

Erhaltungsmanagement für Hamburgs Straßen (EMS-HH)

Straßenverkehrstechnische Planung

Einzelmaßnahmen:

PSP 12058: Poppenbütteler Chaussee/Lohe

PSP 12062: Poppenbütteler Berg

PSP 12090: Lemsahler Landstraße

PSP 12091: Ulzburger Straße

 (BPR Gruppe)

15.1.2021



Inhalt

1	Anlass der Planung	3
1.1	Politische Beschlüsse/ Bauprogramm	4
1.2	Fachliche Vorgaben / Planungsauftrag	4
1.3	Verkehrliche Gründe	5
2	Vorhandener Zustand	7
2.1	Allgemeines	7
2.1.1	Lage und Funktion im Straßennetz	7
2.1.2	Verkehrsbelastung	7
2.1.3	Nutzung der anliegenden Grundstücke / Bebauung	8
2.1.4	Schadensbild	9
2.2	Verkehrssituation	11
2.2.1	Aufstellung und Abmessungen des Querschnittes	11
2.2.2	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen	15
2.2.3	MIV	17
2.2.4	ÖPNV	17
2.2.5	Fußgänger- und Radverkehr	19
2.2.6	Ruhender Verkehr	21
2.2.7	Unfallgeschehen	22
2.3	Weitere Rahmenbedingungen	23
2.3.1	Straßenausstattung/ Öffentliche Beleuchtung	23
2.3.2	Grün- und Baumpflanzungen	23
2.3.3	Entwässerung	24
2.3.4	Ver- und Entsorgungsleitungen	25
2.3.5	Brückenbauwerke	25
3	Geplanter Zustand/ Leistungsbeschreibung	26
3.1	Planungsansatz und Darstellung möglicher Varianten	26
3.1.1	Verkehrskonzeption	26
3.1.2	Alternative Lösungsansätze	27
3.2	Einzelheiten der Planung	28
3.2.1	Städtebauliche Situation/ Straßenraumgestaltung	32
3.2.2	Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes	32
3.2.3	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen	32
3.2.4	MIV	35
3.2.5	ÖPNV	35
3.2.6	Fußgänger und Radverkehrsführung	35
3.2.7	Ruhender Verkehr	36
3.2.8	Grün- und Baumpflanzungen	37



3.2.9	Straßenausstattung/ Öffentliche Beleuchtung	37
3.2.10	Entwässerung	37
3.2.11	Ver- und Entsorgungsleitungen	38
3.2.12	Brückenbauwerke	38
4	Planungsrechtliche Grundlagen	39
4.1	Bebauungsplan	39
4.2	Planfeststellung	39
5	Umsetzung der Planung	39
5.1	Grunderwerb	39
5.2	Kosten und Finanzierung/ Haushaltstitel	39
5.3	Wirtschaftlichkeit	40
5.4	Entwurfs- und Baudienststelle	40
5.5	Terminierung der Planung und Bauausführung	40
5.6	Auswirkungen durch die Baumaßnahme	40
6	ANHANG	41



1 Anlass der Planung

Die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) beabsichtigt durch den Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) Hamburg einen Straßenzug im Bezirk Wandsbek unter den folgenden vier einzelnen Projekttiteln zu überplanen. Die Reihenfolge der Maßnahmen richtet sich nach dem Streckenverlauf vom Knotenpunkt Poppenbütteler Weg/ Ulzburger Straße bis zur Landesgrenze zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein.

- **Abschnitt 1 – PSP 12091:**
 - Ulzburger Straße zwischen Poppenbütteler Weg (Ring 3) und Harksheider Straße
 - Lagepläne 1 bis 5
 - Station km 0+025 bis Station km 1+100
- **Abschnitt 2 – PSP 12062:**
 - Poppenbütteler Berg zwischen Harksheider Straße und Mellingbekbrücke
 - Lagepläne 5 bis 9
 - Station km 1+100 bis Station km 2+225
- **Abschnitt 3 – PSP-Nr. 12090:**
 - Lemsahler Landstraße zwischen Mellingbekbrücke und Bökenberg
 - Lagepläne 10 bis 21
 - Station km 2+275 bis 5+530
- **Abschnitt 4 – PSP-Nr. 12058**
 - Poppenbütteler Chaussee und Lohe zwischen Bökenbarg und Landesgrenze zu Schleswig-Holstein
 - Lagepläne 21 bis 30
 - Station km 5+530 bis 7+450

Zur Bewertung nach ZEB (Zustandserfassung und -bewertung) werden den Straßenabschnitten Noten zugeordnet, die von 1 bis 5 reichen und für die einzelne Straßenabschnitte die folgenden Zustandsklassen aus dem Jahr 2018 (geoportal-hamburg.de) aufweisen:

Abschnitt 1 (PSP-Nr.: 12091):

Die Fahrbahnabschnitte im Abschnitt 1 entsprechen größtenteils der Bewertung ca. 1,5 bis 3,5. Im Bereich des Knotenpunktes Müssenredder und der Einmündung Minsbekweg sind einzelne Abschnitte mit der Bewertung ca. 4,5 bis 5,0. Ansonsten liegen einige Abschnitte im Streckenverlauf auch in der Zustandsbewertung ca. 1,0 bis 1,5.

Abschnitt 2 (PSP-Nr.: 12062):

Den Abschnitt 2 kann man gemäß ZEB grob in zwei Bereiche unterteilen. Zwischen den Knotenpunkten Harksheider Straße und Ohlendiek / Ohlendiekskamp liegt der Straßenzustand zwischen ca. 1,0 und 3,5. Bis zur Mellingbekbrücke als Grenze zum Abschnitt 3 liegt die erste Hälfte im Bereich ca. 1,5 bis 4,5 und die zweite Hälfte im Bereich ca. 3,5 bis 5,0.

Abschnitt 3 (PSP-Nr.: 12090):

Im Beginn von Abschnitt 3 bis zur Einmündung An der Alsterschleife ist der Zustand bei ca. 1,5 bis 4,5. Anschließend bis zum Knotenpunkt Tannenhof ist der Zustand mit 1,0 bis 3,5 grundsätzlich als gut zu bezeichnen. Bis zur Einmündung Bökenbarg sind große Teile der Strecke mit 4,5 bis 5,0 bewertet, einzelne Abschnitte sind aber auch besser bis zu 1,0 bis 1,5 bewertet.



Abschnitt 4 (PSP-Nr.: 12058):

Der Abschnitt 4 ist nach ZEB von den vier Abschnitten im schlechtesten Zustand. Über weite Teile der Strecke ist die Fahrbahn mit 4,5 bis 5,0 bewertet, nur vereinzelt sind Bereiche besser bis zu 1,0 bis 1,5 eingestuft.

Um den tatsächlichen Sanierungsbedarf zu bestimmen, wurden Bohrkerne im Fahrbahnbereich entnommen und anhand der vorgefundenen Schichten ein Sanierungsvorschlag erstellt. Gemäß den vorliegenden Ergebnissen der ingenieurtechnischen Stellungnahmen sind die Abschnitte 1, 2 und 3 mit einer Deckensanierung (Asphaltdeckschicht und Asphaltbinderschicht) instand zu setzen. Für den Abschnitt 4 wird bei der Anpassung des Straßenquerschnittes eine Grundinstandsetzung empfohlen.

Der überplante Straßenabschnitt befindet sich im Bezirk Wandsbek und erstreckt sich über die Stadtteile Poppenbüttel, Lemsahl-Mellingstedt und Duvenstedt. Der gesamte Streckenabschnitt ist eine einbahnige, zweistreifige Hauptverkehrsstraße.

1.1 Politische Beschlüsse/ Bauprogramm

Die Sanierung des gesamten Streckenabschnittes wird im Rahmen des Bauprogramms „Erhaltungsmanagement für Hamburgs Straßen (EMS-HH)“ durchgeführt.

1.2 Fachliche Vorgaben / Planungsauftrag

Das Ziel dieser Planung ist eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für alle Verkehrsteilnehmer, insbesondere der im Bestand unterrepräsentierten Fußgänger und Radfahrer. Um den notwendigen Raum insbesondere für die Radfahrer zu gewinnen, wurden im Folgenden beschriebenen grundsätzlichen Planungsvorgaben umgesetzt.

Die durchgehende Fahrbahn erhält eine Breite von 6,0 m im Streckenbereich. Im Bereich von Knotenpunkten und Einmündungen wird die Fahrbahn auf 6,5 m aufgeweitet. Durch die Verschmälerung der Fahrbahn gegenüber dem Bestand sollen u. a. gefährliche Überholvorgänge vermieden werden.

Zur Bestimmung des notwendigen Ausbauumfangs wurden im Rahmen der Grundlagenermittlungen umfangreiche Bohrprofile gezogen, um den Zustand der Fahrbahn zu bestimmen. Aufgrund der vorwiegend in Deckensanierung umzusetzenden Planung, ist eine weitere Vorgabe, den tieferliegenden Fahrbahnrand (Entwässerung) möglichst zu halten, um den Umfang des Ausbaus gering zu halten.

Knotenpunkte und Einmündungen wurden im Rahmen der Planung angepasst und gemäß den aktuellen Richtlinien geplant. Für Knotenpunkte wurde eine möglichst einheitliche Lösung der Radverkehrsführung angestrebt.

Die Dimensionierung der Nebenanlagen erfolgte auf Grundlage von Zählungen der Fußgänger und Radfahrer im Streckenverlauf. Für weite Teile der Strecke konnten aufgrund der teilweise unzureichend breiten Straßenverkehrsfläche, größtenteils keine separaten Radverkehrsanlagen geplant werden. Daher wird für die Radfahrer die Wahlmöglichkeit bestehen, mit dem MIV auf der Fahrbahn zu fahren oder die Gehwege mit zu nutzen, die auf der Strecke als „Gehweg, Radfahrer frei“ geplant sind.

In den Knotenpunktbereichen werden Radfahrer möglichst früh in das Sichtfeld des Kfz-Verkehrs an den Fahrbahnrand gebracht. Dort, wo es möglich ist, wird der Radfahrer auf die Straße auf einen Radfahrstreifen mit einer Breite von 2,20 m neben der Fahrbahn für den MIV abgeleitet. Dabei wurde eine richtlinienkonforme und sichere Radverkehrsführung dem Erhalt einzelner Bäume innerhalb der Knotenpunkte vorgezogen. Bei Baumgruppen bzw. Baumzügen wurde geprüft, ob die Bäume durch eine Anpassung der Radverkehrsführung gehalten werden können.

Für die in der vorliegenden Planung entfallenden Bäume wurden mögliche Ersatzpflanzungen im Planungsraum vorgesehen. Eine Gegenüberstellung der Bestandsbäume, zu rodender Bäume und

Neupflanzungen kann in der Baumbilanz (für jedes PSP-Element einzeln, siehe Anhang) entnommen werden.

Zu den im Planungsraum vorhandenen Bushaltestellen wurde in der Planung die Vorgabe der Hochbahn umgesetzt, die Haltestellen grundsätzlich als „Halten am Fahrbahnrand“ zu planen. Hierdurch werden zusätzliche Flächen in den Nebenanlagen für den Fußgänger- und Radverkehr gewonnen. Die Vorgabe für die Länge der Haltestellen ist 19,0 m (Gelenkbus). Die Haltestellen werden im Rahmen der weiteren Planung mit Leitelementen zur barrierefreien Gestaltung gemäß dem Leitfaden der Hochbahn sowie der allgemein gültigen Richtlinien zur Barrierefreiheit ausgestattet. Bussonderbordsteine mit einer Einstiegshöhe von ca. 16,0 cm im Haltestellenbereich werden ebenfalls berücksichtigt.

