

**Veloroute 11
Denickestraße
im Abschnitt zwischen Triftstraße und
Technischer Universität Hamburg**



Im Auftrag

Bezirksamt Harburg
Fachamt Management des
öffentlichen Raumes – Tief-
bau – MR 21
21073 Hamburg

Dezember 2018

Titel

Auftraggeber: Bezirksamt Harburg
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachamt Management des öffentlichen Raumes – Tiefbau
– MR 21
Harburger Rathausplatz 4
21073 Hamburg

Auftragnehmer: SBI Beratende Ingenieure für
Bau-Verkehr-Vermessung GmbH
Hasselbrookstraße 33
22089 Hamburg
040/25 19 57-0
office@sbi.de
www.sbi.de

Bearbeiter: Schwab

Stand: Dezember 2018

Projekt: 7525A01
G:\PRJ\7500-7599\7525-Velorumroute-11_20-VPL\Bericht2. Verschickung
Denickestraße\181203_Erläuterungsbericht.docx

Inhalt

1	ANLASS DER PLANUNG	3
1.1	Allgemeines	3
1.2	Inhalt und Veranlassung der 2. Verschickung.....	3
2	VORHANDENER ZUSTAND.....	3
2.1	Verkehrliche und räumliche Situation	4
2.2	Entwässerung	8
2.3	Öffentliche Beleuchtung.....	8
2.4	Öffentlicher Personennahverkehr.....	8
2.5	Ver- und Entsorgungsleitungen	9
3	GEPLANTER ZUSTAND.....	9
3.1	Planungsansatz	9
3.2	Einzelheiten der Planung.....	10
3.2.1	Fahrbahn- und Nebenflächen.....	10
3.2.2	Radverkehr- und Fußgänger	15
3.2.3	Ruhender Verkehr	17
3.2.4	Höhenanpassung und Straßenentwässerung.....	18
3.2.5	Öffentlicher Personennahverkehr.....	19
3.2.6	Beschilderung und Markierung.....	19
3.2.7	Lichtsignalanlagen	20
3.2.8	Barrierefreiheit	20
3.2.9	Straßenbegleitgrün	20
3.2.10	Öffentliche Beleuchtung und Wegweisung.....	21
3.2.11	Ver- und Entsorgungsleitungen	21
4	PLANUNGSRECHTLICHE GRUNDLAGEN	21
5	UMSETZUNG DER PLANUNG	22

1 ANLASS DER PLANUNG

1.1 Allgemeines

Attraktive, sichere und zusammenhängende Velorouten sind eine wichtige Voraussetzung für die stärkere Nutzung des Fahrrades im Alltags- und Freizeitverkehr. In Hamburg soll das Veloroutennetz deshalb bis 2020 kontinuierlich so ausgebaut und beschildert werden, dass die Routen modernen Standards entsprechen und sicher und komfortabel zu befahren sind. Das Fahrradfahren in der Stadt soll attraktiver und der Radverkehrsanteil an allen Fahrten gesteigert werden.

In Hamburg bilden 14 Velorouten ein bezirks- und stadtteilübergreifendes Hauptnetz mit qualitativ hohem Ausbaustandard. Das Hauptnetz wird durch bezirkliche Netze und ein Freizeitrouthenetz ergänzt.

Die Velorouten verlaufen weitestgehend abseits der Hauptverkehrsstraßen, wo Radfahrer auf der Fahrbahn mitfahren können, durch verkehrsarme Tempo-30-Zonen und auf Fahrradstraßen.

Die Veloroute 11 verläuft in West-Ost-Richtung und verbindet die Stadtteile Eißendorf, Heimfeld und Harburg und führt über Wilhelmsburg bis in die Hamburger Innenstadt. Die Routenführung ermöglicht über längere Strecken ein überwiegend unterbrechungsfreies Fahren für den Radverkehr. Auf dieser Verbindung sollen Radverkehrsanlagen angeboten werden, die eine sichere und komfortable Führung des Radverkehrs ermöglichen und somit den besonderen Anforderungen an das Veloroutennetz in Hamburg entsprechen.

1.2 Inhalt und Veranlassung der 2. Verschickung

Im Zuge der Realisierung der im Bündnis für den Radverkehr vereinbarten Maßnahmen ist im Verlauf der Veloroute 11 im Bezirk Harburg der Umbau der Eißendorfer Straße, der Straße Am Irrgarten, sowie der Denickestraße erforderlich. Die Planungen für diesen Abschnitt der Veloroute 11 wurden durch das Bezirksamt Harburg am 11.04.2018 erstverschickt.

Die Straßenverkehrsbehörde PK 46 und VD 51 erklärten das Vorhaben in ihrer gemeinsamen Stellungnahme vom 15.05.2018 als in weiten Teilen für nicht anordnungsfähig.

Die Planung wurde daraufhin mit veränderten bzw. erweiterten Planungsvorgaben des Bezirksamtes Harburg für den Bereich Denickestraße zwischen Triftstraße und der Technischen Universität Hamburg neu aufgestellt. Dieser Abschnitt ist Bestandteil der 2. Verschickung.

2 VORHANDENER ZUSTAND

Der Ausbau der Veloroute erstreckt sich auf eine Länge von ca. 1.600 m.

Die Veloroute 11 verläuft auf der Denickestraße fast durchgängig in einer Tempo 30-Zone. Benutzungspflichtige Radwege sind in der Tempo 30-Zone nicht vorhanden. Kfz- und Radverkehr benutzen gemeinsam die Fahrbahn.

Im Bereich des Knotenpunktes Weusthoffstraße/Denickestraße sind die Beschilderungen für den Beginn und Ende der Tempo 30-Zonen von dem Lichtsignalgeregelteten Knotenpunkt abgesetzt. Tempo 30-Zonen dürfen keine Straßen mit Lichtsignalgeregelteten Kreuzungen umfassen.

Die nachfolgende Beschreibung des Routenverlaufs erfolgt in West-Ost-Richtung.

2.1 Verkehrliche und räumliche Situation

Denickestraße zwischen Triftstraße und Weusthoffstraße (km 3+000 bis km 3+820):

Im Abschnitt zwischen Triftstraße und Weusthoffstraße ist die asphaltierte Denickestraße eine Sammelstraße mit überwiegender beidseitiger Wohnbebauung. Zwischen der Triftstraße und dem Eißendorfer Pferdeweg grenzt das Gelände des Asklepius Klinikums Harburg an die Denickestraße an. Die Fahrbahnbreite beträgt ca. zwischen 6,0 und 6,5 m. Der Asphaltoberbau weist Risse und mehrere Aufgrabungsflächen auf.

Aus nördlicher Richtung münden der Eißendorfer Pferdeweg (ca. km 3+480) und der Schüslerweg (ca. km 3+690) in die Denickestraße ein. Aus südlicher Richtung mündet die Lühmannstraße als Ringstraße an zwei Stellen in die Denickestraße ein (ca. km 3+120 und ca. km 3+420). An allen Einmündungen gilt in der Tempo 30-Zone die Vorfahrtregelung Rechts-vor-Links.

Gehwegüberfahrten sind mit abgesenkten Bordsteinen von der Fahrbahn baulich abgesetzt. In die Denickestraße aus nicht öffentlichen Flächen einfahrender Verkehr ist grundsätzlich wartepflichtig.

Zwischen der Gehwegüberfahrt zum Betriebsgelände des Klinikum Harburg und Feuerwehrzufahrt zum Betriebsgelände befindet sich bei km 3+160 die Haltestelle Lühmannstraße der Buslinie 142 der Hamburger Hochbahn AG.

Fußgänger queren die Denickestraße in Höhe der Einmündung des Eißendorfer Pferdewegs (ca. km 3+480) an einem mit markierten und beschilderten Fußgängerüberweg (Zeichen 293 in Verbindung mit Zeichen 350). Unmittelbar vor der Einmündung in die Denickestraße befindet sich auf dem Eißendorfer Pferdeweg ein weiterer beschilderter und markierter Fußgängerüberweg. Im Einmündungsbereich befindet sich ein Fahrbahnteiler.

Für den ruhenden Verkehr werden beidseitig Parkstände angeboten. Auf der nördlichen Straßenseite sind die Parkstände in Schräganordnung hergestellt und mit Rasengittersteinen befestigt. Eine eindeutige Abgrenzung der Parkstände zum angrenzenden Gehweg besteht nicht, sodass parkende Fahrzeuge häufig auch Gehwegflächen in Anspruch nehmen. Da zwischen dem Fahrbahnrand und Gehweg keine regelkonforme Parkstandstiefe vorhanden ist, ist auf der Fahrbahn eine Fahrbahnbegrenzungslinie (Zeichen 295) markiert. Gegliedert werden die Parkstände durch Bauminseln und Gehwegüberfahrten.

