| | |
|---|---|
| Kontrakt-Nr.: | |
| PSP-Nr.: | 2-22403010-00020.08 (investiv) und 3-22403010-000016.08(konsumtiv) |
| Bedarfsträger: | Freie und Hansestadt Hamburg<br>Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation |
| Planungs- und Entwurfsdienststelle: | Bezirksamt Wandsbek<br>Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt<br>Fachamt MR - Abschnitt Straßenplanung |
| Baudienststelle: | Bezirksamt Wandsbek<br>Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt<br>Fachamt MR - Abschnitt Straßen |
| **Baumaßnahme:** | Bündnis für den Radverkehr<br>Veloroute 7, Abschnitt W11 |
| **Teilbaumaßnahme:** | Pappelallee; Bärenallee; Freesenstraße;Rantzaustraße;<br>Knotenpunkt Rantzaustraße/ Am Alten Posthaus |

**Erläuterungsbericht zur Schlussverschickung**

| | | |
|---|---|---|
| Baulänge: | 1,3 | km |
| Länge der Anschlüsse: | --- | km |

# E R L Ä U T E R U N G S B E R I C H T

**Inhaltsverzeichnis**


**1. Allgemeines ..... 4**

1.1. Darstellung der Baumaßnahme (Lage und Einordnung in die überörtliche Situation) ..... 4
1.2. Begründung des Vorhabens ( Anlass, Notwendigkeit, Dringlichkeit) ..... 4
1.3. Auftraggeber / Bedarfsträger / Projektauftrag ..... 4
1.4. Beschlüsse parlamentarischer Gremien ..... 4

**2. Planungsrechtliche Grundlagen ..... 5**

**3. Technische Beschreibung der Baumaßnahme ..... 5**

3.1. Gegenwärtiger Zustand ..... 5
3.1.1 Knotenpunktsform, Aufteilung/ Nutzung der Verkehrsflächen ..... 5
3.1.2 Verkehrsbelastung ..... 6
3.1.3 Fußverkehr ..... 6
3.1.4 Radverkehr ..... 7
3.1.5 Barrierefreiheit ..... 7
3.1.6 Öffentlicher Personennahverkehr ..... 7
3.1.7 Motorisierter Individualverkehr (MIV) ..... 8
3.1.8 Lichtsignalanlagen ..... 8
3.1.9 Öffentliche Beleuchtung ..... 8
3.1.10 Straßenbegleitgrün ..... 9
3.1.11 Ruhender Verkehr ..... 9
3.1.12 Entwässerung ..... 10
3.1.13 Ausstattung/ Möblierung ..... 10
3.1.14 Versorgungsanlagen ..... 10
3.1.15 Überfahrten ..... 10
3.2. Variantenuntersuchung ..... 11
3.3. Geplanter Zustand ..... 13
3.3.1 Abmessungen der Fahrbahn und Nebenflächen ..... 13
3.3.2 Oberflächenbefestigungen ..... 13
3.3.3 Fußverkehr ..... 13
3.3.4 Radverkehr ..... 14
3.3.5 Barrierefreiheit ..... 15
3.3.6 Öffentlicher Personennahverkehr ..... 15
3.3.7 Motorisierter Individualverkehr (MIV) ..... 15
3.3.8 Lichtsignalanlagen ..... 16
3.3.9 Öffentliche Beleuchtung ..... 16
3.3.10 Straßenbegleitgrün ..... 16
3.3.11 Ruhender Verkehr ..... 16
3.3.12 Entwässerung ..... 17
3.3.13 Ausstattung/ Möblierung ..... 17
3.3.14 Versorgungsanlagen ..... 18
3.3.15 Kampfmittel ..... 18
3.4. Bautechnische Einzelheiten ..... 18
3.5. Durchführung der Baumaßnahme inkl. Kosten ..... 18

**4. Umweltbelange ..... 18**

Umweltverträglichkeit ..... 18
Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ..... 19
Auswirkungen aus Immissionen ..... 19

**5. Grunderwerb ..... 19**

**6. Anmerkungen zur Finanzierung ..... 19**

**7. Sonstiges ..... 19**

## 8. Plananlagen

| | | | |
|---|---|---|---|
| 8.1 | Übersichtskarte | | 1:5.000 |
| 8.2 | Verkehrstechnischer Lageplan Pappelallee | Z.-Nr. 1 | 1:250 |
| 8.3 | Verkehrstechnischer Lageplan Pappelallee | Z.-Nr. 2 | 1:250 |
| 8.4 | Verkehrstechnischer Lageplan Bärenallee | Z.-Nr. 3 | 1:250 |
| 8.5 | Verkehrstechnischer Lageplan Bärenallee | Z.-Nr. 4 | 1:250 |
| 8.6 | Verkehrstechnischer Lageplan Freesenstraße, Rantzaustraße | Z.-Nr. 5 | 1:1.000 |
| 8.7 | Verkehrstechnischer Lageplan Am Alten Posthaus | Z.-Nr. 6 | 1:250 |
| 8.8 | Querschnitte 1 - 3 Pappelallee | Z.-Nr. 1 | 1:50 |
| 8.9 | Querschnitte 4 - 5 Pappelallee | Z.-Nr. 2 | 1:50 |
| 8.10 | Querschnitt Am Alten Posthaus | Z.-Nr. 3 | 1:50 |

## 9. Sonstige Anlagen

9.1 Abwägung der zur 1. Verschickung vom 26.09.2019 eingegangenen Stellungnahmen

# 1. Allgemeines

## 1.1. Darstellung der Baumaßnahme (Lage und Einordnung in die überörtlicheSituation)

Der Maßnahmenbereich befindet sich in den Stadtteilen Eilbek und Wandsbek, Bezirksamtsbereich Wandsbek.

Er umfasst die Herstellung einer Teilstrecke, hier Abschnitt W11, der Veloroute 7, und verläuft vom Knotenpunkt Hammer Steindamm / Pappelallee in östliche Richtung über die Pappelallee, die Bärenallee, die Freesenstraße und die Rantzaustraße bis zum Knotenpunkt Rantzaustraße / Am Alten Posthaus. Der Planungsabschnitt ist rd. 1,3 km lang.

Die Pappelallee ist eine Hauptverkehrsstraße mit einer örtlichen Verbindungs- und Erschließungsfunktion, die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h. Im Wesentlichen sind hier gewerbliche Nutzung und Dienstleister ansässig.

Die Bärenallee hat eine örtliche Verbindungs- und Erschließungsfunktion und weist eine angrenzende Nutzung in Form von Wohnbebauung auf. Zudem ist hier das Friedrich-Robbe-Institut ansässig.

Die Freesenstraße sowie die Rantzaustraße sind Anliegerstraßen und sind durch Wohnbebauung geprägt.

## 1.2. Begründung des Vorhabens ( Anlass, Notwendigkeit, Dringlichkeit)

Bei der vorliegenden Planung handelt es sich um einen Teilabschnitt der Veloroute 7 der Stadt Hamburg. Das Veloroutennetz erstreckt sich über das gesamte Stadtgebiet und dient dazu, dass der Radverkehr sicher und zügig längere Strecken zurücklegen kann. Der Abschnitt W11 ist von zentraler Bedeutung für die ca. 14,4 km lange stadtteilübergreifende Veloroute 7 (City - Wandsbek Markt - Rahlstedt).

