,0 m bituminös befestigt. Etwa 1,3 m sind für den Längsparkstand abmarkiert, sodass der Gehweg eine Breite von ca. 1,7 m aufweist.

Südlich der Fahrbahn wird halb auf der Fahrbahn, halb auf den Nebenflächen schräg zwischen den Bäumen geparkt. Etwa 3,3 m des Parkstandes befinden sich auf der bituminös befestigten Fahrbahn. Im Abschnitt zwischen der Zuwegung des Parks und der Schürbeker Straße befinden sich in den südlichen Nebenflächen eine ca. 3,9 m breite Grünfläche mit Baumbestand, ein ca. 1,5 m breiter mit Gehwegplatten aus Beton befestigter Gehweg und eine weitere ca. 2,2 m breite Grünfläche mit Baumbestand. Im übrigen Bereich befinden sich in den südlichen Nebenflächen eine ca. 2,9 m breite Grünfläche mit Baumbestand, ein ca. 3,3 m breiter mit Grand befestigter Gehweg sowie eine weitere ca. 1,5 m breite Grünfläche mit Baumbestand. Der Übergang zwischen den Grünflächen und dem Gehweg aus Grand sind im Bestand fließend. Im gesamten Abschnitt schließen sich südlich jeweils Böschungen an, welche am Mundsburger Kanal enden.

Die Hartwicusstraße ist zwischen dem Mundsburger Damm und der Schürbeker Straße als Fahrradstraße ausgewiesen, der Radverkehr findet entsprechend auf der Fahrbahn statt. Dem motorisierten Verkehr ist es nicht gestattet, vom Mundsburger Damm kommend in die Hartwicusstraße Richtung Osten abzubiegen.

Kuhmühlenteichpark

Zwischen dem Immenhof und der Hartwicusstraße gibt es eine Wegeverbindung, welche durch den Kuhmühlenteichpark und unter der Kuhmühlenbrücke verläuft. Diese Verbindung wird bereits heute gern von Radfahrenden und zu Fuß gehenden genutzt, um die LSA Schürbeker Straße / Immenhof zu umgehen.

Der Zugang zur Parkanlage befindet sich gegenüber dem Immenhof 10. Zwischen dem Zugang und der Station 0+120 ist der Weg in einer Breite zwischen ca. 2,75 m und 3,5 m mit Grand befestigt angelegt. Westlich bzw. nördlich schließt sich eine Grünfläche mit Baumbestand an. Südlich bzw. östlich befindet sich die Böschung, welche zum Kuhmühlenteich führt.

Auf Höhe der Station 0+120 kommt ein Radweg hinzu, welcher am Radweg der Schürbeker Straße endet. Dieser ist ca. 2,1 m breit und mit Betonsteinpflaster befestigt. Im weiteren Verlauf ist die Wegeverbindung zwischen Rad- und Gehweg aufgeteilt. Der Gehweg hat eine Breite zwischen ca. 1,6 m (Brückenbereich) und ca. 2,1 m und ist mit Gehwegplatten aus Beton befestigt. Südlich an den Gehweg schließen sich der Mundsburger Kanal bzw. Böschungsflächen an, welche am Mundsburger Kanal enden.

Der Radweg ist in einer Breite von ca. 1,65 m bituminös befestigt und endet an der Hartwicusstraße. Hier wird der Radverkehr über eine Bordsteinabsenkung auf die Fahrbahn geleitet. Der Radverkehr muss dem Verkehr aus der Schürbeker Straße Vorfahrt gewähren.

Auf Höhe der Station 0+60 und 0+115 befinden sich jeweils Treppenanlagen, welche die Wegeverbindung im Kuhmühlenteichpark mit der Schürbeker Straße bzw. der Hartwicusstraße verbinden.

Im Dreieck zwischen dem Radweg von der Schürbeker Straße, dem Immenhof und der Wegeverbindung im Park, befindet sich eine Hundenauslaufzone.

Im gesamten Kuhmühlenteichpark befindet sich erhaltenswerter Baumbestand. Es sind mehrere Sitzgelegenheiten (Betonbank mit Holz Sitzfläche) vorhanden.

Rad- und Fußgängerverkehre

Im Immenhof und der Hartwicusstraße können zu Fuß gehende Gehwege nutzen, welche zwischen ca. 1,5 m und 1,7 m breit sind und teilweise bituminös (Hartwicusstraße), teilweise mit Gehwegplatten aus Beton (Immenhof) befestigt sind. In den südlichen Nebenflächen der Hartwicusstraße ist ein ca. 3,3 m breiter Grandweg vorhanden.

Im Kuhmühlenteichpark sind die Gehwege zwischen ca. 1,6 m (Brückenbereich) und ca. 3,5 m breit und teilweise mit Gehwegplatten aus Beton, teilweise mit Grand befestigt.

Zwischen der Hartwicusstraße und der Station 0+120 ist ein separater Radweg vorhanden, welcher zwischen ca. 1,65 m und 2,1 m breit und teilweise mit Betonsteinpflaster, teilweise bituminös befestigt ist. Der Radweg führt weiter bis zum Radweg an der Schürbeker Straße.

In der Hartwicusstraße und im Immenhof findet der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn statt.

Ruhender Verkehr

In der Hartwicusstraße wird nördlich der Fahrbahn halb auf der Fahrbahn, halb auf den Nebenflächen längs geparkt (ca. 32 Parkstände). Südlich der Fahrbahn wird ebenfalls halb auf der Fahrbahn, halb in den Nebenflächen schräg geparkt (ca. 68 Parkstände).

Im Immenhof wird nördlich der Fahrbahn schräg geparkt (ca. 65 Parkstände).

ÖPNV

Der ÖPNV ist von dieser Maßnahme nicht betroffen.

Über das Plangebiet (speziell über dem Kuhmühlenteichpark) fährt die U-Bahn-Linie 3.

Sonstiges

Im Immenhof und der Hartwicusstraße erfolgt die Entwässerung über beidseitig der Fahrbahn angeordnete Trummen im Fahrbahnbereich, welche das Oberflächenwasser in ein Mischwasserseil der Hamburger Stadtentwässerung (HSE) leiten.