An der gegenüberliegenden südlichen Fahrbahnseite befinden sich asphaltierte Längsparkstände. Wegen des hohen Parkdrucks in diesem Abschnitt werden diese Flächen durch Kfz vielfach unter Inanspruchnahme eines Grandstreifens zwischen den Parkständen und dem Gehweg auch zum Schräg- und Senkrechtparken benutzt. Vereinzelt befinden sich Bauminseln zwischen den Parkständen und dem Gehweg.

Die Gehwege sind überwiegend mit Betonplatten befestigt. An der Einmündung des Eißendorfer Pferdewegs befinden sich Bereiche mit rotem Betonsteinpflaster.

Knotenpunkt Denickestraße/Weusthoffstraße (km 3+820 bis km 3+840):

In den Zufahrten zum lichtsignalgeregelten Knotenpunkt K1502 sind Fahrstreifen (Zeichen 295) und Haltlinien (Zeichen 294) markiert. Abbiegestreifen sind nicht vorhanden.

Fußgänger und Radfahrer queren über markierte Furten. In der südlichen Knotenpunktzufahrt ist auf der Weusthoffstraße nur eine Fußgängerfurt markiert.

An der Weusthoffstraße sind beidseitig baulich angelegte Radwege (keine Benutzungspflicht) neben den Gehwegen vorhanden¹.

Die Weusthoffstraße ist mit Zeichen 306 als Vorfahrtstraße ausgeschildert. Ein Grünpfeil (Zeichen 720) erlaubt Fahrzeugen das Abbiegen nach rechts in die Denickestraße in Richtung Osten bei rotem Lichtzeichen. Die Denickestraße ist in beiden Zufahrten mit „Halt. Vorfahrt gewähren“ (Zeichen 206) beschildert.

Auswertung der Verkehrsunfalldaten²:

Der Knotenpunkt Denickestraße/Weusthoffstraße ist als Unfallhäufungsstelle gekennzeichnet. Die Abbiege-/ Einbiegen/ Kreuzen-Unfälle enthalten drei Verkehrsunfälle mit Radfahrern.

Im Auswertzeitraum vom 01.01.2015 – 31.12.2017 kollidierten in zwei Fällen Rechtsabbieger mit Radfahrern, welche die Straße querten. Dabei fuhr der Radfahrer einmal in unzulässige Richtung. Bei beiden Unfällen wurde der Radfahrer jeweils leicht verletzt. Den dritten Unfall verschuldete der angetrunkene Radfahrer, da er bei Rotlicht in die Kreuzung einfuhr. Er wurde schwer verletzt. Bei dem vierten Unfall liegt ein Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr von einer Grundstücksausfahrt bei Sichtbehinderung durch einen in der Bushaltestelle haltenden Linienbus vor.

Die Unfälle im Längsverkehr sind zumeist Auffahrunfälle, teilweise vor der Lichtsignalanlage durch zu frühes Anfahren, zu spätes Bremsen / nicht angepasste Geschwindigkeit und teilweise in Höhe der Bushaltestelle. Auch Fehler im Begegnungsverkehr sind zu verzeichnen. Bei zwei Unfällen wurden Personen leicht verletzt.

Zwei „sonstige Unfälle“ sind auf Fehler beim Rückwärtsfahren zurückzuführen.

Denickestraße zwischen Weusthoffstraße und Technischer Universität Hamburg (km 3+840 bis km 4+680):

Östlich der Weusthoffstraße ist die Denickestraße eine Sammelstraße mit überwiegend einseitiger Wohnbebauung. Lediglich in einem ca. 110 m langen Abschnitt ab der Kehre bei Hausnummer 39 bis 45 (fußläufige Verbindung nach Bredensand bzw. Dempwolfstraße) ist bis zur Gazertstraße eine beidseitige Wohnbebauung vorhanden. Die asphaltierte Fahrbahn ist zwischen 6,0 und 6,5 m breit.

¹ www.geoportal-hamburg.de , Radwege GIS

² Auswertung der Verkehrsunfalldaten, Stand 14.06.2018, EGV 16613/2018, PK46

Aus nördlicher Richtung mündet die Thörlstraße (ca. km 4+220) ein. Hier gilt die Vorfahrtregelung Rechts-vor-Links (Tempo 30-Zone). Aus südlicher Richtung münden die Bahrstraße (ca. km 3+990) und der Wilhelm-Busch-Weg (ca. km 4+190) ein. Die Bahrstraße und der Wilhelm-Busch-Weg sind verkehrsberuhigte Bereiche (Zeichen 325.1 bzw. 325.2). Die Einmündungen dieser beiden Straßen sind mit abgesenkten Bordsteinen von der Denickestraße baulich abgesetzt. Einbiegender Verkehr ist somit wartepflichtig.

Östlich der Weusthoffstraße sind bis zur Thörlstraße nur an der südlichen Fahrbahnseite Längsparkstände in Asphaltbauweise vorhanden. Die Parkstände werden durch Baumin-seln gegliedert.

Ab der Thörlstraße sind bis zur Gazertstraße Längsparkstände an beiden Fahrbahnseiten vorhanden. Am nördlichen Fahrbahnrand ist eine Fahrbahnbegrenzungslinie (Zeichen 295) markiert. Das Parken auf dem Gehweg ist mit Zeichen 315 zugelassen.

Zwischen Thörlstraße und Gazertstraße ist der Gehweg an der nördlichen Straßenseite überwiegend asphaltiert. Ab Thörlstraße ist der Gehweg im weiteren Verlauf in Richtung Weusthoffstraße auf jeweils halber Breite mit Betonplatten und Asphalt (ehemalige Radwegbefestigung) befestigt. Im Wurzelbereich von Bäumen wurde der Asphaltstreifen stellenweise durch rotes Betonsteinpflaster ersetzt. Ab Hausnummer 88 (ca. km 3+900) ist der Gehweg bis zum Knotenpunkt Weusthoffstraße mit Betonplatten und rotem Betonsteinpflaster befestigt.

An der südlichen Straßenseite ist der Gehweg überwiegend mit Betonplatten befestigt. Ab der Hausnummer 59 (ca. km 4+260) ist er bis zur Kehre bei Hausnummer 45 (ca. km 4+460) in Asphaltbauweise hergestellt.

Verkehrsbelastung³:

Kfz-Verkehr:

Entlang der Denickestraße sind insgesamt nur geringe Verkehrsstärken zwischen 1.600 und 3.200 Kfz/24h festzustellen. Eine Ausnahme stellt der Abschnitt zwischen der Weusthoffstraße und dem Eißendorfer Pferdeweg mit ca. 4.700 Kfz/24h dar.

Die maximale verkehrliche Querschnittsbelastung auf der Denickestraße beträgt in Richtung Eißendorfer Pferdeweg in der Spitzenstunde 350 Kfz/h mit einem Schwerverkehrsanteil von ca. 3,2 % (16:00 bis 17:00 Uhr am Knotenpunkt Weusthoffstraße/Denickestraße). In Richtung Gazertstraße beträgt die maximale Belastung 192 Kfz/h mit einem Schwerverkehrsanteil von ca. 4,2 % (7:15 bis 8:15 Uhr).

Die Querstraßen sind hingegen zum Teil mit deutlich höheren Verkehrsstärken belastet. Die Weusthoffstraße weist eine Verkehrsstärke von rund 10.000 bis 12.000 Kfz/24h auf. Auch der Eißendorfer Pferdeweg ist mit einer Verkehrsstärke von 5.600 Kfz/24h vergleichsweise stark belastet.

Entlang der Denickestraße ist nahezu kein Schwerverkehr zu beobachten. Aufgrund der Buslinienführungen ergeben sich auf den Abschnitten zwischen Weusthoffstraße und Trift-

³ Dokumentation der Verkehrszählungen an sechs Knotenpunkten entlang der Denickestraße im Bezirk Harburg am 6. April 2017, SBI GmbH, Stand Mai 2017

straße deutlich höhere Schwerverkehrsanteile. Diese resultieren aus den dichten Taktfolgen der dort verkehrenden Buslinien (zum Teil im 5-Minuten-Takt).

