

## **B-Plan Groß Borstel 25 – Tarpenbeker Ufer**

### **Unterführung Kellerbleek**

#### **Anlass**

Verzicht auf Rückbau der temporären Fahrbahnabsenkung (gem. Schreiben vom 15.07.2015).

#### **Allgemeines**

Im Stadtteil Groß Borstel entwickelt die Otto Wulff Projektentwicklungs GmbH seit dem Jahr 2015 auf dem östlich des Kellerbleek und nördlich der Straße Nedderfeld gelegenen Baufeld „Tarpenbeker Ufer - B-Plan Groß Borstel 25“ insgesamt 939 Wohneinheiten (WE).

Die Fahrbahn der Straße Kellerbleek ist im Vorfeld der Baumaßnahmen des Erschließungsgebietes Groß Borstel 25 im Brückenbereich um ca. 30 cm auf eine Durchfahrtshöhe von 4,00 m abgesenkt worden (Äußere Erschließung gem. ÖRV Az.: N/MR21/005/2015). Auf diese Weise wurde den Baufahrzeugen die Durchfahrt auf direktem Wege über die Straße Nedderfeld zum Baufeld ermöglicht und Umwegfahrten durch die Wohnbereiche Groß Borstel ausgeschlossen. Im Bereich der abgesenkten Fahrbahn gilt eine streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h (siehe Abbildung 1). Die Fahrbahn ist in einer Breite von ca. 7,25 m in der Belastungsklasse 10 gem. ER 1 06/14, Anlage 1, Zeile A hergestellt worden und befindet sich in einem guten Zustand.



Abbildung 1: Kellerbleek - abgesenkter Fahrbahnbereich; Quelle: ARGUS (2019)

Die Nebenflächen sind auf der ursprünglichen Höhe verblieben, der Höhenversprung wurde mit einem Doppelbord abgefangen und mit einer Absturzsicherung versehen. Die westliche Seite ist mit Betonsteinen gepflastert. Die nutzbare Breite zwischen dem Brückenbauwerk und der Absturzsicherung beträgt an der engsten Stelle 1,70 m (siehe Abbildung 2). Die östliche Seite ist mit

einer DoB („Grandschicht“) hergestellt, die nutzbare Breite zwischen dem Brückenbauwerk und der Absturzsicherung beträgt an der engsten Stelle 2,10 m.



Abbildung 2: Kellerbleek – westlicher Brückenbereich; Quelle: ARGUS (2017)

## Verkehrsmengen

Es wurde befürchtet, dass sich durch die Vergrößerung der Durchfahrtshöhe im Brückenbereich eine Erhöhung der Verkehrsmengen, insbesondere der Lkw Fahrten nach Groß-Borstel, ergeben könnte. Daher wurde ursprünglich festgelegt, dass nach Abschluss der Baumaßnahmen im Erschließungsgebiet die ursprüngliche Durchfahrtshöhe wiederhergestellt werden soll.

Eine vergleichende Darstellung der Erhebungsergebnisse zeigt allerdings deutlich, dass keine Verkehrszunahmen zu verzeichnen sind, sondern größtenteils sogar deutliche Abnahmen. In der nachfolgenden Tabelle ist die prozentuale Veränderung der Verkehrsmengen bezogen auf die Erhebung aus dem Jahr 2009 dargestellt. Da die Ergebnisse dieser Zählung dem Dauerpegel Nedderfeld dem Grunde nach entsprechen, konnten die Ergebnisse der Zählung der damaligen Verkehrsuntersuchung zugrunde gelegt werden. Der Pegel lag in 2009 bei 26.000 Kfz/ 24h. Ein Vergleich des Pegels zeigt, dass seit 2009 eine deutliche Abnahme zu verzeichnen ist. In 2018 weist der Pegel eine Verkehrsmenge von 22.000 Kfz/ 24h auf.

Die Erhebungsdaten zeigen zudem, dass sich der Lkw-Anteil im Kellerbleek bezogen auf die Referenzzählung aus 2009 nicht verändert hat (3,3%).

