

Angaben zum Bauvorhaben

Baumaßnahme: Ausbau der Veloroute 1
Bündnis für den Radverkehr

Teilbaumaßnahme: Abschnitt 18
Kreisverkehr Holmbrook / Paul-Ehrlich-Str. / Othmarscher Kirchenweg

INHALT

1	ANLASS DER PLANUNG	2
2	VORHANDENER ZUSTAND	2
2.1	Allgemeines	2
2.2	Aufteilung der Fahrbahn und Nebenflächen, Oberflächenbefestigung	2
2.3	Straßenentwässerung	3
2.4	Ruhender Verkehr	3
2.5	Fußgänger und Radfahrer	3
2.6	Öffentlicher Personennahverkehr	3
2.7	Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung	3
2.8	Straßenbegleitgrün	3
2.9	Art und Nutzung der anliegenden Bebauung	3
3	GEPLANTER ZUSTAND	3
3.1	Abmessungen der Fahrbahn und Nebenflächen, Oberflächenbefestigung.....	4
3.2	Öffentlicher Personennahverkehr	4
3.3	Ruhender Verkehr	4
3.4	Fußgänger und Radfahrer	4
3.5	Barrierefreiheit	4
3.6	Höhenanpassung und Straßenentwässerung	5
3.7	Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung	5
3.8	Grün- und Baumpflanzungen	5
3.9	Ver- und Entsorgungsleitungen	5
4	PLANUNGSRECHTLICHE GRUNDLAGEN	5
5	UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG	6
6	KAMPFMITTELRÄUMDIENST	6
7	UMSETZUNG DER PLANUNG	6
7.1	Grunderwerb	6
7.2	Finanzierung	6
7.3	Entwurfs- und Baudienststelle.....	6
7.4	Realisierungstermin	6

1 ANLASS DER PLANUNG

Im Rahmen des im Juni 2016 geschlossenen „Bündnis für den Radverkehr (BfdR)“ sollen vor allem die Velorouten ausgebaut werden. Das bezirks- und stadtteilübergreifende Netz des Hamburger Veloroutennetzkonzepts bündelt den Alltagsradverkehr möglichst auf verkehrsarmen Strecken und verbindet die Wohngebiete der inneren und äußeren Stadt mit den Stadtteilzentren und der City.

Im Verlauf der Veloroute 1 (City – Neustadt – St. Pauli – Altona-Altstadt – Ottensen – Othmarschen - Rissen) soll der Einmündungsbereich Holmbrook / Othmarscher Kirchenweg / Paul-Ehrlich-Straße überplant werden.

Die Verkehrssituation im Einmündungsbereich Holmbrook / Othmarscher Kirchenweg / Paul-Ehrlich-Straße ist sehr unübersichtlich und die geltenden Vorfahrtsregeln werden häufig weder von Radfahrenden noch von dem Kfz-Verkehr eingehalten. Zusätzlich werden die Geschwindigkeitsbeschränkungen in der Straße Holmbrook häufig deutlich überschritten. Da sich im näheren Umfeld des Planungsbereiches u.a. sowohl eine Kindertagesstätte als auch eine Grundschule befindet, ist eine Verbesserung der Verkehrssituation im Planungsbereich zwingend erforderlich. Es ist vorgesehen den Einmündungsbereich Holmbrook / Othmarscher Kirchenweg neu zu gestalten.

In der betroffenen Einmündung verläuft die Veloroute 1 in Richtung des Othmarscher Kirchenwegs. Hier besteht das zusätzliche Ziel, den Übergang von der Nebenfläche auf die Fahrbahn komfortabler und sicherer zu gestalten, so dass die Strecke den Zielen einer Veloroute gerecht wird.

2 VORHANDENER ZUSTAND

2.1 Allgemeines

Die Straße Holmbrook inkl. der Einmündung Holmbrook / Othmarscher Kirchenweg / Paul-Ehrlich-Straße befindet sich im Stadtteil Othmarschen im Bezirksamtsbereich Altona. Die Straße Holmbrook geht in Richtung Norden von der Bernadottestraße ab und geht im Einmündungsbereich des Othmarscher Kirchenwegs in die Paul-Ehrlich-Straße über. Die Drei Straßen sind Bestandteil einer Tempo-30-Zone.