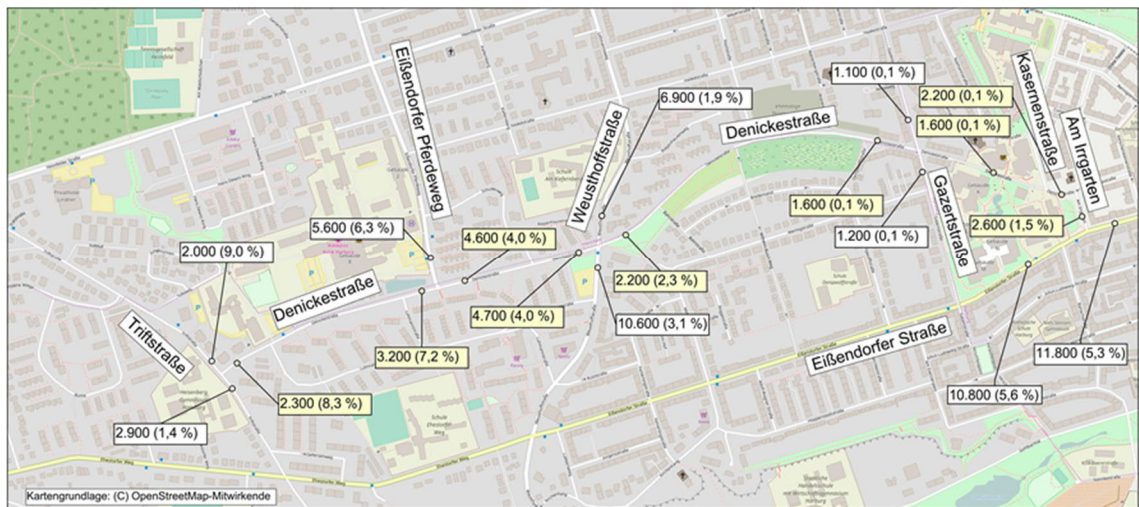


Abbildung 1: Kfz-Verkehrsstärken – Tagesverkehr [Kfz/24h (Schwerverkehrsanteil)]

Radverkehr:

Es ist festzustellen, dass die Verkehrsstärken im Radverkehr in Richtung Osten zunehmen. Die Verkehrsstärke im Bereich der Triftstraße liegt bei knapp 200 Radfahrern/24h. Die Querstraßen zur Denickestraße weisen nur vergleichsweise geringe Verkehrsstärken auf. Lediglich die Triftstraße weist mit ca. 350 Radfahrern eine höhere Verkehrsstärke auf.

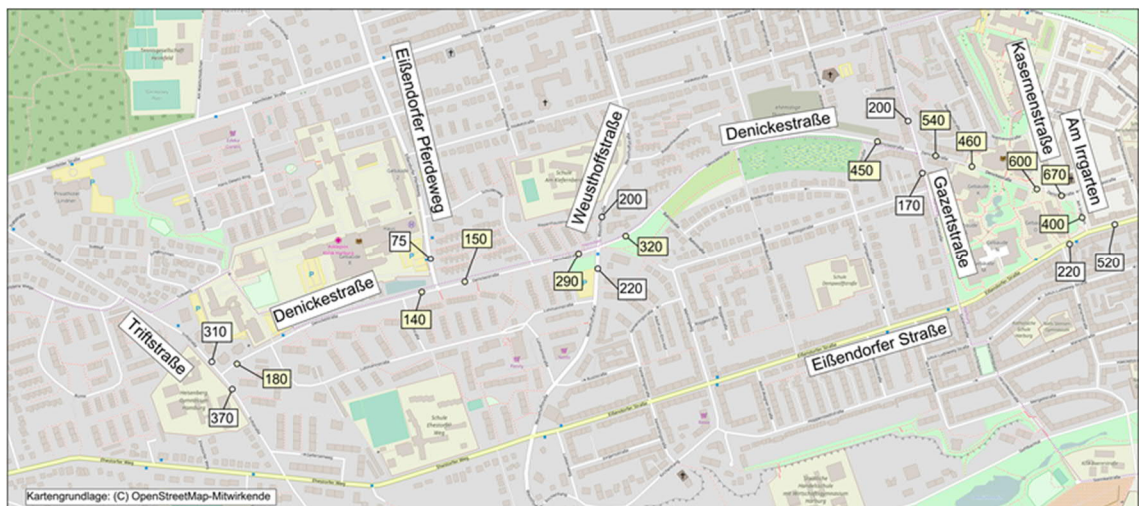


Abbildung 2: Verkehrsstärken im Radverkehr – Tagesverkehr [Radfahrer/24h]

Verkehrsbelastungen	frühe Spitzenstunde	späte Spitzenstunde
Denickestraße/Triftstraße	233 Kfz (6,0 % SV), 24 Rad	178 Kfz (6,2 % SV), 25 Rad
Eißendorfer Pferdeweg West	271 Kfz (5,5 % SV), 20 Rad	244 Kfz (5,3 % SV), 13 Rad
Eißendorfer Pferdeweg Ost	350 Kfz (4,3 % SV), 23 Rad	341 Kfz (2,1 % SV), 15 Rad
Weusthoffstraße West	318 Kfz (3,8 % SV), 33 Rad	350 Kfz (3,2 % SV), 40 Rad
Weusthoffstraße Ost	192 Kfz (4,2 % SV), 30 Rad	178 Kfz (1,7 % SV), 41 Rad
Gazertstraße West	139 Kfz (0,7 % SV), 57 Rad	120 Kfz/ (0 % SV), 50 Rad
Gazertstraße Ost	150 Kfz (0,7 % SV), 64 Rad	122 Kfz/ (0 % SV), 61 Rad

Tabelle 1: Verkehrsbelastung in der Spitzenstunde (Kfz und Schwerverkehrsanteil, Radverkehr)

2.2 Entwässerung

Öffentliche Fahrbahn- und Nebenflächen werden im Planungsbereich über Längs- und Quergefälle in beidseitige Bordrinnen aus Gussasphalt entwässert. In den Wasserläufen befinden sich Trummen zur Ableitung des Niederschlagswassers.

2.3 Öffentliche Beleuchtung

In der Denickestraße befinden sich die Maste der öffentlichen Beleuchtung auf der nördlichen Straßenseite.

2.4 Öffentlicher Personennahverkehr

Zwischen Weusthoffstraße und Eißendorfer Pferdeweg verkehren die Buslinien 146 und 543 der KVG Stade GmbH & Co. KG. Die Haltestelle AK Harburg befindet sich im Eißendorfer Pferdeweg, die Haltestelle Denickestraße in der südlichen Knotenpunktzufahrt der Weusthoffstraße.

Die Linie 146 verkehrt in beiden Fahrtrichtungen tagsüber überwiegend im 30-Minuten-Abstand mit Verdichtung in den Hauptverkehrszeiten. Die Linie 543 verkehrt tagsüber im Stundentakt.

Zwischen Eißendorfer Pferdeweg und Triftstraße verkehrt die Buslinie 142 der Hamburger Hochbahn AG und bedient die Haltestelle Lühmannstraße im Ringverkehr in Fahrtrichtung Triftstraße. Die Linie 142 verkehrt tagsüber im 5-Minuten-Takt. Die Busse halten am Fahrbahnrand.

Die Haltestellen werden derzeit nur von Standardbussen angefahren.

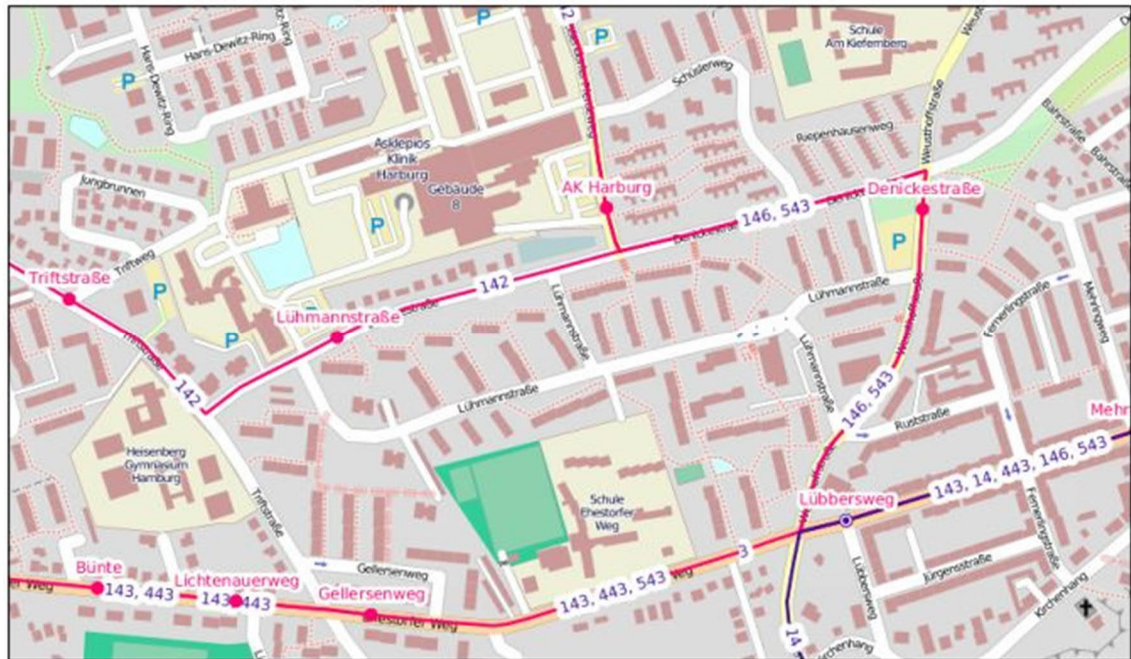


Abbildung 3: Buslinien Denickestraße (Quelle: www.geofox.hvv.de)