Im Kuhmühlenteichpark sind ebenfalls Trummen vorhanden.

Im gesamten Planungsgebiet ist erhaltenswerter Baumbestand vorhanden.

Im gesamten Planungsgebiet sind keine taktilen Leitelemente vorhanden. Das Planungsgebiet ist nicht barrierefrei nutzbar.

In der Hartwicusstraße und im Immenhof erfolgt die Beleuchtung über Langfeldleuchten an Peitschenmasten, welche in den südlichen (Immenhof) bzw. nördlichen (Hartwicusstraße) Nebenflächen stehen.

Im Kuhmühlenteichpark erfolgt die Beleuchtung über Standleuchten. An der Unterführung der Kuhmühlenbrücke ist die Beleuchtung an der Brückendecke befestigt.

Derzeit wird die Fläche zwischen den Stationen 0+180 und 0+200 im Kuhmühlenteichpark als Umschlagplatz für die Uferwandsanierung genutzt. Eine Sondernutzungserlaubnis liegt aktuell bis zum 30.06.2021 vor.

Im Immenhof direkt vor der St.-Gertrud-Kirche findet zweimal wöchentlich (Dienstag zwischen 14:00 Uhr und 18:00 Uhr, Freitag zwischen 08:30 Uhr und 13:00 Uhr) ein Wochenmarkt mit durchschnittlich 20 Marktständen statt.

3 UNTERSUCHUNG VERSCHIEDENER ALTERNATIVEN FÜR DIE VELOROUTENFÜHRUNG

Für die Festlegung des Verlaufs der Veloroute wurden mehrere Alternativen betrachtet, welche im Folgenden näher beschrieben werden.

Alternative 1 – Veloroute durch Parkanlage (heutiger Veloroutenverlauf)

Die Führung des Radverkehrs verläuft in beiden Richtungen durch den Kuhmühlenteichpark und unter der Kuhmühlenbrücke.

In der Hartwicusstraße ist es vorgesehen, die vorhandene Fahrradstraße in Richtung des Kuhmühlenteichparks fortzuführen. Kfz-Fahrer müssen an dieser Stelle links in die Hartwicusstraße Ost abbiegen, da die Fahrradstraße am Beginn der Parkanlagen nicht mehr für den motorisierten Individualverkehr (MIV) freigegeben ist. Um dies zu verdeutlichen, wird in der Fahrradstraße eine Mittelinsel vorgesehen, die die Fahrrichtungen der Radfahrenden voneinander trennt. Die Hartwicusstraße Ost wird über eine Gehwegüberfahrt an die Fahrradstraße angeschlossen. Die Fahrradstraße endet ca. 25 m südlich der neu entstandenen Einmündung Hartwicusstraße West / Hartwicusstraße Ost, wo Radfahrende auf einen bituminös befestigten Radweg aufgeleitet werden.

Die Breite des in beide Richtungen befahrbaren Radwegs beträgt 3,0 m, der sich anschließende Gehweg hat ebenfalls eine Breite von 3,0 m.

Im Bereich der Kuhmühlenbrücke wird der Radweg auf ca. 2,15 m reduziert, der Gehweg hat in diesem Bereich eine Breite von 2,0 m. Bei der Untersuchung der Alternativen wurde auch ein gemeinsamer Geh- und Radweg im Bereich der Kuhmühlenbrücke in Erwägung gezogen, jedoch aufgrund enormer Sicherheitsbedenken verworfen.

Pro:

- Radfahrende können die Veloroute in beide Fahrtrichtungen nutzen ohne anzuhalten. Lediglich im Bereich des Immenhofs kann es vorkommen, dass Radfahrende warten müssen, um den Gegenverkehr vorbeizulassen. Die Verkehrsstärke im Immenhof ist jedoch sehr gering, sodass dies kein Problem darstellt.
- Hohe Akzeptanz, da Radfahrende schon jetzt bevorzugt durch den Kuhmühlenteichpark fahren.
- Geringer Kostenaufwand für hohen Nutzen

Contra:

- Reduzierung auf Mindestmaße im Bereich der Kuhmühlenbrücke auf einer Länge von ca. 25 m.
- Umwidmung im Bereich des Kuhmühlenteichparks notwendig.
- Eingriff in denkmalgeschütztes Ensemble.

Alternative 2 – Zusätzliche LSA im Bereich Hartwicusstraße / Schürbeker Straße

Es wurde geprüft im Bereich der Einmündung Hartwicusstraße / Schürbeker Straße eine weitere LSA aufzustellen, die es Radfahrenden ermöglicht, die Veloroute ohne Umwege zu nutzen. Die Radwege in der Schürbeker Straße weisen bereits im Bestand eine ausreichende Breite auf. Im Immenhof muss eine richtlinienkonformer Auf- bzw.- Ableitung für Radfahrende entstehen.

Pro:

- Nutzung der Veloroute ohne Umwege möglich.

Contra:

- Radfahrende werden durch LSA in ihrem Fahrfluss unterbrochen.
- Niedrige Akzeptanz, da die Nutzung der Parkanlage attraktiver ist.
- Standorte der LSA Immenhof / Schürbeker Straße, Hartwicusstraße / Schürbeker Straße und Eilenau / Schürbeker Straße nah beieinander.
- Hoher Kostenaufwand für geringen Nutzen

Alternative 3 – Zweirichtungsradweg Schürbeker Straße

Der Radverkehr wird über den Knoten Immenhof / Schürbeker Straße auf einen Zweirichtungsradweg in den westlichen Nebenflächen der Schürbeker Straße geleitet, von wo Radfahrende in die Hartwicusstraße gelangen.

Die westlichen Nebenflächen in der Schürbeker Straße verfügen über eine ausreichende Breite, um sowohl den Geh- als auch den Zweirichtungsradweg im Regellaß herzustellen. Im Immenhof muss eine richtlinienkonforme Auf- bzw. Ableitung für Radfahrende hergestellt werden.