Die vorhandenen Radverkehrsanlagen im Streckenverlauf sind veraltet oder nicht vorhanden.Der Ausbauzustand entspricht nicht den Verkehrsbedürfnissen des Radverkehrs. Um die Fahrradnutzung zu steigern ist ein attraktiver, zeitgemäßer und verkehrssicherer Ausbau notwendig.

Im Planungsbereich zeigt die Fahrbahn einige Deckenschäden wie Quer- und Längsrisse auf. Vereinzelt sind Flickstellen infolge von Aufgrabungen und Schlaglöchern vorhanden. Die angrenzenden Nebenflächen sind in einem schlechten Zustand.

## 1.3. Auftraggeber / Bedarfsträger / Projektauftrag

Bedarfsträger für die Maßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg, vertreten durch die Baubehörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI). Sie ist die federführende Fachbehörde für die Umsetzung und Finanzierung der Maßnahmen im Rahmen des Bündnisses für den Radverkehr.

Die Planung und Bauausführung obliegen dem Bezirksamt Wandsbek, Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt, Fachamt Management des öffentlichen Raumes, Abteilung Straßen.

Die BRW Ingenieurpartnerschaft mbB wurde durch das Bezirksamt Wandsbek mit der Ingenieurtechnischen Fachplanung beauftragt.

## 1.4. Beschlüsse parlamentarischer Gremien

Mit dem Bündnis für den Radverkehr hat sich der Hamburger Senat 2016 das Ziel gesetzt, das gesamte Veloroutennetz in Hamburg alltagstauglich zu ertüchtigen.

Quelle:

www.hamburg.de/hamburg-auf-dem-weg-zur-fahrradstadt/5345604/buendnis-radverkehr/

Die Vorstellung der Maßnahme im Wirtschafts- und Verkehrsausschuss erfolgte am 28.05.2020.

## 2. Planungsrechtliche Grundlagen

Im überplanten Bereich sind folgende Pläne rechtsgültig:

- Bebauungsplan Eilbek3 , festgestellt am 27.05.1966
- Bebauungsplan 9, festgestellt am 03.03.1980
- Bebauungsplan Eilbek 5 /Marienthal 3, festgestellt am 04.07.1966
- BaustufenplanWansbek/ Marienthal, erneut festgestellt am 14.01.1955
- Bebauungsplan Marienthal 26, festgestellt am 29.09.2004
- Bebauungsplan Marienthal 29, festgestellt am 23.03.2006
- Bebauungsplan Eilbek 9/ Wandsbek 52, festgestellt am 13.02.1978

Der Umbau erfolgt innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinien.
Denkmalgeschützte Anlagen sind nicht vorhanden.

## 3. Technische Beschreibung der Baumaßnahme

### 3.1. Gegenwärtiger Zustand

#### 3.1.1 Knotenpunktsform, Aufteilung/ Nutzung der Verkehrsflächen

Der Abschnitt W11 umfasst die Pappelallee (Stadtteil Eilbek, Bezirk Wandsbek),Bärenallee(Stadtteil Wandsbek, Bezirk Wandsbek), Freesenstraße (Stadtteil Wandsbek, Bezirk Wandsbek), Rantzaustraße (Stadtteil Wandsbek, Bezirk Wandsbek)und den KnotenpunktRantzaustraße/ Am Alten Posthaus(Stadtteil Wandsbek, Bezirk Wandsbek).

Pappelallee

Die Pappelallee ist eine Hauptverkehrsstraße und verläuft südlich zur Wandsbeker Chaussee. Sie hat eine örtliche Verbindungs- und Erschließungsfunktion.

Im Westen schließt die Pappelallee an den Hammer Steindamm und im Osten an die Hammer Straße an. Die Breite der bituminös befestigten Fahrbahn liegt zwischen 8,00 m und 12,00 m. Im Bereich der Stationen 0+270 bis 0+315 ist ein Brückenbauwerk vorhanden. Die Fahrbahnbreite beträgt hier 11,50 m.

Die Nebenflächen in der Pappelallee weisen unterschiedliche Breiten von 1,50 m bis 10,00 m auf. In den Nebenflächen befinden sich die Anlagen des ruhenden Verkehrs, Längsparkstände, mit Breiten von 1,70 m bis 2,15 m. Diese Anlagen sind nicht ReStragerecht ausgebaut. An die Parkstände grenzen in Betonplatten befestigte Gehwege mit Breiten von 1,50 m bis 5,00 m an. Über die Südseite verläuft ein Radweg mit einer mittleren Breite von 1,30. Von Station 0-034,50 bis 0+16,50 ist der Radweg auf einem zuvor als Parkstand genutzten Bereich abmarkiert.Der gesamte Radweg in der Pappelalleeist in Pflasterbauweise bzw. Wabenstein ausgeführt. Im Bereich der Brücke sind die Nebenflächen in bituminöser Bauweise ausgeführt. Der Radweg ist an dieser Stelle abmarkiert.

In der Pappelallee befindet sich auf den angrenzenden Flurstücken auf beiden Straßenseiten eine geschlossene, z. T. mehrstöckige Bebauung. Hier sind überwiegend Dienstleistungsunternehmen und Behörden ansässig.

Bärenallee

Die Bärenallee schließt im Westen an die Hammer Straße an und mündet dann im Osten in die Claudiusstraße. Die Breite der bituminös befestigten Fahrbahn liegt zwischen 6,50 m und 12,00 m. Die angrenzenden Nebenflächen weisen unterschiedliche Breiten von 3,00 m bis 10,00 m auf. In den Nebenflächen befinden sich Anlagen des ruhenden Verkehrs mit Breiten von 2,80 m bis 3,00 m. An die Parkstände grenzen in Betonplatten befestigte Gehwege an, Breiten 1,50 m bis 5,00 m. Die Bärenallee verläuft parallel zu der nördlich gelegenen Wandsbeker Chaussee und hat eine örtliche Verbindungs- und Erschließungsfunktion.

Freesenstraße

Die Freesenstraße schließt im Norden an die Bärenallee und mündet im Süden in die Rantzaustraße.

Dieser Maßnahmenbereich ist eine Tempo-30-Zone.Die Breite der bituminös befestigten Fahrbahn liegt i. M. bei ca. 4,50 m. Der Gehweg ist mit Betonplatten befestigt und hat eine mittlere Breite von 1,50 m. Des Weiteren befinden sich auf den Nebenflächen Anlagen für den ruhenden Verkehr (Grandfläche), diese sind nicht ReStra-gerecht ausgebaut.

Rantzaustraße

Die Rantzaustraße schließt im Westen an die Hammer Straße und im Osten an die Straße Am Alten Posthaus an.

Der Maßnahmenbereich der Rantzaustraße ist eine Tempo-30-Zone. Zwischen der Claudiustraße und der Straße Schloßgartenwird die RantzaustraßealsunechteEinbahnstraße genutzt.

Die Breite der bituminös befestigten Fahrbahn liegt i. M. bei ca. 6,00 m. Der Gehweg ist in Betonplatte ausgeführt und hat eine mittlere Breite vonca. 1,50 m.

