

---

**Baumaßnahme: Förderung Sonderprogramm „Stadt und Land“**

**Teilbaumaßnahme: Saseler Straße**

---

## **ERLÄUTERUNGSBERICHT**

### **1. VERSCHICKUNG**

## Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeines	3
1.1	Darstellung der Baumaßnahme, Lage und Einordnung in die überörtliche Situation	3
1.2	Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit	3
1.3	Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag	3
1.4	Beschlüsse parlamentarischer Gremien	4
2	Planungsrechtliche Grundlagen	4
3	Technische Beschreibung der Baumaßnahme	4
3.1	Gegenwärtiger Zustand	4
3.1.1	Verkehrsbelastung	5
3.1.2	ÖPNV	5
3.1.3	Fußgängerverkehr	5
3.1.4	Radverkehr	5
3.1.5	Barrierefreiheit	6
3.1.6	Motorisierter Individualverkehr	6
3.1.7	Lichtsignalanlagen	6
3.1.8	Öffentliche Beleuchtung	6
3.1.9	Straßenbegleitgrün	7
3.1.10	Ruhender Verkehr	7
3.1.11	Entwässerung	7
3.1.12	Ausstattung / Möblierung	7
3.1.13	Leitungen	7
3.2	Rahmenbedingungen	8
3.2.1	Bodengutachten	8
3.2.2	Grundwasser	8
3.2.3	Kampfmittel	8
4	Variantenuntersuchung	8
4.1.1	Planungsziel	8
4.1.2	Variantenuntersuchung	9
4.1.3	Wirtschaftlichkeit der gewählten Variante	10
4.2	Geplanter Zustand	11
4.2.1	ÖPNV	11
4.2.2	Fußgängerverkehr	11
4.2.3	Radverkehr	12
4.2.4	Barrierefreiheit	13
4.2.5	Motorisierter Individualverkehr	13
4.2.6	Lichtsignalanlagen	13
4.2.7	Öffentliche Beleuchtung	13
4.2.8	Straßenbegleitgrün	13
4.2.9	Ruhender Verkehr	14
4.2.10	Entwässerung	14
4.2.11	Ausstattung / Wegweisung	14
4.2.12	Leitungen	15
5	Umweltbelange	15
5.1	Umweltverträglichkeitsprüfung	15
5.2	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	15
5.3	Auswirkungen aus Immissionen	15
6	Grunderwerb	15
7	Sonstiges	16

## 1 Allgemeines

*Vorwort: Dieser Erläuterungsbericht wurde von der LEHNE Ingenieur-gesellschaft mbH verfasst und beinhaltet vorwiegend die Umbaumaßnahmen an den beiden im nächsten Abschnitt beschriebenen Knotenpunktbereichen sowie Bushaltestellen. Die Erläuterungen zur Radverkehrsplanung in der Saseler Straße außerhalb und zwischen dieser Knotenpunkte wurde in kursiver Schrift durch das Bezirksamt Wandsbek ergänzt. Die Planung dieser Abschnitte erfolgt ebenfalls durch das BA.*

### 1.1 Darstellung der Baumaßnahme, Lage und Einordnung in die überörtliche Situation

Der zu überplanende Abschnitt der Saseler Straße liegt im Stadtteil Rahlstedt des Bezirkes Wandsbek und verläuft aus Nordwesten kommend in südöstlicher Richtung und endet im Knoten Meiendorfer Straße / Saseler Straße / Dassauweg. Bei der Saseler Straße handelt es sich um eine bezirkliche Sammelstraße, die in ihrer Funktion auch eine wichtige Verbindung Achse im Ortsteil Meiendorf darstellt.

Bestandteil dieser Verschickung sind zwei Abschnitte der Saseler Straße, die jeweils eine Länge von rd. 200 m haben. Der erste Abschnitt beginnt westlich der Einmündung Berner Stieg und endet östlich der Einmündung Alaskaweg. Der zweite Abschnitt beginnt östlich des Ziehrerwegs und erstreckt sich bis östlich des Soldkampweg.

*Zusätzlich behandelt wird der Abschnitt dazwischen (ca. 350 m), sowie der Abschnitt zwischen dem Soldkampweg und der Meiendorfer Straße (ca. 600 m).*

### 1.2 Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit

Das Fachamt Management des Öffentlichen Raumes des Bezirksamts Wandsbek möchte die Radverkehrsführung im Verlauf der Saseler Straße im Bezirk Wandsbek erneuern bzw. instandsetzen, da diese untermaßig sind und von starken Schäden der Oberflächenbefestigung gekennzeichnet sind. Dafür werden im Rahmen des Förderprogramms „Stadt und Land“ des Bundes Investitionen für die Radverkehrsinfrastruktur zur Verfügung gestellt. Das Finanzhilfeprogramm ist Bestandteil des Klimaschutzprogrammes 2030 der Bundesregierung zur Umsetzung des Klimaschutzplans 2050.