Zur Erweiterung des Verkehrsraums sind punktuell bereits Grunderwerbe umgesetzt worden, die im Rahmen der vorliegenden Planung mit einbezogen worden sind. Aufgrund der Aktualität ist der Grunderwerb größtenteils noch nicht in den aktuellen ALKIS-Daten enthalten. Überall dort, wo die Mindestmaße für die Nebenanlagen nicht eingehalten werden können, soll Grunderwerb im Rahmen der weiter fortschreitenden Planung berücksichtigt werden.

Die im Streckenverlauf vorhandenen Grundstücksüberfahrten sind in der Planung übernommen worden. Die Breiten der Überfahrten wurden nicht geändert, die Geometrie (Schwalbenschwanz) sowie der Oberbau sind gemäß ReStra geplant.

1.3 Verkehrliche Gründe

Die Radverkehrsstrategie Hamburgs sieht vor, bessere Voraussetzungen für ein attraktives, sicheres und komfortables Radfahren zu schaffen. Der Straßenzug ist im Bestand mit bis zu 7,0 m Fahrbahnbreite für den MIV komfortabel ausgebaut und besitzt aufgrund der größtenteils lückenhaften Bebauung beidseitig der Straße die Charakteristik einer außerörtlichen Straße. Diese Umstände bedingen ein erhöhtes Geschwindigkeitsniveau im Streckenverlauf, was zu teilweise gefährlichen Überholvorgängen führen kann. Die Radfahrer nutzen deshalb hauptsächlich die größtenteils untermaßig ausgebauten Nebenanlagen und nicht die Fahrbahn. In diesem Kontext, soll im Planungsgebiet der Querschnitt überarbeitet werden. Mit dieser Maßnahme und der Anpassung der Verkehrsflächen an Knotenpunkten soll ein wesentlicher Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erreicht werden.

Abschnitt 1 (PSP-Nr.: 12091):

Der erste Abschnitt (PSP-Nr. 12091) umfasst die Ulzburger Straße vom Ring 3 im Süden bis nördlich zum Knotenpunkt mit der Harksheider Straße (Station 0+030 bis 1+100). Der ruhende Verkehr wird hauptsächlich auf den Grundstücken oder in den abzweigenden Nebenstraßen abgewickelt. Parkstände sind entlang der Straße kaum vorhanden. Die vorhandenen Nebenanlagen sind für die getrennte Führung von Fußgängern und Radfahrern größtenteils nicht regelkonform bemessen. Die Nebenanlagen besitzen außerdem in den Knotenpunktbereichen keine Leitelemente sowie keine taktilen Trennstreifen zwischen Rad- und Fußweg zur Gewährleistung der Barrierefreiheit. Diese Defizite werden durch die Neuplanung behoben.

Abschnitt 2 (PSP-Nr.: 12062):

Von Station 1+100 bis 2+225 erstreckt sich der zweite Abschnitt über die Straße Poppenbütteler Berg. (PSP-Nr. 12062). Der Abschnitt 2 beginnt am Knotenpunkt Harksheider Straße und endet an der Mellingbekbrücke. Der Straßenzug „Poppenbütteler Berg“ ist auch als Hauptverkehrsstraße klassifiziert. Die Grundstücke werden in diesem Abschnitt anders als in Abschnitt 1 vorwiegend von den rückwärtigen kleineren Wohnstraße aus erschlossen, so dass in diesem Abschnitt deutlich weniger Grundstückszufahrten von der Straße Poppenbütteler Berg aus vorhanden sind. Auch der ruhende Verkehr wird in den Nebenstraßen abgewickelt, weshalb in diesem Abschnitt keine baulichen Stellplätze

entlang der Straße vorhanden sind. Auch in Abschnitt 2 sind die Nebenanlagen größtenteils untermaßig sowie nicht barrierefrei ausgebaut und sind somit im Zuge der Planung anzupassen.

Abschnitt 3 (PSP-Nr.: 12090):

Der Abschnitt 3 erstreckt sich von ca. Station 2+275, nördlich des Brückenbauwerks Mellingbekbrücke bis ca. Station 5+345, Einmündung Bökenbarg. Die Nebenanlagen sind zumeist nicht regelkonform bemessen, Sicherheitstrennstreifen sind ebenfalls nicht vorhanden. Die Barrierefreiheit der Verkehrsanlage entspricht nicht den aktuellen Vorgaben. Zwar ist die Lemsahler Landstraße als Hauptverkehrsstraße klassifiziert, der Charakter dieses Straßenzuges ist jedoch als dörflich zu beschreiben. Oft werden die vorhandenen Nebenanlagen durch die nebenliegenden Waldflächen bzw. Baumzüge eingeschränkt, großenteils sind dadurch Änderungen der Führung von Radfahrer- und Fußgängerverkehr zu beobachten. Zum Teil ist eine angrenzende Bebauung der anliegenden Grundstücke auf öffentlichen Grund vorzufinden. Auf ganzer Strecke wechselt zudem die Oberflächenbefestigung der Nebenanlagen. Es sind großenteils Grandflächen, Platten- oder Pflasterflächen vorhanden. Die Baumzüge sind im Plangebiet teilweise höhenmäßig von der Fahrbahn abgesetzt. Es existieren sowohl Bereiche mit bewaldeten Dammlagen zwischen Fahrbahn und Nebenfläche, als auch bewaldete Grabeneinschnitte neben der Fahrbahn. Von ca. Station 4+675 bis zum Ende des Abschnittes 3 und weiter bis ca. Station 6+110 des Abschnittes 4, sind aufgrund der auf der westlichen Straßenseite verlaufenden Gräben keine Nebenanlagen vorhanden.

Abschnitt 4 (PSP-Nr.: 12058):

Der Abschnitt 4 erstreckt sich von ca. Station 5+345, Einmündung Bökenbarg bis ca. Station 7+450, Landesgrenze der FHH. Die Nebenanlagen sind über weite Bereiche nicht ReStra-konform bemessen, im südlichen Bereich sind außerdem nur auf östlicher Seite Nebenanlagen vorhanden (vom Beginn Abschnitt 4 bis ca. Station 6+110, siehe Abschnitt 3). Sicherheitstrennstreifen sind im gesamten Streckenverlauf nicht vorhanden. Die Barrierefreiheit der Verkehrsanlagen ist nicht gewährleistet. Obwohl die Poppenbütteler Chaussee und Lohe über die gesamte Länge als Hauptverkehrsstraße deklariert sind, ist der Charakter als dörflich zu beschreiben.

2 Vorhandener Zustand

2.1 Allgemeines

2.1.1 Lage und Funktion im Straßennetz

Der komplette Straßenzug verläuft von Süd nach Nord betrachtet vom Ring 3 / Poppenbütteler Weg als Ulzburger Straße, ab dem Knotenpunkt mit der Harksheider Straße als Poppenbütteler Berg, ab der Mellingbekbrücke als Lemsahler Landstraße, ab der Einmündung Bökenbarg als Poppenbütteler Chaussee und ab dem Kreisverkehr Puckaffer Weg/ Duvenstedter Damm als Lohe bis zur Landesgrenze zwischen der FHH und Schleswig-Holstein. Die Straße ist in dem gesamten Verlauf als Hauptverkehrsstraße ausgewiesen.

2.1.2 Verkehrsbelastung

Zur Beurteilung der Verkehrsmengen des MIV wurden im Streckenverlauf verschiedene Zählungen am 23.05.2019 als 24h-Zählungen zur Ermittlung der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) durchgeführt.

Für die Planung der Nebenanlagen und um Aussagen zu den erforderlichen Dimensionen zu erhalten wurden darüber hinaus am 16.10.2018 Zählungen von Radfahrern und Fußgängern im Streckenverlauf durchgeführt. Die Zählungen erfolgten zwischen 6:00 und 19:00 Uhr.

Abschnitt 1 (PSP-Nr.: 12091):

Für den Abschnitt 1 wurde an der Zählstelle 6067 am Knotenpunkt Ulzburger Straße/ Poppenbütteler Berg/ Harksheider Straße eine Verkehrszählung durchgeführt. Am Querschnitt südlich des Knotenpunktes (Ulzburger Straße) sind 13.718 Kfz/ 24h mit einem SV-Anteil von 3,1 % gezählt worden.

Die Zählung der Fußgänger und Radfahrer wurde für den Abschnitt 1 nördlich der Einmündung Minsbekweg und südlich des Knotenpunktes Harksheider Straße durchgeführt. Die Zählung am Minsbekweg zeigte 532 Radfahrer (6 bis 19 Uhr) für beide Fahrtrichtungen, wobei die westlichen Nebenflächen hierbei stärker befahren wurden. Südlich des Knotenpunktes Harksheider Straße wurden 504 Radfahrer (6 bis 19 Uhr) gezählt, wobei ebenfalls die westlichen Nebenflächen stärker befahren wurden. Die Zählung der Fußgängerverkehre zur selben Zeit ergab 130 Fußgänger (6 bis 19 Uhr) für beide Richtungen am Minsbekweg, wobei hier die östlichen Nebenflächen stärker frequentiert wurden. 167 Fußgänger (6 bis 19 Uhr) sind am Querschnitt südlich des Knotenpunktes Harksheider Straße registriert worden; davon eine Mehrzahl an Fußgänger auf den westlichen Nebenanlagen.

Abschnitt 2 (PSP-Nr.: 12062):

Die Beurteilung der Verkehrsmengen für den Abschnitt 2 erfolgte ebenfalls auf Grundlage der Ergebnisse der Zählung an der Zählstelle 6067. Am Querschnitt nördlich des Knotenpunktes (Poppenbütteler Berg) sind 13.486 Kfz/ 24h mit einem SV-Anteil von 3,0 % gezählt worden.

Im Abschnitt 2 wurden Fußgänger und Radfahrer südlich des Knotenpunktes Ohlendiek gezählt. Im Querschnitt wurden 676 Radfahrer und 570 Fußgänger (6 bis 19 Uhr) gezählt. Die westlichen Nebenanlagen sind dabei deutlich höher belastet.

Abschnitt 3 (PSP-Nr.: 12090):

Eine Verkehrszählung an der Zählstelle 6065 wurde am Querschnitt Lemsahler Landstraße/ An der Alsterschleife (Station 2+475) am 23.05.2019 durchgeführt. Am Querschnitt nördlich von „An der Alsterschleife“ sind 19.607 Kfz/ 24h mit einem SV- Anteil von 3,5 % gezählt worden.

Ebenfalls sind am 23.05.2019 Verkehrszählung an der Zählstelle 7398 am Querschnitt Lemsahler Landstraße/ Eichelhäherkamp, südlich der Einmündung Eichelhäherkamp (bei Station 3+710), erfolgt. Hier sind 15.211 Kfz/ 24h mit einem SV- Anteil von 3,5% gezählt worden.



Eine Zählung der Radfahrer und Fußgänger vom 16.10.2018 in der Lemsahler Landstraße, südlich der Einmündung Eichelhäherkamp, wurden für beide Fahrtrichtungen in den Nebenflächen durchgeführt. Die Zählung zeigte 610 Radfahrer (6 bis 19 Uhr) für beide Fahrtrichtungen, wobei die westlichen Nebenflächen hierbei stärker befahren wurden. In den Nebenflächen sind außerdem 130 Fußgänger (6 bis 19 Uhr) in beide Richtungen gezählt worden. Die östlichen Nebenflächen sind hierbei stärker frequentiert gewesen.

Abschnitt 4 (PSP-Nr.: 12058):

Auch im Abschnitt 4 wurden Verkehrszählungen an verschiedenen Standorten durchgeführt. An der Zählstelle 7397 wurde der MIV am Querschnitt Lohe/ Duvenstedt (bei Station 6+700) am 23.05.2019 gezählt. Im Querschnitt südlich des Knotenpunktes wurden auf der Poppenbütteler Chaussee 13.076 Kfz/ 24h mit einem SV-Anteil von 4,1 % gezählt.