Auch die Auswertung der Erhebungsdaten des Knotenpunktes Lokstedter Damm/ Kellerbleek bestätigen die Einschätzung, dass es durch die Erhöhung der Durchfahrtshöhe zu keiner Steigerung des SV-Anteils kam. Der SV-Anteil im Lokstedter Damm nördlich der Einmündung Kellerbleek beträgt nur 0,5%.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Vergrößerung der Durchfahrtshöhe zu keiner Erhöhung des Lkw-Verkehrs im Kellerbleek und Lokstedter Damm geführt hat.

	Zählung 2009 (Kfz/h)	Zählung 2011 (Kfz/h)	Zählung 2018 (Kfz/h)	Veränderung 2009/2018 (%)
<b>Morgens</b>				
Querschnitt Nedderfeld West:	2.089	1.961	1.704	-18%
Querschnitt Nedderfeld Ost:	1.935	1.853	1.622	-16%
Querschnitt Kellerbleek	330	370	384	16%
Gesamtknoten	2.177	2.092	1.855	-15%
<b>Nachmittags</b>				
Querschnitt Nedderfeld West:	2.115	1.948	1.893	-10%
Querschnitt Nedderfeld Ost:	1.997	1.781	1.818	-9%
Querschnitt Kellerbleek	354	433	363	3%
Gesamtknoten	2.233	2.081	2.037	-9%
<b>Tagesverkehr</b>				
Querschnitt Nedderfeld West:	27.800	24.400	22.400	-19%
Querschnitt Nedderfeld Ost:	26.400	23.100	21.700	-18%
Querschnitt Kellerbleek	4.700	4.700	4.450	-5%
Gesamtknoten	29.500	26.100	24.300	-18%

SV-Anteil Kellerbleek                      3,30%                      6,60%                      3,30%

### **Barrierefreiheit**

Im Bereich der Brückenunterführung wurde der Höhenversprung von ca. 30 cm zwischen der Fahrbahn und den Nebenflächen über Doppelborde abgefangen und beidseitig mit einer Absturzsicherung versehen (vgl. Abb. 2). Die jeweils nutzbaren Breiten betragen auf der westlichen Seite mindestens 1,70 m und auf der östlichen Seite mindestens 2,10 m.

Bei einem Abstimmungstermin im Dezember 2019 zwischen dem BA Hamburg-Nord, der Otto Wulff Projekt Groß Borstel GmbH und dem Planungsbüro ARGUS ist seitens des Bezirksamtes gefordert

worden, dass im Bereich der Brücke die Barrierefreiheit mindestens auf der Gehwegseite des Erschließungsgebietes (östliche Seite) gewährleistet werden muss.

Gemäß Restra/HBVA bedeutet dies, aufgrund der linienhaften Einbauten im Gehwegbereich (Absturzsicherung), dass eine nutzbare Breite von mindestens 2,20 m ( $2 \times 0,20 \text{ m} + 1,80 \text{ m}$ ; vgl. Abb. 3) gewährleistet werden muss. Diese Breite kann in begründeten Einzelfällen auf 1,50 m reduziert werden. Die Länge der reduzierten Breite darf dabei 15,00 m nicht überschreiten, was in der vorliegenden Planung nicht der Fall ist, da nach 15,00 m eine nutzbare Breite von 2,20 m vorhanden ist. Somit haben beide Gehwege eine ausreichende Breite.

