



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

Baumaßnahme: Fußverkehrsstrategie Hoheluft-Ost

Teilbaumaßnahme: Querungshilfe Abendrothweg / Neumünstersche Straße

Erläuterungsbericht zur Kenntnisnahmeverschickung

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|-----|---|---|
| 1 | Anlass der Planung..... | 3 |
| 2 | Vorhandener Zustand | 3 |
| 2.1 | Allgemeines | 3 |
| 2.2 | Verkehrssituation..... | 3 |
| 2.3 | Umweltbelange..... | 3 |
| 3 | Geplanter Zustand | 3 |
| 3.1 | Planungsansatz..... | 4 |
| 3.2 | Einzelheiten der Planung..... | 4 |
| 3.3 | Kampfmittel | 5 |
| 4 | Planungsrechtliche Grundlagen..... | 5 |
| 5 | Umsetzung der Planung | 6 |
| 5.1 | Grunderwerb | 6 |
| 5.2 | Finanzierung..... | 6 |
| 5.3 | Entwurfs- und Baudienststelle | 6 |
| 5.4 | Terminierung der Planung und Bauausführung..... | 6 |

1 Anlass der Planung

Die Bezirksversammlung Hamburg-Nord hat am 19. März 2018 mit der Drucksache 20-5508 die Umsetzung der Fußverkehrsstrategie für den Stadtteil Hoheluft-Ost beschlossen. In diesem Jahr (2021) sollen die ersten Maßnahmen der Fußverkehrsstrategie Hoheluft-Ost umgesetzt werden.

2 Vorhandener Zustand

2.1 Allgemeines

Der Knotenpunkt befindet sich im Stadtteil Hoheluft-Ost im Bezirk Hamburg-Nord zwischen der Breitenfelder Straße und dem Eppendorfer Weg.

Die Straße Abendrothsweg ist eine Wohnstraße in einer Tempo-30-Zone mit beidseitiger mehrgeschossiger Wohnbebauung. Der Abendrothsweg weist als Sammelstraße Verbindungsfunktionen zwischen den Hauptverkehrsstraßen Hoheluftchaussee und Curschmannstraße auf.

2.2 Verkehrssituation

Radwege sind nicht vorhanden. Der Radverkehr wird wie in Tempo-30-Zonen üblich auf der Fahrbahn geführt. Die Gehwege liegen an den Straßenbegrenzungslinien/Grundstücksgrenzen in einer Breite von 1,5 m bis 2,0 m und sind durch einen Grandstreifen von der Fahrbahn getrennt. Die Nebenflächen sind überwiegend mit einer Oberflächenbefestigung aus Beton-Platten hergestellt.

Die Fahrbahnbreite im Abendrothsweg beträgt ca. 10 m. Das Parken erfolgt teilweise längs am Fahrbahnrand aber auch unzulässiger Weise senkrecht, so dass die grandbefestigten Flächen auf dem Hochbord für das Parken in Anspruch genommen werden. Durch diese unübersichtliche Parksituation entsteht ein Gefährdungspotential insbesondere für Radfahrer und Fußgänger. Zudem werden durch das Senkrechtparken im Bereich des Fahrbahnrandparkens die Sichtbeziehungen sowohl für den Kraftfahrzeugverkehr als auch für Radfahrer und Fußgänger eingeschränkt.

Die Straße ist im Dachprofil ausgebildet, die Wasserführung erfolgt am Hochbord auf der Asphaltdecke (ohne separaten Wasserlauf). Die Nebenflächen entwässern Richtung Fahrbahn.

Bei dem Knotenpunkt Abendrothsweg / Neumünstersche Straße sind Straßenbeleuchtungen vorhanden.

Busverkehr des HVV und Bushaltestellen sind im Planungsraum nicht vorhanden.

Lichtsignalanlagen sind im betrachteten Bereich nicht vorhanden.

2.3 Umweltbelange

Die Baumaßnahme unterliegt nach Prüfung der in § 13a Hamburgisches Wegegesetz genannten Kriterien keiner Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in Hamburg. Der Eingriff stellt keine Erheblichen Eingriffe im Sinne des § 1 Abs. 3 Satz 2 der 16. BImSchV dar.

3 Geplanter Zustand

Charakteristisch für den Stadtteil ist vor allem die hohe Konkurrenz der verschiedenen Flächennutzungen im öffentlichen Raum, so dass die Gehwege oft sehr verengt sind und Fußgängerinnen und Fußgänger stark behindert

werden. Sowohl widerrechtlich parkende Fahrzeuge als auch parkende Fahrräder schränken die Gehwegbreite ein. In Knotenbereichen sind die Überquerungen für zu Fuß Gehende oft von widerrechtlich abgestellten Fahrzeugen eingeengt, so dass mit Kinderwagen, Gehhilfen oder Begleitpersonen keine Möglichkeit des Durchkommens besteht.

Das Ziel des Vorhabens ist es, eine konkrete Verbesserung für den Fußverkehr in Bezug auf die Infrastruktur, Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität im Stadtteil Hoheluft-Ost zu schaffen. Durch die Verbreiterung und Herstellung einer Querungshilfe wird die Benutzbarkeit für die Fußgängerinnen und Fußgänger verbessert. Durch die Abschaffung des dort vorherrschenden widerrechtlichen Parkens hin zum rechtlich angeordneten Parken, kann zum einen die Verkehrssicherheit weiter gesteigert und zum anderen die barrierefreie Nutzung gewährleistet werden.