Pro:

- Nutzung der Veloroute ohne Umwege möglich.

Contra:

- Radfahrende werden durch LSA in ihrem Fahrfluss unterbrochen.
- Hohes Konfliktpotential mit anderen Verkehrsteilnehmern.
- Niedrige Akzeptanz, da die Nutzung der Parkanlage attraktiver ist.

Zusammenfassung

| | Alternative 1 Parkanlage | Alternative 2 LSA | Alternative 3 Zweirichtungsradweg |
|-------------------|-----------------------------|----------------------|--------------------------------------|
| Akzeptanz | + | - | - |
| Fahrfluss | + | - | - |
| Konfliktpotential | 0 | - | - |
| Kosten - Nutzen | + | - | 0 |
| Zusammenfassung | +3 | -4 | -3 |

Aufgrund der Akzeptanz, des Fahrflusses sowie der im Vergleich zu den anderen Alternativen geringen Kosten für einen hohen erwarteten Nutzen wurde sich dafür entschieden, die Alternative 1 (Führung durch den Kuhmühlenteichpark) weiter zu verfolgen. Da hierbei in das denkmalgeschützte Ensemble eingegriffen wird, gab es im Vorwege dieser Verschickung enge Abstimmungen mit dem Denkmalschutzamt über die Gestaltung der Planung. Dies hat zur Folge, dass die Alternative 1 im Verlauf dieser Abstimmung leicht abgeändert wurde.

4 GEPLANTER ZUSTAND

4.1 Planungsansatz

Ziel der Umplanung ist die Förderung des Radverkehrs. Radfahrende sollen auf den Streckenabschnitten der Velorouten zügig, sicher, bequem und weitgehend ungehindert vorankommen. Diese Maßnahme wird im Rahmen des „Bündnis für den Radverkehr“ gefördert.

4.2 Einzelheiten der Planung

Zukünftig werden Radfahrende von der Hartwicusstraße über eine 1,5 m breite Radwegaufleitung auf den Zweirichtungsradweg im Kuhmühlenteichpark geführt. Die Aufleitung weist an dieser Stelle aufgrund des vorhandenen Baumbestandes nur ein Mindestmaß auf. Der Radverkehr in Richtung der Hartwicusstraße wird ebenfalls über einen 1,5 m breiten Radweg bis zur Hartwicusstraße geführt. Die Radwege werden im gesamten Planungsbereich mit eingefärbtem Asphalt befestigt. Der Asphalt soll in der Farbigkeit etwa dem Grand entsprechen. Die Details der Farbigkeit und technischen Ausführung werden im weiteren Planungsverlauf eng mit der BVM und dem Denkmalschutzamt abgestimmt. Die Rampen der Radwegauf- bzw. ableitung werden mit rotem Betonsteinpflaster befestigt. Im Bereich der neuen Radwegauf- und ableitung wird die Fläche entsprechend befestigt, sodass insgesamt vier Schrägparkstände ersatzlos entfallen. Zwischen der Radwegauf- und ableitung entsteht ein Standort für insgesamt vier Fahrradanhänger. Der Gehweg wird im Einmündungsbereich Hartwicusstraße mit grauem Betonsteinpflaster befestigt. Im Bereich der Querungsstellen Fußweg / Radweg sind taktile Leitelemente vorgesehen, die sehbehinderte Menschen darauf aufmerksam machen sollen, dass mit schnellem, lautlosen querendem Verkehr zu rechnen ist.

Im Abschnitt zwischen der Hartwicusstraße und der Kuhmühlenbrücke wird es zukünftig einen 3,0 m breiten Zweirichtungsradweg geben, welcher bituminös befestigt ist. Südlich daran schließt sich ein 2,0 m breiter mit Grand befestigter Gehweg an.

Im Bereich der Kuhmühlenbrücke müssen die Breiten des Zweirichtungsradwegs und des Gehwegs aufgrund der zur Verfügung stehenden Fläche deutlich verschmälert werden. In diesem etwa 25 m langen Abschnitt weist der Gehweg zukünftig eine Breite von ca. 1,85 m bis 1,90 m auf. Der Radweg wird auf 2,0 m verschmälert, was 1,0 m pro Fahrtrichtung entspricht. Um dem Radverkehr zu verdeutlichen, dass Radverkehr in beiden Fahrtrichtungen zugelassen ist, wird zwischen den Stationen 0+55 und 0+135 eine Schmalstrichmarkierung zur Richtungstrennung aufgebracht. Jeweils am Beginn und am Ende der Markierung werden Fahrradpiktogramme inkl. Richtungspfeilen auf dem Zweirichtungsradweg aufgebracht.

Im Abschnitt zwischen der Kuhmühlenbrücke und dem Immenhof ist analog der anderen Seite der Kuhmühlenbrücke ein 3,0 m breiter bituminös befestigter Radweg sowie ein 2,0 m breiter mit Grand befestigter Gehweg geplant. Hier wurde sich bewusst dafür entschieden die Wegeverbindung etwas vom Ufer des Kuhmühlenteichs abzurücken, da sich in diesem Bereich sehr alter erhaltenswerter Baumbestand befindet, welchem ausreichend Platz eingeräumt werden soll. Aufgrund dessen ist es erforderlich zwei Bäume im Bereich der Hundeauslaufzone zu fällen, was bereits intern mit MR3 abgestimmt wurde. Diese werden im unmittelbaren Umfeld durch Ersatzpflanzungen zu Lasten der Maßnahme ausgeglichen.

Der Radweg, welcher zur Schürbeker Straße führt, wird zukünftig zu einem reinen Gehweg umfunktioniert, welcher mit Grand befestigt wird. Der Bestandsbaum im Eckbereich Gehweg zur Schürbeker Straße und Zweirichtungsradweg soll gefällt werden und etwas eingerückt nachgepflanzt werden, da davon ausgegangen wird, dass der Bestandsbaum nicht mehr vital genug ist. Eine entsprechende Vitalitätsprüfung wurde in der Planung bereits beauftragt, welche als finale Entscheidungsgrundlage für die mögliche Fällung herangezogen wird.

