

Projekt: Förderung des Radverkehrs
Hammer Straße von Grenzknick bis Jüthornstraße

Erläuterungsbericht Schlussverschickung

Inhaltsverzeichnis

1 Anlass der Planung	3
2 Vorhandener Zustand.....	3
2.1 Allgemeines.....	3
2.2 Querschnitt.....	4
2.3 Lichtsignalanlagen/ Knotenpunkt.....	4
2.4 MIV.....	4
2.5 ÖPNV.....	5
2.6 Fußgängerverkehr.....	5
2.7 Radverkehr.....	5
2.8 Ruhender Verkehr.....	5
2.9 Straßenbegleitgrün.....	6
2.10 Öffentliche Beleuchtung / Wegweisung / Straßenmöblierung	7
2.11 Oberflächenentwässerung.....	7
2.12 Versorgungsleitungen	7
2.13 Barrierefreiheit.....	7
3 Variantenuntersuchung.....	7
4 Planung	9
4.1 Allgemeines.....	9
4.2 Querschnitt.....	9
4.3 Lichtsignalanlage / Knotenpunkt.....	9
4.4 MIV.....	10
4.5 ÖPNV.....	10
4.6 Fußgängerverkehr.....	11
4.7 Radverkehr.....	11
4.8 Ruhender Verkehr.....	11
4.9 Straßenbegleitgrün.....	12
4.10 Öffentliche Beleuchtung / Wegweisung / Straßenmöblierung	12
4.11 Anliegerbetroffenheit	12
4.12 Oberflächenentwässerung.....	13
4.13 Ver- und Entsorgungsleitungen	13

4.14	Barrierefreiheit.....	13
4.15	Verträglichkeit mit anderen Planungen.....	13
5	Lärmschutz	13
6	Umweltverträglichkeitsprüfung	13
7	Kampfmittel.....	14
8	Planungsrechtliche Grundlagen.....	14
9	Umsetzung der Planung.....	14
9.1	Grunderwerb	14
9.2	Finanzierung	14
9.3	Wirtschaftlichkeit	14
9.4	Entwurfs- und Baudienststelle	15
10	Realisierungstermin	15

1 Anlass der Planung

Als Synergieeffekt zu der Baumaßnahme „Aufhebung der höhengleichen Bahnübergänge der Hammer Straße über die Bahnstrecken Lübeck - Hamburg (Bahnstrecke 1120) und die Bahnstrecke 1242 (Hamburg-Horn - Hamburg-Wandsbek)“ und den regelkonformen Verkehrsanlagen des Horner Kreisels wurde der Bereich der Hammer Straße zwischen Grenzknick und Jüthornstraße verkehrstechnisch überplant. Die vorhandenen überbreiten Fahrstreifen sollen mit dieser Maßnahme zurückgebaut werden.

Die vorhandene Radverkehrsanlage befindet sich in einem sehr schlechten baulichen Zustand bzw. wird in den meisten Bereichen zum Parken genutzt, so dass keine nutzbare Radverkehrsanlage vorhanden ist.

Im Rahmen der Planung werden die Nebenflächen der Hammer Straße zwischen dem Knotenpunkt Jüthornstraße und der Einmündung Grenzknick für den Radverkehr optimiert, indem auf der Fahrbahn in beiden Fahrrichtungen regelkonforme Radfahrstreifen eingerichtet werden. Des Weiteren wird der Zustand der vorhandenen Nebenflächen verbessert.

2 Vorhandener Zustand

2.1 Allgemeines

Die Baumaßnahme liegt im Bezirksamtsbereich Wandsbek, im Stadtteil Marienthal. Die Hammer Straße ist eine Hauptverkehrsstraße und dient als wichtiger Teil in der Verbindung zwischen der City Nord und der Bundesautobahn A 24. Der Abschnitt der Hammer Straße ist Bestandteil des Streckennetzes für Gefahrgut.

Der Planungsbereich beginnt am Knotenpunkt Hammer Straße / Jüthornstraße und endet an der Einmündung Hammer Straße / Grenzknick. Die Länge des Straßenabschnittes beträgt ca. 300 m und weist eine überbreite Fahrbahn auf.

Der Planungsabschnitt liegt innerhalb bebauter Gebiete mit unterschiedlichen Nutzungen, an der östlichen Straßenbegrenzungslinie ist Wohnbebauung in Form von Einzel-/ Doppelhausbebauung vorhanden und an die westlichen Straßenbegrenzungslinie grenzt der Kleingartenverein „Gartenfreunde in Marienthal“ e. V. Kol. 594 an. Der östliche Bereich der Hammer Straße mit der Wohnbebauung gehört zum Milieuschutzgebiet Marienthal.

Bereits im Jahr 2005 wurde der Bereich des Horner Kreisels vollständig umgebaut. Im Jahr 2013 folgte dann der Knotenpunkt Hammer Straße / Jüthornstraße im Zusammenhang mit der Aufhebung der Bahnübergänge I und II Hammer Straße.

