

# Angaben zum Bauvorhaben

Baumaßnahmen: Neu-, Um- und Ausbau von Straßen

Teilbaumaßnahme: Umbau Knoten Papenstraße/Hirschgraben

## **INHALT**

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

## **1 ANLASS DER PLANUNG**

Das Bezirksamt Wandsbek plant den Umbau des Knotenpunktes Papenstraße/ Hirschgraben. Beide Straßen liegen in einer Tempo-30-Zone, in deren Verlauf sich der betrachtete Knotenpunkt befindet. Die bisherige Gestaltung des Knotenpunktes wird der dortigen Verkehrssituation nicht gerecht. Aufgrund der überdimensionierten Fahrbahfläche treten regelmäßig Geschwindigkeitsüberschreitungen auf und Unfälle häufen sich. Zudem ist der Knotenpunktbereich durch parkende Fahrzeuge für alle Verkehrsteilnehmer schlecht einsehbar. Um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, ist es geplant, den Knoten zu einem Minikreisverkehr umzubauen.

## **2 VORHANDENER ZUSTAND**

### **2.1 Allgemeines**

Der Knotenpunkt Papenstraße/ Hirschgraben liegt im Stadtteil Eilbek im Bezirksamtsbereich Wandsbek. Der Hirschgraben verbindet die Wandsbeker Chaussee im Norden mit der Sievekingsalle im Süden. Die Papenstraße wird im Westen durch die Conventstraße und im Osten durch die Hasselbrookstraße begrenzt.

Die rund 650 m lange Straße Hirschgraben und die rund 1,10 km lange Papenstraße sind Sammelstraßen, die der Erschließung dienen.

Für den Planungsbereich liegen keine aktuellen Verkehrszahlen vor. Durch Besichtigungen vor Ort wird die Verkehrsstärke jedoch als gering bewertet. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) ist nicht vorhanden.

Das Umfeld der Papenstraße sowie des Hirschgrabens ist vorrangig durch mehrgeschossige Wohnbebauung geprägt. Hinzu kommen wenige mehrgeschossige Bürogebäude, eine Tankstelle, eine Kirche, Dienstleister, eine Kindertagesstätte sowie eine Schule.

### **2.2 Aufteilung der Fahrbahn und Nebenflächen, Oberflächenbefestigung**

Die Fahrbahn der Papenstraße ist in einer Breite von ca. 9,60 m bituminös befestigt und durch die Hamburger Kante aus Granit zu den Nebenflächen abgegrenzt. Die Fahrbahn des Hirschgrabens ist in einer Breite von ca. 9,50 m bituminös befestigt und ebenfalls durch die Hamburger Kante zu den Nebenflächen abgegrenzt.

Im Hirschgraben und in der Papenstraße sind beidseitig der Fahrbahnen zwischen 1,50 m und 2,00 m breite Gehwege angeordnet. Die Gehwege sind mit Betongehwegplatten 50/50 cm befestigt.

Zwischen Gehwegen und Fahrbahn befinden sich im Planungsabschnitt beidseitig zwischen 1,80 m und 2,50 m breite Streifen, die vorrangig mit Grand befestigt sind und durch Grünflächen mit Baumbeständen unterbrochen werden. In den nördlichen Nebenflächen der Papenstraße westlich des Hirschgrabens ist der Streifen abschnittsweise mit Asphalt, Kleinpflaster oder Grand befestigt und das Parken gestattet. In den südlichen Nebenflächen der Papenstraße westlich des Hirschgrabens ist der Streifen sowie der Fahrbahnrand für das Parken in Schrägaufstellung zugelassen.

Zusätzlich ist sowohl im Hirschgraben als auch in der Papenstraße das Parken entlang des Fahrbahnrandes gestattet. Geparkt wird vorrangig in Längsaufstellung.

Die Befestigungen der Grundstückszufahrten im Planungsabschnitt bestehen aus unterschiedlichen Materialien wie Betonsteinpflaster, Betonwabensteinpflaster oder Betongehwegplatten.

Die Papenstraße und der Hirschgraben befinden sich in einer Tempo-30-Zone.

### **2.3 Fußgänger und Radfahrer**

Sowohl im Hirschgraben als auch in der Papenstraße sind in den Nebenflächen beidseitig zwischen 1,50 m und 2,00 m breite Gehwege vorhanden, welche mit Gehwegplatten aus Beton befestigt sind.

Es sind keine separaten Radverkehrsanlagen ausgewiesen. Der Radverkehr findet auf der Fahrbahn statt.

### **2.4 Barrierefreiheit**

Im Planungsbereich sind keine Einrichtungen für die Barrierefreiheit vorhanden.

### **2.5 Öffentlicher Personennahverkehr**

In der Papenstraße und im Hirschgraben ist kein ÖPNV vorhanden.