Der Anschluss an den Immenhof erfolgt über eine gemeinsame Radwegauf- und ableitung, welche 3,0 m breit ist. Die Rampe dieser Auf- bzw. Ableitung wird mit rotem Betonsteinpflaster befestigt. Der Gehweg im Immenhof wird analog des anschließenden Gehwegs mit Gehwegplatten aus Beton befestigt. Auch hier sind im Querungsbereich Radweg / Gehweg taktile Leitelemente vorgesehen.

Rad- und Fußgängerverkehre

Die Fußgänger können weiterhin die vorhandenen Gehwege im Planungsgebiet benutzen. Zukünftig wird es einen zwischen 1,88 m und 2,0 m breiten Gehweg durch den Kuhmühlenteichpark geben. Dieser wird mit Grand befestigt. Auf Höhe der Station 0+120 wird es zukünftig einen ca. 2,2 m breiten Gehweg geben, welcher mit Grand befestigt wird und zur Schürbeker Straße führt. Dieser wird für den Radverkehr freigegeben (Servicelösung).

In der Hartwicusstraße und im Immenhof findet der Radverkehr weiterhin im Mischverkehr auf der Fahrbahn statt.

Die Veloroute wird zukünftig durch den Kuhmühlenteichpark geführt. Hier wird ein 3,0 m breiter Zweirichtungsradweg vorgesehen, welcher im Bereich der Kuhmühlenbrücke auf 2,0 m eingeeengt wird. Die Radwege werden im gesamten Planungsbereich mit eingefärbtem Asphalt befestigt. Der Asphalt soll in der Farbigkeit etwa dem Grand entsprechen. Die Details der Farbigkeit und technischen Ausführung werden im weiteren Planungsverlauf eng mit der BVM und dem Denkmalschutzamt abgestimmt.

| Art des ruhenden Verkehrs | Bestand | Planung | Bilanz |
|---|------------------------|------------------------|---------------|
| Kfz Parkstände | 165 | 161 | -4 |
| Fahrrad Anlehnbügel 1 Bügel = 2 Fahrräder | 0 Bügel 0 Fahrräder | 4 Bügel 8 Fahrräder | +4 +8 |

Grün- und Baumpflanzungen

Vorab zur Erstellung der Verschickungsunterlagen fand eine Begehung des Kuhmühlenteichparks mit Vertretern der Grün- und Tiefbauabteilung des Bezirks sowie des planenden Ingenieurbüros statt. Im Zuge dessen wurde sich darauf geeinigt zwei Bäume im Bereich der Hundeauslaufzone zugunsten der Bäume im Uferbereich zu fällen. Die Ersatzpflanzungen sollen im unmittelbaren Umfeld der gefällten Bäume stattfinden.

Der Baum im Bereich Gehweg zur Schürbeker Straße / Wegeverbindung durch den Kuhmühlenteichpark soll ggf., abhängig von der Vitalitätsprüfung, gefällt und ersetzt werden.

Es müssen maximal drei Bäume gefällt werden. Es sind drei Standorte für Ausgleichspflanzungen vorgesehen.

| Bestand | Fällungen | Neupflanzungen | Bilanz |
|----------------|------------------|-----------------------|---------------|
| 30 | 3 | 3 | +/- 0 |

Eine Fachfirma wurde für Wurzelsuchgrabungen beauftragt.

Kompensationsmaßnahmen für den Eingriff in die Parkanlage werden im weiteren Planungsverlauf mit den entsprechenden Dienststellen abgestimmt.

Sonstiges

Zukünftig wird es einen 2,0 m breiten Gehweg durch die Parkanlage geben, welcher mit Grand befestigt wird. Die Verbindung zwischen der Schürbeker Straße und dem Gehweg im Kuhmühlenteichpark wird zukünftig als Gehweg in Grand befestigt. Es wird angedacht, den Grand-Gehweg weiterhin als Bestandteil der Parkanlage zu lassen; keine Widmung geplant und die angedachte Nutzung von verschiedenen Verkehrsarten liegt im Entscheidungsbereich des Bezirks Hamburg-Nord.

Der Breiten- und Längenbedarf von Personen mit Stock oder Armstützen, blinden Menschen mit Langstock, Blindenführhund oder Begleitperson bzw. die Abmessungen von Rollstühlen wurden bei der Dimensionierung der Gehwege berücksichtigt.

Die Straßenmöblierung (Pfosten, Verkehrszeichen, Papierkörbe etc.) wird so angeordnet, dass sie sich nicht in den Verkehrs- und Sicherheitsräumen befindet.

Die Anzahl der Sitzbänke bleibt erhalten. Es müssen teilweise neue Standorte gefunden werden.

| Bestand | Ausbau | Neuplanung | Bilanz |
|----------------|---------------|-------------------|---------------|
| 6 | 3 | 4 | +1 |

Der ÖPNV ist auch zukünftig nicht von dieser Maßnahme betroffen.

Gemäß Bescheid der Feuerwehr (Gefahrenerkundung / Kampfmittel) vom 10.03.2020 besteht für den Großteil des Planungsgebiets nach Luftbildauswertung / Fernerkundung kein Hinweis auf Bombenblindgänger oder vergrabene Kampfmittel aus dem II. Weltkrieg. In diesen Bereichen sind keine weiteren Maßnahmen notwendig. In den Flächen neben der Kuhmühlenbrücke besteht allgemeiner Bombenblindgängerverdacht aufgrund einer ehemaligen Wasserfläche. Zudem befindet sich punktuell im Kuhmühlenteichpark eine Fläche mit allgemeinem Bombenblindgängerverdacht aufgrund eines Bombentrichters. In diesen Bereichen sind baubegleitende Kampfmittelsondierungen notwendig.

Die Ver- und Entsorgungsleitungen bleiben erhalten.

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

Der Umfang der geplanten Arbeiten stellt keinen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV dar, wie er als Auslöser für eine wesentliche Änderung vorausgesetzt wird. Schallschutzmaßnahmen sind somit nicht erforderlich.