2.2 Querschnitt

Derzeitig weist die **Hammer Straße** folgenden Querschnitt auf:

ca. 0,60 m	Grünstreifen	Oberboden	Ost
ca. 1,45 m	Gehweg	Betonplatten	
ca. 3,00 m	Grünstreifen	Oberboden mit Baum	
ca. 1,45 m	Radweg	Asphalt	
ca. 5,67 m	Fahrstreifen	Asphalt	
ca. 5,48 m	Fahrstreifen	Asphalt	
ca. 1,40 m	Radweg	Asphalt	
ca. 2,15 m	Grünstreifen	Oberboden mit Baum	
ca. 2,00 m	Gehweg	Betonsteinpflaster	
ca. 0,80 m	Grünstreifen	Oberboden	West
24,00 m	Gesamtbreite		

2.3 Lichtsignalanlagen/ Knotenpunkt

Knotenpunkt Hammer Straße / Jüthornstraße (LSA 445)

Bei dem Knotenpunkt Hammer Straße / Jüthornstraße (LSA 445) handelt es sich um einen vierarmigen Knotenpunkt, der signaltechnisch geregelt ist. Am Knotenpunkt sind alle Fahrbeziehungen möglich, bis auf das Linksabbiegen von der Hammer Straße in die Kehre Hammer Straße, das ist untersagt.

Der Knotenpunkt wurde im Zuge der Maßnahme Aufhebung der Bahnübergänge Hammer Straße 2013 umgebaut. Der Trog Hammer Straße erhält nach Fertigstellung im Herbst 2019 je einen Fahrstreifen je Richtung.

Am Knotenpunkt wird der überbreite Fahrstreifen in Richtung Wandsbek in einen Geradeaus und Rechtsabbiegefahrstreifen aufgeteilt.

Die Lichtsignalanlage ist verkehrabhängig geschaltet. Der Linksabbieger aus der Jüthornstraße fordert über eine Schleife das Signal an.

Eine Blindensignalisierung in Form von taktilen Signalen ist vorhanden.

FLSA Grenzknick (FLSA 1690)

An der Einmündung Grenzknick ist für das Queren der Hammer Straße eine Fußgängerlichtsignalanlage (FLSA 1690) vorhanden. Für die Radfahrer und die Fußgänger stehen jeweils separate Furten zur Verfügung. Die Radfahrerfurt ist derzeit mit Leitboys / Bischofsmützen eingeeengt. Die Anforderung der FLSA erfolgt über Taster an den Signalmasten, derzeit wird die FLSA in der Spitzenstunden im Durchschnitt 20-mal angefordert. Eine Blindensignalisierung in Form von taktilen oder akustischen Signalen ist nicht vorhanden.

2.4 MIV

Die Fahrbahn in der Hammer Straße besteht aus zwei überbreiten Fahrstreifen von ca. 5,40 m. Der Kfz-Verkehr fährt auf einem Fahrstreifen größtenteils hintereinander. Am Fahrbahnrand wird auf der überbreiten Fahrbahn gehalten.

Am Knotenpunkt Jüthornstraße weitet sich der überbreite Fahrstreifen in einen Geradeaus- und Rechtsabbiegefahrstreifen auf.

Die Straße Grenzknick ist nur über rechts rein und rechts raus zur Hammer Straße erreichbar. Südlich der Einmündung Grenzknick sind zum Horner Kreisel jeweils zwei Fahrstreifen je Richtung vorhanden.

Aufgrund der Unfallzahlen wurde in den letzten Jahren als Trennung der Richtungsfahrbahnen Leitboys / Bischofsmützen aufgeklebt, damit das Wenden auf der Hammer Straße unterbunden wird.

2.5 ÖPNV

Die Hammer Straße wird von der Buslinie 8700 Hamburg-Wandsbek (ZOB) – Ratzeburg und von der Buslinie x35 Hamburg Messe-Sorenkoppel befahren. Zurzeit sind im Planungsbereich keine Bushaltestellen vorhanden.

2.6 Fußgängerverkehr

Im gesamten Planungsbereich sind getrennte Geh- und Radwege vorhanden.

Die vorhandenen Gehwege sind 1,50 m bis 2,00 m breit und zum Großteil mit Betonplatten / -pflaster befestigt. Ausnahmen sind die Bereiche bei den Bäumen, dort sind häufig die Betonplatten gegen eine wassergebundene Befestigung ausgetauscht. Die Gehwege befinden sich in einem sehr schlechten baulichen Zustand. Es sind Zusatzschilder mit dem Hinweis „Stolpergefahr! Unebener Gehweg“ vorhanden.

2.7 Radverkehr

Die Radwege sind in einer Breite von rund 1,40 m nicht regelgerecht hergestellt und befinden sich, wie auch die Gehwege, in einem schlechten baulichen Zustand. Die Radwege haben keinen Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn und sind meistens durch parkende Fahrzeuge eingeeengt.