2.5 Ver- und Entsorgungsleitungen

In den Straßen- und Nebenflächen befinden sich die Leitungen folgender öffentlichen Ver- und Entsorgungsunternehmen:

- Stromnetz Hamburg GmbH
- Hamburg Netz GmbH
- Hamburger Stadtentwässerung (HSE)
- Hamburger Wasserwerke GmbH (HWW)
- Deutsche Telekom AG
- Vodafone/Kabel Deutschland
- Dataport
- Level 3
- Wilhelm.Tel/WillyTel
- Servtec
- Versatel

3 GEPLANTER ZUSTAND

3.1 Planungsansatz

Ein Ausbau der Veloroute 11 soll entsprechend der Grundlagen und den Leitlinien für Velorouten in Hamburg u.a. höhere Geschwindigkeiten bezogen auf den Alltagsradverkehr so-

wie eine Bevorrechtigung des Radverkehrs ermöglichen. Mit geeigneten Maßnahmen soll so die Attraktivität des Fahrrades als Verkehrsmittel und der Anteil des Radverkehrs an allen Fahrten gesteigert werden. Gefährliche oder unattraktive Abschnitte sollen verbessert werden.

Nicht mehr benötigte, durch andere Radverkehrsführungen ersetzte Radwege (insbesondere in Tempo-30-Zonen) sind im Planungsabschnitt zu entfernen.

3.2 Einzelheiten der Planung

Die geplanten Maßnahmen werden nachfolgend in West-Ost-Richtung beschrieben.

3.2.1 Fahrbahn- und Nebenflächen

Zwischen dem Eißendorfer Pferdeweg und dem Harburger Ring ist generell der Einbau von Ersatzbaustoffen im Straßenbau möglich.

Denickestraße zwischen Triftstraße und Weusthoffstraße (km 3+000 bis km 3+820):

Zur Herstellung von Parkständen in 60°-Aufstellung und barrierefreier Gehwege an der nördlichen Straßenseite wird die Fahrbahn der Denickestraße zwischen Triftstraße und Weusthoffstraße um ca. 0,5 m in südliche Richtung verschoben. Dadurch vergrößert sich auch der Abstand der neuen Randbefestigung zu Bäumen am nördlichen Fahrbahnrand. Wurzelbereiche vorhandener Bäume werden geschont.

Da der Abschnitt zwischen Triftstraße und Eißendorfer Pferdeweg nur von einer Buslinie im Ringverkehr befahren wird, beträgt die Fahrbahnbreite gemäß RAS⁴ (Tabelle 7) in diesem Abschnitt 6,0 m. Zwischen Eißendorfer Pferdeweg und Weusthoffstraße beträgt die Fahrbahnbreite 6,50 m für den Begegnungsfall Bus-Bus.

Die Einmündung des Eißendorfer Pferdewegs wird aufgeweitet, um die Befahrbarkeit für einen Gelenkbus zu ermöglichen (siehe Kap. 3.2.5). Der Fahrbahnteiler im Eißendorfer Pferdeweg wird als ungesicherte Querungsstelle barrierefrei neu hergestellt.

An den Einmündungen Eißendorfer Pferdeweg und Schüslerstraße wird der südliche Seitenraum in die Fahrbahn vorgezogen, um einerseits durch die Einengung der Fahrbahn eine Geschwindigkeitsreduktion zu erreichen und zum anderen das Parken bzw. Halten gegenüber den Einmündungsbereichen zu verhindern. Das Ab- bzw. Einbiegen ist für größere Fahrzeuge weiterhin möglich (Eißendorfer Pferdeweg: Bemessung für einen Gelenkbus, Schüslerweg: Bemessung für ein 3-achsiges Müllfahrzeug). Die reduzierte Fahrbahnbreite beträgt 4,25 m in diesen Bereichen. Die Breite ist ausreichend für die Begegnung zweier Pkw bei eingeschränktem Bewegungsspielraum (RAS⁴, Bild 17).

Die vorgezogenen Seitenbereiche werden als ungesicherte Querungsstelle mit differenzierten Bordhöhen hergestellt.

Im Knotenpunkt Weusthoffstraße sind die Fahrbahnen der Denickestraße und der Weusthoffstraße zur Anordnung eines Abbiegestreifens und wegen der Befahrbarkeit für Gelenkbusse aufzuweiten (siehe Kap. 3.2.5).

⁴ *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAS⁴, Ausgabe 2006*

Das Parken auf Nebenflächen (Grünflächen, Baumstandorte) wird durch den Einbau von erhöhten Bordsteinen mit einer Auftrittshöhe von 18 cm (nach ReStra⁵ $\geq 0,16$ m) verhindert.

Als Sammelstraße ist die Denickestraße den Belastungsklassen 1,0 bis 3,2⁶ zuzuordnen. Entsprechend der Verkehrsstärke (siehe Kap. 2.1) ergibt sich nach RStO eine Belastungsklasse 1,8 für die Dimensionierung des Fahrhahnoberbaus. Die Schichtdicke des vorhandenen Asphalt oberbaus entspricht in dem Abschnitt westlich der Weusthoffstraße annähernd dieser Belastungsklasse⁷.

Aufgrund des veränderten Fahrhahnoquerschnittes und des schlechten Fahrhahnzustandes (Risse in der vorhandenen Asphaltdeckschicht und mehrere Aufgrabungsflächen) muss im Abschnitt zwischen Triftstraße und Weusthoffstraße ein grundhafter Fahrhahnausbau durchgeführt werden.

Der vorhandene Asphalt oberbau ist gemäß der qualitativen Zustandserfassung der Asphaltbefestigungen und der ungebundenen Schichten überwiegend als pechhaltig einzustufen. Ungebundene Schichten werden gemäß LAGA TR bzw. DepV überwiegend >Z2 bzw. bis DK 1 eingestuft. Belastete Ausbaumaterialien müssen entsprechend behandelt und fachgerecht entsorgt werden.

Der neue Asphalt oberbau wird regelkonform nach Tafel 1, Zeile 1 der ReStra, Belastungsklasse 1,8, hergestellt:

- 3,5 cm Asphaltdecke AC 8 DN
- 16,5 cm Asphalttragschicht AC 22 T Hmb
- 50,0 cm Frostschuttschicht

Beidseitige Bordrinnen werden aus Gussasphalt hergestellt.

Die neuen Parkstände werden mit Rasengitterstein aus Beton befestigt, damit die Teilfunktionen des Bodens (Speicher- und Versickerungsfunktionen) und das heutige Straßenbild erhalten bleiben. Der Oberbau wird gemäß dem Merkblatt für Versickerungsfähige Verkehrsflächen M VV, Tabelle 1 hergestellt:

- 14,0 cm Rasengittersteine aus Beton
- 4,0 cm Bettung
- 15,0 cm Schottertragschicht
- 27,0 cm Frostschuttschicht

Gehwege werden mit Betonplatten, Sicherheitstrennstreifen mit rechteckigem Betonsteinpflaster gemäß Tafel 6, Zeile 2 der ReStra hergestellt:

⁵ ReStra Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen, 12.12.2017

⁶ Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen RStO, Tabelle 2

⁷ Untersuchungsbericht 18/0057 vom 25.05.2018, Baustofflabor Hamburg

- 8,0 cm Pflaster bzw. 7,0 cm Platten aus Beton
- 3,0 cm Bettung
- 20,0 cm Schottertragschicht

Überfahrten werden mit Wabenpflaster aus Beton gemäß Tafel 3, Zeile 1 der ReStra, Belastungsklasse 0,3 befestigt:

- 8,0 cm Pflasterdecke (Wabenstein) aus Beton
- 4,0 cm Bettung
- 15,0 cm Schottertragschicht
- 33,0 cm Frostschuttschicht

Neue Randbefestigungen werden aus Hoch- und Tiefborden aus Beton hergestellt. Die straßenabgewandte Randbefestigung der Gehwege wird als innere Leitlinie mit einem erhöhten Rasenbord in einem Abstand von 20 cm von der Straßenbegrenzungslinie hergestellt (Bereich für Betonbord und Rückenstütze).