Zur Ermittlung der Verkehrsmengen der Fußgänger und Radfahrer wurde im Abschnitt 4 am 16.10.2018 an drei Standorten gezählt. Die erste Zählung der Radfahrer und Fußgänger wurde in der Poppenbütteler Chaussee, südlich Speksaalerredder (bei 5+950) durchgeführt. Die Zählung ergab 207 Radfahrer (6 bis 19 Uhr) für beide Fahrtrichtungen, wobei hauptsächlich die östlichen Nebenflächen befahren wurden, da sich auf der westlichen Seite nur eine Bushaltestelle ohne weitere Nebenanlagen befindet. In den Nebenflächen sind 292 Fußgänger (6 bis 19 Uhr) gezählt worden.

Eine weitere Zählung in der Poppenbütteler Chaussee, südlich Steenbargsweg (bei 6+225) ergab 246 Radfahrer (6 bis 19 Uhr) für beide Fahrtrichtungen, wobei die östliche Nebenflächen hier stärker befahren wurden. Die westlichen Nebenanlagen sind in diesem Bereich nur als Grandflächen ausgebildet. Die Zählung der Fußgänger ergab 311 Fußgänger (6 bis 19 Uhr). Die Mehrheit wurde hier auf den östlichen Nebenanlagen gezählt (284 Fußgänger).

Die dritte Zählung wurde in der Poppenbütteler Chaussee, südwestlich Puckaffer Weg (bei Station 6+700) durchgeführt. Die Zählung ergab 250 Radfahrer (6 bis 19 Uhr) für beide Fahrtrichtungen, wobei die beide Nebenflächen ähnlich häufig befahren wurden. Die Zahl der Fußgänger ist mit 254 Fußgängern (6 bis 19 Uhr) gezählt worden.

2.1.3 Nutzung der anliegenden Grundstücke / Bebauung

Abschnitt 1 (PSP-Nr.: 12091):

In diesem Streckenabschnitt ist die Ulzburger Straße als Hauptverkehrsstraße hauptsächlich durch Wohnen in Einzel- oder Doppelhausbebauung geprägt. Die Grundstücke sind direkt von der Ulzburger Straße aus mit Grundstückszufahrten erschlossen, was zu einer Vielzahl von Gehwegüberfahrten führt, welche die Nebenanlagen queren.

Abschnitt 2 (PSP-Nr.: 12062):

Mit dem Knotenpunkt Harksheider Straße als Übergang zu Abschnitt 2 ändert sich zum Teil auch die anliegende Bebauung. An beiden Seiten der Straße ist die Bebauung stärker gemischt. Direkt westlich liegt am Knotenpunkt das Heinrich-Heine-Gymnasium. Im weiteren Verlauf, bis zum Knotenpunkt Ohlendiek, besteht die anliegende Bebauung wieder aus Wohnhäusern mit Einzel-, Reihen- oder mehrgeschossigen Wohnungsbauten. Die Erschließung der Grundstücke erfolgt allerdings nicht direkt über den Poppenbütteler Berg, sondern über die kleineren rückwärtigen Wohnstraßen. Bei Station 1+400 liegt ein Tennisverein der ebenfalls fußläufig vom Poppenbütteler Berg aus erschlossen wird und dessen Zufahrt über den Ohlendiek erfolgt. Nördlich des Ohlendiek ist auf der östlichen Seite ein neues Wohngebiet mit Geschosswohnungsbauten entstanden. Westlich liegen bis zur Mellingbekbrücke Grünanlagen eines Golfklubs, die als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen sind (Gebietsnummer HH-2047). Das Tal, welches von der Mellingbekbrücke überspannt wird, ist ebenfalls Teil des Landschaftsschutzgebietes.



Abschnitt 3 (PSP-Nr.: 12090):

Im südlichen Bereich des Abschnittes 3 von der Mellingbekbrücke bis ca. zum Eichelhäherkamp, befinden sich östlich der Straßenverkehrsfläche zumeist private Wohnhäuser und Kleingewerbe. Im westlichen Bereich sind mehrheitlich private Grünanlagen (Nutzung durch z.B. Reitsport, Golf, Hotel) vorhanden. Die Grünzüge westlich der Lemsahler Landstraße sind Teil des Landschaftsschutzgebietes Gebietsnummer HH-2009. Östlich im Tal der Alsterschleife liegt die Mellingburg im Landschaftsschutzgebiet mit der Gebietsnummer HH-2045.

Im mittleren Bereich von ca. Eichelhäherkamp bis Fiersbarg sind hauptsächlich westlich der Straßenverkehrsfläche private Wohnhäuser und Kleingewerbe ansässig. Gegenüberliegend sind bis zum Spechtort nur vereinzelt Wohnhäuser vorhanden. Überwiegend existieren hier landwirtschaftlich genutzte Flächen. Nordöstlich vom Spechtort ist in den letzten Jahren ein neues Wohngebiet („Alte Ziegelei“) mit mehrgeschossigem Wohnungsbau errichtet worden. Im Bereich der Einmündung Tannenhof zwischen Eichelhäherkamp und Fiersbarg befindet sich die Freiwillige Feuerwehr Lemsahl-Mellingstedt in der Straße Huulkamp (über Tannenhof) sowie die Rettungswache Lemsahl-Mellingstedt, direkt an der Lemsahler Landstraße. In der Einmündung zum Tannenhof sind ebenfalls medizinische Einrichtungen vorhanden. Im südlichen Bereich der Einmündung Kuhredder, ist eine Arztpraxis ansässig. Eine Grundschule sowie ein Kindergarten, befinden sich in östlicher Fahrtrichtung des Eichelhäherkamp.

Zwischen Fiersbarg und Bökenbarg, auf dem nördlichen Teil des Abschnittes 3, sind ebenfalls nur vereinzelte Wohnhäuser zu finden. Zumeist bestehen in diesen Bereichen Wald- und Landwirtschaftsflächen.

Abschnitt 4 (PSP-Nr.: 12058):

Im südlichen Bereich des Abschnittes 4 bis zum Speksaalredder befinden sich westlich zunächst einige private Wohnhäuser. Anschließend folgen bis zur Station 6+100 landwirtschaftlich genutzte Flächen. Östlich der Verkehrsfläche befinden sich ebenfalls landwirtschaftliche Flächen. Südlich des Speksaalredder dominiert Wohnbebauung.

Im nördlichen Bereich von ca. Speksaalredder bis Landesgrenze sind beidseitig private Wohnhäuser, teilweise Kleingewerbe und Einzelhandel ansässig. Nördlich des Knotenpunktes Puckaffer Weg wechselt sich die Wohnbebauung zunehmend mit Wald- und Landwirtschaftsflächen ab.

Südlich des Knotenpunktes Puckaffer Weg befindet sich östlich der Verkehrsanlagen die Freiwillige Feuerwehr Duvenstedt in der Straße Poppenbütteler Chaussee. Zwischen Speksaalredder und Steenbargsweg befindet sich eine tierärztliche Gemeinschaftspraxis.

2.1.4 Schadensbild

Zur Beurteilung des Zustandes der Fahrbahn wurden über die vier Abschnitte an verschiedenen Stellen Bohrkerne entnommen und Sanierungsvorschläge für die einzelnen Streckenabschnitte erstellt.

Oberflächlich sind über den gesamten Planungsraum in Teilbereichen Flickstellen, deutlich erkennbare Längsrisse und Risse in der Mittelnahrt vorhanden. In Bereichen der bestehenden Bushaldebuchten, wo Materialwechsel stattfinden, sind teilweise Absackungen und Ausbrüche zu erkennen.

Die Ergebnisse der Sanierungsvorschläge werden im Folgenden für die einzelnen PSP-Elemente kurz beschrieben.

Abschnitt 1 (PSP-Nr.: 12091):

Im gesamten Abschnitt von Poppenbütteler Weg/ Ring 3 bis zur Harksheider Straße ist die Fahrbahn in Asphalt ausgebaut. Die Oberfläche des Asphalts weist diverse Querrisse und vereinzelte Flickstellen auf.



Für den Abschnitt 1 wurden Bohrproben entnommen und die Ergebnisse zusammen mit dem Prüfbericht vom 09.07.2019 zur Verfügung gestellt

Die Oberflächenbefestigung der Nebenanlagen wechselt im Streckenverlauf häufig. Es sind zumeist Betonsteinpflaster bzw. -platten vorhanden, welche zur Grundstücksgrenze mit einem Tiefbordstein oder Rasenbord eingefasst sind. Der Radweg ist teilweise asphaltiert oder die Nebenanlagen sind stellenweise komplett ohne Oberflächenbefestigung in Grandbauweise ausgeführt. In den eingefassten Bereichen sind in Teilbereichen Absackungen oder offensichtliche Wurzelschäden zu sehen.

Abschnitt 2 (PSP-Nr.: 12062):

Gemäß der ingenieurtechnischen Stellungnahme vom 03.07.2019 ist nördlich der Harksheider Straße die Asphaltoberfläche weitgehend einheitlich und homogen mit einer vollflächigen Schichtenfolge aus Asphaltdeck-, -binder- und -tragschicht vorzufinden. Der Fahrbahnaufbau entspricht einer qualifizierten Bauweise für eine Belastungsklasse 10 (gemäß ReStra in Verbindung mit der RStO 12). Die bisherige Nutzungsdauer wird auf 25 Jahre geschätzt und damit auf etwa 50 % der zu erwarteten Nutzungsdauer der Asphalttragschicht. Eine grundhafte Erneuerung wird für den Poppenbütteler Berg daher nicht empfohlen. Stattdessen wird das Fräsen auf eine Tiefe von 10 cm vorgeschlagen und eine Neueinbau von Asphaltbinderschicht und deckschicht.

Pechhaltige Asphaltschichten sind an keiner der untersuchten Bohrkerne vorhanden.

Die Oberflächen der Nebenflächen sind hauptsächlich mit Betonsteinpflaster bzw. -platten befestigt und zur Grundstücksgrenze mit einem Tiefbordstein oder Rasenbord eingefasst. Auch hier sind stellenweise Absackungen oder offensichtliche Wurzelschäden zu sehen. Zum Teil ist der Radweg mit einem Asphaltoberbau befestigt.

Abschnitt 3 (PSP-Nr.: 12090):

Die Ingenieurtechnische Stellungnahme vom 03.07.2019 auch für den Abschnitt 3 einen grundsätzlich und weitgehend einheitlichen und homogenen Aufbau mit einer vollflächigen qualifizierten Schichtenfolge aus Asphaltdeck-, -binder- und -tragschicht aus. Zu der vorgegebenen Belastungsklasse 10 liegt gemäß den Untersuchungsergebnissen eine Unterdimensionierung in der Größenordnung von bis zu etwa einer Belastungsklasse vor. Die erforderliche Asphaltbinderschicht liegt zwar großflächig vor, aber in überwiegend zu geringen Dicken. Der untersuchte Fahrbahnaufbau entspricht großflächig näherungsweise einer qualifizierten Bauweise für eine Belastungsklasse 3,2 bis 10.

Pechhaltige Asphaltschichten sind in drei Bohrkernen im nördlichen Teil des Abschnitts 3 (nördlich Alte Ziegelei/ Spechthain bis Bökenbarg) in Tiefen von mindestens 8,3 cm vorhanden. Im Falle einer grundhaften Erneuerung kann der genaue Umfang mit geringem Aufwand durch zusätzliche Bohrkerne ermittelt werden.