Am Alten Posthaus

Im Norden schließt die Straße Am Alten Posthaus an die Schloßstraße und im Süden an die Straße Bahngärten an. Der Planungsbereich umfasst den Knotenpunkt Am Alten Posthaus/ Rantzaustraße. Aus der Rantzaustraße kommend kann der MIV derzeit ausschließlich nach links in die Straße Am Alten Posthaus abbiegen. Hier ist eine entsprechende bauliche Verengung vorhanden. Die Breite der bituminös befestigten Fahrbahn der Rantzaustraßevariiert in diesem Einmündungsbereich von 5,50 m bis 8,00 m.

### 3.1.2 Verkehrsbelastung

Pappelallee

Verkehrszahlen für den Bereich zwischen Menckesallee und Hammer Straße liegen vom 13.09.2017 von der Zählstelle 3427 vor. Demnach beträgt die Verkehrsbelastung rd. 16.364 Kfz/24 h mit einem Schwerverkehrsanteil (SV) von ca. 2,6 %. Zur Spitzenstunde beträgt die Verkehrsbelastung 1.569 Kfz mit einem Schwerverkehrsanteil (SV) von ca. 2,2 %.

Bärenallee

Die Verkehrszahlen für den Bereich zwischen Hammer Straße und Knutzenweg von der Zählstelle 7122 vom 13.09.2017 ergeben eine Verkehrsbelastung von rd. 8.260 Kfz/24 h. Der Schwerverkehrsanteil (SV) beträgt 2,3 %.Zur Spitzenstunde beträgt die Verkehrsbelastung 734 Kfz mit einem Schwerverkehrsanteil (SV) von ca. 3,4 %.

Freesenstraße / Rantzaustraße/ Knotenpunkt Rantzaustraße/ Am Alten Posthaus

Für diesen Bereich liegen keine Verkehrszahlen vor.

### 3.1.3 Fußverkehr

Pappeallee

Die Nebenflächen auf der Südseite der Pappelallee weisen Gesamtbreiten von 2,15 m bis 5,00 m auf. Hier sind Gehwege sowie Radwege angeordnet.

Die Nebenflächen auf der Nordseite weisen Gehwege mit Breiten von 2,15 m bis 5,00 m auf.

Die Gehwege sind überwiegend in Betonplatten befestigt. Teilflächen sind in Pflaster hergestellt.

Bärenallee

In der Bärenallee befinden sich beidseitig Gehwege. Diese weisen Breiten von 1,50 m bis 5,00 m auf. Die Gehwege sind mit Betonplatten befestigt.

FreesenstraßeundRantzaustraße

In der Freesenstraße und in der Rantzaustraße befinden sich beidseitig Gehwege in Betonplattenmit einer mittleren Breite von ca. 1,50 m.

Am Alten Posthaus

In der Rantzaustraße/ Am Alten Posthaus befinden sich beidseitig Gehwege in Betonplatten.Die Breiten liegen zwischen 1,50 m und 2,00 m.

### 3.1.4 Radverkehr

Pappelallee

Auf der Südseite der Pappelallee befindet sich in der Nebenfläche ein Radweg mit einer mittleren Breite von ca. 1,20 m. Auf der Nordseite ist kein Radweg vorhanden.

Im Bereich östlichdes Brückenbauwerks befindet sich einbeideseitigerRadfahrstreifen mit einer Breite von 1,80 m auf der Fahrbahn. Auf der Südseite ist im Brückenbereich ein ca. 1,50 m breiter Radweg auf der Nebenfläche abmarkiert. Über eine Radwegableitung erfolgt die Überleitung in den östlich angrenzenden Radfahrstreifen.

Der Radweg im Bereich der Brücke wurde auf einer bituminösen Oberfläche abmarkiert. Der restliche Radweg ist in Pflaster bzw. Wabenstein hergestellt.Zwischen Station 0-034,50 und 0+016,50 wird der Radweg auf der Südseite über ehemalige Parkbuchten geführt.

Bärenallee/Freesenstraße/ Rantzaustraße und Knotenpunkt Rantzaustraße/ Am Alten Posthaus

Radverkehrsanlagen sind in diesem Bereich nicht vorhanden. Der Radverkehr erfolgt derzeit im Mischverkehr.

### 3.1.5 Barrierefreiheit

Pappelallee

Im Bereich der Querungsinsel bei Station 0+200,00 sind bereits taktile Elemente vorhanden.

Bärenallee

Im Bereich der Bushaltestelle „Hammer Straße“ sind taktile Elemente vorhanden.

Freesenstraße/ Rantzaustraße/ Knotenpunkt Rantzaustraße/ Am Alten Posthaus

Bauliche Anlagen zur Realisierung der Barrierefreiheit sind im Planungsabschnitt nicht festgestellt worden.

### 3.1.6 Öffentlicher Personennahverkehr

Pappelallee

In der Pappelallee verkehrt stadteinwärts die Buslinie 116.

Haltestellen sind im Maßnahmenbereich nicht vorhanden.

Bärenalle

In der Bärenallee verkehrt die Buslinie 116.

Die Buslinie 116 bedient die Strecke Am Hohen Hause - U Billstedt und umgekehrt. Die Taktung liegt zwischen 10-20 Minuten.

Im Bereich der Station 0+006,00 bis 0+030,00 befindet sich auf der Nordseitedie Haltestelle „Hammer Straße“.

Freesenstraße/ Rantzaustraße

In diesem Bereich verkehren keine Buslinien.

Es liegen keine Haltestellen im Planungsbereich.

Am Alten Posthaus

In der Straße Am Alten Posthaus fahren dieLinien 10; 35; 261 und 263 in Richtung Wandsbek Markt.

Es sind keine Haltestellen im Planungsbereich vorhanden.

### 3.1.7 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Pappelallee

Die Pappelallee ist im Planungsbereich zweistreifig ausgebaut. Im östlichen Knotenpunkt Hammer Straße/ Pappelallee weitet sich die Fahrbahn auf vier Fahrstreifen auf. Im westlichen Knotenpunkt Hammer Steindamm/ Pappelallee weitet sich die Fahrbahn auf drei Fahrstreifen auf. Die Breiten der bituminös befestigten Fahrbahn liegen zwischen 8,00 m und 12,00 m. Im Bereich der Stationen 0+270,00 bis 0+315,00 ist ein Brückenbauwerk vorhanden. Die Fahrbahnbreite liegt hier bei 11,50 m.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Bärenallee

Die Bärenallee ist im Planungsbereich zweistreifig ausgebaut. Im westlichen Knotenpunkt Hammer Straße/ Bärenallee weitet sich die Fahrbahn auf drei Fahrstreifen auf. Die Breite der bituminös befestigten Fahrbahn liegt zwischen ca. 6,50 m und 12,00 m.

Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Freesenstraße und Rantzaustraße

Der Maßnahmenbereich der Freesenstraße und Rantzaustraße ist eine Tempo-30-Zone. Die Breite der Fahrbahn liegt in der Freesenstraße i. M. bei ca. 4,50 m und in der Rantzaustraße bei i. M. 6,00 m. Im Knotenpunkt Rantzaustraße/ Claudiusstraße ist die Claudiusstraße vorfahrtsberechtigt.

Zwischen Claudiusstraße und Schloßgarten stellt die Rantzaustraße eine unechte Einbahnstraße dar. Das Befahren in westliche Richtung ist hier durch das VZ 267 am Knotenpunkt Schloßgarten / Rantzaustraße ausgeschlossen.