5 PLANUNGSRECHTLICHE GRUNDLAGEN

Im Planungsbereich gilt folgendes Planrecht:

- Durchführungsplan D22, festgestellt am 08.07.1952
- Durchführungsplan D172, festgestellt am 10.07.1956

- Baustufenplan Barmbek-Sued-Uhlenhorst, festgestellt am 10.09.1954

6 UMSETZUNG DER PLANUNG

6.1 Grunderwerb

Der Abschnitt des Kuhmühlenteichparks zwischen dem Immenhof und der Kuhmühlenbrücke befindet sich im Eigentum vom Bezirk Hamburg-Nord, Fachbereich Stadtgrün. Um den Bereich als Straßenverkehrsfläche ausweisen zu können, ist Grunderwerb erforderlich.

6.2 Kosten, Nutzen und Finanzierung

Die Maßnahme ist Bestandteil des Bündnisses für den Radverkehr – Vereinbarung gem. Ziffer II.3 zwischen der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM, ehemals BWVI) und dem Bezirk Nord v. 15.07.2020. Die Finanzierung erfolgt durch Mittel der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM). Die zugehörigen PSP-Elemente lauten 2-22003010-20009.22 (investiv) und 3-22003010-200031.26 (konsumtiv).

Die im vorliegenden Erläuterungsbericht beschriebene Variante wurde folgendermaßen vorabgestimmt: 3,0 m breiter Zweirichtungsradweg + 3,0 m breiter Gehweg durch den Kuhmühlenteichpark. Da mit der Umsetzung dieser Baumaßnahme ins denkmalgeschützte Ensemble eingegriffen wird, wurde sich anschließend als Kompromisslösung dafür entschieden, den Gehweg um einen Meter auf 2,0 m Breite zu reduzieren, sodass die gesamte Trasse durch den Kuhmühlenteichpark eine Breite von 5,0 m nicht überschreitet. Da die Planung somit nicht entscheidend teurer wird, wird nur die hier verschickte Variante mit Kosten hinterlegt.

Gemäß der Kostenschätzung vom 11. März 2021 betragen die Gesamtkosten (Brutto) ca. 980.000 €.

6.3 Entwurfs- und Baudienststelle

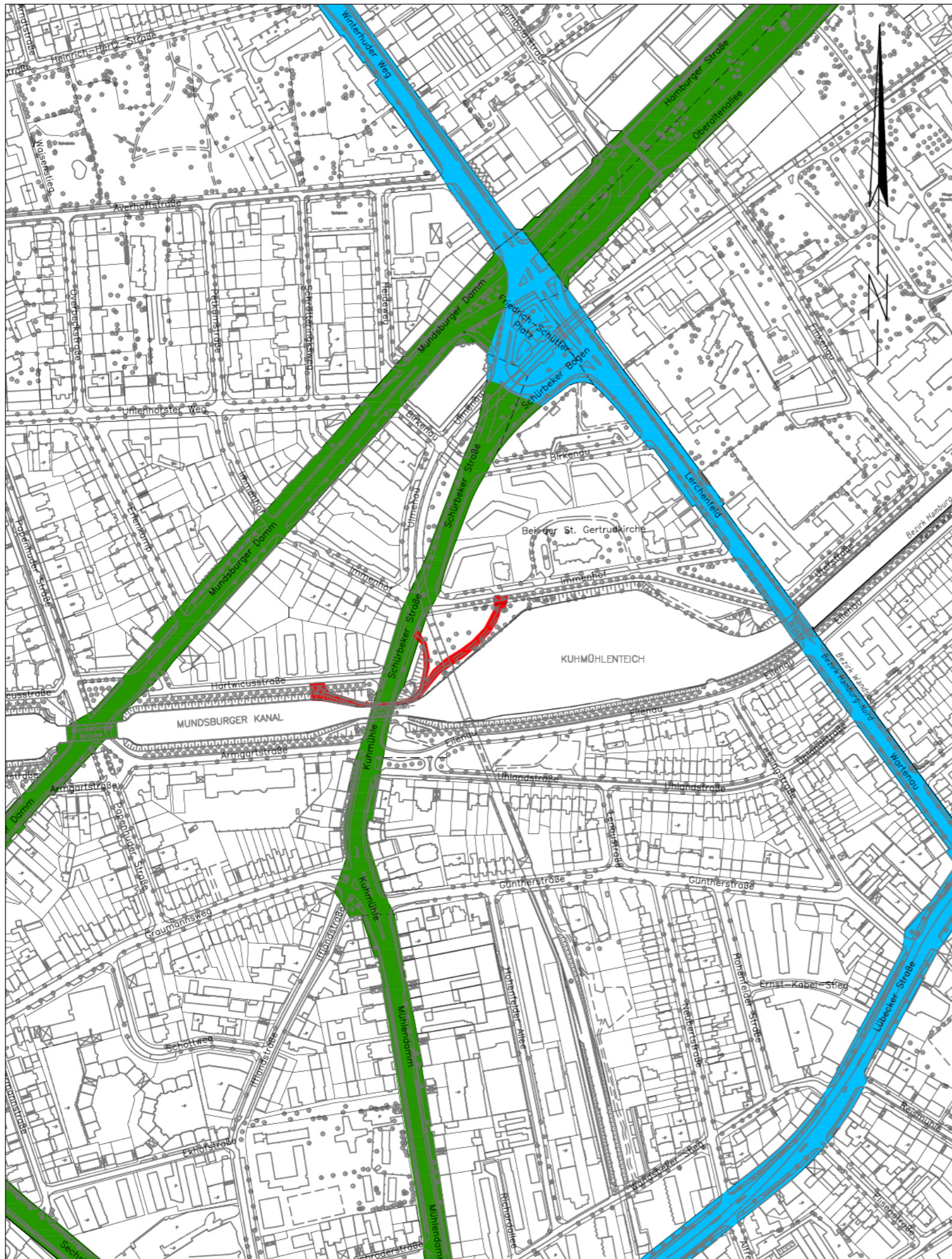
Planungs-, Entwurfs- und Baudienststelle ist das Bezirksamt Hamburg-Nord, Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt, Fachamt Management des öffentlichen Raumes, Fachbereich Tiefbau.