### **2.6 Ruhender Verkehr**

Im Hirschgraben und in der Papenstraße ist das Parken entlang des Fahrbahnrandes gestattet. Geparkt wird vorrangig in Längsaufstellung. Ausnahme bildet der südliche Fahrbahnrand der Papenstraße westlich des Hirschgrabens. Dort wird der Fahrbahnrand zuzüglich des anschließenden Grandstreifens in den Nebenflächen zum Parken in Senkrechtaufstellung genutzt.

In den nördlichen Nebenflächen der Papenstraße westlich des Hirschgrabens ist auf dem Streifen zwischen Fahrbahn und Gehweg das Parken in Längsaufstellung zugelassen.

Für den Radverkehr sind keine separaten Abstellmöglichkeiten vorhanden. Baum- und Schutzbügel sowie Masten der öffentlichen Beleuchtung werden vom Radverkehr als Abstellmöglichkeit genutzt.

### **2.7 Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung**

Die öffentliche Beleuchtung im zu überplanenden Bereich besteht aus Langfeldleuchten an Peitschenmasten, welche in der Papenstraße in den nördlichen Nebenflächen im Sicherheitstrennstreifen zwischen den Bäumen und Längsparkständen stehen. Im Hirschgraben nördlich der Papenstraße befindet sich die öffentliche Beleuchtung westlichen und im Hirschgraben südlich der Papenstraße im östlichen Sicherheitstrennstreifen.

Wegweisende Beschilderung ist im Planungsbereich nicht vorhanden.

### **2.8 Straßenbegleitgrün**

In der Papenstraße sowie dem Hirschgraben sind beidseitig Baumbestände in den Nebenflächen auf öffentlichem Grund vorhanden.

### **2.9 Straßenentwässerung**

Die Straßenentwässerung erfolgt über Trummen im Fahrbahnbereich. Die Trummen entwässern über Anschlussleitungen in die in der Fahrbahn liegenden Mischwassersiele der Hamburger Stadtentwässerung. Die Nebenflächen leiten das anfallende Oberflächenwasser über die Querneigung in Richtung Fahrbahn. Ein Teil des in den Nebenflächen anfallenden Regenwassers versickert in den vorhandenen Grünflächen.

### **3 GEPLANTER ZUSTAND**

#### **3.1 Allgemeines**

Es ist vorgesehen, die Kreuzung Hirschgraben/ Papenstraße zu einem Minikreisverkehr umzubauen, um eine Geschwindigkeitsreduktion im Kreuzungsbereich, eine bessere Übersichtlichkeit sowie eine resultierende erhöhte Verkehrssicherheit zu erzielen.

#### **3.2 Aufteilung der Fahrbahn und Nebenflächen, Oberflächenbefestigung**

Die Kreuzung Papenstraße/ Hirschgraben wird zu einem Minikreisverkehr mit einem Durchmesser von 20,00 m umgebaut. Die Kreisinsel mit einem Durchmesser von 9,00 m wird überfahrbar ausgebildet. Die Lage der Achsen der einmündenden Straßen wird in etwa beibehalten. Der Kreisel ist so konstruiert, dass PKW, kleine Lieferwagen und Müllfahrzeuge die Mittelinsel auf der 5,50 m breiten Kreisfahrbahn umfahren können. Lastzüge und Sattelschlepper überfahren die Mittelinsel beim Überqueren des Knotens sowie bei Abbiegevorgängen. Die Insel ist mit Großpflaster kalottenförmig (in die Mitte ansteigend) befestigt und mit Granittiefborden mit einer Ansicht von 4-5 cm eingefasst. An allen vier in den Kreisverkehr einmündenden Straßenarmen werden die Fußgängerquerungen mit 4,00 m breiten Fußgängerüberwegen gesichert. Diese FGÜ werden ca. 4,00 m von der Kreisfahrbahn abgesetzt. Bedingt durch die beengten Platzverhältnisse können keine Fahrbahnteiler eingerichtet werden.

Nach Verlassen des Kreisverkehrs wird die Fahrbahn auf 5,50 m verengt, bevor im weiteren Verlauf an den vorhandenen Straßenquerschnitt von Papenstraße und Hirschgraben angeschlossen wird.

Die bestehenden Grünflächen mit Baumbeständen werden erhalten und an die Abmessungen der Planung angepasst. Geplante Gehwegflächen sollen im Bereich von oberflächennahen Baumwurzeln zukünftig in Grand befestigt werden, um den Baumbestand nicht zu gefährden.

#### **3.3 Fußgänger und Radfahrer**

Beidseitig der Fahrbahn sind zukünftig zwischen 1,50 m und 4,00 m breite Gehwege vorgesehen, welche mit Betongehwegplatten (50/50, grau) oder Grand befestigt werden.

Separate Radverkehrsanlagen sind auch zukünftig nicht im Planungsbereich vorgesehen. Der Radverkehr findet weiterhin im Mischverkehr auf der Fahrbahn statt.