Knotenpunkt Rantzaustraße/ Am Alten Posthaus

Die Straße Am Alten Posthaus ist zweistreifig ausgebaut. Die Fahrbahn hat eine Breite von i. M. 5,50 m. Die Fahrbahnbreite der Rantzaustraße verschmälert sich westlich des KnotenpunktesRantzaustraße/ Am Alten Posthaus von 8,00 m auf 5,50 m. An dieser Stelle ist dem MIV nur das Linksabbiegen in die Straße „Am Alten Posthaus“ gestattet.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h.

### 3.1.8 Lichtsignalanlagen

An dem Knotenpunkt Hammer Steindamm/ Pappelallee und im Bereich des Knotenpunktes Hammer Straße / Pappelallee/ Bärenallee wird der Verkehr über eine Lichtsignalanlage geregelt.

### 3.1.9 Öffentliche Beleuchtung

Pappelallee

Es befinden sich Beleuchtungsmasten auf der nördlichen Seite der Pappelallee im Sicherheitstrennstreifen des Gehwegs.

Bärenallee

Die öffentliche Beleuchtung verläuft auf der Südseite.

Freesenstraße

Die öffentliche Beleuchtung verläuft auf der Ostseite.

Rantzaustraße

Die öffentliche Beleuchtung verläuft auf der Südseite.

### 3.1.10 Straßenbegleitgrün

Pappelallee

Im Bereich der Pappelallee befinden sich in den Nebenflächen Baumstandorte (Bestand = 6 Stck.).

Bärenallee

Im Bereich der Bärenallee befinden sich in den Nebenflächen überwiegend auf der Nordseite Baumstandorte (Bestand = 40Stck.).

Freesenstraße

Die Baumstandorte befinden sich beidseitig in den Nebenflächen.

Rantzaustraße/ Am Alten Posthaus

In der Rantzaustraße befinden sich keine Bestandsbäume auf öffentlichem Grund. Lediglich im Knotenpunkt Rantzaustraße / Am Alten Posthaus sind zwei vorhandene Bäume im öffentlichen Raum vorhanden.

### 3.1.11 Ruhender Verkehr

Pappelallee

Von Station 0-035,00 bis 0+180,00 befinden sich auf der Südseite Längsparkstände, die durch Überfahrten unterbrochen sind. Im Bereich der Stationen 0+220,00 bis 0+250,00 sind weitere Längsparkstände auf der Südseite vorhanden. Von Station 0+250,00 bis 0+317,00, Brückenbereich, sind keine Parkstände ausgewiesen, dennoch wird in diesem Bereich geparkt.

Auf der Nordseite befinden sich im Bereich von Station 0+040,00 bis 0+240,0 Längsparkstände, die durch Überfahrten, Pflanzinseln und einer Einmündung (Menckesallee) unterbrochen sind. Im Bereich der Stationen 0+130,00 bis 0+140,00 sind zwei Parkplätze für E-Autos vorhanden.

Derzeit sind im Bestand ca. 47 Parkstände als Längsparker ausgewiesen, diese sind zum Teil untermaßig und entsprechen nicht den Vorgaben der ReStra.

Bärenallee

Auf der Nordseite befinden sich Parkstände, die zum Teil durch Grünflächen/ Bauminseln und Überfahrten unterbrochen sind.

Auf der Südseite erfolgt das Längsparken über Mitbenutzung der Fahrbahn.

Freesenstraße

In den Nebenflächen befinden sich zwischen dem Baumbestand Längsparkstände. Diese sind in Grand befestigt.

Rantzaustraße

In dem Bereich Hammer Straße und dem Knotenpunkt Claudiusstraße/ Rantzaustraße wird in der Rantzaustraße alternierend geparkt. Die Längsparkstände sind hier wechselseitig angeordnet und auf der Fahrbahn abmarkiert.

Zwischen der Claudiusstraße und der Schloßstraße erfolgt das Parken in der Rantzaustraße einseitig auf der Südseite in abmarkierten Längsparkständen.

Im Abschnitt zwischen Schloßgarten und der Straße Am Alten Posthaus erfolgt das Parken ebenfalls einseitig auf abmarkierten Längsparkständen, jedoch auf der Nordseite.

Knotenpunkt Rantzaustraße/ Am Alten Posthaus

Am Knotenpunkt Rantzaustraße/ Am Alten Posthaus befindet sich auf der Südseite eine Überfahrt zu einem Parkplatz.Zwischen der Überfahrt und dem Knoten wird auf der Südseite

vor der bestehnden baulichen Einengung geparkt. Am nördlichen Fahrbahnrand wird ebenfalls gepark. Diese Bereiche sind derzeit nicht abmarkiert.

Gemäß örtlichen Abgleich sind in der Rantzaustraße 69 Stck. Längsparkstände im Bestand ausgewiesen.

Im Bestand sind im Planungsbereich keine Fahrradbügel vorhanden.

### 3.1.12 Entwässerung

Pappelallee / Bärenallee

Das anfallende Oberflächenwasser wird über beidseitig vorhandene Gussasphaltrinnen abgeleitet und über Trummen dem vorhandenen Mischwassersiel zugeführt.

Für den Bereich Freesenstraße und Rantzaustraße liegen derzeit keine Leitungsdaten vor.

### 3.1.13 Ausstattung/ Möblierung

Im Bereich der Haltestelle „Hammer Straße“ in der Bärenallee befindet sich ein Fahrgastunterstand.

Zum Schutz vor Befahren der Nebenflächen ist eine Vielzahl von Pollern, Pfosten und Pflanzkübeln vorhanden.

Im Planungsbereich befinden sich zahlreiche Verkehrszeichen und Hinweisschilder. Zudem sind Infotafeln vorhanden.

### 3.1.14 Versorgungsanlagen

Der Leitungsbestand wurde durch eine Leitungsanfrage im Februar 2018 abgefragt. Danach liegen im Straßenraum die üblichen Versorgungsleitungen und Siele, einschließlich der erforderlichen Schachtanlagen und oberirdischen Sicherungskästen.

Im überplanten Bereich befinden sich Leitungen folgender Versorgungsträger:

- Hamburg Wasser, Mischwassersiel
- Hamburg Wasser, Trinkwasser
- Stromnetz Hamburg
- Gasnetz Hamburg
-
-
- Dataport
-

Für den Bereich Freesenstraße bis Rantzaustraße/ Am Alten Posthaus wurde keine Leitungsanfrage durchgeführt, da keine Eingriffe in die Fahrbahn vorgesehen sind.

### 3.1.15 Überfahrten

Pappelallee

Im Planungsbereich befinden sich zahlreiche Grundstücksüberfahrten.

In der Pappelallee sind fünf Feuerwehrzufahrten vorhanden.

Nordseite:

Station 0+085,00

Südseite:

Station 0+082,00

Station 0+130,00

Station 0+175,00

Station 0+200,00

## 3.2. Variantenuntersuchung

Im Rahmen der Vorplanung ist eine Variantenuntersuchung erfolgt. Hierbei wurden Ausführungsvarianten in Form von Abmarkierungen auf dem Bestand bis zur Herstellung von Radfahrstreifen einschließlich Umbau der Nebenflächen gemäß ReStra unter Kombination der verschiedenen Möglichkeiten zur Anordnung der Parkstände untersucht.