Die im Rahmen dieser Verschickung beschriebenen zwei Teilabschnitte der Gesamtmaßnahme Saseler Straße sind in Teilbereichen durch eine Grundinstandsetzung oder Anpassung der Fahrbahn gekennzeichnet, die auch eine Überplanung der Bushaltestellen beinhaltet.

*In den Planungsabschnitten des BA wird eine Verbreiterung und Erneuerung der Pflasteroberfläche der Radwege, sowie in manchen Teilbereichen eine Anpassung der Geometrie vorgenommen.*

### 1.3 Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag

Planung und Bauausführung der Maßnahme obliegt:

Freie und Hansestadt Hamburg  
Bezirksamt Wandsbek

Dezernat für Wirtschaft, Bauen und Umwelt  
Fachamt Management des öffentlichen Raumes

Mit der ingenieurtechnischen Bearbeitung der Verkehrsplanung ist die LEHNE  
Ingenieurgesellschaft mbH beauftragt.

#### 1.4 Beschlüsse parlamentarischer Gremien

Der baufällige Zustand der Radwege in der Saseler Straße veranlasste die Planung. Eine Teilfinanzierung erfolgt durch das Bundesprogramm „Stadt und Land“ der Bundesregierung. Außerdem sollen im Rahmen der Drucksache 20-6755 an der Saseler Straße Ecke Schierenberg neue Bushaltestellen eingerichtet werden.

## 2 Planungsrechtliche Grundlagen

Im Planungsbereich gelten die Bebauungspläne Rahlstedt 17, Rahlstedt 18, Rahlstedt 28, Rahlstedt 45, Rahlstedt 81 und Rahlstedt 129.

Die Planung bewegt sich innerhalb der als Straßenverkehrsflächen ausgewiesenen Fläche.

## 3 Technische Beschreibung der Baumaßnahme

### 3.1 Gegenwärtiger Zustand

Die Querschnittsbreite zwischen den Straßenbegrenzungslinien der Saseler Straße beträgt im 1. Planungsabschnitt rd. 22,00 m bis 25,00 m bzw. am nordwestlichen Ende rd. 15,00 m. Im 2. Planungsabschnitt liegt die Breite bei rd. 16,00 m, lediglich die Endbereiche des Planungsabschnittes weisen eine Breite von rd. 22,00 m auf.

Die Verkehrsarten sind nach dem Separationsprinzip voneinander getrennt, d. h. zwischen Fahrbahn und Nebenfläche ist i. d. Regel ein Hochbord vorhanden.

Neben der rd. 7,00 m breiten Fahrbahn der Saseler Straße verläuft beidseitig eine rd. 666 m breite Nebenfläche in der ein Gehweg und Radweg sowie z.T. Grünflächen angeordnet sind. Die Geh- und Radwege sind in einem schlechten Zustand die durch Schadstellen, häufigen Belagwechsel und durch Bereiche mit Deckschichten ohne Bindemittel (Grand) gekennzeichnet sind. Zudem sind die Radwege untermaßig und entsprechenden nicht den aktuellen Standards.

Im 1. Abschnitt befindet sich auf beiden Seiten der Fahrbahn eine Busbucht, deren Oberflächenbefestigung einen desolaten Zustand aufweist und nicht mehr den Anforderungen eines modernen und barrierefreien ÖPNV entspricht.

Im Straßenkörper liegen die üblichen Versorgungsleitungen sowie Schmutz- und Regenwassersiele.

### 3.1.1 Verkehrsbelastung

Es liegen keine Verkehrsbelastungszahlen aus Erhebungen vor, die Belastung wird allerdings als nicht maßgebend für planerische Entscheidungen eingeordnet.

### 3.1.2 ÖPNV

In der Saseler Straße verkehrt die Buslinie 275 (Meiendorf (Ost) – U Berne – Bf. Rahlstedt) im 10- bzw. 20-Minutentakt und die Nachtbuslinie 618 mit vier Fahrten pro Nacht. Die Linien fahren dabei die Haltestelle Alaskaweg an, die im 1. Planungsabschnitt liegt. Im 2. Planungsabschnitt befindet sich derzeit keine Haltestelle.

### 3.1.3 Fußgängerverkehr

#### 1. Planungsabschnitt:

Der Gehweg in der südlichen Nebenfläche ist zwischen 1,50 m und 2,00 m breit und ist zum größten Teil mit Betonplatten mit 50x50 cm befestigt. Der Gehweg verläuft mit dem Radweg parallel zur Fahrbahn. In einigen Bereichen ist die nutzbare Breite durch Bewuchs auf rd. 1,00 m reduziert. Der Gehweg in der nördlichen Nebenfläche weist eine Breite zwischen 1,50 m und 2,00 m auf und verläuft mit dem Radweg zum größten Teil parallel zur Fahrbahn. Lediglich auf Höhe der Einmündung Alaskaweg wird der Gehweg von einem Grünstreifen von der Fahrbahn abgetrennt.