In der Hammer Straße besteht eine Radwegbenutzungspflicht, die erhalten bleiben soll.

Ab der FLSA Grenzknick wird der Radverkehr auf der westlichen Nebenfläche im 2-Richtungsverkehr zum Horner Kreisel geführt.

Velorouten liegen nicht im Planungsbereich.

2.8 Ruhender Verkehr

Zwischen der Einmündungen Grenzknick und dem Knotenpunkt Jüthornstraße befinden sich auf beiden Seiten der Fahrbahn Parkmöglichkeiten zwischen den Bäumen in unterschiedlichen Längen. Die Beschilderung für das Gehwegparken ist nicht mehr vorhanden. Die Oberfläche zwischen den Bäumen ist mit einer wassergebundenen Decke befestigt, ist durch die Nutzung des ruhenden Verkehrs ausgemergelt und das Wurzelwerk der Bäume liegt zum Teil frei. Das Parken findet zum Teil ungeordnet statt, wodurch der Radverkehr zusätzlich in seinem Fahrkomfort behindert wird.

2.9 Straßenbegleitgrün

Im Planungsbereich sind in der Straßenverkehrsfläche 35 Bäume vorhanden. Weitere Bäume stehen auf Privatgrund in direkter Nähe der Straßenbegrenzungslinien. Die Baumstandorte sind in Reihe beidseitig der Fahrbahn in Abständen von 10,00 m bis 20,00 m angeordnet und ergeben einen Alleecharakter. Die Bäume stehen zwischen dem Geh- und Radweg. Es handelt sich überwiegend um Linden aus unterschiedlichen Pflanzjahren. Die Linden wurzeln bis in die Geh – und Radwege. Das Wurzelwerk liegt durch jahrelange Anhäufungen von Laub erheblich höher als die befestigten Wegeflächen. Im Bereich der wasergebundenen Decke liegen die Wurzeln zum Teil frei. Die Bauminseln sind mit Baum-schutzbügel eingefasst.

In der nachfolgenden Tabelle 1 sind die vorhandenen Straßenbäume aufgelistet:

Straßenbäume	Art	Stammumfang	Jahr	Σ
Hammer Straße West	Linde	144 - 170 cm	1955	5
	Linde	146 - 150 cm	1958	2
	Linde	104 - 133 cm	1980	6
	Linde	120 cm	1982	1
	Linde	19 cm	2016	1
Gesamt West				15
Straßenbäume	Art	Stammumfang	Jahr	Σ
Hammer Straße Ost	Linde	213 cm	1930	1
	Linde	150 - 204 cm	1950	10
	Linde	124 - 143 cm	1980	3
	Hainbuche	43 cm	1989	1
	Linde	62 - 90 cm	2000	4
	Linde	22 cm	2012	1
Gesamt Ost				20

Tabelle 1 Bestandsbäume

2.10 Öffentliche Beleuchtung / Wegweisung / Straßenmöblierung

Die öffentliche Beleuchtung steht im Bereich der Hammer Straße zwischen Jüthornstraße und Grenzknick in der östlichen Nebenfläche im Grünstreifen.

Im Planungsbereich ist auf der Strecke und am Knotenpunkt Hammer Straße / Jüthornstraße wegweisende Beschilderung vorhanden.

Als Trennung der Richtungsfahrbahn sind Leitboys / Bischofsmützen vom Horner Kreisel bis ca. zur Hammer Straße 103 (Station 0+140.000) vorhanden.

Im Bereich des Knotenpunktes Hammer Straße / Jüthornstraße befinden sich eine Premiumsäule und an der Einmündung Hammer Straße / Grenzknick steht eine Werbeuhr.

2.11 Oberflächenentwässerung

Die Entwässerung der Fahrbahn und der Nebenflächen der Hammer Straße erfolgt über Straßenabläufe mit Anschlussleitungen in die vorhandenen Mischwassersiele.

2.12 Versorgungsleitungen

Im Planungsbereich sind zahlreiche Leitungen und Kabel verschiedener Leitungsunternehmen vorhanden. Diese befinden sich sowohl in den Nebenflächen, als auch in der Fahrbahn.

2.13 Barrierefreiheit

An der Lichtsignalanlage Hammer Straße / Jüthornstraße sind Einrichtungen zur Barrierefreiheit, wie taktile Signalgeber und taktile Bodenindikatoren, vorhanden.

Im weiteren Planungsbereich sind keine Bodenindikatoren (Noppenplatten und Rippenplatten), die sich optisch und taktil von den Gehwegplatten unterscheiden, vorhanden.

Die Bordkanten an der Fußgängerlichtsignalanlage Grenzknick sind auf 0,00 bis 3,00 cm abgesenkt und entsprechen nicht den aktuellen Regelwerken.