2.2 Aufteilung der Fahrbahn und Nebenflächen, Oberflächenbefestigung

Derzeit ist die Fahrbahn der Straße Holmbrook in einer Breite von ca. 6,00 m bituminös befestigt und wird mit einem Hochbord von den Nebenflächen abgegrenzt. Unmittelbar südlich des Einmündungsbereiches Othmarscher Kirchenweg wird die Fahrbahn auf ca. 3,50 m eingeengt. Die aus Richtung Süden kommenden Kfz müssen den aus Norden kommenden Kfz derzeit Vorfahrt gewähren. Die aus Norden kommenden Kfz können den Einmündungsbereich problemlos passieren, ohne die Geschwindigkeit zu reduzieren. Die vorhandene Einengung soll zum einen der Geschwindigkeitsreduzierung dienen und zum anderen das Queren der Straße Holmbrook erleichtern. Die Nebenflächen sind beidseitig zwischen 1,70 m und 2,00 m breit und mit Gehwegplatten aus Beton befestigt. Gegenüber der Einmündung des Othmarscher Kirchenwegs befindet sich eine fuß- und radläufige Wegeverbindung zum Wohngebiet westlich der A7. Für die Radfahrer ist eine Auf- bzw. Ableitung vorhanden, der Bordstein ist abgesenkt und die Nebenfläche mit rotem Betonsteinpflaster befestigt.

Die Fahrbahn des Othmarscher Kirchenwegs ist in einer Breite von ca. 5,45 m bituminös befestigt und wird ebenfalls mit einem Hochbord von den Nebenflächen abgegrenzt. Die Nebenflächen sind in einer Breite zwischen 1,50 m und 1,60 m mit Gehwegplatten aus Beton befestigt.

Separate Anlagen für den Radverkehr sind im Planungsbereich nicht vorhanden. Der Radverkehr findet im Mischverkehr auf der Fahrbahn statt.

2.3 Straßenentwässerung

Die Straßenentwässerung erfolgt über Trummen im Fahrbahnbereich. Die Trummen entwässern über Anschlussleitungen in ein Mischwassersiel der Hamburger Stadtentwässerung. Diese Siele liegen in der Fahrbahn. Die Nebenflächen leiten das anfallende Oberflächenwasser über die Querneigung in Richtung Fahrbahn.

2.4 Ruhender Verkehr

Am südlichen Ende der Paul-Ehrlich-Straße befindet sich westlich der Fahrbahn ein 2,50 m breiter und mit Betonwabensteinpflaster befestigter Längsparkstreifen. Hier darf Montags-Freitags zwischen 8 bis 18 Uhr und Samstags von 8 bis 12 Uhr nur mit Parkscheibe zwei Stunden geparkt werden.

In den betroffenen Abschnitten der Straßen Holmbrook und Paul-Ehrlich-Str. gilt absolutes Halteverbot. Im Othmarscher Kirchenweg ist alternierend das Parken am Fahrbahnrand zugelassen.

2.5 Fußgänger und Radfahrer

Im kompletten Planungsbereich sind beidseitig zwischen 1,50 m und 2,00 m breite mit Gehwegplatten aus Beton befestigte Gehwege vorhanden. Südlich des Einmündungsbereiches Othmarscher Kirchenweg ist die Fahrbahn auf ca. 3,50 m eingeengt, die übrige Fläche wird dem Gehweg zugeschlagen. Dies soll zur Verkehrsberuhigung beitragen und das Queren der Straße Holmbrook erleichtern.