#### 2. Planungsabschnitt:

Der Gehweg in der südlichen Nebenfläche ist zwischen 1,50 m und 2,20 m breit und ist zum größten Teil mit Betonplatten mit 50x50 cm befestigt. Der Gehweg verläuft mit dem Radweg parallel zur Fahrbahn. Der Gehweg in der nördlichen Nebenfläche weist eine Breite zwischen 1,60 m und 2,60 m auf und verläuft mit dem Radweg zum größten Teil parallel zur Fahrbahn. Lediglich östlich der Einmündung Soldkampweg verläuft der Gehweg hinter einem Grünstreifen, der den Gehweg von der Fahrbahn abtrennt. Der nördliche Gehweg ist zum Teil mit einer Deckschicht ohne Bindemittel befestigt (Grand).

#### *Weitere Abschnitte:*

*In den anderen Abschnitten weist der Gehweg eine Breite von 1,5 m bis 2 m auf und ist zumeist mit Betonplatten mit 50x50 cm befestigt. Auf der Südseite verläuft der Gehweg parallel zur Fahrbahn, auf der Nordseite in Teilen auch hinter einem ca. 5 m breiten Grünstreifen.*

### 3.1.4 Radverkehr

#### 1. Planungsabschnitt:

Der Radweg in der südlichen Nebenfläche ist zwischen 0,75 m und 1,20 m breit und ist zum größten Teil asphaltiert und in Teilbereichen mit rotem Betonsteinpflaster (Rechteckpflaster) befestigt. Der Radweg verläuft parallel zur Fahrbahn und wird von dieser durch einen Sicherheitstrennstreifen abgegrenzt. Der Radweg in der nördlichen Nebenfläche weist eine Breite zwischen 0,95 m und 1,30 m auf und verläuft zum größten Teil parallel zur Fahrbahn. Lediglich auf Höhe der Einmündung Alaskaweg wird der Gehweg von einem Grünstreifen von der

Fahrbahn abgetrennt. Der nördliche Radweg ist durch unterschiedliche Oberflächenbefestigungen gekennzeichnet (Asphalt, Betonsteinpflaster und Deckschicht ohne Bindemittel) und durch Bewuchs z.T. um die Hälfte der nutzbaren Breite reduziert.

## 2. Planungsabschnitt:

Der Radweg in der südlichen Nebenfläche ist zwischen 1,00 m und 1,20 m breit und ist zum größten Teil mit Asphalt und rotem Betonsteinpflaster befestigt. Der Radweg verläuft parallel zur Fahrbahn und ist durch einen Sicherheitstrennstreifen von der Fahrbahn abgegrenzt. Der Radweg in der nördlichen Nebenfläche weist eine Breite zwischen 1,00 m und 1,30 m auf und verläuft zum größten Teil parallel zur Fahrbahn. Lediglich östlich der Einmündung Soldkampweg verläuft der Radweg mit dem Gehweg hinter einem Grünstreifen. Der Radweg ist mit Asphalt, Betonsteinpflaster und Deckschicht ohne Bindemittel befestigt.

### *Weitere Abschnitte:*

*Die weiteren Abschnitte des Radwegs sind 1,0 m bis 1,3 m breit und mit Asphalt oder rotem Betonsteinpflaster befestigt. Der Radweg verläuft parallel zum Gehweg, auf der Südseite neben der Fahrbahn, auf der Nordseite in Teilen auch hinter einem ca. 5 m breiten Grünstreifen.*

Für die Radwege ist die Benutzungspflicht aufgehoben.

### 3.1.5 Barrierefreiheit

Im Hinblick auf Barrierefreiheit ist festzustellen, dass im Planungsbereich an den Knotenpunkten und an den Einstiegsbereichen der Bushaltestelle keine regelgerechten Bordkantenvorstände oder Leiteinrichtungen (Bodenindikatoren) vorhanden sind. Auch am Fußgängerüberweg sind keine regelgerechten Bordsteinabsenkungen und Leitelemente vorhanden.

### 3.1.6 Motorisierter Individualverkehr

Für den Motorisierten Individualverkehr ist auf der Saseler Straße eine zulässige Höchstgeschwindigkeit für Kraftfahrzeuge von 50 km/h ausgewiesen.

### 3.1.7 Lichtsignalanlagen

Im Planungsabschnitt sind keine Lichtsignalanlagen vorhanden.

*Die Kreuzung Saseler Straße / Jesselallee ist mit einer Lichtsignalanlage ausgestattet. Die Endkreuzung der Planung zur Meiendorfer Straße verfügt auch über eine Lichtsignalanlage, die jedoch kurz außerhalb der Planungsgrenze liegt.*

### 3.1.8 Öffentliche Beleuchtung

Im Planungsbereich der Saseler Straße stehen insgesamt 17 Maste der öffentlichen Beleuchtung. Davon stehen 10 Stück im 1. Planungsabschnitt und 7 im 2. Planungsabschnitt.