3 Variantenuntersuchung

Im Zuge der Entwurfsplanung wurden Varianten zu den möglichen Radverkehrsanlagen erarbeitet und überprüft. Es wurden sechs Varianten, drei mit Radfahrstreifen, zwei mit baulichen Radwegen und eine Kombination aus Radweg und Radfahrstreifen mit Erweiterung der Straßenverkehrsfläche überprüft.

Als Führungsformen für den Radverkehr sind gemäß ERA an zweistreifigen bzw. vierstreifigen Hauptverkehrsstraßen (Belastungsbereich III/VI) Radfahrstreifen, Radwege oder gemeinsame Geh- und Radwege vorzusehen. Es ist aber immer die Realisierbarkeit der Radverkehrsanlage zu prüfen. Ist für einen Belastungsbereich auf Grund des Flächenbedarfes oder anderer Ausschlusskriterien keine der geeigneten Führungsformen realisierbar, ist zu prüfen, ob eine der Führungsformen aus dem nächst tieferem Belastungsbereich, zum Beispiel ein Schutzstreifen, realisiert werden kann.

Aufgrund der vorhandenen Bäume und der Tatsache, dass das Wurzelwerk der Bäume oberflächennah liegt, soll die Fahrbahnbreite nicht verändert werden.

In einem Abstimmungstermin am 06.11.2018 mit dem LSBG und der BVM wurde die Variante Radfahrstreifen mit je einen Fahrstreifen pro Richtung diskutiert und als Planungsvariante festgelegt.

Die erstverschickte Planungsvariante mit einem Radfahrstreifen für den geradeausfahrenden Radverkehr zwischen dem Geradeausfahrstreifen und dem Rechtsabbiegestreifen des Kfz-Verkehrs am Knotenpunkt Hammer Straße / Jüthornstraße, wurde seitens der Verkehrsdirektion 52 (VD 52) aus Sicherheitsgründen im Zusammenhang mit dem Radentscheid Hamburg am 09.10.2020 abgelehnt und wurde somit in der vorliegenden Schlussverschickung nicht weiter berücksichtigt.

Eine bauliche Trennung des Radfahrstreifen vom Kfz-Verkehr, wie im Radentscheid Hamburg bevorzugt, in Form einer „Protected Bike Lane“ oder der „Kopenhagener Lösung“ wurde geprüft, mit der VD 52 und der BVM diskutiert, die Vor- und Nachteile abgewogen und aus mehreren Gründen letztlich verworfen.

Abwägung „Protected Bike Lane“:

Eine bauliche Trennung des Radfahrstreifens vom Kfz-Verkehr ist aufgrund der schützenswerten Bestandsbäume in den Nebenflächen nicht möglich. Zur Einrichtung eines 2,25 m breiten Radfahrstreifens mit 0,50 m breiten Mittelinseln wäre eine Verbreiterung der Fahrbahn in Richtung der Nebenfläche, in der sich die Baumwurzeln oberflächennah befinden, erforderlich. Dies würde zu einer Gefährdung der Bestandsbäume führen.

Auf der Ostseite der Hammer Straße sind Wohnbebauung und damit zahlreiche Grundstücksüberfahrten vorhanden, die für die Anlieger erreichbar bleiben müssen. Eine durchgängig einheitliche Einrichtung einer Protected Bike Lane ist somit nicht realisierbar.

Durch den zahlreichen Baumbestand ist mit einem erhöhten Laubfall im Herbst zu rechnen. Bei der baulichen Trennung des Radfahrstreifens vom Kfz-Verkehr ist eine Straßenreinigung aufgrund der Fahrzeugabmessungen mit einem Straßenreinigungsfahrzeug nicht möglich, die Straßenreinigung würde durch die baulichen Elemente erheblich erschwert werden. Auch die Oberflächenentwässerung würde aufgrund der bereits derzeit vorhandenen geringen Längsneigung der Fahrbahn durch bauliche Elemente erschwert werden.

Abwägung „Kopenhagener Lösung“:

Durch die oberflächennahen Wurzeln der Bestandsbäume kann auch die „Kopenhagener Lösung“ nicht ohne eine Gefährdung der Bäume realisiert werden, da der Bordsteinverlauf in Richtung der Nebenfläche versetzt werden müsste, um eine „Kopenhagener Lösung“ mit dem erforderlichen Sicherheitsabstand einrichten zu können.

Die Anlieger haben sich mit der bereits in der Erstverschickung geplanten Kürzung der Parkstandanzahl nicht einverstanden erklärt. Die geplanten Längsparkstände in der Hammer Straße würden durch eine „Protected Bike Lane“ oder die „Kopenhagener Lösung“ ersatzlos wegfallen.

Die Belieferung der Wohnbebauung auf der Ostseite wäre damit ebenfalls nicht mehr ohne erhebliche Verkehrseinschränkungen möglich.