Separate Radverkehrsanlagen sind im gesamten Planungsgebiet nicht vorhanden. Der Radverkehr findet im Mischverkehr auf der Fahrbahn statt. Gegenüber der einmündenden Straße Othmarscher Kirchenweg befindet sich eine rot gepflasterte Aufleitung für Radfahrende in Richtung Westen. Dieser Zweirichtungsradweg misst eine Länge von ca. 25 m und geht anschließend in einen gemeinsam genutzten Geh- und Radweg über.

2.6 Öffentlicher Personennahverkehr

Es verkehren keine Linienbusse im Planungsbereich.

2.7 Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung

Die öffentliche Beleuchtung in dem zu überplanenden Bereich besteht aus Langfeldleuchten an Peitschenmasten. In der Straße Holmbrook stehen diese in den westlichen, im Othmarscher Kirchenweg in den nördlichen Nebenflächen.

Wegweisende Beschilderung ist im Planungsbereich nicht vorhanden.

2.8 Straßenbegleitgrün

Im Planungsbereich befinden sich zwei Bäume auf Stadtgrünflächen.

2.9 Art und Nutzung der anliegenden Bebauung

Im Umfeld des Planungsbereiches vermischt sich Mehrfamilien- und Einzelhausbebauung.

Unmittelbar im Planungsbereich befindet sich die Elbschule Bildungszentrum für Sehen und Hören. Nördlich des Planungsbereiches befindet sich die Asklepios Klinik Altona, südlich die Kita Holmbrook und östlich die Schule Hirtenweg.

3 GEPLANTER ZUSTAND

Für eine Verbesserung der Verkehrsabwicklung und Einhaltung der Geschwindigkeitsreduzierung soll der Einmündungsbereich zu einem Minikreisverkehr umgestaltet werden. Zusätzlich

sind in der Straße Holmbrook vor der Schule zwei Fahrbahneinengungen zur Geschwindigkeitsreduzierung geplant. Die südliche Einengung dient gleichzeitig als Querungshilfe.

Der Minkreisverkehr schafft zusätzlich eine klar definierte Vorfahrtsregelung und erleichtert die Eingliederung der Veloroute 1 aus der Nebenfläche in den Mischverkehr.

3.1 Abmessungen der Fahrbahn und Nebenflächen, Oberflächenbefestigung

Der geplante Minikreisverkehr soll einen Außendurchmesser von 17 m erhalten. Die überfahrbare Mittelinsel aus Beton wird einen Durchmesser von 9 m besitzen, sodass die Breite der Kreisfahrbahn 4 m misst. An die Fahrbahn schließen auf der Ostseite 2,15 m breite und mit Betongehwegplatten befestigte Gehwege an. Um das Mindestmaß von 2,15 m auf den Gehwegen überall realisieren zu können, muss die Fahrbahn in der Paul-Ehrlich-Straße von 6,15 m auf 5,50 m reduziert werden. Östlich des Minikreisverkehrs werden die Gehwege etwa 5,00 bis 6,00 m von der Kreisfahrbahn abgesetzt, sodass zwischen Fahrbahn und Gehweg zwei großzügige Grünflächen mit Ersatzpflanzungen Platz finden. Die dahinter geplanten Gehwege erhalten eine Breite von 3,00 m. Die ehemaligen Mauern, welche den Eingang zum Groth Park darstellten, sollen auch hier wieder neu errichtet werden.

Der aus Richtung Westen kommende Zweirichtungsradweg wird zukünftig mit an die Kreisfahrbahn des Minikreisverkehrs angebunden. Etwa 15 m vor dem geplanten Kreisverkehr werden Radfahrende von dem 4 m breiten gemeinsam genutzten Geh- und Radweg auf eine 4 m breite und asphaltierte Fahrbahn ab- bzw. aufgeleitet. Ein Fahrbahnteiler mit Restfahrbahnbreiten von 2 m soll verhindern, dass der MIV die Ausfahrt in Richtung Westen nutzt. Fahrradpiktogramme sollen die reine Nutzung für Radfahrende verdeutlichen. An allen vier Armen sind mit einem Absetzmaß von 5 m Fußgängerüberwege mit einer Breite von 4 m geplant.