6.4 Terminierung der Planung und Bauausführung

Die Umsetzung der Maßnahme ist für das 2. Quartal 2022 geplant.

Verfasst: Mai 2021

Beratende Ingenieure für Bauwesen



Legende

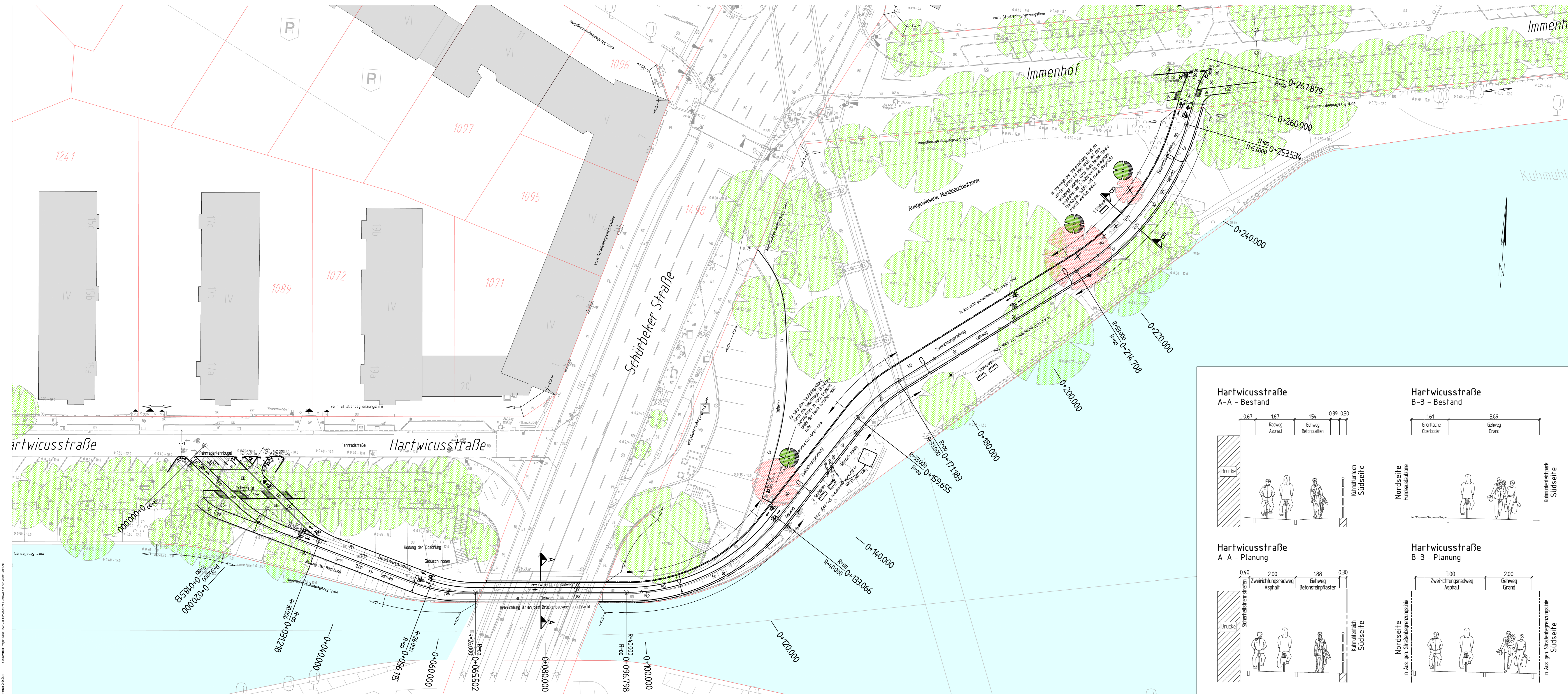
- Baustrecke
- Bundesstraßen
- Hauptverkehrsstraßen

| Index | Änderungen und Ergänzungen | Bearbeitet (Name) | Leit- / Kurzzeichen und Unterschrift | Datum |
|-------|----------------------------|-------------------|--------------------------------------|-------|