In Bereichen der befestigten Nebenflächen ist zumeist Betonsteinpflaster vorhanden, welches oftmals mit einem Tiefbordstein oder Rasenbord eingefasst ist. Die eingefassten Bereiche weisen nur in Teilbereichen Absackungen und offensichtliche Wurzelschäden auf. Ab ca. Alte Ziegelei/ Spechthain (Station ca. 4+610) sind ausschließlich auf der östlichen Straßenseite Nebenanlagen vorhanden, jedoch zumeist mit einer Oberflächenbefestigung in Grandbauweise. Die Grandflächen sind ohne erkennbare Grenze an bestehende Hecken- und Buschwerke angeschlossen.

Abschnitt 4 (PSP-Nr.: 12058):

Auch für den Abschnitt 4 liegt eine Ingenieurtechnische Stellungnahme vom 03.07.2019 vor. Der Asphaltoberbau ist grundsätzlich homogen mit einer Asphaltdeck- und -tragschicht. Die Schichtdicken weisen allerdings eine hohe Spannweite auf, was offensichtlich das Vorhandensein verschiedener Bauweisen von der Teilerneuerung beim Verbleiben alter Asphaltschichten bis zum vollgebundenen Oberbau bedeutet. Die für die Belastungsklasse 10 erforderliche Asphaltbinderschicht ist außerdem nur

vereinzelt bzw. abschnittsweise vorhanden. Insgesamt entspricht der vorhandene Fahrbahnaufbau aufgrund der großflächigen Fehl- bzw. Unterdimensionierung und der größtenteils fehlenden Asphaltbinderschicht keiner qualifizierten Bauweise für eine Belastungsklasse 10.

Pechhaltige Asphaltschichten sind an mehreren nicht zusammenhängenden Abschnitten in unterschiedlichen Tiefen vorhanden. Die Grenzen sind durch weitere Untersuchungen genauer zu bestimmen, um entstehende Entsorgungskosten möglichst gering zu halten.

Auf ganzer Strecke wechselt zudem die Oberflächenbefestigung der Nebenanlagen. Es sind großenteils Grandflächen, Platten- oder Pflasterflächen vorhanden, die wiederum mit Tiefbordsteinen oder Rasenborden eingefasst sind. Auch im Abschnitt 4 weisen die eingefassten Bereiche teilweise Absackungen und offensichtliche Wurzelschäden auf.

2.2 Verkehrssituation

Es liegen keine Kenntnisse über negative Auswirkungen auf den Verkehrsfluss durch Beobachtungen von Dritten für den gesamten Streckenabschnitt vor.

Hinsichtlich der Erschließung des Neubaugebiets Spechtort ist eine schriftliche kleine Anfrage am 17.05.2019 an den Senat gestellt worden, welche die sichere Erreichbarkeit der Schulen hinterfragt.

2.2.1 Aufstellung und Abmessungen des Querschnittes

Im Streckenverlauf ändert sich oft die Aufteilung des Verkehrsraums im Querschnitt. Nachfolgend sind Bestandsquerprofile an verschiedenen Stationen im Streckenverlauf dargestellt.

Abschnitt 1 (PSP-Nr.: 12091):

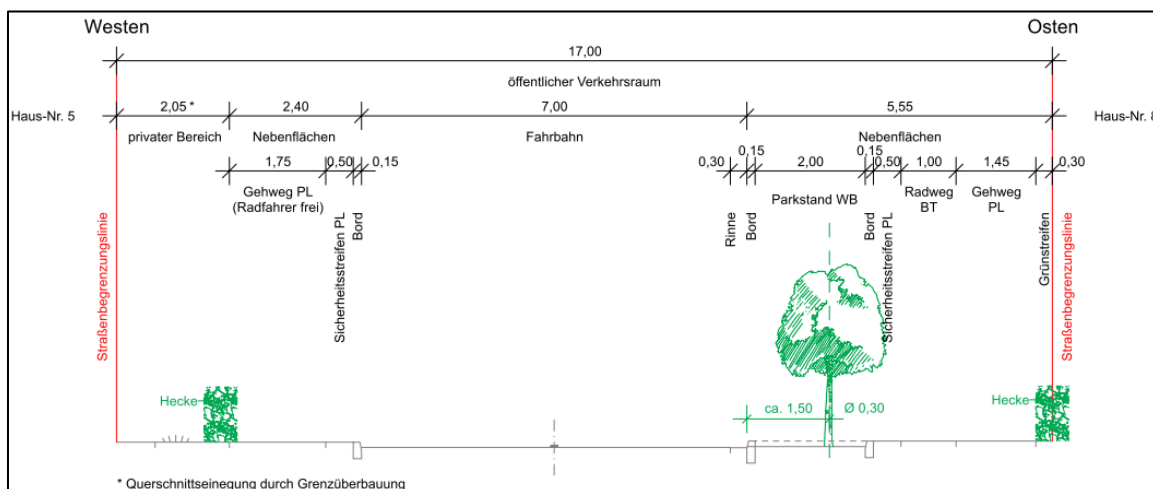


Abbildung 1: Bestandsquerprofil Station 0+140, Ulzburger Straße Höhe Haus Nr. 5 und Nr. 6 (Quelle: BPR)

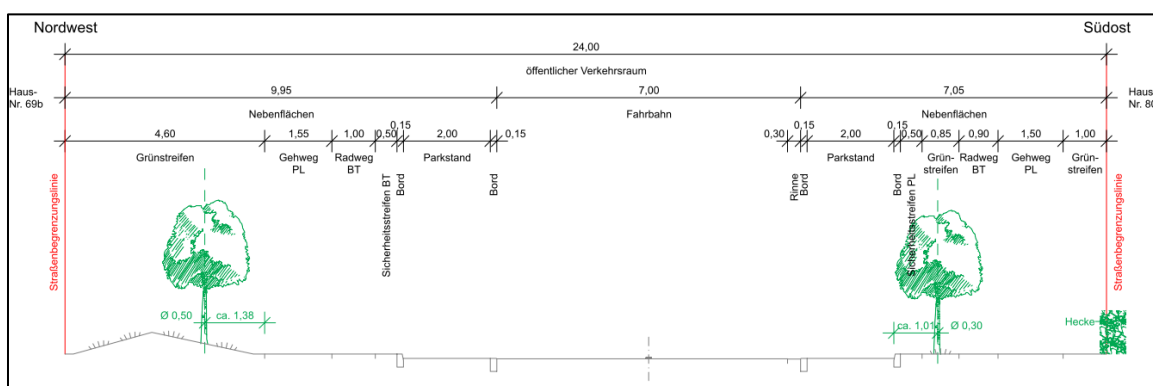


Abbildung 2: Bestandsquerprofil Station 0+945, Ulzburger Straße Höhe Haus Nr. 69b und Nr. 80 (Quelle: BPR)

Abschnitt 2 (PSP-Nr.: 12062):

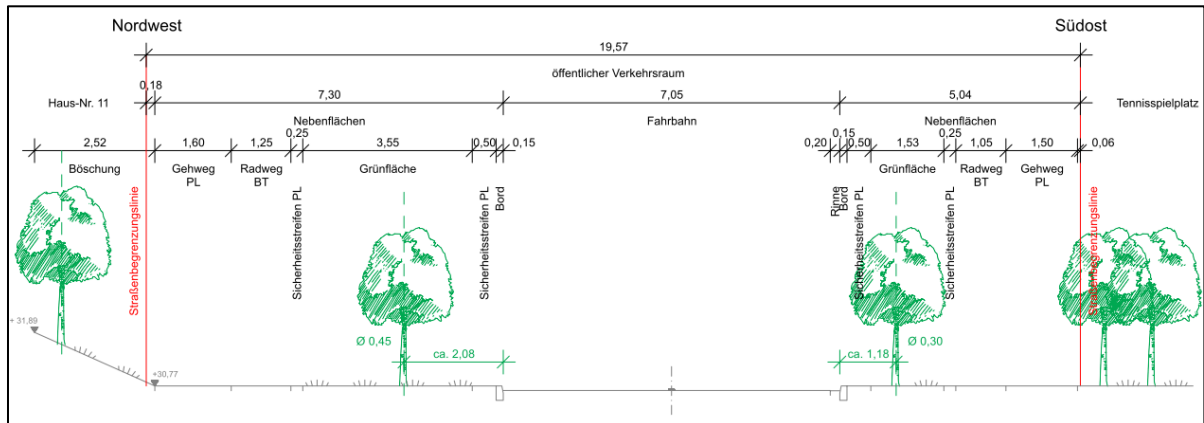


Abbildung 3: Bestandsquerprofil Station 1+537, Ulzburger Straße Höhe Haus Nr. 11 und Tennisplatz (Quelle: BPR)

Abschnitt 3 (PSP-Nr.: 12090):

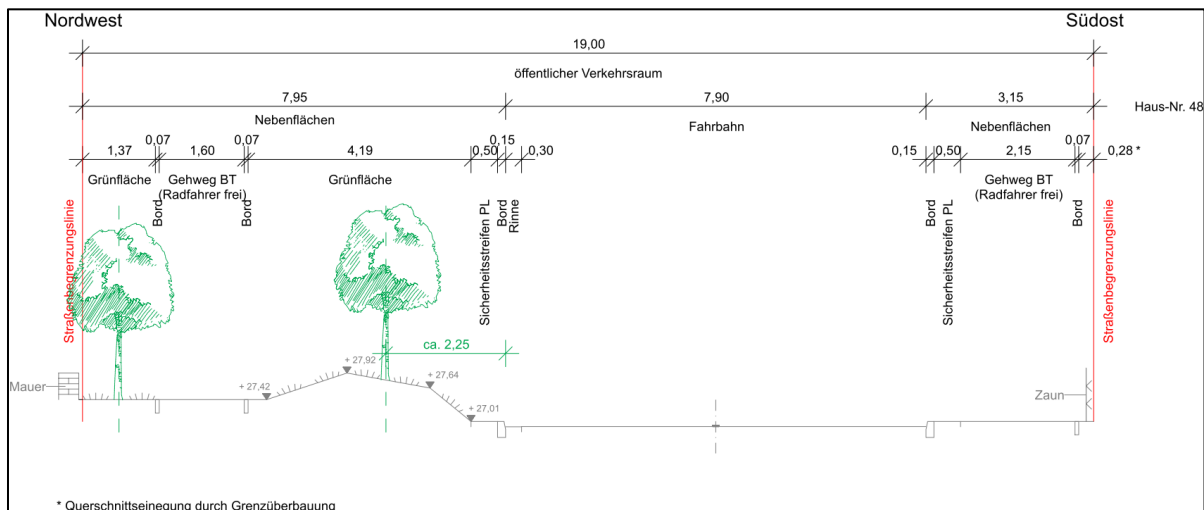


Abbildung 4: Bestandsquerprofil Station 2+611, Lemsahler Landstraße Höhe Haus Nr. 48 (Quelle: BPR)