3.1 Planungsansatz

Aufgrund der engfassten Aufgabenstellung ergeben sich keine grundsätzlich unterschiedlichen Planungsvarianten.

3.2 Einzelheiten der Planung

Die Fahrgasse wird am Knotenpunkt auf eine Breite von 4,75 m eingeengt, so dass die gefahrene Geschwindigkeit reduziert und für die Querung auf den Gehwegen eine gute Einsehbarkeit mit gleichzeitiger Reduzierung der Querungslänge erreicht wird.

Der Schutz der Nebenflächen wird durch Poller und Fahrradabwehrbügel zur Verhinderung des Parkens im Knotenpunkt erreicht, so dass eine gleichmäßige Einengung und übersichtliche Knotenpunktgestaltung erfolgt. Der Knotenpunkt wird mit taktilen Elementen und Bordabsenkungen barrierefrei mit getrennten Querungen hergestellt.

Die Schleppkurven für Rettungs- und Müllfahrzeuge wurden geprüft, es sind alle Fahrbeziehungen möglich.

Die Anordnung des ruhenden Verkehrs wird prinzipiell nicht geändert. Die im vorhandenen Zustand unzulässigen Parkmöglichkeiten zum Beispiel im Knoten werden mit der geplanten Maßnahme baulich verhindert.

Die Längsneigungen werden gemäß dem vorhandenen Zustand belassen. Die neu herzustellenden Nebenflächen werden über die vorhandene Straße entwässert. Die bestehende Oberflächenentwässerung muss ggf. nur geringfügig geändert werden. Die genauen Standorte von einzelnen Trümmen werden im Laufe der weiteren Planung geprüft und in der Ausführungsplanung konkretisiert.

Der Radverkehr wird weiterhin auf der Fahrbahn geführt.

Auch künftig wird der Abendrothsweg nicht vom ÖPNV genutzt werden.

Im Planungszustand sind im Knotenpunktbereich keine Fahrbahnmarkierungen vorgesehen.

Die vorhandenen Baumstandorte werden belassen. Wegen der Nähe der Straßenbaumaßnahme zu den Straßenbäumen ist eine baupflegerische Begleitung während der Baumaßnahme erforderlich.

Der neu hergestellte Gehweg erhält eine Oberflächenbefestigung aus Betonsteinpflaster wie folgt:

Gehweg

(in Anlehnung an ReStra Tafel 6, Zeile 2)

| | |
|---|-------|
| Betonsteinpflaster 25x25x7 cm | 7 cm |
| Bettung | 3 cm |
| Schicht aus frostunempfindlichem Material | 20 cm |
| <hr/> | |
| Dicke des frostsicheren Oberbaus | 30 cm |

Die Bilanz der Fahrradanhängerbügel stellt sich wie folgt dar:

| | vorhanden | entfallen | geplant | Bilanz |
|--------------------------|-----------|-----------|---------|----------------|
| Querung Abendrothsweg | 0 St. | 0 St. | 6 St. | + 6 St. |

Durch die Herstellung der Querungshilfe entfallen für das Fahrbahnrandparken ca. vier Parkstände.

Die Bilanz der Parkstände stellt sich wie folgt dar:

| | vorhanden | entfallen | geplant | Bilanz |
|--------------------------|-----------|-----------|---------|----------------|
| Querung Abendrothsweg | ~4 St. | 4 St. | 0 St. | - 4 St. |

Die Bilanz der Straßenbäume stellt sich wie folgt dar:

| | vorhanden | entfallen | geplant | Bilanz |
|--------------------------|-----------|-----------|---------|----------------|
| Querung Abendrothsweg | 5 St. | 0 St. | 0 St. | ± 0 St. |

3.3 Kampfmittel

Die Auswertung des Kampfmittelbelastungskataster des betroffenen Abschnitts liegt nicht vor. Es wird eine baubegleitende Kampfmitteluntersuchung während der Bauausführung geben.

4 Planungsrechtliche Grundlagen

Die geplante Maßnahme befindet sich innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinien im Geltungsbereich des Baustufenplans Eppendorf (1955).

5 Umsetzung der Planung

5.1 Grunderwerb

Es ist kein Grunderwerb erforderlich. Die Umbaumaßnahmen finden innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinien statt.

5.2 Finanzierung

Die Finanzierung der Maßnahme wird von der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) im Rahmen des neuen Bündnis Fuß- und Radverkehr übernommen.

5.3 Entwurfs- und Baudienststelle

Planungs-, Entwurfs- und Baudienststelle der Maßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Hamburg-Nord, Dezernat für Wirtschaft, Bauen und Umwelt, Fachamt Management des öffentlichen Raumes, Fachbereich Tiefbau.

5.4 Terminierung der Planung und Bauausführung

Die Realisierung dieser Baumaßnahme ist für das Ende vom vierten Quartal 2021 vorgesehen. Die genaue Verkehrsführung wird mit allen notwendigen Trägern öffentlicher Belange abgestimmt.

Verfasst:

Hamburg, den 8. September 2021