Auch eine Achsverschiebung zur Erhöhung der Anzahl der Parkstände wurde geprüft.

Eine Parkstands- und Baumbilanz wurde ebenfalls bei der Variantenuntersuchung herangezogen.

<u>Pappelallee</u>

Auf der Grundlage der Untersuchungen, Vorabstimmungen und Aussagen wurden drei Varianten erstellt und durch den Auftraggeber eine favorisierte Variante ausgewählt.

Variante 1:

Bei der ersten Variante wurde die Achse wie im vorhandenen Zustand belassen. Die Radfahrstreifen sollten eine Mindestbreite von 2,25 m aufweisen. Damit die Nebenflächen eine ausreichende Breite haben, sollte das Parken nur auf der Südseite ermöglicht werden.

Variante 2:

Bei der zweiten Variante sollte die Achse um ca. 0,75 m verschoben werden. Die Radfahrstreifen sollten eine Mindestbreite von 1,85 m aufweisen.

Variante 3 (Favorisierte Variante):

Die 3. Variante sollte eine Achsverschiebung mit unterschiedlichen Abständen zur Bestandsachse erhalten. Die Radfahrstreifen sind mit einer Mindestbreite von 2,00 m vorgegeben.

Im Rahmen der Bewertung der Varianten wurde die Verkehrsbelastungmit einbezogen. Diese beträgt in der Pappelallee zur Spitzenstunde 1.569 Kfz mit einem Schwerverkehrsanteil (SV) von ca. 2,2 %. Dies entspricht nach ERA (2010) dem Belastungsbereich III. Als Führungsform kommen demnach Radfahrstreifen, Radwege oder ein gemeinsamer Fuß- und Radweg in Betracht. Radwege und gemeinsame Fuß- und Radwege schließen sich aus, da zum einen durch die Veloroute von einem erhöhten Radverkehrsaufkommen ausgegangen wird, wodurch erhebliche Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern zu erwarten sind. Zum Anderen sind viele hochfrequentierte Überfahrten vorhanden, sodass eine Führung des Radverkehrs im Blickfeld des motorisierten Verkehrs notwendig ist, um Abbiege-Unfälle zu vermeiden.

Als Führungsform eignen sich somit nur Radfahrstreifen deren Regelmaß nach ReStra mit einer Breite von 2,25 m angesetzt wird.

In Variante 1 wurde versucht das Regelmaß umzusetzen, hierdurch müsste jedoch einseitig auf Fahrbahnbegleitendes Parken verzichtet werden, wodurch der Radfahrstreifen einer starken Gefährdung durch Falschparkern ausgesetzt wäre. Zudem erlaubt dieser Entwurf keine weiteren Baumstandorte.

Variante 2 scheidet aus, da das Mindestmaß für Radfahrsteifen bei der aktuellen Verkehrsbelastung, dem Radfahrer nicht die nötige Sicherheit zu vermitteln vermag.

Variante 3 wird daher bevorzugt, da sie einen ausgewogenen Kompromiss zwischen allen Verkehrsarten erlaubt und zugleich jeder Verkehrsart genügend Sicherheit einräumt.

Bärenallee

Variante 1:

In Variante 1 sollte die Fahrbahn eine Mindestbreite von 5,50 m aufweisen. Die Breite des Schutzstreifens sollte mit 1,50 m hergestellt werden. Das Parken auf der Südseite entfällt hierbei vollständig.

Variante 2:

Variante 2 beinhaltet die Fällung des Baumbestands, um einen Schutzstreifen von 1,70 m anbieten zu können und gleichzeitig beidseitiges Parken zu ermöglichen. In Abhängigkeit der Platzverhältnisse sollte die Fahrbahn eine Mindestbreite von 5,50 m aufweisen, da Buslinien auf der Strecke verkehren.

Variante 3:

Variante 3 beinhaltet die Prüfung zur Einrichtung von 1,75m breiten Schutzstreifen unter Beibehaltung des Fahrbahnquerschnitts. Der motorisierte Verkehr würde hierbei in Einbahnrichtung auf einer 3,40m breiten Fahrbahn stadteinwärts geführt.

Keine der drei Varianten konnte in Bezug auf Sicherheit und Wirtschaftlichkeit überzeugen. Bedingt durch das Fehlen eines Linksabbiegers von der Wandsbeker Chaussee in die Hammer Straße kommt es in der Bärenallee zur Hauptverkehrszeit zu starker Rückstaubildung stadteinwärts. Eine Führung des Radverkehrs auf Schutztreifen würde diesen zwischen parkenden und wartenden Fahrzeugen einzwängen. Im Begegnungsfall zweier großer Fahrzeuge müsste auf den Schutzstreifen ausgewichen werden, während sich der Radverkehr von hinten nähert. Eine wesentliche Verbreiterung des Fahrbahnquerschnittes und eine damit einhergehende umfängliche Reduzierung des Baumbestandes wie in Variante 2, würde in keinem Verhältnis zur Verringerung dieses Gefahrenpotentials beitragen.

Auch die Abbiegebeziehung von der Claudiusstraße in die Bärenallee durch den Strom der Hauptfahrtrichtung birgt ein erhöhtes Gefahrenpotential.

Im Zuge der Planungen wurden daher alternative Routenverläufe untersucht, um die Grundsätzlichen Probleme einer Führung über die Bärenallee zu umgehen. Unter eingehender Betrachtung aller Alternativen wurde folgender Streckenverlauf gewählt:

Stadteinwärts folgt die Veloroute 7 der Rantzaustraße, welche von Am Alten Posthaus bis Hammer Straße als Fahrradstraße angeordnet ist. Am Ende der Rantzaustraße biegt sie nach Norden ab und folgt der Hammer Straße über den baulichen Radweg bis Bärenallee. Dort biegt die Veloroute schließlich nach links und die Pappelallee ab.

Stadtauswärts überquert der Radverkehr die Hammer Straße und wird in der Bärenallee zunächst von einem Schutzstreifen aufgefangen und anschließend in den Mischverkehr überführt. In diese Fahrtrichtung ist die Bärenallee deutlich weniger stark belastet. Über die Freesenstraße, welche ebenfalls eine Anordnung zur Fahrradstraße erhält, schließt die Veloroute wieder an die Rantzaustraße an.

Die konfliktträchtigen Stellen in der Bärenallee und Claudiusstraße werden über diese Streckenalternative gemieden. Es müssen keine Baumfällungen vorgenommen werden und gleichzeitig ergibt sich ein hoher Fahrkomfort durch die Führung auf verkehrsarmen Fahrradstraßen.

Knotenpunkt Rantzaustraße/Am Alten Posthaus

Im Planungsansatz der 1. Verschickung sollte im Knotenpunkt Rantzaustraße / Am Alten Posthaus die Verkehrsführung angepasst werden. Der Radverkehr sollte für alle Fahrtrichtungen an diesem Knotenpunkt freigegeben werden. Hierfür war in der 1. Verschickung eine „Insellösung“ mit Abtrennung des Radfahrstreifens vorgesehen.

In der Schlussverschickung wurde dieser Bereich komplett überplant, um auch dem MIV alle Fahrtrichtungen zu ermöglichen.