Bedingt durch das Auftreten hoher Brems- und Anfahrkräfte sind Bushaltestellen betonbauteilweise herzustellen. Die Betondecke wird gemäß Tafel 2, Zeile 1.3 der ReStra entsprechend der Belastungsklasse für die Fahrbahn (Bk1,8) hergestellt:

- 23,0 cm Betondecke
- 20,0 cm Verfestigung
- 27,0 cm Schicht aus frostunempfindlichen Material

Zur Aufnahme der Schubkräfte wird die Betondecke im Bremsbereich um 15 m über die Länge der Haltestelle hinaus verlängert.

Der Einbau von Ersatzbaustoffen als Tragschicht ist nur im Abschnitt zwischen Eißendorfer Pferdeweg und Weusthoffstraße möglich.

Denickestraße zwischen Weusthoffstraße und Technische Universität Hamburg (km 3+840 bis km 4+680):

Der Fahrbahnbreite bleibt in diesem Abschnitt der Denickestraße unverändert. Im Knotenpunkt Denickestraße/Weusthoffstraße sind die Fahrbahnen zur Anordnung eines Abbiegestreifens aufzuweiten (siehe Kap. 3.2.5).

Östlich der Weusthoffstraße sieht die Baumaßnahme für Kfz eine Sperre an den benachbarten Einmündungen Wilhelm-Busch-Weg und Thörlstraße sowie eine Diagonalsperre am Knotenpunkt Gazertstraße vor (siehe Kap. 3.2.2). Durch diese Sperren soll der Kfz-Durchgangsverkehr auf der Denickestraße vermieden werden⁸.

⁸ Prognose zur Auswirkung möglicher Baumaßnahme in der „Denickestraße“, Juli 2018, LEHNE Ingenieurgesellschaft mbH

In Höhe des Wilhelm-Busch-Wegs (bei ca. km 4+190) wird eine Kehre für 3-achsige Müllfahrzeuge hergestellt, da eine Durchfahrt für Kfz in Richtung Thörlstraße nicht möglich ist. Eine Durchfahrt ist hier nur für den Radverkehr möglich. Die Fahrradstraße wird in dem Bereich zwischen Wilhelm-Busch-Weg und Thörlstraße auf eine Breite von 4,0m eingengt. Entriegelbare Feuerwehrrpfosten verhindern die Durchfahrt von Kfz.

Um die Bevorrechtigung des Radverkehrs auf der Fahrradstraße zu gewährleisten, ist die Einmündung der Thörlstraße als Überfahrt umzugestalten. In die Denickestraße einbiegender Verkehr ist somit gegenüber dem Radverkehr wartepflichtig. Die Fahrbahnfläche wird im Bereich der Überfahrt auf das Niveau des querenden Gehweges angehoben.

Der aus den verkehrsberuhigten Bereichen der Bahrstraße (ca. km 3+990) und des Wilhelm-Busch-Wegs einbiegende Verkehr ist wartepflichtig.

Im Wilhelm-Busch-Weg wird die Einbahnstraßenregelung entgegen der in der Prognose⁹ beschriebenen Maßnahme nicht verändert, um keine Durchfahrt für Kfz in Richtung Eißendorfer Straße zu ermöglichen. Die Einfahrt in den Wilhelm-Busch-Weg aus der Denickestraße ist nur für den Radverkehr möglich.

Der Knotenpunkt Gazertstraße wird zur Reduzierung des Kfz-Durchgangsverkehrs mit einer Diagonalsperre versehen. Aus nördlicher Richtung kommend kann Kfz-Verkehr aus der Gazertstraße nur in Richtung Thörlstraße nach rechts abbiegen. Durch die Sperre zwischen Wilhelm-Busch-Weg und Thörlstraße ist eine Weiterfahrt nur über die Thörlstraße möglich. Aus südlicher Richtung kommend kann Kfz-Verkehr aus der Gazertstraße nur in Richtung Technische Universität in Richtung Osten abbiegen. Entriegelbare Feuerwehrrpfosten verhindern die Durchfahrt von Kfz.

Die beiden Anschlüsse der Kehre bei den Hausnummern 39 bis 45 der Denickestraße werden als Gehwegüberfahrten hergestellt, damit die Bevorrechtigung des Radverkehrs auf der Fahrradstraße nicht unterbrochen wird.

Die neuen Parkstände werden mit Rasengitterstein aus Beton befestigt, damit die Teilfunktionen des Bodens (Speicher- und Versickerungsfunktionen) und das heutige Straßenbild erhalten bleiben. Der Oberbau wird gemäß dem Merkblatt für Versickerungsfähige Verkehrsflächen M VV, Tabelle 1 hergestellt:

- 14,0 cm Rasengittersteine aus Beton
- 4,0 cm Bettung
- 15,0 cm Schottertragschicht
- 27,0 cm Frostschuttschicht

Zwischen Thörlstraße und Gazertstraße werden nicht mehr benötigte Radwegflächen an der nördlichen Straßenseite der Denickestraße ausgebaut. Der parallel zum Gehweg verlaufende Grünstreifen wird um diese Flächen verbreitert.

⁹ Prognose zur Auswirkung möglicher Baumaßnahme in der „Denickestraße“, Juli 2018, LEHNE Ingenieurgesellschaft mbH

Gehwege werden mit Betonplatten, Sicherheitstrennstreifen mit rechteckigem Betonsteinpflaster gemäß Tafel 6, Zeile 2 der RStO/ReStra hergestellt:

- 8,0 cm Pflaster bzw. 7,0 cm Pflaster und Platten aus Beton
- 3,0 cm Bettung
- 20,0 cm Schottertragschicht

Überfahrten der Thörlstraße und des Wilhelm-Busch-Wegs werden mit Wabenpflaster aus Beton gemäß Tafel 3, Zeile 1 der RStO/ReStra, Belastungsklasse 1,8 befestigt:

- 10,0 cm Pflasterdecke (Wabenstein) aus Beton
- 4,0 cm Bettung
- 25,0 cm Schottertragschicht
- 31,0 cm Frostschuttschicht

Sonstige Überfahrten werden mit Wabensteinen mit einer Dicke von 8 cm hergestellt.

Durch die Neuherstellung der Parkstände müssen angrenzende Gehwegflächen angepasst werden.

Neue Randbefestigungen werden aus Hoch- und Tiefborden aus Beton hergestellt. Die straßenabgewandte Randbefestigung der Gehwege wird als innere Leitlinie mit einem erhöhten Rasenbord in einem Abstand von 20 cm von der Straßenbegrenzungslinie hergestellt (Bereich für Betonbord und Rückenstütze).

Weusthoffstraße:

Entsprechend der Verkehrsstärke (siehe Kap. 2.1) ergibt sich nach RStO eine Belastungsklasse 3,2 für die Dimensionierung des Fahrbahnoberbaus. Der Asphaltüberbau wird regelkonform nach Tafel 1, Zeile 1 der ReStra, Belastungsklasse 3,2, hergestellt:

- 3,5 cm Asphaltdecke SMA 8 Hmb
- 6,5 cm Asphaltbinderschicht AC 16 B Hmb
- 12,0 cm Asphalttragschicht AC 22 T Hmb
- 48,0 cm Frostschuttschicht

Beidseitige Bordrinnen werden aus Gussasphalt hergestellt.

Bedingt durch das Auftreten hoher Brems- und Anfahrkräfte sind Bushaltestellen betonbauteilweise herzustellen. Die Betondecke wird gemäß Tafel 2, Zeile 1.3 der ReStra für die Belastungsklasse 3,2 hergestellt:

- 24,0 cm Betondecke
- 20,0 cm Verfestigung
- 26,0 cm Schicht aus frostunempfindlichen Material

Zur Aufnahme der Schubkräfte wird die Betondecke im Bremsbereich um 15 m über die Länge der Haltestelle hinaus verlängert.