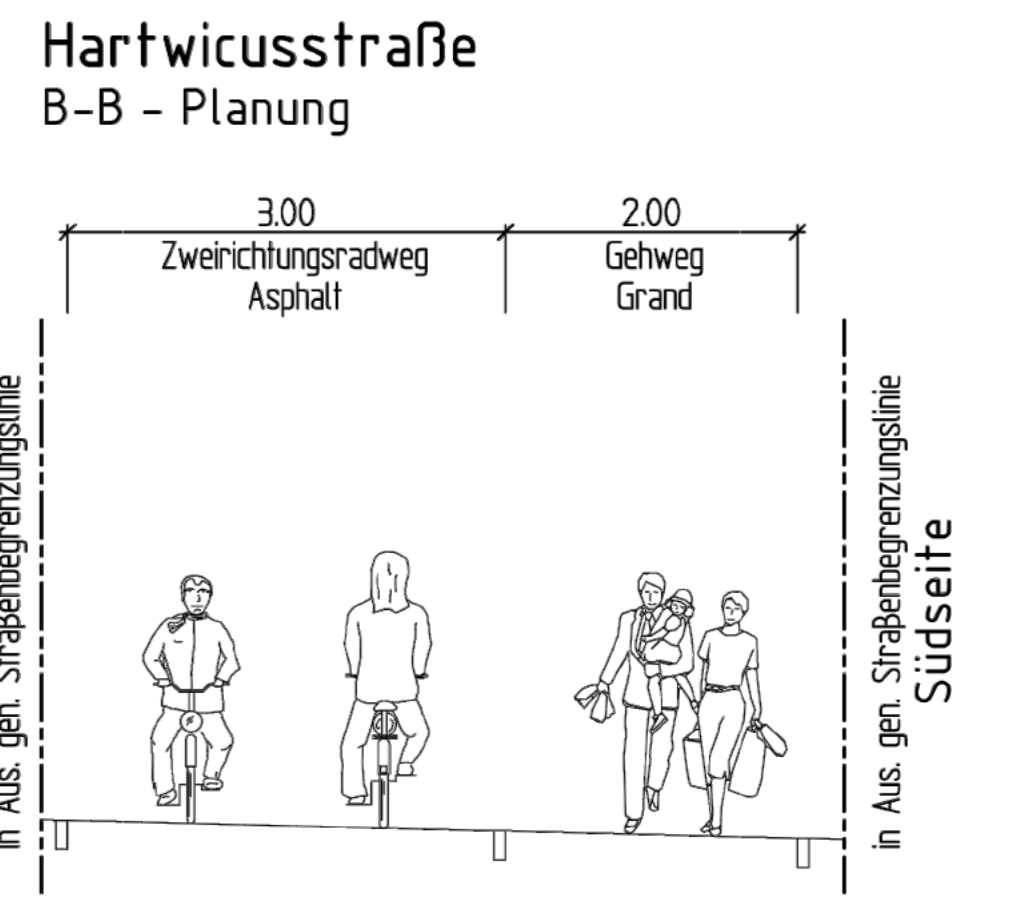
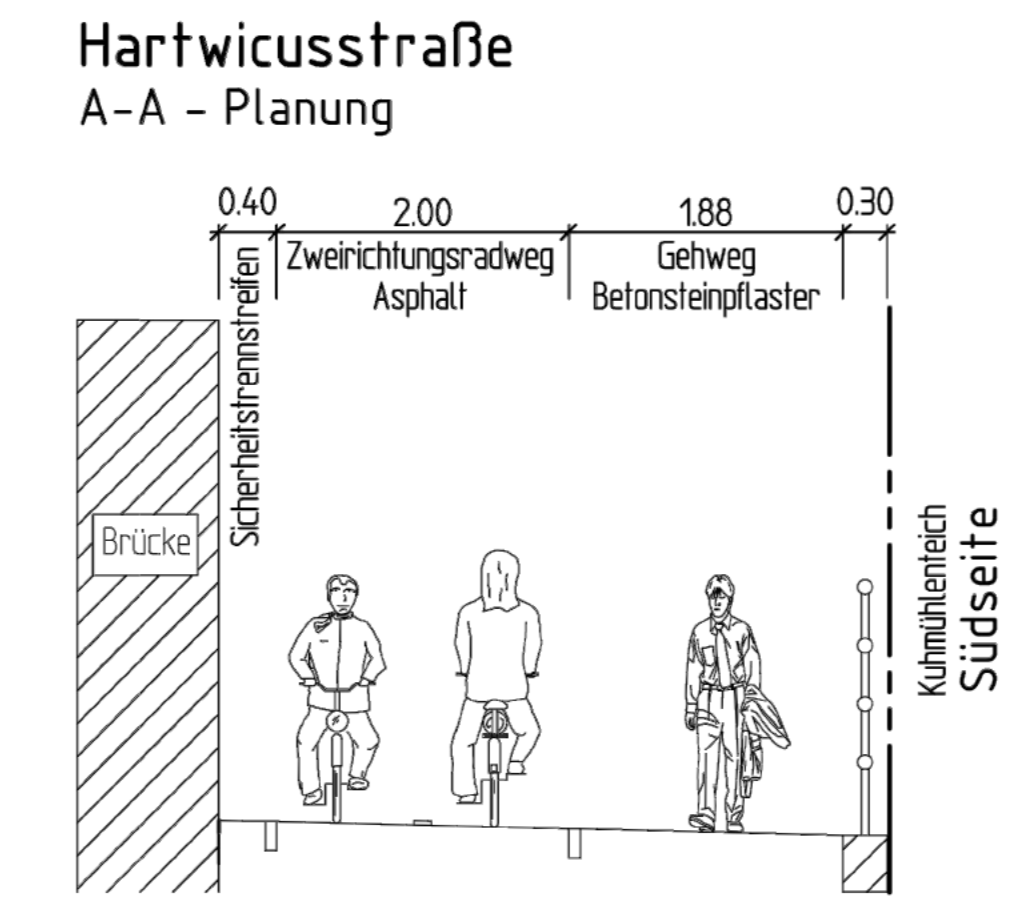
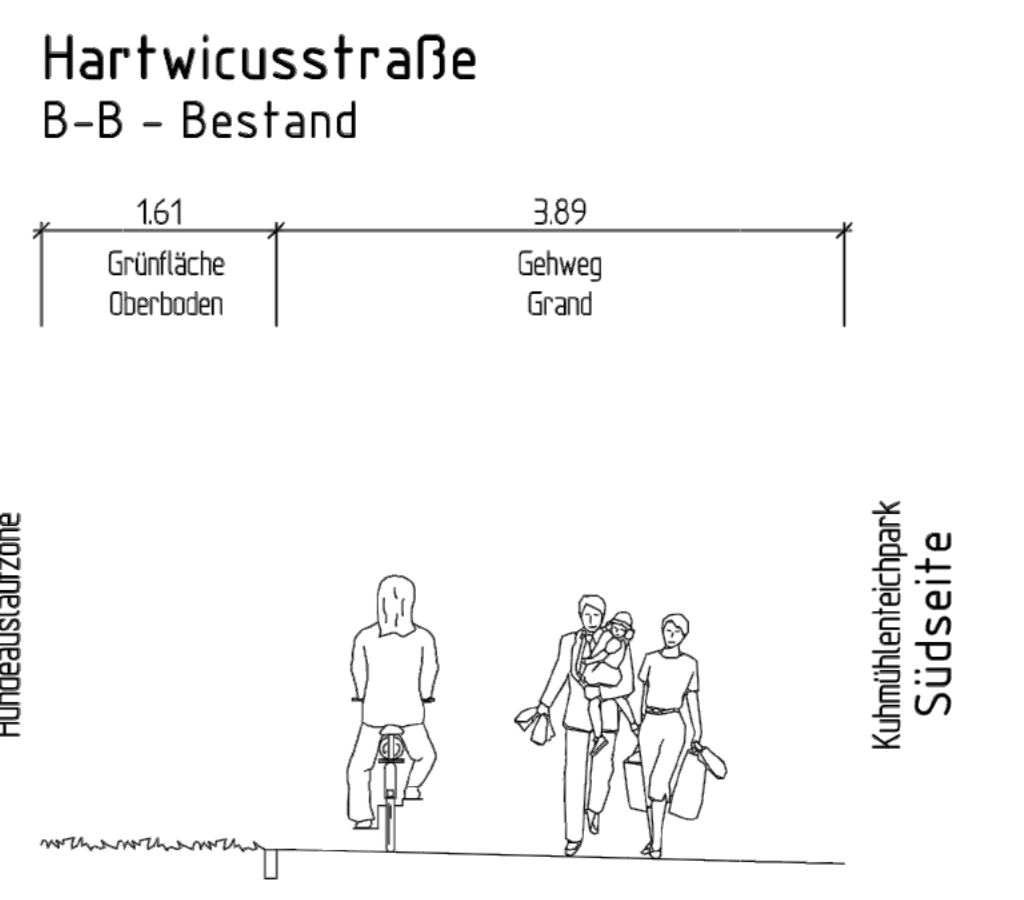
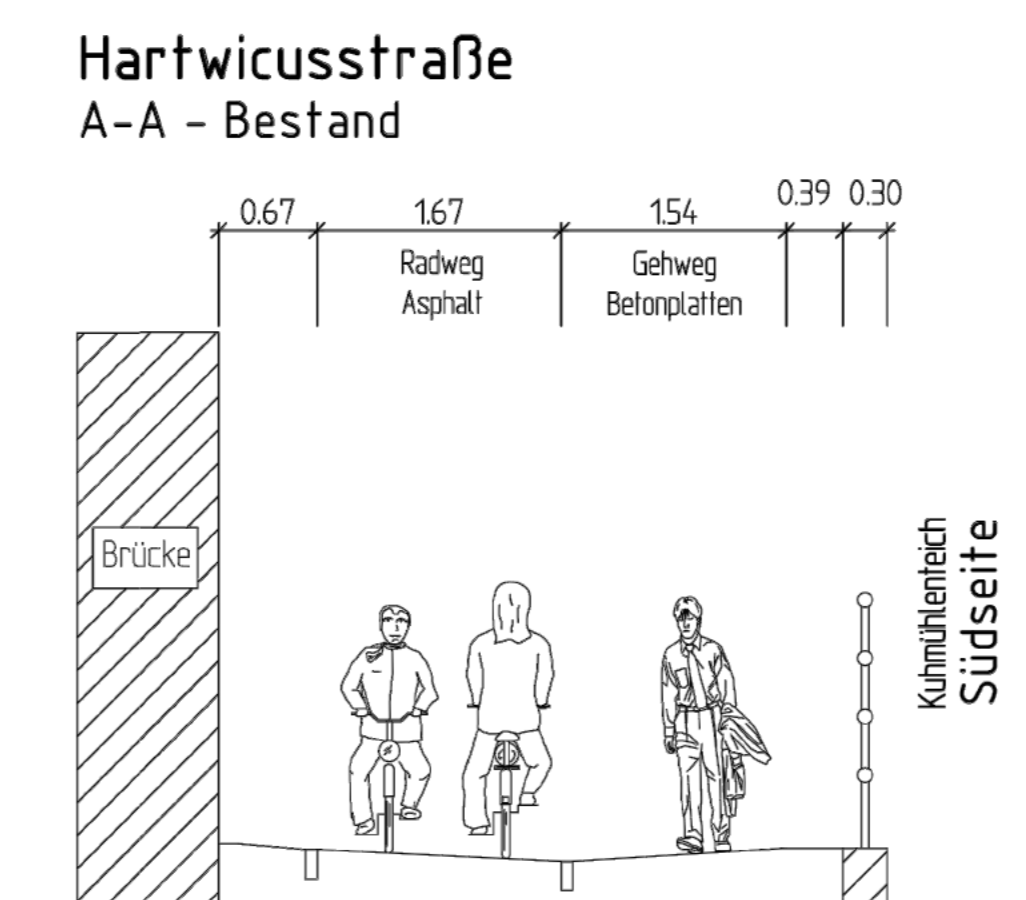
Bedarfsträger: **Freie und Hansestadt Hamburg**
 Bezirksamt Hamburg - Nord
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes
 Tiefbau