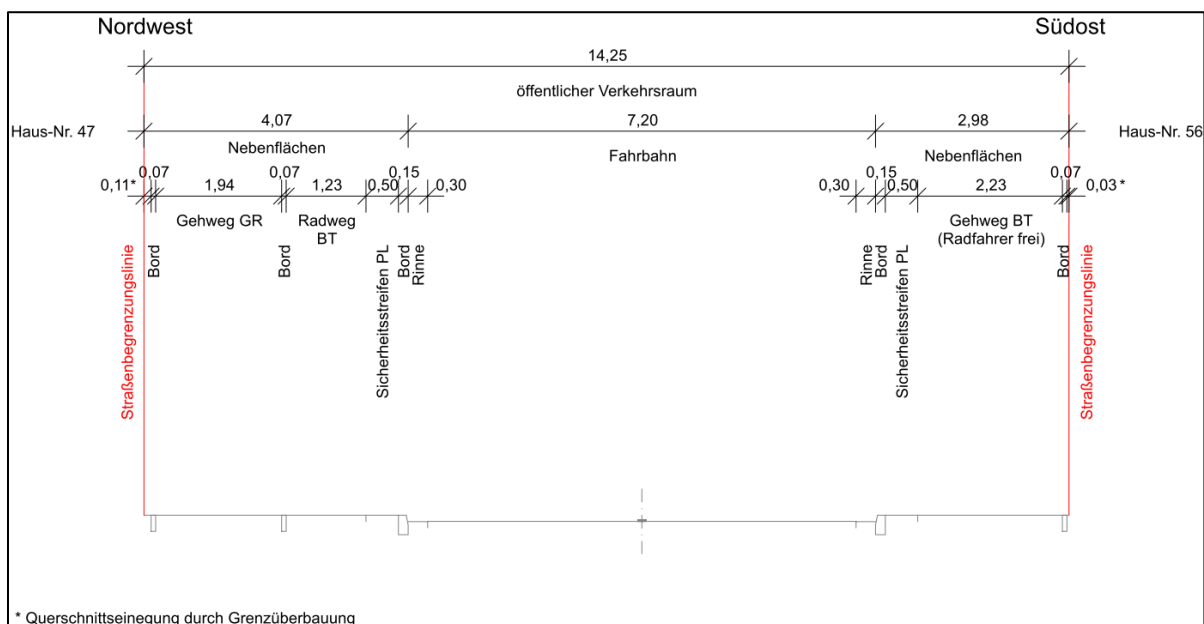




Abbildung 5: Bestandsquerprofil Station 2+668, Lemsahler Landstraße Höhe Haus Nr. 47 und Nr. 56 (Quelle: BPR)

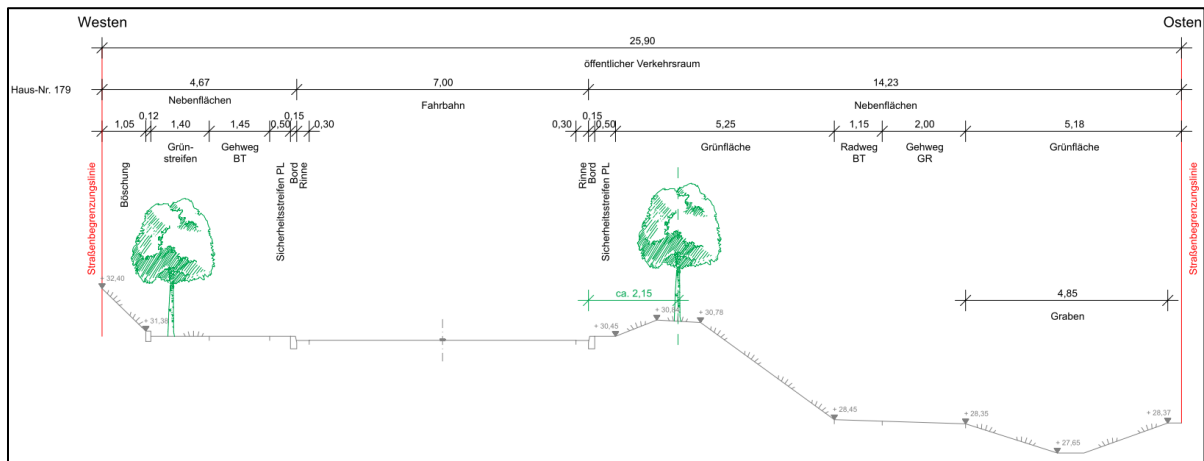


Abbildung 6: Bestandsquerprofil Station 3+975, Lemsahler Landstraße Höhe Haus Nr. 179 (Quelle: BPR)

Abschnitt 4 (PSP-Nr.: 12058):

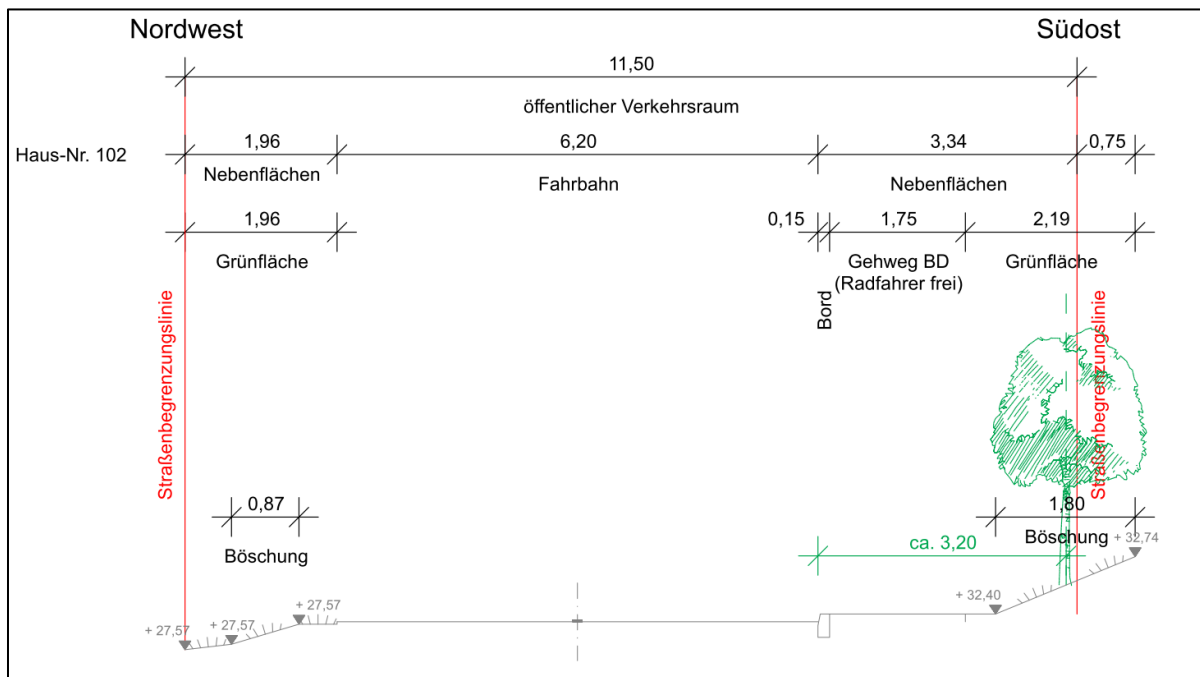


Abbildung 7: Bestandsquerprofil Station 5+494, Poppenbütteler Chaussee Höhe Haus Nr. 102 (Quelle: BPR)

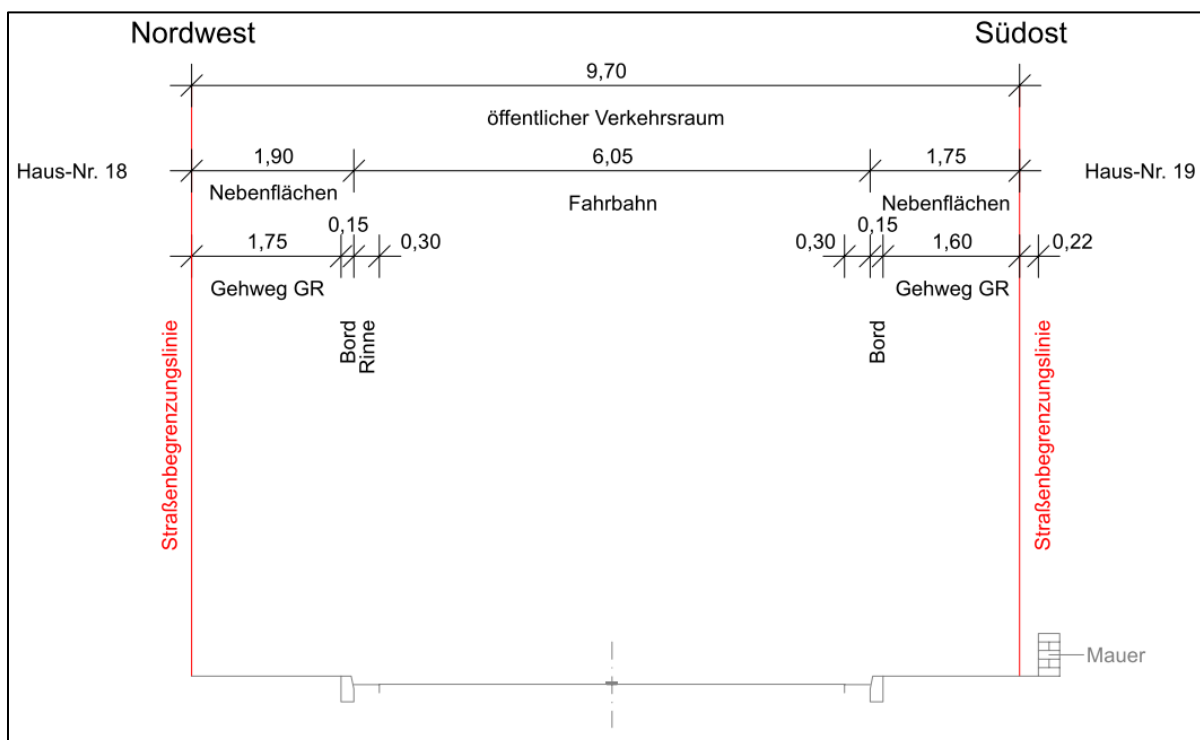


Abbildung 8: Bestandsquerprofil Station 6+574, Poppenbütteler Chaussee Höhe Haus Nr. 18 und Nr. 19 (Quelle: BPR)

2.2.2 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Abschnitt 1 (PSP-Nr.: 12091):

Im Abschnitt 1 sind an der Ulzburger Straße folgende Einmündungen und Knotenpunkte vorhanden:

- 0+065 Hinsbeker Berg, unsignalisierte Einmündung westlich, Tempo-30-Zone (Netzknotennummer 232611617)
- 0+190 Müssenredder, unsignalisierte Einmündung westlich und östlich, östlich als Tempo-30-Zone (Netzknotennummer 232611361),
nördlich der Einmündung Müssenredder ist ein Fußgängerüberweg mit der FLSA Nr. F 1619 vorhanden. Für die FLSA sind zwei Maste vorhanden, welche die Fußgängerfurt und die Kfz-Verkehre des Straßenquerschnittes signalisieren. Die östlich einmündende Straße des Müssenredder ist eine Tempo-30-Zone.
- 0+290 Minsbekweg, unsignalisierte Einmündung westlich, Tempo-30-Zone (Netzknotennummer 232611382)
- 0+775 Rehmbrook, unsignalisierte Einmündung westlich und östlich, Tempo-30-Zone beidseitig, (Netzknotennummer 232611430),
am Knotenpunkt Rehmbrook ist südlich ein Fußgängerüberweg mit der FLSA Nr. F 1618 vorhanden. Für die FLSA sind wieder zwei Maste vorhanden, welche die Fußgängerfurt und die Kfz-Verkehre des Straßenquerschnittes signalisieren.
- 1+100 Harksheider Straße (Netzknotennummer 232600025),
der Knotenpunkt Harksheider Straße stellt die Grenze zwischen dem Abschnitt 1 und 2 dar. Die LSA Nr. des Knotenpunktes ist K 1604. Am Knotenpunkt sind acht Maste vorhanden, welche die Fußgängerfurten Ulzburger Straße, Poppenbütteler Berg, Harksheider Straße Ost und West sowie die Kfz-Verkehre des gesamten Knotenpunktes signalisieren.