4 Planung

4.1 Allgemeines

Der umzubauende Bereich umfasst die Hammer Straße vom Knotenpunkt Hammer Straße / Jüthornstraße bis zur Einmündung der Straße Grenzknick.

Ziel der Überplanung ist es die Fahrbahn und die Nebenflächen, die sich in einem desolaten Zustand befinden und fortschreitendem Substanzverlust unterliegen, im Zuge dieser Maßnahme zu sanieren. Dabei soll eine Verbesserung der Fußgänger- und Radverkehrsführung geschaffen werden.

Der Fahrbahnquerschnitt soll so verändert werden, dass für den Radverkehr ein 2,25 m breiter Radfahrstreifen und für den Kfz-Verkehr je ein Richtungsfahrstreifen geschaffen werden. Im Fahrbahnbereich ist eine Asphaltdeck- und -binderschichterneuerung vorgesehen.

4.2 Querschnitt

Der geplante Querschnitt in der Hammer Straße (ca. Stat. 0+180.000) wird wie folgt aufgeteilt:

2,00 m	Gehweg	Betonplatten	Ost
4,45 m	Grünstreifen	Oberboden mit Bäumen	
2,25 m	Radfahrstreifen	Asphalt	
3,25 m	Fahrstreifen	Asphalt	
3,25 m	Fahrstreifen	Asphalt	
2,40 m	Radfahrstreifen	Asphalt	
3,90 m	Grünstreifen	Oberboden mit Bäumen	
2,50 m	Gehweg	Betonplatten	West
24,00 m	Gesamtbreite		

Die gewählten Breiten entsprechen den technischen Vorgaben bzw. wurden gemäß den örtlichen Erfordernissen gewählt.

Die Fahrbahn- und Nebenflächen werden entsprechend den ReStra hergestellt. Für die Parkbuchten wird aufgrund des Wurzelwerkes eine abweichende Lösung vorgesehen.

4.3 Lichtsignalanlage / Knotenpunkt

Knotenpunkt Hammer Straße / Jüthornstraße (LSA 445)

Der Knotenpunkt Hammer Straße / Jüthornstraße verbleibt im vorhandenen Zustand. Der Rechtsabbiegefahrstreifen benötigt gemäß der Prognose für den Knotenpunkt nach Fertigstellung der Maßnahme „Aufhebung der Bahnübergänge“ eine Aufstelllänge von 30,00 m.

Zur Überprüfung der geplanten Aufstelllänge und der tatsächlichen Verkehrsbelastung wird im Oktober 2020 eine Verkehrszählung durchgeführt.

Der Radverkehr wird auf dem Radfahrstreifen am rechten Fahrbahnrand über den Knotenpunkt geführt. Der Radfahrstreifen wird im Knotenpunktbereich rot eingefärbt.

Die Prüfung der Leistungsfähigkeit mit der Prognose der Hammer Straße in der Nachmittagsprognose ergab die Qualitätsstufe F. Bei der Vormittagsprognose ergab die Prüfung die Qualitätsstufe E gemäß Handbuch für die Bemessung von Straßen (HBS).

Die verkehrsabhängige Steuerung ist flexibel und passt sich optimal dem Verkehrsfluss an, sodass die tatsächliche Leistungsfähigkeit höher und die Abwicklung der Verkehre in einer für Hauptverkehrsstraßen akzeptablen Verkehrsqualität möglich ist.

FLSA Grenzknick (FLSA 1690)

Die Fußgängerlichtsignalanlage (FLSA 1690) über die Hammer Straße wird an die neue Bordkantenführung angepasst und in Richtung Norden verschoben. Die vorhandenen Fahrbeziehungen bleiben für den MIV erhalten.

Für den Radverkehr wird die FLSA mit einer Zweirichtungsfurt versehen, da ab der Einmündung Grenzknick nur auf der westlichen Nebenfläche bis zum Horner Kreisel eine Radverkehrsanlage vorhanden ist.

Die Nebenrichtung aus dem Grenzknick bleibt weiterhin unsignalisiert. In Fahrbahnmitte wird eine bauliche Mittelinsel hergestellt. Es kann nur rechts rein- und rechts rausgefahren werden.

Die Anforderung der FLSA erfolgt über Taster an den Signalmasten. Die Anlage wird mit einer Blindensignalisierung in Form von taktilen und akustischen Signalen aufgerüstet.

4.4 MIV

Die überbreiten Fahrstreifen der Hammer Straße werden zwischen dem Knotenpunkt Hammer Straße / Jüthornstraße und der Einmündung Grenzknick aufgehoben. Die Fahrbahn wird als zweistreifige Fahrbahn mit je einem Fahrstreifen je Richtung vorgesehen. An dem Knotenpunkt Hammer Straße / Jüthornstraße werden zur Erbringung der Leistungsfähigkeit der Lichtsignalanlagen der Fahrstreifen in Richtung Wandsbek in einen Geradeaus- und einen Rechtsabbiegefahrstreifen aufgeteilt.