## 3.3. Geplanter Zustand

### 3.3.1 Abmessungen der Fahrbahn und Nebenflächen

Die folgende Planung betrachtet Verkehrsflächen im öffentlichen Raum. Grundlage der Planung sind die Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen (ReStra).

Pappelallee

Die Achse der Fahrbahn wird verschoben (0,65 m - 1,51 m). Gemäß den Querschnitten sind folgende Querschnittsabmessungen unter Ansatz eines Längsparkstreifens vorgesehen:

- Fahrstreifen B = 3,25 m
- Radfahrstreifen B = 2,00 m, einschließlich Breitstrichmarkierung 25 cm und Schmalstrichmarkierung 12 cm (1,63 m + 0,25 m + 0,12 m = 2,00 m)
- Gussasphaltrinne B = 0,30 m
- Hochbord B = 15 cm
- Tiefbord B = 10 cm
- SicherheitstrennstreifenLängsparker B = 0,50 m (Si)
- Längsparkstand B = 2,00 m
- Gehweg 2,15 m + 0,50 m (Si) zur Fahrbahn B = 2,65m

Bärenallee / Freesenstraße / Rantzaustraße

In den Straßen Bärenallee, Freesenstraße und Rantzaustraße erfolgen keine baulichen Veränderungen. Es werden lediglich Verkehrszeichen aufgestellt und Markierungen sowie Piktogramme aufgebracht.

Ausgenommen hiervon ist die Herstellung der Gehwegüberfahrten zur Vorfahrtsregelung der Fahrradstraße an dem Knotenpunkt Schloßgraben / Rantzaustraße (2 Stck. Gehwegüberfahrten) und an der Einmündung Freesenstraße / Rantzaustraße (1 Gehwegüberfahrt).

Rantzaustraße/ Am Alten Posthaus

- Fahrbahn B = min.4,00 m, Begegnungsbreite Kfz/Rad
- einseitige Abmarkierung von Längsparkstand, B = 2,10 m
- Aufhebung der südlichen Fahrbahneinengung

### 3.3.2 Oberflächenbefestigungen

Die Fahrbahn wird bituminös befestigt. Die Gehwege werden mit Betonplatten 50/50 cm, die Sicherheitstrennstreifen mit Betonsteinpflaster 25/25 cm und die Parkstände sowie die Überfahrten mit Wabensteinpflaster befestigt.

### 3.3.3 Fußverkehr

Pappelallee

Im Zuge der Planungen wurde eine Mindestgehwegbreite von 2,15 m berücksichtigt. Die Regelbreite beträgt 2,65 m. Dort wo der Fußverkehr nicht unmittelbar an der Fahrbahn geführt

wird, wird teilweise auf den Sicherheitsraum verzichtet. Soweit die Platzverhältnisse es zulassen, werden die 2,65 m oder größere Gehwegbreiten hergestellt.

Um die ausreichenden Gehwegbreiten sicherzustellen, ist in zwei Teilbereichen Grunderwerb vorgesehen.

Nordseite, Station 0+000 bis Station 0+090

Südseite, Station 0+074 bis Station 0+083

Durch die beschriebene Planung ergeben sich in den Nebenflächen lage- und höhenmäßige Anpassungen, so dass ein Umbau bzw. eine Neuherstellung der Oberflächenbefestigungen bis zur Grundstücksgrenze erfolgen muss. Anpassungen von privaten Zuwegungen und Zufahrten sind ebenfalls erforderlich.

### 3.3.4 Radverkehr

Pappelallee

Der Radverkehr wird zukünftig über Radfahrstreifen und Schutzstreifen auf der Fahrbahn geführt. Die Radwege werden zurückgebaut und in die Gehwegflächen integriert.

Die Radfahrstreifen erhalten eine Breite von 2,00 m und werden zur Fahrbahn hin mit einem Breitstrich abmarkiert (B = 0,25 m, Z 295[B]).

Im Bereich von Einmündungen und Grundstückszufahrten erfolgt eine unterbrochene Markierung.

Innerhalb des Radfahrstreifens wird ca. alle 30 m das Radfahrpiktogramm (Z 237) angeordnet, um die Zweckbestimmung eindeutig zuzuordnen.

Bei Station 0+174,00 geht der Radfahrstreifen in einen Schutzstreifen über. Dieser erhält ebenfalls eine Breite von 2,00 m. Um ein Linksabbiegen für den stadtauswärtsfahrenden Radfahrer in die Mencksallee zu ermöglichen, wird ab Station 0+163 die Markierung gestrichelt ausgeführt. Zudem wird ein Piktogramm mit der Pfeilgruppe geradeaus / links aufgebracht.

In gleicher Weise wird stadtauswärts bei Station 0+300 verfahren, um den Radfahrern ein direktes Abbiegen in die Hammer Straße zu ermöglichen.

Im Bereich der Brücke ist beidseitig eine *ProtectedBikeline* durch Leitborde (Farbe: weiß,

B = 0,30 m, h = 0,25 m) vorgesehen.

In der Pappelallee werden Fahrradabstellmöglichkeiten in Form von Anlehnbügeln (L = 1,00 m, h = 0,90 m, Rundrohr) vorgesehen.

Auf der Nordseite bei Station 0+220 ist eine Anlage mit 10 Anlehnbügeln in 60° Schrägaufstellung vorgesehen. Zur taktilen Erfassung werden diese mit 3-reihigem Granitsteinpflaster 8/8 cm eingefasst.

Um die Erreichbarkeit der Anlage zu verbessern, soll der Hochbord am Fahrbahnrand abgesenkt werden.

Im Brückenbereich werden sowohl auf der nördlichen als auch auf der südlichen Nebenfläche am Fahrbahnrand, Abstand = 0,65 m, Fahrradbügel in Längsaufstellung vorgesehen. Diese übernehmen gleichzeitig die Schutzfunktion gegen unbefugtes Parken auf den Nebenflächen.

Insgesamt werden 78 Fahrradbügel vorgesehen. Hieraus ergeben sich 78 x 2 = 156 Fahrradabstellmöglichkeiten.

Bärenallee

Östlich des Knotenpunktes Hammer Straße / Bärenallee wird der Radfahrstreifen stadtauswärts auf rd. 20 m in Richtung Osten mit 1,85 m Breite fortgeführt (analog Bestand) und geht dann in einen rd. 10 m langen Schutzstreifen über, um die Radfahrer in den Mischverkehr in der Bärenallee zu überführen.

Freesenstraße und Rantzaustraße

Die Freesenstraße und die Rantzaustraße werden beide als Fahrradstraßen ausgewiesen.Zu der Fahrradstraßenbeschilderung (VZ 244.1) erfolgt eine Zusatzbeschilderung „gemeinsame Zulassung von Kraftwagen und sonstigen mehrspurigen Fahrzeugen sowie Krafträdern, auch mit Beiwagen, Kleinkrafträdern und Mopeds“, um die Fahrradstraße für den motorisierten Verkehr freizugeben. Eine entsprechende Abstimmung ist mit dem Polizeikommissariat PK 37 erfolgt.

Knotenpunkt Rantzaustraße/ Am Alten Posthaus

Die Fahrradstraße Rantzaustraße endet im Osten an der Straße „Am Alten Posthaus“. Der Radverkehr wird hier in den Mischverkehr überführt und darf unter Einhaltung der Vorfahrtsregeln in alle Richtungen abbiegen / fortfahren.