Abschnitt 2 (PSP-Nr.: 12062):

Im Abschnitt 2 sind am Poppenbütteler Berg folgende Einmündungen, Knotenpunkte und Querungsstellen vorhanden:

- Ca. 55 m südlich des Knotenpunktes Garleff-Bindt-Weg bei Station 1+370 liegt ein signalisierter Fußgängerüberweg als Verknüpfung einer Fuß- und Radwegeverbindung. Der Fußgängerüberweg hat die FLSA Nr. F 1660. An der FLSA sind zwei Maste vorhanden, welche die Fußgängerfurt und die Kfz-Verkehre des Straßenquerschnittes signalisieren.
- 1+425 Garleff-Bindt-Weg, unsignalisierte Einmündung westlich, Tempo-30-Zone (Netzknotennummer 232611508)
- 1+830 Ohlendiek östlich, Ohlendiekskamp westlich, unsignalisierte Einmündungen, Tempo-30-Zone beidseitig (Netzknotennummer 232611462),
nördlich des Knotenpunktes Ohlendiek liegt ein signalisierter Fußgängerüberweg mit einer Mittelinsel als Querungshilfe. Der Fußgängerüberweg hat die FLSA Nr. F 2576. An der FLSA sind drei Maste vorhanden, welche die Fußgängerfurt und die Kfz-Verkehre des Straßenquerschnittes signalisieren.

Abschnitt 3 (PSP-Nr.: 12090):

Im Abschnitt 3 sind an der Lemsahler Landstraße folgende Einmündungen, Knotenpunkte und Querungsstellen vorhanden:

- 2+475 An der Alsterschleife, unsignalisierte Einmündung südwestlich (Netzknotennummer 232600021)
- 2+710 Treudelberg, unsignalisierte Einmündung östlich, Tempo 30- Zone (Netzknotennummer 232611707)
- 2+880 Kuhredder, unsignalisierte Einmündung östlich, Tempo 30- Zone (Netzknotennummer 232611708),



im Bereich der östlichen Einmündung Kuhredder auf der Lemsahler Landstraße befindet sich bei ca. 2+870 die LSA mit der Nr. K 2088. Hier sind fünf LSA- Maste, zwei südlich der Einmündung zur Signalisierung der Querung der Lemsahler Landstraße, zwei Maste zur Signalisierung der Einmündung Kuhredder und ein Mast zur Signalisierung der Fahrspur Richtung Süden vor der Einmündung vorhanden.

- 3+390 Ödenweg, unsignalisierte Einmündungen westlich und östlich, östlich Tempo 30- Zone (Netzknotennummer 232611709)
- 3+710 Eichelhäherkamp, signalisierte Einmündungen westlich und östlich, östlich als Tempo 30- Zone (Netzknotennummer 232611710),
am Knotenpunkt Eichelhäherkamp ist die LSA mit der Nr. K 1985 vorhanden. Hier sind sieben Maste vorhanden, welche die Fußgängerfurten Lemsahler Landstraße Nord, Eichelhäherkamp Ost und West sowie die Kfz- Verkehre des gesamten Knotenpunktes signalisieren.
- 3+970 Seebarg, unsignalisierte Einmündung westlich als Gehwegüberfahrt, Tempo 30- Zone (Netzknotennummer 232611711)
- 4+075 Tannenhof, unsignalisierte Einmündungen westlich und östlich, östlich Durchfahrt durch Tor beschränkt, westlich als Tempo 30- Zone (Netzknotennummer 232610391),
am Knotenpunkt Tannenhof ist nördlich der Einmündung die FLSA mit der Nr. F 760 und drei Masten vorhanden.
- 4+490 Spechtort, unsignalisierte Einmündung östlich (Netzknotennummer 232611713)
- 4+550 Fiersbarg, unsignalisierte Einmündung westlich als Tempo 30- Zone (Netzknotennummer 232611714)
- 4+640 Alte Ziegelei / Spechthain, unsignalisierte Einmündung östlich als Tempo 30- Zone (Netzknotennummer 232618951)
- 5+345 Bökenbarg, unsignalisierte Einmündung westlich (Netzknotennummer 232600116)

Abschnitt 4 (PSP-Nr.: 12058):

Im Abschnitt 4 sind an der Poppenbütteler Chaussee / Lohe folgende Einmündungen, Knotenpunkte und Querungsstellen vorhanden:

- 5+975 Speksaalredder, unsignalisierte Einmündung östlich als Tempo 30-Zone (Netzknotennummer 222610064)
- 6+250 Steenbargsweg, unsignalisierte Einmündung westlich als Tempo 30-Zone (Netzknotennummer 222610067)
- 6+320 Im Ellernbusch, unsignalisierte Einmündung östlich als Tempo 30-Zone (Netzknotennummer 222610068)
- Nördlich der Einmündung Im Ellernbusch befindet sich bei ca. 6+330 eine LSA mit der Nr. 2226. Für die Signalisierung sind zwei Maste installiert. Die LSA liegt zwischen der südöstlich einmündenden Straße Im Ellernbusch und die nordwestlich einmündenden Straße Mesterbrooksweg.
- 6+340 Mesterbrooksweg, unsignalisierte Einmündung westlich als Tempo 30-Zone (Netzknotennummer 222610069)
- 6+450 Poppenbütteler Chaussee, unsignalisierte Einmündung westlich (Netzknotennummer 222610071)
- 6+760 Kreisverkehr Lohe mit Einmündungen Puckaffer Weg westlich (Netzknotennummer 222610322) und Duvenstedter Damm östlich (Netzknotennummer 222610321)
- 6+970 Tangstedter Weg, unsignalisierte Einmündung westlich als Tempo 30-Zone (Netzknotennummer 222610181)
- 7+100 Wragekamp, unsignalisierte Einmündung westlich (Netzknotennummer 222610042)
- 7+440 Hoopwischen, unsignalisierte Einmündung östlich als Tempo 30-Zone (Netzknotennummer 222610182)



2.2.3 MIV

Der gesamte Straßenzug im Planungsraum ist mit einer Fahrspur je Richtung ausgebaut. Die Fahrstreifenbreiten im Streckenbereich reichen im Bestand von 6,00 m bis 7,50 m. An und in Knotenpunkten sind die Fahrstreifen teilweise aufgeweitet. Das vorhandene Verkehrsaufkommen für den Bestand ist unter Punkt 2.1.2 beschrieben.

2.2.4 ÖPNV

Im Planungsraum verkehren die Buslinien 176, 276, 474, 478 und 574 der Hamburger Hochbahn bzw. der Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein (VHH).

Die Buslinie 176 fährt im 20- min. Takt von U-Ohlstedt nach S-Poppenbüttel und gegenläufig. Die Linie zweigt am Kreisverkehr Lohe (Abschnitt 4) von der Planungsstrecke ab. Die Buslinie 276 verläuft ab „An der Alsterschleife“ (Abschnitt 3) im Planungsbereich und zweigt ebenfalls am Kreisverkehr Lohe von dem Streckenzug ab. In der Hauptverkehrszeit fährt die Linie 276 im 10-min.-Takt, ansonsten im 20-min.-Takt. Die Linienführungen der Buslinien 176 und 276 sind weitestgehend identisch, ab der Haltestelle S- Poppenbüttel werden jedoch von der Linie 276 zusätzliche Haltestellen bis zur Haltestelle Mellingburgredder angefahren.

Die Buslinie 474 fährt im Planungsgebiet von der Haltestelle Fiersbarg im Abschnitt 3 bis zur Haltestelle Wragekamp im Abschnitt 4. Die Linie fährt im 60-min.-Takt von Bahnhof Ahrensburg bis zur Haltestelle Wragekamp und gegenläufig.

Die Buslinie 574 fährt als Unterstützung der Linie 474 lediglich zu Schulzeiten (2x am Morgen) von Haltestelle Wragekamp bis Haltestelle U-Hoisbüttel und gegenläufig von Haltestelle Vogtredder bis Haltestelle Wragekamp (2x am Nachmittag) die Haltestellen von Fiersbarg im Abschnitt 3 bis zur Haltestelle Wragekamp im Abschnitt 4 an.

Die Buslinie 478 fährt von Tangstedt (Od) Schule nach Bargfeld-Stegen Krankenhaus und gegenläufig. Die Line verkehrt als Überlandbus 8-mal täglich.

Folgende Haltestellen sind im Planungsraum vorhanden:

Abschnitt 1 (PSP-Nr.: 12091):

- 0+260 Haltestelle Minsbekweg, Fahrtrichtung Süd und Nord, halten auf der Fahrbahn am Fahrbahnrand, Wartebereich auf dem Gehweg
- 0+720 Haltestelle Rehmbrook, Fahrtrichtung Nord, halten auf der Fahrbahn am Fahrbahnrand, Wartebereich auf dem Gehweg
- 0+810 Haltestelle Rehmbrook, Fahrtrichtung Süd, halten auf der Fahrbahn am Fahrbahnrand, Wartebereich auf dem Gehweg

Abschnitt 2 (PSP-Nr.: 12062):

- 1+140 Haltestelle Ulzburger Straße, Fahrtrichtung Nord, Busbucht nach dem Knoten mit separatem Wartebereich und Fahrgastunterstand
- 1+180 Haltestelle Ulzburger Straße, Fahrtrichtung Süd, halten auf der Fahrbahn am Fahrbahnrand mit separatem Wartebereich
- 1+400 Haltestelle Garleff-Bindt-Weg, Fahrtrichtung Süd und Nord, Busbucht Fahrtrichtung Süd Wartebereich auf dem Gehweg, Fahrtrichtung Nord halten auf der Fahrbahn am Fahrbahnrand mit separatem Wartebereich
- 1+740 Haltestelle Poppenbütteler Berg, Fahrtrichtung Süd, halten auf der Fahrbahn am Fahrbahnrand mit separatem Wartebereich
- 1+900 Haltestelle Poppenbütteler Berg, Fahrtrichtung Nord, halten auf der Fahrbahn am Fahrbahnrand mit separatem Wartebereich



Abschnitt 3 (PSP-Nr.: 12090):

- 2+750 Haltestelle Treudelberg, Fahrtrichtung Süd, Busbucht mit separatem Wartebereich und Fahrgastunterstand
- 2+925 Haltestelle Treudelberg, Fahrtrichtung Nord, Busbucht mit separatem Wartebereich
- 3+450 Haltestelle Ödenweg, Fahrtrichtung Nord, Busbucht mit Wartebereich auf dem Gehweg
- 3+530 Haltestelle Ödenweg, Fahrtrichtung Süd, Busbucht mit separatem Wartebereich und Fahrgastunterstand
- 4+110 Haltestelle Tannenhof, Fahrtrichtung Süd, Busbucht mit separatem Wartebereich vor westlicher Einmündung Tannenhof mit Fahrgastunterstand
- 4+160 Haltestelle Tannenhof, Fahrtrichtung Nord, Busbucht mit separatem Wartebereich und Fahrgastunterstand
- 4+425 Haltestelle Fiersbarg, Fahrtrichtung Süd, Busbucht mit Wartebereich auf dem Gehweg, Fahrgastunterstand hinter Gehweg
- 4+580 Haltestelle Fiersbarg, Fahrtrichtung Nord, Busbucht mit separatem Wartebereich und Fahrgastunterstand
- 5+325 Haltestelle Bökenbarg, Fahrtrichtung Süd, halten auf der Fahrbahn am Fahrbahnrand mit Wartebereich

Abschnitt 4 (PSP-Nr.: 12058):

- 5+420 Haltestelle Bökenbarg Fahrtrichtung Nord, halten auf der Fahrbahn am Fahrbahnrand, Wartebereich auf dem Gehweg
- 5+910 Haltestelle Specksaalredder, Fahrtrichtung Nord, Busbucht mit Wartebereich auf dem Gehweg mit Fahrgastunterstand
- 5+930 Haltestelle Specksaalredder, Fahrtrichtung Süd, halten auf der Fahrbahn am Fahrbahnrand Wartebereich auf dem Gehweg mit Fahrgastunterstand
- 6+300 Haltestelle Mesterbrooksweg, Fahrtrichtung Süd, Busbucht mit Wartebereich auf dem Gehweg mit Fahrgastunterstand
- 6+340 Haltestelle Mesterbrooksweg, Fahrtrichtung Nord, Busbucht, Wartebereich auf Mittelinsel Wendekurve mit Fahrgastunterstand
- 6+725 Haltestelle Lohe, Fahrtrichtung Nord, halten auf der Fahrbahn am Fahrbahnrand vor Einfahrt in Kreisverkehr, Wartebereich auf dem Gehweg, Fahrgastunterstand hinter Gehweghinterkante (Haltestellen nicht im Planungsgebiet)
- 6+800 Haltestelle Lohe, Fahrtrichtung Süd, halten auf der Fahrbahn am Fahrbahnrand vor Einfahrt in Kreisverkehr, Wartebereich auf dem Gehweg (Haltestellen nicht im Planungsgebiet)
- 7+160 Haltestelle Wragekamp, Fahrtrichtung Nord, halten auf der Fahrbahn am Fahrbahnrand, Wartebereich auf dem Gehweg
- 7+200 Haltestelle Wragekamp, Fahrtrichtung Süd, halten auf der Fahrbahn am Fahrbahnrand, Wartebereich auf dem Gehweg

Die Zahlen der Ein- und Aussteiger an den jeweiligen Haltestellen im Streckenbereich können der folgenden Darstellung entnommen werden.