### 3.1.9 Straßenbegleitgrün

Der 1. Abschnitt der Saseler Straße ist durch einen relativ hohen Straßenbaumbestand (rd. 30 Stück) gekennzeichnet, die auf Grünflächen in den Nebenflächen stehen. Eine Grünfläche befindet sich östlich der Einmündung des Polarweges. Eine weitere Grünfläche trennt die nördlichen Geh- und Radwege von der Fahrbahn ab.

Im 2. Planungsabschnitt befinden sich rd. 10 Straßenbäume. Die Bäume sind auf 2 Grünflächen verteilt. Eine liegt westlich der Einmündung Schierenberg, die andere befindet sich östlich des Soldkampweg. Die Baumpflanzungen stammen aus unterschiedlichen Jahrzehnten und weisen verschiedene Stammdurchmesser auf. Bei den Baumarten handelt es sich zum größten Teil um Eichen und Platanen, ferner existiert ein Bestand von Buchen und Ahorn

Auf dem breiten Grünstreifen nördlich der Fahrbahn stehen Straßenbäume.

### 3.1.10 Ruhender Verkehr

In der Saseler Straße sind in der südlichen Nebenfläche Längsparkstände eingerichtet. Es sind im Planungsgebiet rd. 50,00 m Längsparkstände vorhanden, dies entspricht bei einer Parkstandslänge von rd. 5,20 m in etwa 10 Parkplätzen.

Das Parken am Fahrbahnrand ist im Planungsgebiet grundsätzlich erlaubt. Ausgenommen davon ist der nördliche Fahrbahnrand westlich der Einmündung der Sackgasse Saseler Straße, hier ist auf rd. 26,00 m ein absolutes Halteverbot angeordnet (VZ 283-10 bzw. -20).

*Im Zwischenabschnitt befindet sich auf der Südseite ein Parkstreifen, der westlich des Thulewegs ca. 125 m lang ist, sowie östlich des Thulewegs ca. 130 m lang ist.*

*Zwischen der Jesselallee und der Meiendorfer Straße ist in vielen Bereichen halbseitiges Parken gestattet.*

### 3.1.11 Entwässerung

Die Entwässerung der Fahrbahn und der Geh- und Radwege der Saseler Straße erfolgt über Straßenabläufe am Fahrbahnrand. Das Oberflächenwasser wird dann über Anschlussleitungen in ein Regenwassersiel DN 600 und DN 700 (bzw. DN 300 für den 2. Planungsabschnitt) der Hamburger Städtentwässerung geleitet.

### 3.1.12 Ausstattung / Möblierung

An der Haltestelle Alaskaweg sind beidseitig in der Nebenfläche Fahrgastunterstände vorhanden. Außerdem befindet sich in der südlichen Nebenfläche auf Höhe des Fahrgastunterstandes eine Uhr. In der nördlichen Nebenfläche ist östlich des Fahrgastunterstandes eine Litfaßsäule angeordnet.

### 3.1.13 Leitungen

Im Straßenraum liegen die üblichen Versorgungsleitungen von Gasnetz Hamburg, Stromnetz Hamburg, Hamburg Wasser, Deutsche Telekom, Vodafone Kabel Deutschland, willy.tel und Hanse Werk Natur sowie Schmutz- und Regenwassersiele der Hamburger Städtentwässerung.

## 3.2 Rahmenbedingungen

### 3.2.1 Bodengutachten

Liegt derzeit noch nicht vor.

### 3.2.2 Grundwasser

Gemäß des Grundwassergleichenplanes der mittleren Grundwasserstände des hydrologischen Jahres 2010 (Geoportal Hamburg) liegt die Saseler Straße im Bereich der Grundwassergleichen 34,00 mNN.

### 3.2.3 Kampfmittel

Ein Kampfmittelbescheid für die zu überplanenden Bereiche der Saseler Straße steht noch aus. Die Erkenntnisse aus Luftbildauswertungen/Fernerkundungen werden dann bei der weiteren Entwurfsplanung berücksichtigt werden.

## 4 Variantenuntersuchung

### 4.1.1 Planungsziel

Die Planung beinhaltet den Umbau und die bauliche Optimierung der jeweils rd. 200 m langen Abschnitte der Saseler Straße die zum einen westlich der Einmündung des Berner Stieg beginnt und östlich der Einmündung Alaskaweg endet und zum anderen östlich des Ziehrerwegs beginnt und sich bis östlich des Soldkampweg erstreckt. Das Ziel der Überplanung ist einerseits die Sanierung der Rad- und Gehwegflächen und andererseits die Optimierung der Bushaltestelle Alaskaweg, da diese nicht mehr den heutigen Anforderungen entspricht und die Busaufstellfläche stark beschädigt ist. Außerdem soll im 2. Planungsabschnitt eine weitere Bushaltestelle für den Linienbetrieb hergestellt werden, um diesen Abschnitt der Saseler Straße besser in die Infrastruktural des ÖPNV einzugliedern.