Die zwei Fahrstreifen vom Horner Kreisel werden vor der Einmündung Grenzknick zusammengeführt. Die gesamte Hammer Straße erhält von der Einmündung Grenzknick bis zum Knotenpunkt Hammer Straße / Rantzaustraße nach Fertigstellung des Trogbauwerkes Hammer Straße einen Fahrstreifen je Richtung.

Die Richtungsfahrbahn Horner Kreisel weitet sich nach der FLSA Grenzknick auf.

Im Einmündungsbereich der Straße Grenzknick wird eine bauliche Trennung der Fahrstreifen als Verkehrsinsel ohne Beschilderung hergestellt (Breite = 0,50 m), um das regelwidrige Linksabbiegen aus der Straße Grenzknick zu verhindern.

4.5 ÖPNV

In der Hammer Straße Haus Nr. 99/101 sollen zukünftig zwei Bushaltestellen entstehen. Der Kasseler Sonderbord sowie die Warteflächen werden hergestellt. Die Endgültige Herstellung mit taktilen Bodenindikatoren erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt durch die HHA.

4.6 Fußgängerverkehr

Für den Fußgängerverkehr stehen auf der Nordseite Gehwege in einer Breite von 2,00 m und auf der Südseite in einer Breite von 2,50 m zur Verfügung. Die Gehwege sollen im Bereich der Bäume so weit wie möglich angehoben werden, damit die Gehwege wieder durchgehend mit Betonsteinpflaster befestigt werden können. Die genaue Prüfung der Höhenlage und Baumwurzeln erfolgt im Zuge der Ausführungsplanung.

4.7 Radverkehr

Die Radverkehrsanlage wird vom Radweg auf die Fahrbahn verlegt. Der Radverkehr erhält im Planungsabschnitt zwischen Jüthornstraße und Grenznick jeweils einen Radfahrstreifen in einer Breite von 2,25 m. An der FLSA Grenznick wird der Radverkehr auf die Nebenfläche aufgeleitet, von dort wird er auf dem 2-Richtungsradweg zum Horner Kreisel geführt. Auf der Nordseite wird der Radverkehr von der Nebenfläche auf den Radfahrstreifen abgeleitet. Zur Sicherheitssteigerung erhält der Radverkehr ab der Station 0+065.000 einen rot eingefärbten Radfahrstreifen. Durch die rote Einfärbung soll die Aufmerksamkeit des Kfz-Verkehrs in Hinblick auf den Radverkehr erhöht werden. Mit dieser Maßnahme werden ca. 600,00 m Radfahrstreifen gebaut.

4.8 Ruhender Verkehr

Der ruhende Kfz-Verkehr wird im überplanten Abschnitt neu geordnet. Es werden im Bereich der aufzuhebenden Radwege zwischen den Baumstandorten Parkbuchten für ein bis zwei Kfz vorgesehen.

Auf der westlichen Seite zu den Kleingärten entstehen neun Parkstände und auf der östlichen Seite zur Einzelhausbebauung entstehen acht Parkstände.

In der Straße Grenznick werden auf der Südseite sieben neue Parkstände hergestellt.

Insgesamt werden 24 Parkstände für Kfz- und Lieferverkehr geschaffen. Die Längsparkstände in der Hammer Straße sollen zum Schutz der oberflächennah vorhandenen Wurzeln und zum Baumerhalt nicht mit Hochbordkanten und Wabenpflaster aus Beton hergestellt werden, sondern als Gehwegparken mit einer Befestigung aus Kunststoffwabe mit wassergebundener Deckschicht.

Die Senkrechtparkstände im Grenznick werden mit einem Hochbordstein eingefasst und mit Wabensteinpflaster aus Beton befestigt.

Für den Radverkehr werden Abstellplätze mit Fahrradanhängerbügeln im öffentlichen Straßenraum vorgesehen. Insgesamt sind 18 Fahrradanhängerbügel vorgesehen.

Auf der Ostseite der Hammer Straße werden vier weitere nicht regelkonforme Parkstände hergestellt. Sie wurden auf Wunsch und in Abstimmung mit den Anwohnern in die Planung aufgenommen. Südlich an die Bushaltestelle angrenzend wird die Nebenfläche bis zum Zeitpunkt der endgültigen Herstellung der Bushaltestelle dem ruhenden Verkehr zur Verfügung gestellt.

4.9 Straßenbegleitgrün

Im Planungsbereich sollen die vorhandenen Bäume möglichst erhalten bleiben.

Im Bereich des Rechtsabbiegefahrstreifens in die Jüthornstraße wurde mithilfe von Wurzelsuchgrabungen geprüft, ob die drei Bäume (Linden Durchmesser 150 cm – 213 cm) erhalten bleiben können. Die Wurzelsuchgrabungen haben ergeben, dass ein Baum gefällt werden muss.