In der Straße Holmbrook werden zwei alternierend angeordnete Fahrbahneinengungen vorgesehen. Die Durchfahrtsbreite beträgt zukünftig 4,00 m, sodass sich Radfahrende und der entgegenkommende MIV noch begegnen können. Die südliche Fahrbahneinengung dient gleichzeitig als Querungshilfe über die Straße Holmbrook und wird mit taktilen Leitelementen ausgestattet.

3.2 Öffentlicher Personennahverkehr

Der ÖPNV ist auch zukünftig nicht von dieser Maßnahme betroffen.

3.3 Ruhender Verkehr

Es sind keine Änderungen für den ruhenden Verkehr geplant.

3.4 Fußgänger und Radfahrer

Die Gehwege östlich der Paul-Ehrlich-Straße und von Holmbrook erhalten eine Breite von 2,15 m. Die Gehwege westlich des geplanten Kreisverkehrs erhalten eine Breite von 3,00 m. Zukünftig wird jeder der vier Kreisverkehrsarme einen Fußgängerüberweg erhalten. Zusätzlich soll die südliche Fahrbahneinengung als Querungshilfe dienen.

Separate Radverkehrsanlagen sind auch zukünftig nicht vorgesehen. Der Radverkehr findet weiterhin im Mischverkehr auf der Fahrbahn statt. Der Radweg aus Richtung Westen wird direkt an den Kreisverkehr angebunden, wodurch Radfahrende mit dem MIV der anderen drei Kreisverkehrsarme gleichgestellt werden.

3.5 Barrierefreiheit

Der Breiten- und Längenbedarf von Personen mit Stock oder Armstützen, blinden Menschen mit Langstock, Blindenführhund oder Begleitperson bzw. die Abmessungen von Rollstühlen wurden bei der Dimensionierung der Gehwege berücksichtigt. Die Quer- und Längsneigungen der Gehwege werden möglichst den Wert von 3 % nicht überschreiten.

Die Überquerungsstellen werden mit einer getrennten Querung mit einer Ansicht von 0 cm bzw. 6 cm ausgestattet. Im Bereich der Überquerungsstellen werden zudem taktile Leitelemente vorgesehen.

Die Straßenmöblierungen werden so angeordnet, dass sie sich nicht in den Verkehrs- und Sicherheitsräumen befindet.

Entlang der 3,00 m breiten Gehwege sind zwei seniorengerechte Sitzbänke mit Arm- und Rückenlehnen vorgesehen. Eine Trennung zum Gehweg erfolgt hier mittels Aufmerksamkeitsstreifen.

3.6 Höhenanpassung und Straßenentwässerung

Die Gradienten und Höhen der Fahrbahnen werden weitgehend übernommen und im Zuge der Ausführungsplanung angeglichen. Die Höhenlage entspricht weitestgehend der vorhandenen Situation +/-10 cm. Die Nebenflächen werden den neuen Gegebenheiten angepasst.

Die Straßenentwässerung erfolgt weiterhin über Trummen in die vorhandenen Siele der Hamburger Stadtentwässerung.

3.7 Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung

Die öffentliche Beleuchtung wird in Abstimmung mit Hamburg Verkehrsanlagen an die Planung angepasst.

Wegweisende Beschilderung ist auch zukünftig nicht im Planungsbereich vorhanden.

3.8 Grün- und Baumpflanzungen

Es sind zwei Fällungen auf öffentlichen Straßenverkehrsflächen notwendig. Innerhalb der beiden neuen Grünflächen westlich des Kreisverkehrs sind zwei Ersatzpflanzungen vorgesehen.

3.9 Ver- und Entsorgungsleitungen

Ob Ver- und Entsorgungsleitungen für den Bau des Minikreisverkehrs Holmbrook / Othmarscher Kirchenweg / Paul-Ehrlich-Straße umgelegt werden müssen, wird im Rahmen einer separat durchzuführenden Leitungstrassenplanung festgelegt.