Für eine zukunftsorientierte Planung und unter Berücksichtigung von städtebaulichen Konzepten soll nicht nur die Oberflächenbefestigung der Fahrbahn und Nebenflächen saniert werden, sondern auch die Aufenthaltsqualität für Radfahrer und Fußgänger sowie dem motorisierten Individualverkehr insgesamt verbessert werden

Weitere Ziele der Planung sind die barrierefreie Herstellung der Zuwegung zu den Haltestellen und die Querungsmöglichkeiten.

*In den weiteren Abschnitten ist das Ziel die Instandsetzung, sowie die Verbeitung der Radwege auf ein StVO konformes Maß. Außerdem ist werden die Radwege an den Einmündungen näher an die Fahrbahn gelegt, sodass der Radfahrer hier besser im Blickfeld der Autofahrer ist und die Radwege an manchen Punkten nicht mehr als „erheblich (mehr als ca. 5 m) abgesetzten Radwegen im Zuge von Vorfahrtstraßen“ gelten.*



#### 4.1.2 Variantenuntersuchung

Im Rahmen der Vorplanung wurden drei Varianten zur Optimierung der Haltestelle Alaskaweg betrachtet. Den Varianten gemein ist, dass die derzeit vorhandene Busbuchung in eine Haltestelle am Fahrbahnrand umgewandelt werden soll. Der bauliche Radweg in der Nebenfläche wird aufgelöst und in einen Radfahrstreifen (2,25 m) auf der Fahrbahn überführt. Die Fahrstreifenbreite soll im Allgemeinen 3,25 m betragen. Es wurden die Auswirkungen untersucht, die bei der Herstellung einer Mittelinsel auf den MIV und den Radverkehr entstehen. Dabei wurden verschiedene Fahrstreifenbreiten geprüft und gegeneinander abgewogen.

Ebenso wurden unterschiedliche Standorte für die zusätzliche Haltestelle im zweiten Planungsabschnitt untersucht.

##### Variante 1

In der Variante 1 sollen im Bereich der Bushaltestellen Alaskaweg die beiden Fahrstreifen durch eine bauliche Mittelinsel voneinander getrennt werden. Dem MIV soll es so nicht mehr möglich sein am haltenden Bus vorbeizufahren. Die Mittelinsel wird dazu mit einer Breite von 3,50 m so dimensioniert, dass die verbleibenden Fahrstreifen beidseitig der Mittelinsel eine Restbreite von 3,75 m aufweisen. Auf der Fahrbahn sollen im Bereich der Mittelinsel Radfahrstreifen mit 1,50 m markiert werden, sodass eine Restfahrstreifenbreite von 2,25 m für den MIV bleibt. Durch das Halten des Busses an der Fahrbahnrandhaltestelle wird die Breite des Fahrstreifens durch die Mittelinsel auf 1,00 m bis 1,25 m verengt, sodass ein Überholen des Busses nicht mehr möglich ist.

##### Variante 2

In der Variante 2 sollen analog, wie in der Variante 1 im Bereich der Bushaltestellen Alaskaweg die beiden Fahrstreifen durch eine bauliche Mittelinsel voneinander getrennt werden. Allerdings soll es dem MIV möglich sein am haltenden Bus vorbeizufahren. Die Mittelinsel wird dazu mit einer Breite von 2,55 m so dimensioniert, dass die verbleibenden Fahrstreifen beidseitig der Mittelinsel eine Restbreite von 5,50 m aufweisen. Auf der Fahrbahn sollen im Bereich der Mittelinsel die Radfahrstreifen mit 2,25 m fortgeführt werden, sodass eine Restfahrstreifenbreite von 3,25 m für den MIV bleibt. Durch das Halten des Busses an der Fahrbahnrandhaltestelle wird die Breite des Fahrstreifens durch die Mittelinsel auf eine Minimalbreite von 2,80 m verengt, ein Überholen des haltenden Busses ist damit möglich.

##### Variante 3

In der Variante 3 sollen die beiden Fahrstreifen im Bereich der Bushaltestellen Alaskaweg nicht durch eine bauliche Mittelinsel voneinander getrennt werden. Der MIV soll ohne Beeinträchtigung am haltenden Bus vorbeifahren können. Der Fahrbahnquerschnitt bestehend aus einem 3,25 m breiten Fahrstreifen und einem 2,25 m breiten Radfahrstreifen kann so auf dem zu überplanenden Abschnitt ohne Querschnittswechsel hergestellt werden. Durch das Halten des Busses an der Fahrbahnrandhaltestelle wird die Breite des Fahrstreifens auf eine Breite von rd. 3,00 m verengt, ein Überholen des haltenden Busses ist damit ohne Einschränkungen möglich.