Die Kaiserlinde aus dem Jahr 2016 auf der westlichen Nebenfläche am Knotenpunkt Jüthornstraße ist entweder umzupflanzen oder zu fällen. Im Bereich der Einmündung Grenzknick wird die Ersatzpflanzung für den Baumstandort auf der Westseite vorgesehen.

Die Hochbordsteine sollen, wenn es das Wurzelwerk zulässt, in gleicher Lage mit einer Bordansicht von 16 cm neu gesetzt werden, um das ungeordnete Parken auf der Nebenfläche zu verhindern. Die Bauminselflächen sollen in Richtung Fahrbahn und parallel zur Fahrbahn vergrößert werden. Zum Schutz der Bauminselflächen sollen die vorhandenen Baumbügel versetzt bzw. erneuert werden. Die Anpassung der Hochbordkanten wird mit einer baumpflegerischen Begleitmaßnahme erfolgen. Wenn im Bereich der Bäume, die Hochbordkante nicht angepasst werden kann, verbleibt diese im Abschnitt der Bäume in gleicher Höhenlage.

4.10 Öffentliche Beleuchtung / Wegweisung / Straßenmöblierung

Die öffentliche Beleuchtung wird an die geänderte Nutzung der Verkehrsflächen angepasst. Die Leuchtmittel werden ausgetauscht, die Lichtmaststandorte verbleiben unverändert.

Im überplanten Bereich ist wegweisende Beschilderung vorhanden, die an den vorhandenen Standorten verbleiben kann.

Die zur Fahrstreifentrennung vorhandenen Leitboys / Bischofsmützen werden im gesamten Planungsabschnitt entfernt. Im Bereich der Einmündung Grenzknick / Hammer Straße wird eine bauliche Fahrstreifentrennung in Form einer Mittelinsel hergestellt.

Der Standort der Litfaßsäule im Bereich des Knotenpunktes Hammer Straße / Jüthornstraße ist ca. 20 m weiter in Richtung Horner Kreisel zu versetzen. Der mögliche Standort für die Litfaßsäule ist als Vorschlag im Lageplan 01 dargestellt. Dieser ist ohne Genehmigung des zuständigen Polizeikommissariats und des Bezirksamts Wandsbek eingetragen. Der Standort ist in Eigenverantwortung der Betreiber vor Baubeginn abzustimmen und zu genehmigen. Es werden insgesamt 18 neue Fahrradanhänger in Planungsbereich aufgestellt.

4.11 Anliegerbetroffenheit

Von der Planung sind nur die direkt an der Hammer Straße wohnenden Bürger betroffen. Die Anlieger sind insofern betroffen von der Maßnahme, dass ihre vorhandenen Überfahrten mit der Maßnahme erneuert werden.

4.12 Oberflächenentwässerung

Die Entwässerung der Fahrbahn und der Nebenflächen der Hammer Straße erfolgt über vorhandene und neu geplante Straßenabläufe mit Anschlussleitungen in die vorhandenen Mischwassersiele.

Ein Teil der Straßenabläufe und deren Anschlussleitungen werden entsprechend der geänderten Bordsteinführung angepasst und erneuert.

4.13 Ver- und Entsorgungsleitungen

Die vorhandenen Leitungen in der Fahrbahn und den Nebenflächen werden, falls erforderlich, durch Verlegung an die neue Geometrie angepasst. Ob Leitungen im überplanten Bereich verlegt werden müssen, wird im Rahmen der Leitungstrassenplanung geprüft. Es werden Leitungsverlegungen für die Änderungen der FLSA sowie der öffentlichen Beleuchtung erforderlich sein.

4.14 Barrierefreiheit

An der FLSA Grenzknick werden im Bereich der neuen Furten taktile Elemente in Form von Bodenplatten mit Noppen- oder Rippenprofilen als Aufmerksamkeitsstreifen sowie Richtungs- und Sperrfelder verlegt. Die Bordsteinkanten werden im Bereich der Fußgängerfurt als getrennte Querungen auf 6,00 cm und 0,00 cm und im Bereich der Radfahrerfurt auf 0,00 cm abgesenkt.

Als Trennung zwischen Geh- und Radweg im Bereich der FLSA und des 2-Richtungsradweges soll ein taktiler Trennstreifen aus Noppenplatten eingebaut werden. Die FLSA Grenzknick wird mit einer Signalisierung für Sehbehinderte ausgestattet.

4.15 Verträglichkeit mit anderen Planungen

Im Planungsbereich finden nach derzeitigem Kenntnisstand, mit Ausnahme der DB-Maßnahme - Ausbau der S-Bahnlinie S4, Rückbau des Bahnübergangs Claudiusstraße, keine weiteren Planungen statt.