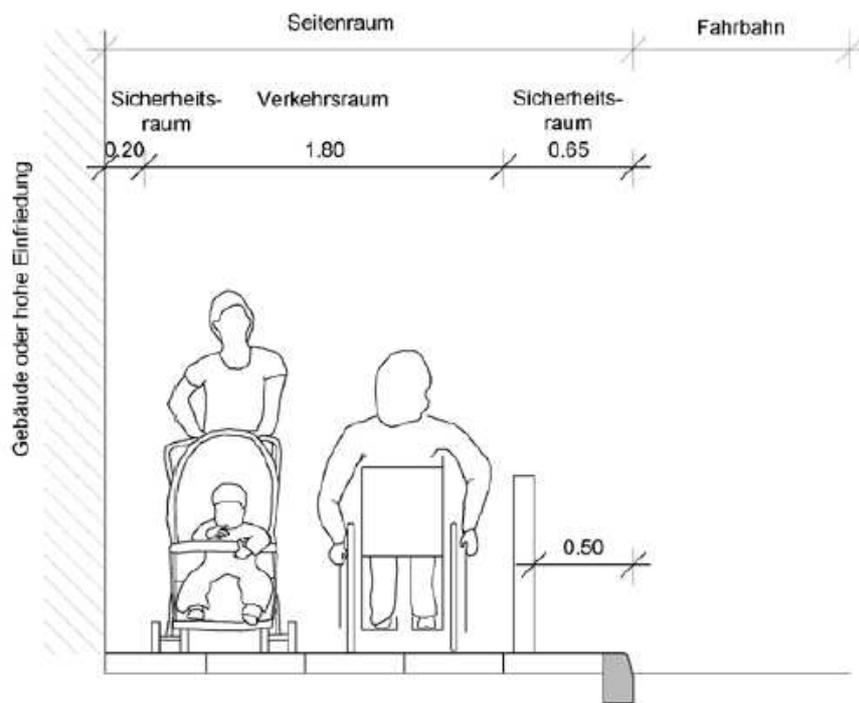


Abbildung 3: „Seitenräume und Gehwege“ aus Restra; HBVA Kapitel 3.3.1, Seite 109

Da somit die vorhandenen Gehwegbreiten ausreichend sind, ist für die Gewährleistung der Barrierefreiheit der östlichen Gehwege mit Betonpflaster zu versehen (siehe Anlage 1, farbiger Lageplan - Blatt 1), der westliche Gehweg ist bereits in Pflasterbauweise hergestellt. Im Bereich des Bestandsbaums (Linde) wird die Pflasterung zum Schutz des Wurzelwerks ausgespart.

Zudem wurde seitens des BA Hamburg-Nord die Herstellung einer Absturzsicherung gefordert, welche den Ansprüchen der Barrierefreiheit genügt. Da die bestehende Absturzsicherung nur einen Ober- und Mittelgurt besitzt, soll ein Untergurt in einer Höhe von 15 cm ergänzend verbaut werden, damit diese als taktile Kante nutzbar ist. Die Absturzsicherung der westlichen Nebenfläche wird um ca. 4,00 m bis zum Beleuchtungsmast verlängert (vgl. Abb. 4). Die Absturzsicherung der östlichen Nebenfläche wird um ca. 8,00 m verlängert (vgl. Abb. 5).



Abbildung 4: Kellerbleek – westlicher Brückenbereich; Quelle: ARGUS (2017)



Abbildung 5: Kellerbleek – östlicher Brückenbereich; Quelle: OWB (2021)

Diese Arbeiten werden im Zuge der Herstellung des Einmündungsbereiches ausgeführt, voraussichtlich im August 2021.

## **Zusammenfassung**

Als Ergebnis der Abstimmungen wurde beschlossen, dass der ursprünglich geplante Rückbau der Fahrbahnabsenkung nicht erfolgt, da sich durch die Vergrößerung der Durchfahrtshöhe keine Erhöhung der Verkehrsmengen und Lkw-Fahrten im Bereich Kellerbleek und Lokstedter Damm ergeben haben (vgl. Kapitel 2).

Die Fahrbahn befindet sich zudem in einem guten Zustand, so dass auch gemäß der Vorgabe zum wirtschaftlichen Bauen keine neuerliche Maßnahme in Bezug auf die Wiederherstellung des Ursprünglichen Zustands erforderlich ist.

Die Herstellung der Barrierefreiheit wird im Zuge des Endausbaus sichergestellt (vgl. Kapitel 3).

Verfasst:

Hamburg, den 20.05.2021