Bewertung der Varianten

	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Fußgängerführung	+	+	+
Radverkehrsführung	-	0	+
Fahrstreifenbreite	-	0	+
ÖPNV			
-Anfahrbarkeit Haltestelle	+	+	0
-Breite Wartefläche	+	0	+
Flächenversiegelung	0	-	-
Auswertung	+1	+1	+3

4.1.3 Wirtschaftlichkeit der gewählten Variante

Nach Abwägung aller Interessen, der städtebaulichen und bautechnischen Randbedingungen sowie aller Vor- und Nachteile wurde die Variante 3, die im Folgenden beschrieben wird, als zweckmäßige sowie wirtschaftlich und technisch optimal realisierbare Planungsvariante festgelegt.

Die Planung wurde unter Berücksichtigung der örtlichen und verkehrlichen Randbedingungen aufgestellt. Sie stellt sich als wirtschaftlichste Lösung dar und entspricht den technischen Mindestanforderungen. Die Umsetzung erfolgt nach den anerkannten Regeln der Technik, die grundsätzlich auch wirtschaftlichen Gesichtspunkten unterliegen.

Eine weitere Kosten-Nutzen-Analyse bzw. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung im eigentlichen Sinne ist nicht durchführbar, da sich keine wirtschaftlich sinnvollen Alternativen anbieten. Ein effizienter bzw. wirtschaftlicher Einsatz der Mittel ist damit gewährleistet. Der konkret zu erreichende monetäre Nutzen der einzelnen Maßnahme, sowie des Gesamtprojektes lässt sich daher nicht darstellen.

## 4.2 Geplanter Zustand

### **Querschnitt Abschnitt 1**

Gehweg (nördl. Nebenfläche)	2,15 – 3,00 m
Gehweg (nördl. Nebenfläche Wartefläche Bushaltestelle)	5,70 – 7,10 m
Gehweg (südl. Nebenfläche)	1,85 m - 3,75 m
Gehweg (südl. Nebenfläche Wartefläche Bushaltestelle)	5,25 m
Fahrbahn (Radfahrstreifen 2,25 m bzw. Radfahrerschutzbereich, Fahrstreifen 3,25 m bzw. Bushaltestelle)	11,00 m

### **Querschnitt Abschnitt 2**

Gehweg (nördl. Nebenfläche)	2,00 – 2,65 m
Gehweg (südl. Nebenfläche)	2,25 – 3,00 m
Fahrbahn (Radfahrstreifen 2,25 m bzw. Radfahrerschutzbereich, Fahrstreifen 3,25 m bzw. Bushaltestelle)	11,00 m

#### 4.2.1 ÖPNV

Durch den Umbau der Haltestelle Alaskaweg zu einer Haltestelle am Fahrbahnrand, wird das Anfahren der Haltestelle erleichtert. Der Einsatz eines Bussonderbordes ermöglicht es dem Bus den Restspalt zwischen Wartefläche und Bus beim Heranfahren deutlich zu minimieren und so für einen barrierearmen Einstieg zu sorgen.

Im 2. Planungsabschnitt wird auf Höhe der Hausnummern 74/76 eine weitere Bushaltestelle für den Linienbetrieb hergestellt. Durch die Herstellung der Bushaltestelle wird dieser Abschnitt der Saseler Straße besser an den ÖPNV angebunden werden. Die Haltestelle wird analog zur Haltestelle Alaskaweg als Haltestelle am Fahrbahnrand mit einem Bussonderbord ausgestattet.

Die Bussonderborde an den Haltestellen werden auf einer Länge von mind. 19,00 m eingebaut. Der Kantenvorstand beträgt voraussichtlich 16 cm damit die Busse das Bussonderbord beim Heranfahren an die Haltestelle schadlos überstreichen können.

Die Busaufstellfläche wird standardmäßig in Beton hergestellt werden.

#### 4.2.2 Fußgängerverkehr

Für den Fußgängerverkehr sind nach Möglichkeit 2,65 m breite Gehwege vorgesehen. Im Wartebereich der Haltestelle Alaskaweg sind bis zu 7,10 m breite Gehwege vorgesehen. Der

Gehweg hinter dem Knickwall in der nördlichen Nebenfläche auf Höhe der Einmündung Saseler Straße (Sackgasse) kann mit einer Breite von 3,00 m hergestellt werden.

Westlich der Einmündung Soldkampweg kann der Gehweg auf einer Länge von rd. 8,00 m aufgrund eines Baumes, der auf der Grundstücksgrenze steht, nur mit einer Breite von 1,80 m hergestellt werden. Östlich der Einmündung Soldkampweg kann der Gehweg hinter dem Knickwall mit einer Breite von 2,50 m hergestellt werden.

Die Gehwege werden mit grauen Betonplatten mit den Maßen 50x50 cm befestigt. Die Engstelle westlich der Einmündung Soldkampweg muss mit einer ungebundenen Deckschicht (Grand) hergestellt werden, um den Wurzelbereich des Baumes zu schonen.

Der bestehende Fußgängerüberweg an der Haltestelle Alaskaweg wird um rd. 1,50 m weiter in Richtung Osten verschoben und damit an die neue Lage der Haltestelle angepasst.