Gehwege werden mit Betonplatten, Sicherheitstrennstreifen mit rechteckigem Betonsteinpflaster gemäß Tafel 6, Zeile 2 der ReStra hergestellt:

- 8,0 cm Pflaster bzw. 7,0 cm Pflaster und Platten aus Beton
- 3,0 cm Bettung
- 20,0 cm Schottertragschicht

Überfahrten werden mit Wabenpflaster aus Beton gemäß Tafel 3, Zeile 1 der ReStra, Belastungsklasse 1,8 befestigt:

- 10,0 cm Pflasterdecke (Wabenstein) aus Beton
- 4,0 cm Bettung
- 25,0 cm Schottertragschicht
- 31,0 cm Frostschuttschicht

Neue Randbefestigungen werden aus Hoch- und Tiefborden aus Beton hergestellt. Die straßenabgewandte Randbefestigung der Gehwege wird als innere Leitlinie mit einem erhöhten Rasenbord in einem Abstand von 20 cm von der Straßenbegrenzungslinie hergestellt (Bereich für Betonbord und Rückenstütze).

Sichtfelder:

Bei untergeordneten Straßen und Grundstückszufahrten wird gemäß ReStra ein reduziertes Sichtdreieck mit einer Breite von 4,85 m angesetzt. Diese Mindestsichtfelder sind von ständigen Sichthindernissen, parkenden Kraftfahrzeugen und sichtbehinderndem Bewuchs freizuhalten.

3.2.2 Radverkehr- und Fußgänger

Denickestraße zwischen Triftstraße und Weusthoffstraße (km 3+000 bis km 3+820):

Im westlichen Abschnitt der Denickestraße fahren Radfahrer in der Tempo 30-Zone im Mischverkehr.

Im Eißendorfer Pferdeweg sind die baulich abgesetzten Radwege nicht benutzungspflichtig. Radfahrer, die im Eißendorfer Pferdeweg diese Radwege benutzen, werden über eine Auf- bzw. Ableitung auf die Denickestraße geführt.

Straßenbegleitende Gehwege werden barrierefrei ausgebaut.

Denickestraße zwischen Weusthoffstraße und Technische Universität Hamburg (km 3+840 bis km 4+680):

Im Abschnitt östlich der Weusthoffstraße wird die Denickestraße bis zum Anschluss an die Mischverkehrsfläche an der Technischen Universität Hamburg als Fahrradstraße (Zeichen 244) hergestellt. Durch eine Zusatzbeschilderung (Zeichen 1020-30) sollen Anliegerverkeh-

re zugelassen werden. Die Fahrradstraße beginnt unmittelbar an der Mischverkehrsfläche an der Technischen Universität. In Fahrradstraßen gilt die Höchstgeschwindigkeit 30 km/h.

Fahrradstraßen kommen gemäß der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung VwV-StVO dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist. Hierzu werden in diesem Abschnitt der Denickestraße bauliche Maßnahmen an einmündenden Straßen vorgesehen, die den Kfz-Verkehr reduzieren und so den Radverkehrsanteil erhöhen. Die Baumaßnahme sieht eine Sperre an den benachbarten Einmündungen Wilhelm-Busch-Weg und Thörlstraße sowie eine Diagonalsperre am Knotenpunkt Gazertstraße vor. Durch diese Sperren soll der Durchgangsverkehr auf der Denickestraße vermieden werden. Auf die Prognose zur Auswirkung der Baumaßnahmen in der „Denickestraße“ wird in diesem Zusammenhang verwiesen¹⁰ (siehe auch Kap. 3.2.1).

Die Einmündungen der Thörlstraße und der Gazertstraße werden als Überfahrten hergestellt. Verkehre aus diesen Straßen sind dadurch wartepflichtig gegenüber dem Radverkehr auf der Fahrradstraße. Mit der Bevorrechtigung des Radverkehrs auf der Fahrradstraße wird dem Radverkehr eine höhere Reisegeschwindigkeit ermöglicht.

Die straßenbegleitenden Gehwege werden durchgängig barrierefrei ausgebaut.

Im Verlauf der Denickestraße werden insgesamt 33 neue Fahrradbügel aufgestellt. In Höhe der Einmündung des Eißendorfer Pferdewegs befinden sich bereits 5 Fahrradbügel.

Knotenpunkt Denickestraße/Weusthoffstraße:

Von Seiten des Bezirksamtes Harburg wurden zwei Varianten mit der sogenannten „Berliner Lösung“ entwickelt und mit der Straßenverkehrsbehörde abgestimmt:

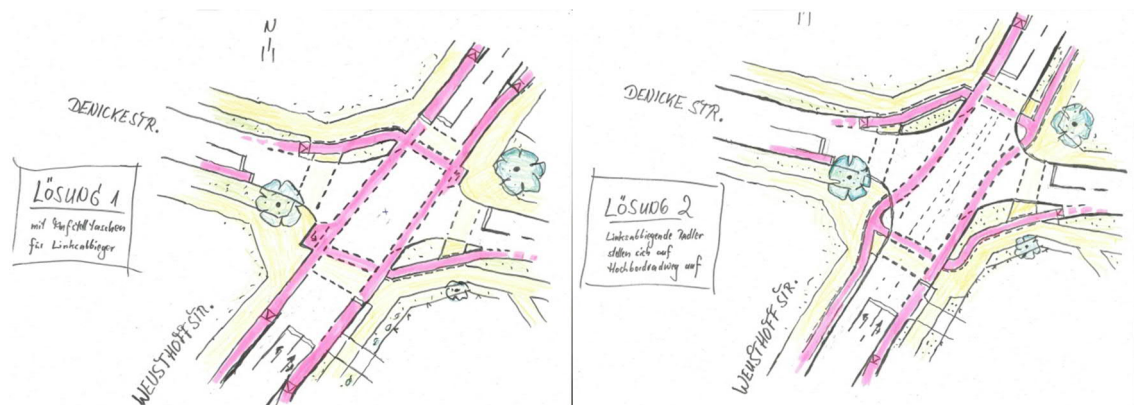


Abbildung 4: Varianten Knotenpunkt Weusthoffstraße/Denickestraße

Die „Berliner Lösung“ beinhaltet ein Heranführen des Radverkehrs vor dem Knotenpunkt von den nicht benutzungspflichtigen Radwegen der Weusthoffstraße auf die Fahrbahn. Geradeausfahrende Radfahrer sollen so von rechtsabbiegenden Kfz nicht so leicht übersehen werden („Toter Winkel“). Linksabbiegende Radfahrer können sich bei Rot im Mischverkehr mit den Kfz an der Haltlinie vor dem Knotenpunkt aufstellen. Wird der Knotenpunkt bei Grün passiert, müssen sich die Radfahrer in der Variante 1 zum Linksabbiegen in Aufstell-

¹⁰ Prognose zur Auswirkung möglicher Baumaßnahme in der „Denickestraße“, Juli 2018, LEHNE Ingenieurgesellschaft mbH

taschen aufstellen. In der Variante 2 wird der Radfahrer sofort am Ende des Knotens wieder auf den Hochbordradweg aufgeleitet. Radfahrer stellen sich zum Linksabbiegen auf dem Gehweg in der Nebenfläche hinter den Einmündungen der Denickestraße auf. Mit Freigabe der Querrichtung kann der Radverkehr dann nach links in die Denickestraße abbiegen.

In direkter Abstimmung zwischen dem Bezirksamt Harburg und VD 51¹¹ wurde die Variante 1 mit folgenden Änderungen in die weitere Planung übernommen:

- **Keine** Radverkehrsfurten auf der Weusthoffstraße.
- **Keine** Aufstelltaschen für links abbiegenden Radverkehr.
- **Keine** Radwegableitungen (für die Linksabbieger) hinter den Furten.

In der Denickestraße (West) stellen sich die Radfahrer in einem 5 m langen aufgeweiteten Radaufstellstreifen vor der Haltlinie des gleichgerichteten Kraftfahrzeugverkehrs auf. Östlich der Weusthoffstraße schließt die Denickestraße als Fahrradstraße an den Knotenpunkt an.