### 3.3.5 Barrierefreiheit

Pappelallee

Taktile Leiteinrichtungen sind im Bereich der Einmündung Mencksallee sowie im Bereich der Querungsinsel bei Station 0+203 vorgesehen (ungesicherte Querungen).

Die Grundstücksüberfahrten werden in Wabensteinpflaster hergestellt, so dass auch hier die Barrierefreiheit gegeben ist.

### 3.3.6 Öffentlicher Personennahverkehr

Es sind keine Änderungen vorgesehen.

### 3.3.7 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Pappelallee

Die Fahrstreifen weisen eine Breite von 3,25 m auf. Im Bereich der Querungsinsel sind Schutzstreifen vorgesehen, hier haben die Fahrstreifen eine Breite von 2,75 m.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Bärenallee

Die Fahrstreifen werden in ihrem Bestand mit einer mittleren Breite von 3,25 m aufrechterhalten. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit in der gesamten Bärenallee beträgt 30 km/h.

Freesenstraße und Rantzaustraße

DieFreesenstraße und Rantzaustraße werden als Fahrradstraße ausgewiesen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. Der Radverkehr ist vorfahrtsberechtigt, bis auf den Bereich des Knotenpunktes Claudiusstraße/ Rantzaustraße. In diesem Bereich hat der Verkehr aus der Claudiusstraße Vorfahrt. Eine durchgehende Bevorrechtigung des Radverkehrs soll nach Schließung des Bahnübergangs Claudiusstraße geprüft werden.

Desweiteren ist die Rantzaustraße gegenüber der Freesenstraße vorfahrtsberechtigt. Dieses wird durch bauliche Anordnung einer Gehwegüberfahrt gemäß Restra Bild 115 erreicht.

Um die Vorfahrtsberechtigung der Fahrradstraße im Knotenpunkt Rantzaustraße / Schloßgarten zu verdeutlichen, werden auch hier zwei Gehwegüberfahrten (Nord- und Südseite) hergestellt.

Die unechte Einbahnstraße zwischen Claudiusstraße und Schloßgarten wird durch eine entsprechende Beschilderung aufrechterhalten. Der MIV kann die Rantzaustraße in diesem Teilabschnitt nur in Richtung stadtauswärts (östliche Richtung) befahren. Die Gegenrichtung ist durch eine entsprechende Zusatzbeschilderung (VZ 1022-14) für Fahrräder und Krafträder freigegeben.

Die Hammer Straße ist gegenüber der Rantzaustraße vorfahrtsberechtigt. Eine entsprechende Beschilderung ist vorgesehen (VZ 205). Zudem darf nur noch rechts in die Hammer Straße eingebogen werden.

Knotenpunkt Rantzaustraße/ Am Alten Posthaus

Die Straße am Alten Posthaus ist zweispurig ausgebaut. Die Fahrbahn hat eine Breite von 5,50 m.

Die bauliche Einengung im Einmündungsbereich Rantzaustraße / Am Alten Posthaus wird aufgehoben und zurückgebaut. Das Linksfahrgebot kann somit aufgehoben und der Verkehr für alle Richtungen freigegeben werden. Die südliche Bordlage der Rantzaustraße wird entsprechend angepasst, um das Rechtsabbiegen zu ermöglichen.

Die Fahrbahnbreite der Rantzaustraße liegt in diesem Planungsabschnitt bei B = 6,15 m und weitet sich im Einmündungsbereich bis zu B = 10,00 m auf.

Auf der Nordseite werden am Fahrbahnrand Längsparkstände (B = 2,10 m) angeordnet, so dass eine Durchfahrtsbreite von B = 4,05 m verbleibt.

Um ein Parken am südlichen Fahrbahnrand zu verhindern, wird hier eine Markierung für Halte- und Parkverbote aufgebracht (Zick-Zack-Linie).

### 3.3.8 Lichtsignalanlagen

Es werden keine Änderungen vorgenommen.

### 3.3.9 Öffentliche Beleuchtung

Pappelallee

Die öffentliche Beleuchtung ist den neuen Verhältnissen anzupassen. Dafür müssen Beleuchtungsmasten umgesetzt und Leitungen verlegt werden.

Bärenallee/ Freesenstraße/ Rantzaustraße / Knotenpunkt Rantzaustraße / Am Alten Posthaus

In diesen Bereichen ist keine Anpassung der öffentlichen Beleuchtung erforderlich.

### 3.3.10 Straßenbegleitgrün

Pappelallee

Die Anzahl der Bäume im Bestand beträgt 6 Stück. Alle Bestandsbäume bleiben erhalten. Im Rahmen der Umgestaltung der Nebenflächen sind zusätzliche 16 Bäume mit Pflanzinsel geplant. Ziel ist es, eine alleeartige Baumbepflanzung mit einem Baumabstand von rd. 25 m zu erreichen. Im Bereich der Station 0+174,00 ist auf der Nordseite eine Pflanzinsel mit einer Grandbefestigung vorgesehen.

Für die Dauer der Bauarbeiten werden Baumschutzmaßnahmen vorgesehen um den Erhalt des Baumbestandes sicherzustellen.

### 3.3.11 Ruhender Verkehr

Pappelallee

Die Anlagen des ruhenden Verkehrs werden gemäß ReStrahergestellt.

Die Aufstellflächen werden nicht abmarkiert.

Die Breite der geplanten Längsparkstände beträgt 2,00 m. Der erforderliche Sicherheitstreifen zwischen Radfahrstreifen und Längsparken beträgt 0,50 m. Für das Aussteigen am Gehweg ist eine Breite von 0,65 m vorgesehen (Si).

Auf der Südseite, Station 0+135 bis Station 0+165, sind Schrägparkstände mit einem Aufstellwinkel von 60° vorgesehen. Zwei Parkstände in diesem Bereich sind als barrierefreie Parkstände mit einer Parkstandsbreite von 3,50 m und abgesenkten Borden herzustellen.

Um eine ausreichende Sicherheit beim Ausparken zu gewährleisten, wird der Sicherheitstrennstreifen hier mit einer Breite von 1,15 m vorgesehen.

Auf der Nordseite werden zwei Parkstände für E-Fahrzeuge gemäß Bestand aufrechterhalten,Station 0+130,00 bis 0+140,00.

Parkbilanz:

Der Bestand weist eine Parkstandszahl von ca. 47 Stck. aus. Die geplante Neuordnung der Nebenflächen weist für den Ausbauzustand 35 Stck. Parkstände und 2 Stck. Elektroparkstände aus.

Bärenallee / Freesenstraße

Die vorhandenen Parkstände befinden sich in den Nebenflächen. Diese werden baulich nicht verändert und somit aufrechterhalten.

Rantzaustraße

Im Hinblick auf die Verkehrsführung werden die Parkstände in der Rantzaustraße neu angeordnet.

Die geplanten Längsparkstände erhalten eine Breite von 2,10 m und werden auf der Fahrbahn abmarkiert. Die erforderlichen Begegnungsbreiten Kfz/Rad werden eingehalten.

Im Bestand sind 69 Stck. Längsparkstände markiert und ausgewiesen. Die Planung sieht 56 Stck. Längsparkstände vor (-13 Stck.)