#### **3.4 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 ReStra-gerecht als getrennte Querungen vorgesehen, welche Ansichten von 0 cm bzw. 6 cm aufweisen. Alle Querungen werden mit taktilen Leitelementen ausgestattet.

Die Aufmerksamkeitsstreifen können an drei Querungspunkten aufgrund von vorhandenen Wurzelbereichen nicht senkrecht zu den Richtungsfeldern der Querungen geführt werden und müssen verschwenkt werden. Dazu zählen die Querungspunkte westlich und östlich des Hirschgrabens, in den südlichen Nebenflächen der Papenstraße und der Querungspunkt in den westlichen Nebenflächen des Hirschgrabens, südlich der Papenstraße.

Die FGÜ werden mit einem Absatzmaß von 4,00 m von der Kreisfahrbahn des Kreisverkehrs angeordnet, um die Richtung des Verkehrsflusses für sehbehinderte Menschen bestimmbarer zu gestalten.

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

### **3.5 Öffentlicher Personennahverkehr**

In der Papenstraße sowie dem Hirschgraben ist auch zukünftig kein ÖPNV vorhanden.

### **3.6 Ruhender Verkehr**

Bedingt durch die Fahrbahneinengungen vor den Zufahrten des Kreisverkehrs entfallen im Knotenpunktbereich sowohl in der Papenstraße als auch im Hirschgraben ca. 12 Längsparkstände.

Für das Fahrradparken werden sechs Fahrradabwehrbügel in den südlichen Nebenflächen der Papenstraße aufgestellt, je drei westlich und drei östlich des Hirschgrabens. Weitere drei Fahrradbügel werden in den östlichen Nebenflächen des Hirschgrabens nördlich des geplanten Kreisverkehrs vorgesehen. Die Anordnung dient auch der Absperrung von Nebenflächen, um das illegale Parken auf Gehwegen zu vermeiden.

### **3.7 Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung**

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

Wegweisende Beschilderung ist auch zukünftig nicht vorgesehen.

### **3.8 Straßenbegleitgrün**

Die bestehenden Baumbestände werden erhalten und die Größe der Grünflächen auf ein Mindestmaß von 15,00 m<sup>2</sup> gemäß der Empfehlung der Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung Landschaftsbau (FLL) vergrößert. Die Standorte der vorhandenen Pflanzenkübel werden an die Umplanung angepasst. Wurzelbereiche, die sich mit den Gehwegflächen überschneiden, werden zukünftig in Grand befestigt.

In den nördlichen Nebenflächen der Papenstraße westlich des Hirschgrabens wird eine zusätzliche Grünfläche als Standort für die Neupflanzung eines Baumes vorgesehen.

### **3.9 Straßenentwässerung**

Die Straßenentwässerung erfolgt weiterhin über Trümmen in die vorhandenen Mischwassersiele der Hamburger Stadtentwässerung.

### **3.10 Ver- und Entsorgungsleitungen**

Ob Ver- und Entsorgungsleitungen für den Umbau des Knotenpunkts umgelegt werden müssen, wird im Rahmen einer separat durchzuführenden Leitungstrassenplanung festgelegt.

## **4 PLANUNGSRECHTLICHE GRUNDLAGEN**

Im Bereich der Baumaßnahme gibt es keinen geltenden Bebauungsplan, jedoch die Durchführungspläne D289 und D197, in denen die Straßenflächen im Planungsbereich festgelegt sind.

Die Umsetzung der geplanten Straßenbaumaßnahme erfolgt innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinien.

## **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**

Für die überplanten Flächen wurde eine Anfrage auf Auswertung der alliierten Luftbilder an die Feuerwehr (GEVK) gestellt. Im Planungsbereich besteht größtenteils kein Verdacht auf Bombenblindgänger. Ausnahme bilden die südwestlichen Fahrbahn- und Nebenflächen am Knotenpunkt von Papenstraße und Hirschgraben, in denen allgemeiner Bombenblindgängerverdacht durch Trümmerflächen besteht.

## **7 UMSETZUNG DER PLANUNG**

### **7.1 Grunderwerb**

Für die Umsetzung der Straßenbaumaßnahme ist kein Grunderwerb vorgesehen.

### **7.2 Finanzierung**

Die Baukosten werden vorläufig auf 400.000 € (netto) geschätzt.

### **7.3 Entwurfs- und Baudienststelle**

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

Die Planungsunterlagen wurden durch die Ingenieurpartnerschaft Diercks Schröder erarbeitet.

### **7.4 Realisierungstermin**

Der Beginn der Bauarbeiten ist für Frühjahr 2020 vorgesehen.

Verfasst: Hamburg, im August 2019

**Ingenieurpartnerschaft Diercks Schröder**  
Beratende Ingenieure für Bauwesen