Der Übergang eines Radweges in einen Radfahrstreifen soll laut ERA vor Beginn der Aufweitung der Knotenpunktzufahrt (siehe Kap.3.2.7) erfolgen, wenn direktes Linksabbiegen ermöglicht werden soll. In der südlichen Knotenpunktzufahrt muss der Radweg auf der Weusthoffstraße deshalb in einem Abstand von rd. 25 m vor der Bushaltestelle bzw. rd. 100 m vor dem Knotenpunkt auf die Fahrbahn abgeleitet werden. Im weiteren Verlauf wird der Radverkehr in einem Radfahrstreifen zum Knotenpunkt geführt. Im Bereich der Bushaltestelle ist der Schutzstreifen unterbrochen.

Eine weitere Variante mit Führung des Radverkehrs auf den nicht benutzungspflichtigen Radwegen im Knotenpunktbereich wurde nicht weiter verfolgt. Sie soll der Vollständigkeit halber nur kurz beschrieben werden:

Radverkehr auf den nicht benutzungspflichtigen Radwegen der Weusthoffstraße würde in dieser Variante frei¹² nach rechts über die Nebenflächen mit Ableitungen in die Denickestraße abbiegen. Das Linksabbiegen wäre für den Radverkehr indirekt über die Radwege an der Weusthoffstraße und separate Radverkehrsfurten möglich. Über Ableitungen kann in die Denickestraße eingefahren werden. Radverkehr aus der Denickestraße fährt im Mischverkehr mit dem Kfz in den Knotenpunkt ein.

3.2.3 Ruhender Verkehr

Die zwischen Triftstraße und Weusthoffstraße vorhandenen Längsparkstände an der südlichen Fahrbahnseite werden zurzeit unter Inanspruchnahme eines Grandstreifens durch Kfz vielfach auch zum Schräg- und Senkrechtparken benutzt. Um diese Parksituation zu ordnen und um das von den Längsparkständen neben dem Ein- und Ausparken und dem Öffnen von Wagentüren ausgehende Gefährdungspotenzial für den Radverkehr zu mindern, sollen die vorhandenen Parkstände zu Schrägparkständen in einer 60°-Aufstellung umgebaut werden. Die vorhandenen Schrägparkstände auf der gegenüberliegenden nördlichen

¹¹ Email BA Harburg vom 30.11.2018

¹² Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA, Ausgabe 2010

Straßenseite sollen in diesem Zusammenhang ebenfalls neugestaltet werden, um auch eine eindeutige Abgrenzung zum Gehweg zu erhalten.

Zwischen Triftstraße und Weusthoffstraße werden insgesamt 148 Parkstände unter Berücksichtigung der Sichtfelder an Überfahrten und den Wurzelbereichen vorhandener Bäume hergestellt. Zwei Parkstände werden barrierefrei ausgebaut.

Im Bestand sind Längs- und Schrägparkstände vorhanden, die jedoch vielfach nicht entsprechend der vorgeschriebenen Regelanordnung zum Parken und Halten genutzt werden. Unter Mitnutzung angrenzender Grandstreifen und Gehwegflächen werden Längsparkstände zum Senkrecht- bzw. Schrägparken benutzt. Durch diese nicht regelkonforme Nutzung werden die Flächen von rund 200 Kfz zum Parken und Halten genutzt.¹³ Die tatsächliche Anzahl regelkonformer Parkstände dürfte entsprechend geringer ausfallen.

Gemäß ERA soll zwischen dem Radverkehr und den Schrägparkständen ein Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m vorhanden sein. Aufgrund der Bestandsituation (eingeschränkte Breite des Straßenquerschnittes, vorhandene Straßenbäume) kann dieser Sicherheitstrennstreifen nicht realisiert werden. Vorgezogene Seitenräume könnten nur zu Lasten der Fahrbahn- oder der Gehwegbreite realisiert werden.

Die Anordnung eines Zonenhaltverbotes mit markierten Längsparkständen auf der Denickestraße wurde im Rahmen der Planung geprüft. Gemäß RAST muss die Breite des verbleibenden Verkehrsraums für den Begegnungsfall Lkw/Bus – Fahrrad 4,80 bzw. 4,70 m bei eingeschränkten Bewegungsspielräumen betragen. Da die geplanten Fahrbahnbreiten der Denickestraße 6,0 bzw. 6,5 m betragen und die ReStra eine Mindestbreite von Längsparkständen 2,0 m fordert, ist dieser Verkehrsraum nicht vorhanden. Die Anordnung von markierten Längsparkständen ist deshalb im Planungsabschnitt nicht zu empfehlen.

Zwischen Thörlstraße und Gazertstraße sollen die vorhandenen Längsparkstände an der nördlichen Fahrbahnseite als Parkbuchten mit neuer Oberflächenbefestigung (Wabenpflaster) in den vorhandenen Längsabmessungen neu hergestellt werden. Die vorderen und hinteren Abgrenzungen werden dabei in einem Winkel von 60° hergestellt. Die fahrbahnseitigen Einfassungen der Baumscheiben bleiben erhalten.

Das Parken auf Nebenflächen (Grünflächen, Baumstandorte) wird durch den Einbau von erhöhten Bordsteinen mit einer Auftrittshöhe von 18 cm (nach ReStra $\geq 0,16$ m) verhindert.

3.2.4 Höhenanpassung und Straßenentwässerung

Die Gradienten der vorhandenen Verkehrswege wird grundsätzlich beibehalten. Im Zuge der geplanten Fahrbahnerneuerung zwischen Triftstraße und Weusthoffstraße ist es jedoch erforderlich, ein neues Oberflächenprofil mit regelkonformen Längs- und Quergefälle herzustellen.

Die Straßenentwässerung erfolgt über neue Bordrinnen aus Gussasphalt mit Trummen. Neue Trummen sind an die vorhandene Vorflut anzuschließen. Ggf. sind Trummenanschlussleitungen zu erneuern. Eine Untersuchung der Anschlussleitungen wird durch das Bezirksamt veranlasst. Die Ergebnisse werden in der weiteren Planung berücksichtigt.

¹³ *Dokumentation der Verkehrszählungen an sechs Knotenpunkten entlang der Denickestraße im Bezirk Harburg am 6. April 2017, SBI GmbH, Stand Mai 2017*

3.2.5 Öffentlicher Personennahverkehr

Auf der Denickestraße verkehren die Buslinien 146, 543 und 142 zwischen Weusthoffstraße und Eißendorfer Pferdeweg bzw. Triftstraße in einer Tempo 30-Zone (siehe Kap.2.1).

Die Hamburger Hochbahn AG und die KVG Stade GmbH & Co. KG beabsichtigen den Einsatz von 19 m langen Gelenkbussen auf den betroffenen Buslinien. Dazu sind die vorhandenen Haltestellen entsprechend umzubauen.

Die Bushaltestellen Lühmannstraße (Linie 142) und Denickestraße (Linien 146 und 543, Richtungshaltestelle in Fahrtrichtung AK Harburg) werden mit neuen Bordkanten (ÖPNV-Sonderbord, Höhe 16 cm) und taktilen Leitelementen versehen. Die Wartefläche und der benachbarte Gehweg werden baulich angepasst.

Die vorhandene Haltestelle Denickestraße befindet sich zwischen zwei Überfahrten. Wegen des Ausbaus zur Bedienung durch einen Gelenkbus muss die Haltestelle um ca. 20 m in südliche Richtung verlegt werden.

3.2.6 Beschilderung und Markierung

Auf den Verlauf der Veloroute 11 wird mit einer Beschilderung hingewiesen.

Die Denickestraße wird zwischen Triftstraße und Weusthoffstraße weiterhin mit Zeichen 274 als Tempo 30-Zone beschildert. Zwischen Weusthoffstraße und der Mischverkehrsfläche an der Technischen Universität Hamburg (ca. km 3+880 bis km 4+680) wird sie mit Zeichen 244 als Fahrradstraße beschildert. Durch eine Zusatzbeschilderung (Zeichen 1020-30) sind Anliegerverkehre zugelassen. Die vorhandene Zonenbeschilderung mit Zeichen 274.1 bzw. 274.2 wird beseitigt. In einmündenden Straßen wird durch Beschilderung auf die Fahrradstraße hingewiesen.

Der östliche Abschnitt der Denickestraße mit Zeichen 357-50 als eine für Radfahrer und Fußgänger durchlässige Sackgasse zu beschildern.

Die Einfahrt in die Fahrradstraße ist mit Zeichen 266-10 für Fahrzeuge über 10 m tatsächliche Länge verboten. Für abbiegende Fahrzeuge aus der Weusthoffstraße ist das Zeichen 266-10 mit Zusatzzeichen 1000-11 bzw. -21 zu versehen.

Die vorhandenen Fahrstreifenbegrenzungslinien zur Parkstandsverbreiterung (Zeichen 295) werden auf der Denickestraße beseitigt.