4 PLANUNGSRECHTLICHE GRUNDLAGEN

Im Bereich der Baumaßnahme gelten die Bebauungspläne Othmarschen 15 und Othmarschen 18, sowie der Baustufenplan Gross-Flottbek-Othmarsch.

Der vorgesehene Umbau erfolgt überwiegend innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinien. Eine Teilfläche ist der Bundesfernstraßenverwaltung zugeordnet. Eine Zustimmung zur Inanspruchnahme der Fläche wurde aufgrund einer vorab durchgeführten Anfrage in Aussicht gestellt. Die Autobahn GmbH weist jedoch auf folgende drei Punkte hin:

1. Berücksichtigung des Umbaus Krankenhaus Altona. *Wurde zur Kenntnis genommen, aktuell ruht die Umbauplanung.*
2. Befahrbarkeit des Kreisverkehrs mit Fahrzeugen von mehr als 20t Gesamtgewicht. *Der Kreisverkehr wird gemäß der vor Ort ermittelten Verkehrszahlen bemessen, die Bauart als Minikreisverkehr ermöglicht auch größeren Fahrzeugen die Weiterfahrt über die überfahrbare Mittelinsel.*

Die überfahrbare Mittelinsel wird in Beton mit einem Kantenvorstand von ca. 3 cm hergestellt. Die Überfahrbare ist auf somit auf jeden Fall gewährleistet.

3. Die Fahrbahneinengung unmittelbar vor dem Kreisverkehr wird kritisch betrachtet, weil sie den reibungslosen Verkehrsablauf behindert; Radfahrende aus Richtung Süden müssen in den Gegenverkehr; Die Sicht wird behindert. *Ziel der Fahrbahneinengungen ist es, den Verkehr aufgrund der vorhandenen Schulen und der kreuzenden Veloroute zu beruhigen. Somit ist es beabsichtigt, den Verkehrsfluss zu unterbrechen. Im Bereich der Fahrbahneinengung ist eine Restfahrbahnbreite von 4,00 m vorgesehen, diese ermöglicht ein konfliktfreies Passieren von Kfz-Verkehr und Radfahrenden in der Engstelle. Auch Fahrradfahrer müssen sich an die Straßenverkehrsordnung halten und die Vorfahrtsregeln beim 2-Richtungsverkehr einhalten. Die Fahrbahneinengung und die darauf vorgesehene Straßenmöblierung beeinträchtigt keinerlei Sichtfelder.*

5 UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG

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

6 KAMPFMITTELRÄUMDIENST

Gemäß Bescheid der Feuerwehr besteht kein Hinweis auf Bombenblindgänger oder vergrabene Kampfmittel aus dem II. Weltkrieg. Diese Flächen sind nach Fernerkundung / Luftbildauswertung freigegeben. Es sind keine Sondierungen notwendig.

7 UMSETZUNG DER PLANUNG

7.1 Grunderwerb

Für die Umsetzung der Straßenbaumaßnahme ist die Inanspruchnahme einer Teilfläche der Bundesfernstraßenverwaltung erforderlich. Die hierfür erforderlichen Maßnahmen werden im Rahmen der Planabstimmung geklärt.

7.2 Finanzierung

Die Maßnahme ist Bestandteil des Bündnisses für den Radverkehr – Vereinbarung gem. Ziffer II.3 zwischen der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) und dem Bezirk Altona. Die Finanzierung erfolgt durch Mittel der BVM. Die zugehörigen PSP-Elemente lauten 2-21203010-00020.18 (investiv) und 3-21203010-00020.18 (konsumtiv).

Die Baukosten werden vorläufig auf 450.000 € (brutto) geschätzt.

7.3 Entwurfs- und Baudienststelle

Planungs-, Entwurfs- und Bauausführungsdienststelle ist das Bezirksamt Altona, Fachamt Management des öffentlichen Raumes.