Der Fußgängerüberweg an der Einmündung Polarweg wird weiter in Richtung Norden geschoben, sodass der Fußverkehr eine direktere Querungsmöglichkeit über die Einmündung erhält.

In den weiteren Abschnitten

#### 4.2.3 Radverkehr

Der Radverkehr wird in den überplanten Bereichen aus der Nebenfläche auf die Fahrbahn abgeleitet. In der Fahrbahn werden Radfahrstreifen mit einer Breite von 2,25 m markiert. Die baulichen Radwege, die in den Übergangsbereichen an den Bestand anschließen, werden nach Möglichkeit mit einer Breite von mindestens 1,625 m hergestellt und mit rotem Betonsteinpflaster 25x25cm befestigt.

Die Radwegsauf- bzw. -ableitungen erfolgen im 1. Abschnitt der Saseler Straße westlich der Einmündung Polarweg und östlich der Einmündung Alaskaweg. Im 2. Abschnitt der Saseler Straße sind die Auf- bzw. Ableitungen auf Höhe der Hausnummer 75 und östlich der Einmündung Schierenberg sowie östlich der Einmündung Soldkampweg.

In den Bereichen rd. 25,00 m vor und 10,00 m nach der Bushaltestelle wird der Radfahrstreifen gem. ERA Abschnitt 3.11 in einen Schutzstreifen umgewandelt.

Da die baulichen Radwege in den Anschlussbereichen nicht benutzungspflichtig sind, werden Fahrradschleusen an den Aufleitungen vorgesehen, um den Radfahrer nicht in die Nebenflächen zu zwingen und um dem MIV zu verdeutlichen, dass der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn fahren darf.

*In den weiteren Abschnitten werden die Radwege auf StvO konforme 1,50 m verbreitert. Bei Sicherheitstrennstreifen, die breiter als 0,9 m sind, wird die Verbreiterung bis auf dieses Maß durchgeführt. In den Bereichen mit einem schmaleren Sicherheitstrennstreifen geschieht die Verbreiterung zu Lasten des Gehwegs.*

*Wenn 0,9 m Sicherheitstrennstreifen, sowie 2,0 m Gehwegbreite gewährleistet werden können, wird der Radweg auf ReStra konforme 1,63 m verbreitert.*

*Der Radweg wird im Bereich der Einmündungen Ziehrerweg und Lohheide auf den vorhandenen Grünstreifen am Fahrbahnrand verlegt. Die geplante Breite beträgt hier 1,5 m.*

#### 4.2.4 Barrierefreiheit

An den Bushaltestellen und den Querungsmöglichkeiten sind die standardmäßigen weißen Bodenindikatoren (taktile Elemente) gemäß ReStra vorgesehen. Die Querungen werden mit einer differenzierten Bordhöhe von 0 bzw. 6 cm gemäß ReStra hergestellt.

*In den weiteren Bereichen werden an den Querungen die standardmäßigen weißen Bodenindikatoren verbaut.*

#### 4.2.5 Motorisierter Individualverkehr

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit für Kraftfahrzeuge auf der Saseler Straße mit 50 km/h bleibt unverändert erhalten. Dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) wird es weiterhin möglich sein an dem an der Bushaltestelle haltenden Bus vorbeizufahren. Der Bordverlauf der Einmündung Schierenberg wird angepasst, d.h. der Einmündungsbereich in die Saseler Straße wird verschmälert. Die Befahrbarkeit mit einem Sattelzug ist in Schrittgeschwindigkeit möglich. Ansonsten bleiben die Fahrbeziehungen für den MIV unverändert bestehen.

#### 4.2.6 Lichtsignalanlagen

Es sind keine Lichtsignalanlagen im Planungsgebiet vorhanden.

*In die vorhandenen Lichtsignalanlagen der weiteren Abschnitte wird nicht eingegriffen.*

#### 4.2.7 Öffentliche Beleuchtung

Durch die Überplanung des Straßenquerschnittes ist es nötig die Masten der Öffentlichen Beleuchtung zu versetzen und anzupassen. Im Lageplan sind die künftigen Standorte der Beleuchtungsmaste eingetragen, deren Lage und Auskömlichkeit ist mit HHVA vorabge-  
stimmt. Nach aktuellem Planstand sind 13 Maste der Öffentlichen Beleuchtung zu versetzen bzw. zu erneuern (ÖB-Mast und/oder Leuchte), außerdem sind 3 zusätzliche Standorte für die Öffentliche Beleuchtung notwendig. Ferner sind 4 Beleuchtungsanlagen für die Fußgängerüberwege neu herzustellen.

#### 4.2.8 Straßenbegleitgrün

Nach derzeitigem Planungsstand sind keine Änderungen durch Baumfällungen am Baumbestand vorgesehen. Arbeiten die im Wurzel- bzw. Kronenbereich der Bäume durchgeführt werden, werden baumpflegerisch begleitet und ggf. entsprechende Maßnahmen durchgeführt, die dem Baumschutz dienen. Westlich der Einmündung Schierenberg ist in der südlichen Nebenfläche eine Baumneupflanzung geplant.