5 Lärmschutz

Im Zuge der weiteren Planung wird geprüft, inwiefern die Maßnahme einen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV darstellt und ob Ansprüche und Kosten für Lärmschutzmaßnahmen erforderlich werden.

6 Umweltverträglichkeitsprüfung

Die Baumaßnahme unterliegt nach Prüfung der in § 13a des Hamburgischen Wegegesetzes genannten Kriterien keiner Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in Hamburg.

7 Kampfmittel

Für den Planungsbereich liegen die Ergebnisse der Auswertungen der alliierten Luftbilder aus dem II. Weltkrieg vom 04.01.2019 vor.

Der Planungsbereich ist gemäß Kampfmittelverordnung nach derzeitigem Stand überwiegend freigegeben. Es sind keine weiteren Maßnahmen notwendig.

Eine Ausnahme ist im westlichen Gehwegbereich bei ca. Station 0+270.000 dort besteht gemäß Luftbildauswertung allgemeiner Bombenblindgängerverdacht durch Bombenkrater.

8 Planungsrechtliche Grundlagen

Planungsrechtliche Grundlagen für den gesamten Planungsbereich ist der Bebauungsplan Marienthal 4 vom 15.04.1969.

9 Umsetzung der Planung

9.1 Grunderwerb

Grunderwerb muss nicht getätigt werden. Die Baumaßnahme wird innerhalb der bestehenden Straßenbegrenzungslinien durchgeführt.

9.2 Finanzierung

Der Kostenträger der Baumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg, die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM). Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt aus dem Titel „Förderung des Radverkehrs“ Produktgruppe 269.

9.3 Wirtschaftlichkeit

Aufgrund der Zielvorgabe einer deutlichen Verbesserung der Radverkehrsführung sowie eine Verbesserung des Erhaltungszustands der Verkehrsinfrastruktur und dem Synergieeffekt mit der Maßnahme „Aufhebung der höhengleichen Bahnübergänge Hammer Straße I + II“ soll der Abschnitt Hammer Straße zwischen Jüthornstraße und Grenzknick überplant werden.

Durch die gezielte Förderung des Radverkehrs wird auf die mögliche Verlagerung der Nahverkehrswege vom Pkw auf das Fahrrad und daraus resultierend auf eine Verringerung der negativen Auswirkungen des MIV eingewirkt. Die vorgesehene Schaffung und der Ausbau der Radverkehrsanlagen gewährleistet außerdem eine sichere Verkehrsführung für den Radverkehr in stark belasteten Hauptverkehrsstraßen, wodurch potentielle Unfallkosten eingespart werden.

Der schlechte bauliche Zustand des Planungsbereiches erfordert einen hohen, steigenden Unterhaltungsaufwand zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit und Funktionsfähigkeit der Nebenflächen und der Fahrbahn in der Hammer Straße.

Für den Fahrbahnbereich liegt eine Zustandserfassung und -bewertung von 2018 vor. Gemäß dieser Zustandsuntersuchung und einer Baugrunduntersuchung wird der Sanierungsumfang der Fahrbahn festgelegt.

Es wurden eine Trummen- und ein Baugrunduntersuchung durchgeführt. Aus der Trummenuntersuchung geht hervor, dass die vorhandenen Trummen und Anschlussleitungen sich im Wesentlichen in einem guten Zustand befinden und lediglich geringfügig mittels Inliner saniert bzw. erneuert werden müssen.

Aus der Baugrunduntersuchung geht hervor, dass das unter dem Asphalt befindliche Pflaster in der Fahrbahn verbleiben kann und lediglich die Asphaltdeck- und -binderschicht erneuert werden.

Die Gehwege werden auf gesamter Länge erneuert.

Durch die Verbesserung der Fahrbahn und der Geh- und Radverkehrsanlagen lassen sich volkswirtschaftliche Kosten durch mögliche Unfälle vermeiden.

Die zu erwartenden Baukosten stehen daher in einem volkswirtschaftlich sinnvollen Verhältnis zu dem erwarteten Nutzen aller Verkehrsteilnehmer.

Die Maßnahme wurde entsprechend den „ReStra“ unter Berücksichtigung der örtlichen, städtebaulichen und verkehrlichen Randbedingungen und den anerkannten Regeln der Technik, die grundsätzlich auch wirtschaftlichen Gesichtspunkten unterliegen, geplant.

9.4 Entwurfs- und Baudienststelle

Die verkehrstechnische Planung sowie die entwurfstechnische Bearbeitung erfolgt durch den LSBG, S2. Die Baudurchführung der Straßenbaumaßnahme erfolgt durch den LSBG, S3.

10 Realisierungstermin

Die Realisierung der Straßenbaumaßnahme ist für Juni bis August 2021 vorgesehen.

Verfasst:

Hamburg, den 28.10.2020

SCHMECK-JUNKER Ingenieurgesellschaft mbH

Aufgestellt:

Hamburg, den 23.11.2020

LSBG - S2