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

| | | |
|--|--------------------|---|
| Baumaßnahme: Bündnis für den Radverkehr | | Datum: 11.05.2021..... Bearbeitet: |
| Teilbaumaßnahme: Veloroute 6 - Hartwicusstraße (von Hartwicusstraße 17a bis Immenhof 10) | | Unterschrift, N/MR 2231 |
| Planinhalt: Übersichtskarte | | Datum: |
| Zeichnung Nr: N/MR22-2019-007-ÜK-01 | Maßstab: 1 : 5.000 | Fachtechnisch geprüft: |
| Datum: | Geprüft: | Unterschrift, N/MR 220 |
| | | Datum: |
| | | Aufgestellt: |
| | | Unterschrift, N/MR 20 |
| | | Datum: |
| | | Freigegeben: |
| | | Unterschrift, N/MR-L |



- Legende:
- gepl./ vorh./ aufz. Baum
 - gepl./ vorh./ aufz. Straßentr.
 - gepl. Straßentr. in vorh. Lage
 - gepl./ vorh. Verkehrszeichen mit Nr.
 - geplante Bank
 - geplanter Fahrradlenkbugel
 - taktile Leitelemente
 - BT = Betonsteinpflaster
 - PL = Betongehwegplatten
 - Kp = Kleinpflaster
 - BD = Bituminöse Decke (Asphalt)
 - Wb = Betonwabensteinpflaster
 - Ob = Oberboden mit Rasensaat
 - Gr = Grand



| | | | |
|--|--|------------|--|
| | | | |
| | | | |
| | | 11/05/2021 | |
| | | 12/05/2021 | |
| | | | |
| | | | |