	Westseite		Ostseite	
	Einsteiger	Aussteiger	Einsteiger	Aussteiger
Minsbekweg	26	29	13	23
Rehmbrook	41	8	6	38
Ulzburger Straße	29	32	56	30
Garleff-Bindt-Weg	53	63	26	49
Poppenbütteler Berg	40	7	6	45
Treudelberg	173	29	19	156
Ödenweg	68	12	8	71
Tannenhof	317	71	61	281
Fiersbarg	85	27	50	59
Börkenbarg	55	6	8	66
Speksaalredder	151	38	48	155
Mesterbrooksweg	272	135	149	319
Lohe	124	101	85	90
Wragekamp	9	0	1	7

Abbildung 9: Tabelle Fahrgastzahlen Bushaltestellen (Quelle: Transparenzportal Hamburg)

2.2.5 Fußgänger- und Radverkehr

Die Geh- und Radwege sind größtenteils untermaßig und entsprechen nicht den Vorgaben der einschlägigen Richtlinien. Taktile Leitelemente sind größtenteils nicht vorhanden. In Bereichen, wo keine Trennung der Nebenanlagen zwischen Gehweg und Radweg besteht, ist die Beschilderung „Gehweg, Radfahrer frei“ ausgewiesen. Eine besteht im gesamten Planungsbereich keine Radwegbenutzungspflicht. Die Verkehrszahlen der Fußgänger- und Radfahrerverkehre sind unter 2.1.2 sind die beschrieben.

Abschnitt 1 (PSP-Nr.: 12091):

Aufgrund der beidseitigen Bebauung sind beidseitige Nebenanlagen vorhanden. Die Oberflächenbefestigungen wechseln im Streckenabschnitt häufig. Der Gehweg verläuft vorwiegend am Fahrbahnrand. Teilweise wird der Gehweg hinter den straßenbegleitenden Grünstreifen mit Bäumen entlanggeführt. Die Breiten der Gehwege wechseln verändern sich oft. Neben separaten Radwegen sind die Gehwege teilweise nur 1,20 m bis 1,50 m breit. Wenn keine getrennten Nebenanlagen vorhanden sind, sind die Gehwege, auf denen das Radfahren mit Beschilderung freigegeben ist, 2,50 m bis 2,70 m breit.

Separate Radwege stehen nur abschnittsweise zur Verfügung. Östlich vom Bauanfang bis Station 0+235 ist ein ca. 1,50 m breiter Radweg vorhanden. Anschließend verengen sich die Nebenanlagen und es ist bis zum Knotenpunkt Rehmbrook (Station 0+775) nur noch ein Gehweg mit der Beschilderung „Radfahrer frei“ vorhanden. Anschließend verbreitert sich der Verkehrsraum wieder. Bis zum Ende des Abschnittes 1 ist östlich wieder ein separater Radweg mit ca. 1,00 m Breite vorhanden.

Auf der westlichen Seite ist von Station 0+240 bis zur Einmündung Minsbekweg der Radweg 1,50 m breit, von Station 0+385 bis 0+630 ist der Radweg 1,50 m breit und von Station 0+780 (Einmündung Rehmbrook) bis zum Ende des Abschnittes ein separater Radweg mit einer Breite von 1,0 m vorhanden. In den sonstigen Bereichen ist nur ein Gehweg vorhanden, auf dem das Radfahren mit Beschilderung freigegeben ist.



Abschnitt 2 (PSP-Nr.: 12062):

Auch im zweiten Abschnitt sind die Straßen beidseitig angebaut und beidseitig sind Nebenanlagen vorhanden. Der häufige Wechsel der Oberflächenbefestigungen in den Nebenanlagen setzt sich auch für diesen Abschnitt fort. Der Gehweg verläuft im zweiten Abschnitt hinter den straßenbegleitenden Bäumen und wird nur im Bereich von Knotenpunkten, Einmündungen, Querungen oder Bushaltestellen an den Fahrbahnrand geführt.

Auf beiden Straßenseiten sind vom Knotenpunkt Harksheider Straße (Station 1+110) bis zum Knotenpunkt Ohlendiek/ Ohlendiekskamp (Station 1+825) separate Radwege mit unterschiedlichen Breiten zwischen 1,00 m und 1,30 m vorhanden. Die Gehwege in diesem Bereich sind auf der östlichen Seite ca. 1,50 m und auf der westlichen Seite ca. 1,70 m breit.

Im nördlichen Teil von Abschnitt 2 (Station 1+825 bis 2+250) sind keine separaten Radwege mehr vorhanden. Das Radfahren ist auf dem Gehweg durch Beschilderung freigegeben. Die Gehwege sind hier beidseitig ca. 2,90 m breit.

Abschnitt 3 (PSP-Nr.: 12090):

Im Abschnitt 3 sind beidseitig Nebenanlagen bis zur Station 4+680 vorhanden. Im Weiteren sind bis zum Abschnittsende an der Einmündung Bökenbarg auf der westlichen Straßenseite keine Nebenanlagen vorhanden. Die Führungen, die Oberflächenbefestigungen und die Breiten wechseln im kompletten Planungsbereich häufig. In Teilbereichen werden die Nebenanlagen am Fahrbahnrand geführt, größtenteils liegen die Nebenanlagen allerdings hinter den bestehenden Baumreihen. In einigen Bereichen, wo die Nebenanlagen hinter den Baumreihen geführt werden, sind zudem deutliche Höhenunterschiede zwischen der Fahrbahn und der Oberkante der Nebenanlagen vorhanden. Die Radfahrer werden teilweise zusammen mit den Fußgängern auf den Gehwegen mit der Beschilderung „Radfahrer frei“ geführt. Die Gehwege und die Radwege sind zumeist untermaßig.

Auf der östlichen Straßenseite sind separate Radwege von Station 2+890 bis 3+010 und von Station 3+515 bis 4+240 vorhanden. Die Breiten wechseln im Verlauf häufig und liegen zwischen 1,10 m und 1,60 m. Die Gehwege neben den Radwegen sind stellenweise nur 1,00 m breit und teilweise nur mit einer Grandoberfläche befestigt. In den sonstigen Bereichen ist das Radfahren auf den Gehwegen durch Beschilderung frei. Hier sind die Gehwege 2,20 m bis 2,70 m breit.

Auf der östlichen Straßenseite hat der Bezirk Wandsbek von der Einmündung Spechtort (Station 4+490) bis kurz hinter der Einmündung Alte Ziegelei / Spechthain (Station 4+640) die Nebenanlagen im Zuge einer Erschließungsmaßnahme neu hergestellt. Hier sind die Gehwege mit ca. 2,65 m (inkl. taktilem Begrenzungsstreifen) hergestellt worden, der Radweg ist ca. 2,00 m breit. Die Bauweisen sind nach Standards der FHH erfolgt.

Ansonsten sind im kompletten Abschnitt 3 keine weiteren taktilen Leitelemente vorhanden.

Auf der westlichen Seite sind separate Radwege von Station 2+650 bis 4+590 mit Breiten von 1,30 m bis 1,50 m vorhanden. Der Gehweg neben dem separaten Radweg ist 1,50 m bis 1,80 m breit. Die Breite des Gehweges mit „Radfahrer frei“ beträgt 2,60 m bis 3,40 m.

Ab ca. Alte Ziegelei/ Spechthain (ca. Station 4+610) sind auf der westlichen Straßenseite keine Nebenanlagen vorhanden. Hier verläuft Richtung Norden ein Straßengraben. Diese Situation setzt sich bis kurz vor das Ende des Abschnittes 3 (ca. Station 5+325) bis zur Haltestelle Bökenbarg in Fahrtrichtung Süden fort. Die östlichen Nebenflächen sind in diesen Bereichen ausschließlich in Grandbauweise hergestellt.

Ab Station 5+275 sind östlich wieder befestigte, jedoch untermaßige Nebenanlagen vorhanden. Zum Erreichen der Bushaltestelle Bökenbarg ist ein Fußgängerüberweg bei Station 5+350 vorhanden.



Abschnitt 4 (PSP-Nr.: 12058):

Über den gesamten Abschnitt 4 schwanken die Maße der Breiten (ca. 1,60 m bis 2,20 m) und die Oberflächenbefestigungen (Asphalt, Betonpflaster bzw. -platten, Grand) der Gehwege. Die Gehwege sind dabei über weite Strecken untermaßig. Separate Radwege sind nicht vorhanden. Radfahrer dürfen aufgrund der Beschilderung „Radfahrer frei“ die Gehwege mitbenutzen.

Über ca. 800 m Länge zwischen der Einmündung Bökenburg und der Einmündung Steenbargsweg (ca. Station 6+120) sind östlich keine Nebenanlagen vorhanden.

2.2.6 Ruhender Verkehr

Im gesamten Planungsraum sind wenige baulich hergestellte öffentliche Stellplätze entlang des Straßenzuges vorhanden. Der ruhende Verkehr wird in den anliegenden Nebenstraßen abgewickelt.