Knotenpunkt Rantzaustraße/Am Alten Posthaus

Die Längsparkstände werden in diesem Teilabschnitt ebenfalls neu geordnet. Drei Stück vorhandene Längsparkstände am südlichen Fahrbahnrand werden aufgehoben und entfallen somit. Das Parken am südlichen Fahrbahnrand ist nicht mehr gestattet. Eine entsprechende Markierung für Halte- und Parkverbote (Zick-Zack-Linie) wird vorgesehen.

Am nördlichen Fahrbahnrand werden 8 Stck. Längsparkstände durch entsprechende Markierungen ausgewiesen.

Die vorgenannten Parkstände sind bereits in der unter der Rantzaustraße aufgeführten Bilanz enthalten.

### 3.3.12 Entwässerung

Pappelallee

Die bestehenden Entwässerungsanlagen (Gussasphaltrinne, Straßenabläufe, Anschlüsse) sowie die Deckenhöhen der Fahrbahn müssen an die neue Planung angepasst werden. Die Mindestquerneigung für Asphalt beträgt 2,5%.Die Parkstände in Pflasterbauweise sollen ein Quergefälle von 3 % erhalten.

Das Gefälle der Gehwege wird in Abhängigkeit der örtlichen Verhältnisse und der aufrecht zu erhaltenden Geländehöhen an den Privatgrundstücken zwischen 0,1 % und 3 % variieren. Ähnlich wird es sich mit der Längsneigung der Gehwegflächen verhalten.

Im Bereich der Brücke bleibtdas Längs- und Quergefälle der Fahrbahn bestehen.

### 3.3.13 Ausstattung/ Möblierung

Die Beschilderung wird an die Planung angepasst.

Durch die Neuordnung der Flächen betroffene Anlagen werden ebenfalls angepasst.

Im Maßnahmenbereich der Pappelallee werden Fahrradbügel angeordnet.

3.3.14 Versorgungsanlagen

Die erforderlichen Leitungsumverlegungen werden vor und während der Straßenbaumaßnahme vorgenommen. Der Umfang der Leitungsumverlegungen wird im Rahmen einer Leitungsbesprechung geklärt.

Im Planungsbereich verläuft eine 110 kV-Leitung, hierzu sind besondere Auflagen zu beachten.

3.3.15 Kampfmittel

Im Rahmen der Planung wurde durch das Bezirksamt Wandsbek ein Antrag auf Gefahrenerkundung / Luftbildauswertung bei der BFI, Feuerwehr, Gefahrenerkundung Kampfmittelverdacht (GEKV) für den Planungsabschnitt gestellt (20.12.2017).

Pappelallee

Für den überwiegenden Teil des Maßnahmenbereiches Pappelallee besteht allgemeiner Bombenblindgängerverdacht. Im Bereich des Brückenbauwerks besteht kein Hinweis auf Bombenblindgänger oder vergrabene Kampfmittel aus dem 2. Weltkrieg.

Bärenallee

Für den überwiegend nördlichen Teil des Maßnahmenbereiches Bärenallee besteht allgemeiner Bombenblindgängerverdacht. Im südlichen Bereich besteht kein Hinweis auf Bombenblindgänger oder vergrabene Kampfmittel aus dem 2. Weltkrieg.

Freesenstraße und Rantzaustraße

Es sind keine wesentlichen Eingriffe in den Straßenaufbau vorgesehen.

Knotenpunkt Rantzaustraße/ Am Alten Posthaus

Für den überwiegenden Teil des Maßnahmenbereiches Rantzaustraße / Am Alten Posthaus besteht kein Hinweis auf Bombenblindgänger oder vergrabene Kampfmittel aus dem 2. Weltkrieg.

Gemäß den Vorgaben des Auftraggebers soll in den betroffenen Baubereichen während der Bauausführung eine Kampfmittelbegleitung erfolgen.

## 3.4. Bautechnische Einzelheiten

Die bautechnischen Einzelheiten werden im Rahmen der Erstellung der AU-Bau genannt.

## 3.5. Durchführung der Baumaßnahme inkl. Kosten

Die Umsetzung der Maßnahmen soll in 2 Bauabschnitten erfolgen.

Der 1. Bauabschnitt sieht die Umsetzung der geplanten Maßnahmen im Bereich Bärenallee, Freesenstraße, Rantzaustraße bis Am Alten Posthaus vor. Die Ausführung soll im Herbst 2020 beginnen.

Der 2. Bauabschnitt beinhaltet die geplanten Maßnahmen in der Pappelallee. Hier soll der Baubeginn voraussichtlich im Frühjahr 2021 erfolgen.

Die geschätzten Baukosten betragen ca. 1,2 Mio. € brutto.

Die Ingenieurhonorare für die fachtechnische Planung betragen ca. 200.000,00 € brutto.

# 4. Umweltbelange

Umweltverträglichkeit

Die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) nach § 13a HWG ist nicht erforderlich, da für diese Baumaßnahme die Kriterien für die Notwendigkeit einer UVP nicht erfüllt sind.

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Aufgrund der Baumaßnahme sind keine Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen erforderlich.

Auswirkungen aus Immissionen

Die Straßenbaumaßnahme stellt keinen baulichen Eingriff im Sinne §1 Absatz 2 Satz 1 und Satz 2 der 16. BImSchV dar. Lärmschutzmaßnahmen sind nicht erforderlich.

## 5. Grunderwerb

In der Pappelallee ist zum Erreichen der notwendigen Gehwegbreiten in zwei Teilbereichen Grunderwerb erforderlich.

Diese privaten Flächen werden derzeit schon öffentlich genutzt.

## 6. Anmerkungen zur Finanzierung

Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt durch Mittel der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation aus dem Programm Bündnis für den Radverkehr.

| | |
|---|---|
| Produktgruppe: | 22403Management des öffentlichen Raumes |
| PSP-Element-Nr.: | 2-22403010-00020.08 (investiv)<br>3-22403010-000016.08(konsumtiv) |

Die Gesamtbaukosten inkl. Honorar betragen: 1,4 Mio. €brutto.

Die Grunderwerbskosten in Höhe von ca. 9.000 € werden aus der Produktgruppe finanziert.

Eine genaue Kostenermittlung erfolgt als kommender Planungsschritt durch Aufstellung der Ausführungsunterlage-Bau gem. § 57 LHO.

## 7. Sonstiges

Im Rahmen des Planungsprozesses wurden die durch Erstverschickung alle erforderlichen Dienststellen, Personen und Institutionen am Abstimmungsverfahren beteiligt.

Die Stellungnahmen wurden abgewogen und in die Schlussverschickung eingearbeitet. Diese kommt hiermit zur Vorlage.

| **Funktion** | **Leitzeichen** | **Zeichnungsvermerk** | **Datum** | **Unterschrift** |
|---|---|---|---|---|
| BRW Ingenieur-partnerschaft mbB | - | Verfasst | [redacted] | [redacted] |
| Projektleitung/ Sachbearbeitung | *Sachbearbeiter* | Bearbeitet | | |
| Abschnittsleitung | *Abschnittsleiter* | Fachtechnisch geprüft | | |
| Abteilungsleitung | *Abteilungsleiter* | Aufgestellt | | |