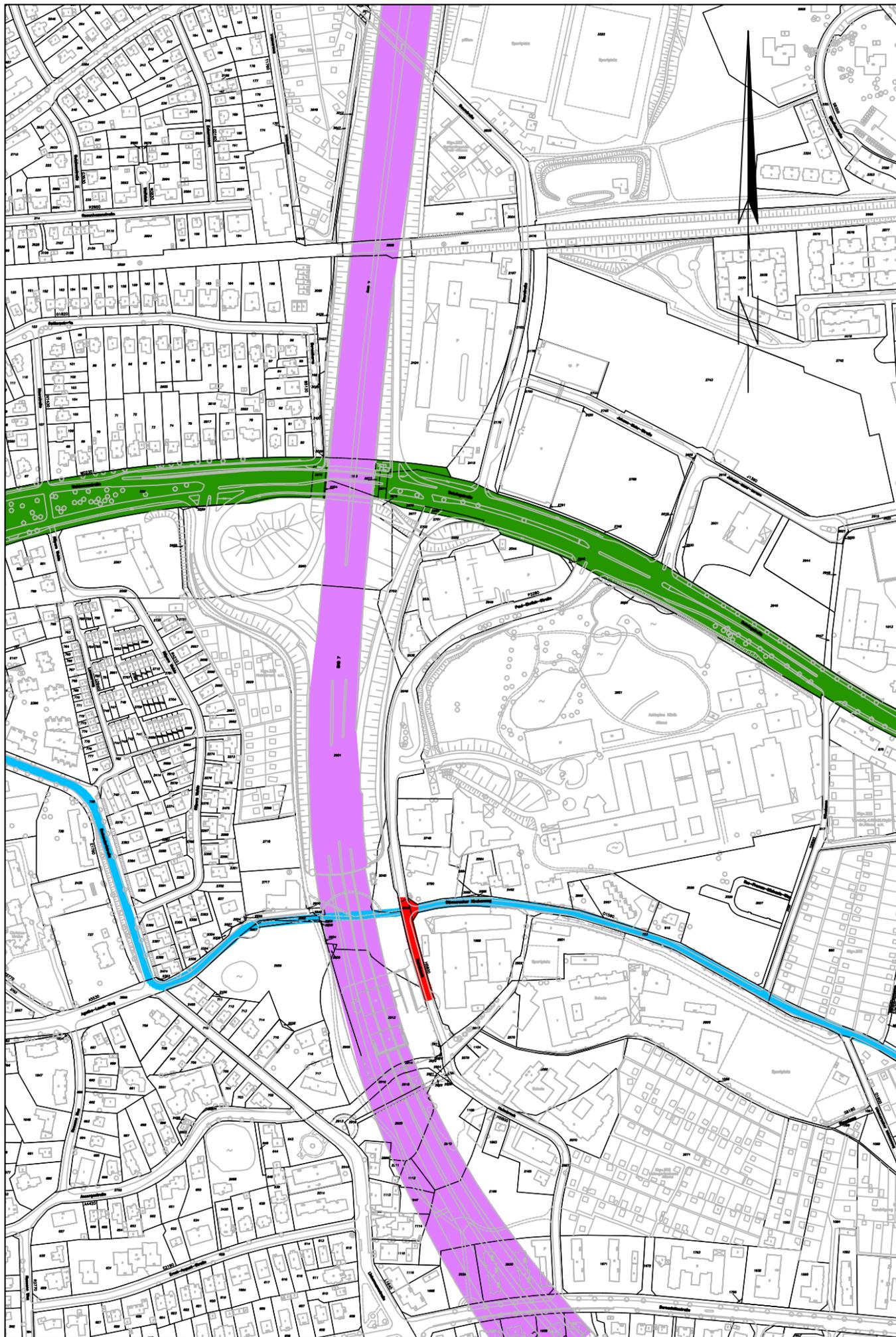
Die Planungsunterlagen wurden durch die Ingenieurpartnerschaft Diercks Schröder erarbeitet.

7.4 Realisierungstermin

Die Realisierung der Maßnahme ist spätestens für Anfang des Jahres 2023 vorgesehen.