In der westlichen Zufahrt zum Knotenpunkt Denickestraße/Weusthoffstraße wird ein aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS) mit einer Tiefe von 5 m markiert. Der Aufstellbereich für Kfz beträgt 12 m. Der Beginn bzw. das Ende der Tempo 30-Zone verschiebt sich auf der Denickestraße entsprechend. Im Knotenpunkt werden neue Fahrstreifenbegrenzungslinien (Zeichen 295), Haltlinien (Zeichen 294) und Pfeilmarkierungen (Zeichen 297) markiert.

Die beiden Fußgängerüberwege (Zeichen 350 und 293) an der Einmündung des Eißendorfer Pferdeweges entfallen. Die zugehörige Markierung und Beschilderung wird beseitigt.

An den Durchfahrtssperren in Höhe Thörlstraße und Gazertstraße weisen die Zeichen 209 bzw. 209-10 auf die vorgeschriebenen Fahrtrichtungen nach rechts bzw. links für Kfz hin. Das Zusatzzeichen 1022-10 lässt die Weiterfahrt für Radfahrer auf der Denickestraße zu.

An den neuen Haltestellen werden Grenzmarkierungen für Halt- und Parkverbote (Zeichen 299) markiert. Vor und hinter der Haltestelle Lühmannstraße wird diese Markierung bis zu den benachbarten Überfahrten verlängert, um das Halt- und Parkverbot im Bereich der Haltestelle zu verdeutlichen.

An den beiden Fahrbahneinengungen werden Leitbaken (Zeichen 605-10/-20) aufgestellt.

3.2.7 Lichtsignalanlagen

Weusthoffstraße/Denickestraße (K1502):

Die Berechnungen der Verkehrsqualität zeigen am Knotenpunkt Denickestraße/Weusthofstraße (LSA Nr. 1502) mit den erhobenen Verkehrsstärken vom April 2017 einen qualitativ guten Verkehrsablauf in beiden Spitzenstunden (QSV = B).

Dabei ist allerdings zu beachten, dass die Verkehrsstärken des Linksabbiegers in der südlichen Zufahrt mit rund 150 Kfz/h (Spitzenstunde früh) und ca. 110 Kfz/h (Spitzenstunde spät) nicht zu vernachlässigen sind. In dieser Relation verkehren zudem die Busse der Stadtbuslinien 146 und 543, auf denen zukünftig Gelenkbusse eingesetzt werden sollen. Aufgrund der derzeitigen Knotenpunktgeometrie ist es nicht möglich, an einem wartenden Linksabbieger (Pkw) vorbeizufahren. Um einen flüssigen Verkehrsablauf zu gewährleisten, wird in der vorliegenden Knotenpunktplanung ein Linksabbiegestreifen mit einer Länge von ca. 45 m in der südlichen Knotenpunktzufahrt vorgeschlagen. Die Fahrbahnerweiterung wird auf der östlichen Straßenseite der Weusthoffstraße vorgenommen. Die LSA-Standorte müssen entsprechend angepasst werden.

3.2.8 Barrierefreiheit

An sämtlichen ungesicherten Querungsstellen werden taktile Leiteinrichtungen (Rillen- und Noppenplatten) eingebaut. Der Querungsstellen werden mit differenzierten Bordhöhen hergestellt.

Die umzubauenden Haltestellen Lühmannstraße und Denickestraße (Fahrtrichtung AK Harburg) werden barrierefrei ausgebaut.

Zwischen den baulich abgesetzten (nicht benutzungspflichtigen) Radwegen an der Weusthoffstraße und den benachbarten Gehwegflächen verläuft ein 25 cm Begrenzungstreifen (Noppenplatte).

Standorte von Fahrradanhängern werden mit einem 25 cm breiten Begrenzungstreifen aus Noppenplatten eingefasst.

3.2.9 Straßenbegleitgrün

Für den Ausbau der Haltestelle Lühmannstraße muss ein Baum mit Stammdurchmesser 25 cm gefällt werden. Für den Ausbau des Knotenpunktes Weusthoffstraße sind vierzehn Bäume mit Stammdurchmesser von rd. 35 bis 65 cm zu fällen. Zum Bau der neuen Kehre müssen im Bereich Wilhelm-Busch-Weg und Thörlstraße drei Bäume mit einem Stammdurchmesser von 30 cm und 2 Bäume mit einem Stammdurchmesser von 35 cm gefällt werden.

Die zwischen Weusthoffstraße und Gazerststraße parallel zum nördlichen Gehweg vorhandene Radwegbefestigung wird ausgebaut. Die freiwerdenden Flächen werden überwiegend dem vorhandenen Grünstreifen zugeschlagen.

An den Bäumen werden zur Sicherung der Bäume Baumschutzbügel aufgestellt.

Baumaßnahmen in Baum- bzw. Wurzelbereichen (Versatz von Hochborden; Aufgrabungen/Schachtungen, usw.) sind zur Vermeidung von Baumwurzelverletzungen mit wurzelschonenden Bauverfahren durchzuführen und durch einen Baumsachverständigen zu begleiten. Ggf. sind alte Hochborde von Hand auszubauen, Wurzelsuchgrabungen durchzuführen und Baum- bzw. Wurzelschutzmaßnahmen vorzusehen. Boden- und Tragschichtmaterialien sind ggf. wurzelschonend abzusaugen.

Im Verlauf der Denickestraße werden 18 Bäume neu gepflanzt.

3.2.10 Öffentliche Beleuchtung und Wegweisung

Im Zuge des Umbaus der Gehwege und der Fahrbahn ist die öffentliche Beleuchtung anzupassen. Die Mastabstände betragen ca. 35 m.

3.2.11 Ver- und Entsorgungsleitungen

In den Straßen- und Nebenflächen befinden sich Leitungen der öffentlichen Ver- und Entsorgung (siehe Kap.2.5). In Abhängigkeit des geplanten Ausbaus in den Fahrbahn- und Nebenflächen und neuer Standorte von Signalmaste sind im Vorwege Leitungsverlegungen durch die Leitungsunternehmen durchzuführen.

Die Tiefenlagen der Leitungen sind durch die Versorgungsunternehmen durch Suchschachtungen zu erkunden und der Entwurfs- und Baudienststelle (Fachamt Management des öffentlichen Raumes) des Bezirksamtes Harburg mitzuteilen.

Neue Leitungstrassen werden in weiteren Planungsphasen definiert und den Versorgungsunternehmen per Trassenanweisung zur Neu- bzw. Umverlegung angewiesen.

4 PLANUNGSRECHTLICHE GRUNDLAGEN

Die planungsrechtlichen Grundlagen sind die Bebauungspläne

- Eissendorf 1 vom 21.10.1963,
- Eissendorf 27 vom 17.10.1967,
- Teilbebauungsplan 723 Blatt 1 und 2 vom 20.10.1959,
- Heimfeld 7 vom 14.03.1966
- Teilbebauungsplan 372 vom 09.12.1955,
- Harburg 24 vom 04.07.1966 und
- Harburg 45 vom 09.07.1980

Nach Abgleich der Planung mit dem geltenden Planrecht durch H/SL 22 liegt für die Maßnahme qualifiziertes Planrecht im Sinne des § 30 Abs. 1 BauGB mit einer entsprechenden Festsetzung als „Straßenverkehrsflächen“ bzw. „Öffentliche Straßen, Wege, Plätze“ (Festsetzungen in den Teilbebauungsplänen: „Straßenflächen“ und „Neue Straßenflächen“) vor.

5 UMSETZUNG DER PLANUNG

Die Baumaßnahme findet überwiegend innerhalb der Straßenbegrenzungslinien statt.

Zur Herstellung der Kehre bzw. der südlichen Nebenflächen zwischen Wilhelm-Busch-Weg und Thörlstraße (ca. km 4+180) sind ca. 25 m² der benachbarten öffentlichen Grünfläche (Flurstück 243, Gemarkung Eißendorf), als Straßenverkehrsfläche zu widmen.

Entwurfs- und Baudienststelle ist das Fachamt Management des öffentlichen Raumes, Bezirksamt Harburg. Mit der ingenieurmäßigen Bearbeitung ist das Ingenieurbüro SBI, Beratende Ingenieure für Bau-Verkehr-Vermessung GmbH beauftragt.

Die Umsetzung dieser Maßnahme ist voraussichtlich ab dem IV. Quartal 2019 vorgesehen.

Verfasst: 06.12.2018

Dr. Großmann