*Eine Prüfung bzgl. der Wurzeln in dem Bereich der Einmündungen Lohheide und Ziehrerweg, in dem der Radweg in die Grünfläche verlegt wird, steht noch aus.*

#### 4.2.9 Ruhender Verkehr

Die Längsparkstände in der südlichen Nebenfläche der Saseler Straße zwischen Polarweg und Alaskaweg entfallen aufgrund der Querschnittsaufweitung zu Gunsten von Bushaltestelle, Radfahrstreifen und breiteren Gehwegen. Die Parkstände östlich des Alaskaweges bleiben unverändert bestehen.

Das absolute Halteverbot (VZ 283-10 bzw. -20) am nördlichen Fahrbahnrand westlich der Einmündung der Sackgasse Saseler Straße kann durch die Herstellung des Radfahrstreifens entfallen.

Für Radfahrende sind im zu überplanenden Bereich Fahrradanhänger vorgesehen. Im Umfeld der Haltestelle Alaskaweg können 8 Fahrradanhänger aufgestellt werden.

Bilanzen	Bestand	Planung	Differenz
Kfz-Parkstände	10	2	-8
öff. Fahrradanhänger	0	8	+8

*Das halbseitige Parken zwischen der Lofotenstraße und der Meiendorfer Straße wird in Zukunft nicht mehr erlaubt sein. Dafür wird man am nördlichen Fahrbahnrand in Zukunft parken können.*

#### 4.2.10 Entwässerung

Die Straßenabläufe am Fahrbahnrand in den Übergangsbereichen zum Bestand und die Anschlussleitungen sind entsprechend den geänderten Bordsteinführungen anzupassen. In Bereichen, in denen die Querschnittsaufteilung geändert wird, müssen Straßenabläufe versetzt bzw. neue ergänzt werden.

Dabei soll das anfallende Oberflächenwasser über entsprechende Gefälle in Straßenabläufe am Fahrbahnrand geleitet werden, von wo es dann einem Regenwassersiel zugeführt wird.

An der Funktionsweise der Straßenentwässerung soll im Plangebiet grundsätzlich nichts verändert werden. Die Planung der Entwässerung der Straßenflächen wird im Rahmen der weiteren Entwurfsbearbeitung weiter geprüft werden und mit den entsprechenden Stellen abgestimmt werden.

#### 4.2.11 Ausstattung / Wegweisung

Die Fahrgastunterstände in der südlichen und nördlichen Nebenfläche werden entsprechend der Lage der überplanten Haltestelle Alaskaweg versetzt. An der neu geplanten Haltestelle im 2. Abschnitt der Saseler Straße lassen sich aufgrund der örtlichen Platzverhältnisse keine Fahrgastunterstände herstellen.

#### 4.2.12 Leitungen

Die Notwendigkeit von Anpassungsarbeiten der Versorgungsleitungen aufgrund des geplanten Straßenbaus wird im Rahmen der Leitungstrassenplanung geklärt. Dabei werden dann auch die Planungen der Leitungsträger bzgl. Neu-, Um- oder Ausbau berücksichtigt.

### **5 Umweltbelange**

#### 5.1 Umweltverträglichkeitsprüfung

Durch die Baumaßnahme sind keine erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltensziele für den Natur- und Landschaftshaushalt zu erwarten.

Nach den Kriterien des §13a Hamb. Wegegesetz ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht erforderlich.

#### 5.2 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, wie Standorte für Ersatzpflanzungen außerhalb des Planungsbereiches sind derzeit nicht vorgesehen.

#### 5.3 Auswirkungen aus Immissionen

Die gesetzlich vorgegebenen Immissionsrichtwerte und zulässigen Arbeitszeiten (gemäß AVV Baulärm, Bundesimmissionsschutzgesetz u.a.) werden berücksichtigt.

### **6 Grunderwerb**


Für diese Baumaßnahme ist kein Grunderwerb erforderlich.

Die Maßnahme findet innerhalb der derzeit vorhandenen Straßenbegrenzungslinien statt.

## 7 Sonstiges

Im Rahmen des Planungsprozesses werden durch Erstverschickung (1.VS) alle erforderlichen Dienststellen, Personen und Institutionen am Abstimmungsverfahren beteiligt.

Die eingehenden Stellungnahmen werden daraufhin in einem Abwägungsprozess final diskutiert und die Unterlagen zur Schlussverschickung fertiggestellt.

<b>Funktion</b>	<b>Leitzeichen</b>	<b>Zeichnungsvermerk</b>	<b>Datum</b>	<b>Unterschrift</b>
<i>LEHNE Ingenieurgesellschaft mbH</i>	-	Verfasst	26.10.2021	
Sachbearbeiter	MR 2105	Bearbeitet	29.10.2021	
Abschnittsleitung	MR 210	Fachtechnisch geprüft		
Abteilungsleitung	MR 20	Aufgestellt		