Verfasst: Hamburg, im März 2022

Ingenieurpartnerschaft Diercks Schröder
Beratende Ingenieure für Bauwesen



Legende

- Baustrecke
- Bundesautobahn
- Hauptverkehrsstraßen
- Veloroute 1

Ingenieurpartnerschaft Diercks Schröder Beratende Ingenieure für Bauwesen



Osterbekstraße 90b 22083 Hamburg Tel 040/65 79 62-90 Fax 040/65 79 62-96 info@ids-hh.de

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet (Name)	Leit-/ Kurzzeichen und Unterschrift	Datum

Bedarfsträger:

FREIE UND HANSESTADT HAMBURG

Bezirksamt Altona
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes
 Abteilung Straßen, Mobilität und Gewässer



Realisierungsträger:

FREIE UND HANSESTADT HAMBURG

Bezirksamt Altona
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes
 Abteilung Straßen, Mobilität und Gewässer



Baumaßnahme:

Ausbau der Veloroute 1
 Bündnis für den Radverkehr

Bearbeitet:

Datum:

Unterschrift, MR 218

Teilbaumaßnahme:

Abschnitt 18
 Kreisverkehr Holmbrook / Paul-Ehrlich-Str. /
 Othmarscher Kirchenweg

Fachtechnisch geprüft:

Datum:

Unterschrift, MR 210

Planinhalt:

Übersichtskarte

Aufgestellt:

Datum:

Unterschrift, MR 20

Geprüft:

Datum:

Unterschrift, Technische Aufsicht

Zeichnungs-Nr.:

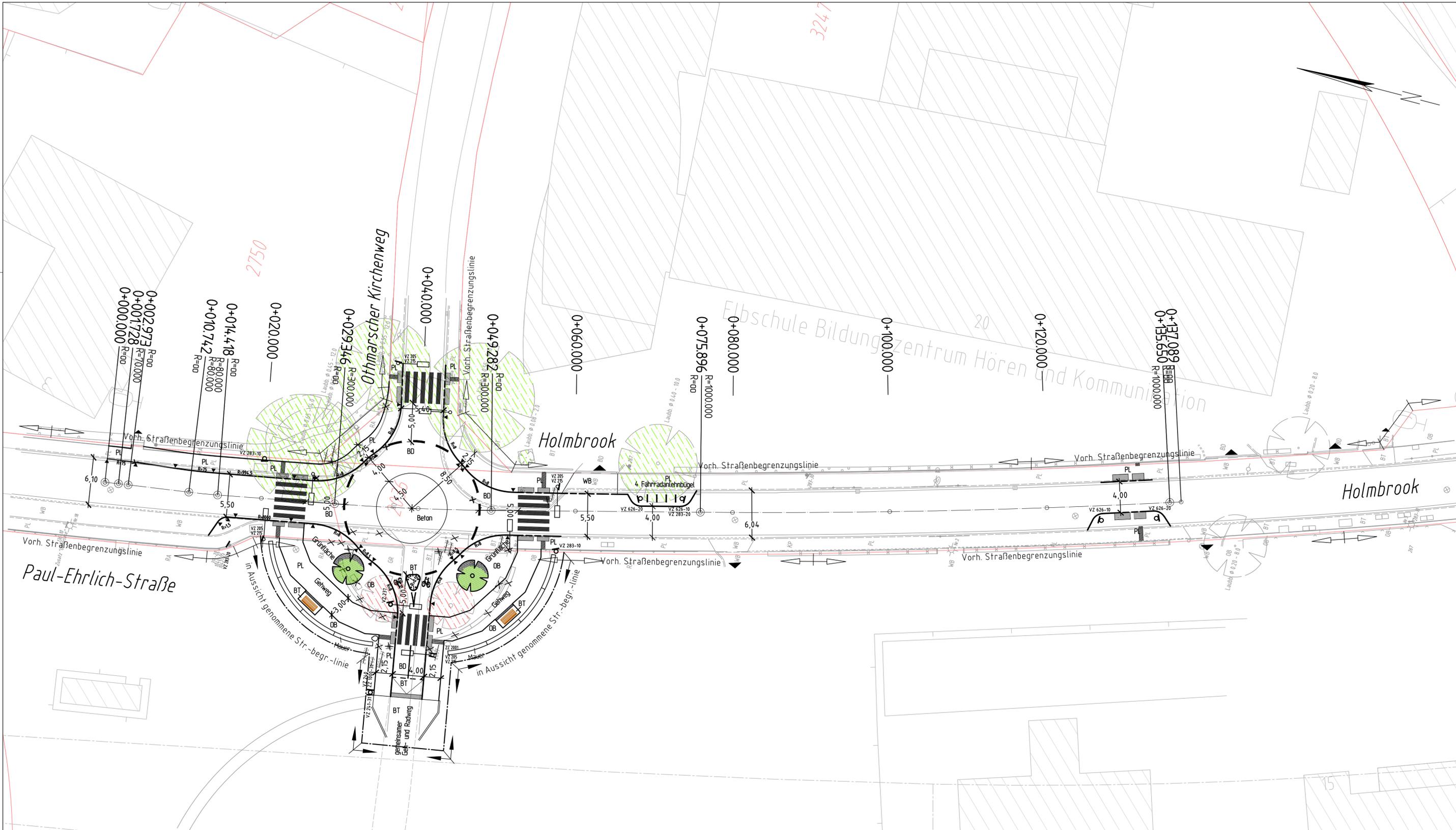
Maßstab:

1:5000

Freigegeben

Datum:

Unterschrift, MR-L



Legende

- Hochbord
- - - abgesenkter Hochbord
- - - Tiefbord
- Tiefbord 8/20
- ▲ Zufahrten / Zuwegungen
- vorh. Straßenbegrenzungslinie
- gepl. / vorh. / aufzuh. Baum
- ☉ gepl. / vorh. / aufzuh. Beleuchtung
- ☉ gepl. / vorh. / aufzuh. Stahlpoller
- gepl. / vorh. / aufzuh. Rabattengeländer
- ☒ gepl. / vorh. / aufzuh. Straßenabl.
- RVZ 222-20 ☉ 265 ☒ gepl. / vorh. Verkehrszeichen mit Nr.
- gepl. Fahrradantelehnbügel
- vorh. / aufzuh. Absperrbügel
- ☒ gepl. / vorh. / aufzuh. Sitzbank
- BT = Betonsteinpflaster
- PL = Betongehwegplatten
- WB = Betonwabensteinpflaster
- OB = Oberboden mit Rasensaat
- BD = Asphalt

Ingenieurpartnerschaft Diercks Schröder
 Beratende Ingenieure für Bauwesen
 Osterbekstraße 90b 22083 Hamburg Tel 040/65 79 62-90 Fax 040/65 79 62-96 info@ids-hh.de

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet (Name)	Leit-/ Kurzzeichen und Unterschrift	Datum

Bedarfs Träger: **FREIE UND HANSESTADT HAMBURG**
 Bezirksamt Altona
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes
 Abteilung Straßen, Mobilität und Gewässer

Realisierungsträger: **FREIE UND HANSESTADT HAMBURG**
 Bezirksamt Altona
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes
 Abteilung Straßen, Mobilität und Gewässer

Baumaßnahme: Ausbau der Veloroute 1 Bündnis für den Radverkehr	Bearbeitet: Datum:
Teilbaumaßnahme: Abschnitt 18 Kreisverkehr Holmbrook / Paul-Ehrlich-Str. / Othmarscher Kirchenweg	Unterschrift, MR 218 Fachtechnisch geprüft: Datum:
Planinhalt: Lageplan	Unterschrift, MR 210 Aufgestellt: Datum:
Geprüft: Datum:	Zeichnungs-Nr.: Maßstab: 1:250
Unterschrift, Technische Aufsicht	Freigegeben Datum:
	Unterschrift, MR-L