Abschnitt 1 (PSP-Nr.: 12091):

- Von Station 0+115 und 0+150 ist ein Längsparkstreifen auf der östlichen Fahrbahnseite vorhanden, der durch Grundstückszufahrten unterbrochen ist. Die Parkstände sind mit einem Bordstein von der Fahrbahn getrennt und mit Wabensteinpflaster befestigt. Die Parkstände sind rund 2,15 m breit. Die Länge der Parkstände beträgt ca. 31,5 m und damit rd. 5 PKW-Längen.
- Von Station 0+335 und 0+385 sind Längsparkstände auf der westlichen Fahrbahnseite vorhanden. Die Parkstände sind mit einem Bordstein von der Fahrbahn getrennt und mit Wabensteinpflaster befestigt. Die Parkstände sind rund 2,1 m breit und mit einer Bauminself unterbrochen. Die nutzbare Länge der Parkstände beträgt ca. 42,8 m und damit rd. 7 PKW-Längen.
- Zwischen Station 0+640 bis 0+705 sind westlich Längsparkstände in den Nebenflächen vorhanden. Diese sind mit einem Bordstein von der Hauptfahrbahn getrennt und mit Wabensteinpflaster befestigt. Die Parkstände sind rund 2,1 m breit und durch mehrere Zufahrten und Bauminseln unterbrochen. Die nutzbare Länge der Parkstände beträgt ca. 33,0 m und damit rd. 5 PKW-Längen.
- Von Station 0+795 und 0+850 sind Längsparkstände auf der östlichen Fahrbahnseite vorhanden. Die Parkstände sind mit einem Bordstein von der Fahrbahn getrennt und mit Wabensteinpflaster befestigt. Die Parkstände sind rund 2,15 m breit und durch zwei Zufahrten und eine Baumscheibe unterbrochen. Die nutzbare Länge der Parkstände beträgt ca. 10,0 m, 16,5 m und 13,0 m und damit insgesamt rd. 5 PKW-Längen.
- Von Station 0+925 und 0+975 sind Längsparkstände auf der westlichen Fahrbahnseite vorhanden. Die Parkstände sind mit einem Bordstein von der Fahrbahn getrennt und mit Wabensteinpflaster befestigt. Die Parkstände sind rund 2,1 m breit und durch eine Zufahrt unterbrochen. Die nutzbare Länge der Parkstände beträgt ca. 36,0 m und damit rd. 6 PKW-Längen.
- Von Station 0+935 und 1+020 sind Längsparkstände auf der östlichen Fahrbahnseite vorhanden. Die Parkstände sind mit einem Bordstein von der Fahrbahn getrennt und mit Wabensteinpflaster befestigt. Die Parkstände sind rund 2,15 m breit und durch Zufahrten und eine Baumscheibe unterbrochen. Die nutzbare Länge der Parkstände beträgt ca. 13,0 m, 16,5 m und 29,0 m und damit rd. 9 PKW-Längen.

Abschnitt 2 (PSP-Nr.: 12062):

- Im Abschnitt 2 sind keine baulich hergestellten Parkstände entlang des Straßenzuges vorhanden.



Abschnitt 3 (PSP-Nr.: 12090):

- Bei ca. 2+850 sind Längsparkstände mit einer Länge von 12,0 m (ca. 2 PKW-Längen) vorhanden. Diese sind mit einem Bordstein von der Hauptfahrbahn getrennt und mit Wabensteinpflaster befestigt. Die Parkstände sind rund 2,0 m breit und liegen kurz vor der Einmündung zum Kuhredder.
- Bei ca. 3+410, kurz hinter der Einmündung Ödenweg, sind mit einer Länge von ca. 12,5 m (ca. 2 PKW-Längen) ebenfalls Längsparkstände vorhanden. Diese sind ebenfalls ca. 2,0 m breit und mit Wabensteinpflaster befestigt.

Abschnitt 4 (PSP-Nr.: 12058):

- Im Abschnitt 4 sind keine baulich hergestellten Parkstände entlang des Straßenzuges vorhanden.

2.2.7 Unfallgeschehen

Zur Beurteilung des Unfallgeschehens wurde durch die Polizei Hamburg (Verkehrsdirektion, Lagezentrum Verkehr – VD 01) am 06.05.2019 eine Auswertung der Verkehrsunfälle für den Zeitraum vom 01.01.2016 bis 31.12.2018 durchgeführt. In diesem Zeitraum ereigneten sich auf der ca. 8 km langen Strecke insgesamt 226 Verkehrsunfälle. Dabei wurde keine Person getötet. Sieben Verkehrsunfälle forderten sieben Schwer- und einen Leichtverletzten, bei weiteren 49 Unfällen verletzten sich insgesamt 57 Personen leicht.

Als Unfallhäufungsstelle (UHS) sind die Knotenpunkte

- Ulzburger Straße/ Müssenredder
- Ulzburger Straße/ Harksheider Straße/ Poppenbütteler Berg

gekennzeichnet.

Ulzburger Straße/ Müssenredder:

Kennzeichnend sind hier Einbiegen-/ Kreuzen-Unfälle mit der Hauptunfallursache „Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen“. Es sind regelmäßig Verkehrsunfälle zwischen Verkehrsteilnehmern zu notieren, die den Müssenredder entweder queren oder aus diesem in die Ulzburger Straße abbiegen wollen und dabei mit dem bevorrechtigten Fahrverkehr der Ulzburger Straße kollidieren.

Ulzburger Straße/ Harksheider Straße/ Poppenbütteler Berg

Hier sind insbesondere acht Abbiegeunfälle und fünf Unfälle im Längsverkehr zu verzeichnen. Als Hauptunfallursachen sind Fehler beim Abbiegen nach Links (4) bzw. Rechts (3) sowie nicht angepasste Geschwindigkeit in Korrelation mit ungenügendem Sicherheitsabstand bei fünf Auffahrunfällen zu nennen. Auffällig ist eine hohe Anzahl von Schadensereignissen mit Radfahrerbeteiligung. Diese verteilen sich über den gesamten Knoten. In drei Fällen erfassten Rechtsabbieger Radfahrer (davon fuhr einer verbotswidrig entgegengesetzt der vorgesehen Fahrtrichtung) auf der Furt, in zwei Fällen waren es Linksabbieger.

Die sonstigen Streckenabschnitte sind unauffällig bzw. weisen keine Besonderheiten bei der Betrachtung der Unfallgeschehnisse auf, lediglich in einzelnen Knotenpunkten kommt es zu leichten Auffälligkeiten.

In den Abschnitten 3 und 4 ist zudem ein erhöhter Anteil an Wildunfällen am gesamten Unfallgeschehen zu beobachten, die dem ländlichen Raum geschuldet sind, in dem diese Streckenabschnitte liegen.

Aufgrund von Schülerverkehren, auch mit Einbezug neuer Erschließungsgebiete im näheren Umfeld sowie fehlender Barrierefreiheit an Querungen und Bushaltestellen, sind weitere Gefahrpotentiale im Bestand vorhanden.

2.3 Weitere Rahmenbedingungen

2.3.1 Straßenausstattung/ Öffentliche Beleuchtung

Im gesamten Straßenzug ist eine wegweisende Beschilderung sowie diverse Beschilderungen vorhanden, großflächige Hinweistafeln existieren nicht. Werbetafeln und Litfaßsäulen sind im betrachteten Planungsbereich vorhanden.

Die Haltestellen sind nur teilweise mit einem Fahrgastunterstand mit einer Sitzmöglichkeit ausgestattet. Eine Haltestellenbeschilderung mit einem Mülleimer ist an den Haltestellen vorhanden.

Im Bereich der Einmündung Tannenhof sind auf beiden Straßenseiten Fahrradabstellanlagen vorhanden.

Eine größtenteils einseitige öffentliche Beleuchtung auf der östlichen Straßenseite ist vorzufinden. Nur in Teilbereichen wechselt die Straßenseite, auf der die Beleuchtung steht bzw. beidseitig eine Beleuchtung vorhanden ist.

2.3.2 Grün- und Baumpflanzungen

Baumreihen bzw. Pflanzungen in teilweise mehrzeiligen Baumgruppen prägen das Straßenbild im annähernd kompletten Planungsbereich und weisen größtenteils ein hohes Alter auf. Der Bestand der Straßenbäume entlang der Strecke wird regelmäßig auf die Standsicherheit überprüft.

Abschnitt 1 (PSP-Nr.: 12091):

Im Abschnitt 1 ist öffentliches Straßenbegleitgrün nur teilweise vorhanden. Am Anfang des Planungsraums im südlichen Bereich (Station 0+050 bis 0+170) bis zur Einmündung Müssenredder ist östlich ein Grünstreifen mit Bäumen vorhanden. Zusammenhängende Baumreihen sind dann wieder ab Station 0+790 beidseitig der Straße bis zum Knotenpunkt Harksheider Straße (Station 1+025) vorzufinden. Die Bäume befinden sich im Grünstreifen zwischen Fahrbahn und Nebenanlagen auf der östlichen Seite. Überdies sind Einzelbäume z. B. als Abgrenzung von Längsparkständen vorhanden. Komplettiert wird das Bild des Abschnittes durch umfangreiches Grün mit Bäumen und Hecken als Einfriedung der anliegenden Grundstücke auf privatem Grund.

Abschnitt 2 (PSP-Nr.: 12062):

Im Abschnitt 2 sind annähernd über die gesamte Länge Grünstreifen mit Bäumen zwischen der Fahrbahn und den Nebenanlagen vorhanden. Die Nebenanlagen verlaufen entlang der äußeren Grenze des öffentlichen Verkehrsraums. Auch in diesem Abschnitt ist über das Straßenbegleitgrün hinaus viel Grün mit Hecken und Bäumen auf den anliegenden Grundstücken auf Privatgrund vorhanden.

Abschnitt 3 (PSP-Nr.: 12090):

Im östlichen Verkehrsraum sind die bestehenden Bäume größtenteils zwischen Fahrbahn und Nebenanlagen vorhanden, teilweise stehen Bäume jedoch auch hinter den Nebenanlagen, am Grundstücksrand.

Im Bereich des westlichen Verkehrsraums ist erkennbar, dass die Grünflächen mit bestehenden Bäumen zwischen Fahrbahn und Nebenanlagen von ca. „An der Alsterschleife“ bis zur Einmündung Eichelhäherkamp verlaufen, anschließend verlaufen diese zumeist hinter den Nebenanlagen, am Grundstücksrand.

Abschnitt 4 (PSP-Nr.: 12058):

Im westlichen Bereich stehen bis zum Stadtteil HH-Duvenstedt Bäume sowie durchgehende Hecken an den Nebenanlagen sowie Baumgruppen auf angrenzendem Privatgrund. Nördlich der Einmündung Im Ellernbusch (ca. Station 6+325) befinden sich Bäume größtenteils nur noch auf Privatgrund.

Im östlichen Bereich finden sich über die gesamte Länge nur vereinzelt Bäume. Nördlich des Kreisverkehrs Lohe befinden sich Bereiche mit größeren Baumgruppen.

Die Anzahl an Straßenbäume ist in der folgenden Tabelle für die einzelnen Abschnitte dargestellt:

Abschnitt 1 - PSP-Nr.: 12091 (Ulzburger Straße, Stat. 0+030 bis 1+100)		Abschnitt 3 - PSP-Nr.: 12090 (Lemsahler Landstraße, Stat. 2+250 bis 5+340)	
Bestandsbäume	65	Bestandsbäume	554
Abschnitt 2 - PSP-Nr.: 12062 (Poppenbütteler Berg, Stat. 1+100 bis 2+250)		Abschnitt 4 - PSP-Nr.: 12058 (Poppenbütteler Chaussee / Lohe, Stat. 5+340 bis 7+470)	
Bestandsbäume	332	Bestandsbäume	187

Abbildung 10: Tabelle Baumbilanz Bestandsbäume (Quelle: BPR)

2.3.3 Entwässerung

Die Straßenentwässerung erfolgt durch die Querneigung der Fahrbahn. Es sind sowohl einseitige Querneigungen als auch Dachprofile der Fahrbahn vorhanden. Durch Wasserlaufführungen in Gussasphalt wird die Fahrbahn entwässert. Je nach Straßenprofil sind nur einseitig oder beidseitig Trummen vorhanden. Das anfallende Wasser in den Nebenflächen wird, soweit die Nebenanlagen am Fahrbahnrand liegen, der Straßenentwässerung zugeführt. Das Niederschlagswasser der öffentlichen Verkehrsanlagen wird zum Teil über die Regenwassersiele abgeleitet, in Teilbereichen werden die Verkehrsflächen aber auch über Straßenseitengräben entwässert.

Abschnitt 1 (PSP-Nr.: 12091) + Abschnitt 2 (PSP-Nr.: 12062):

Die Abschnitte 1 und 2 werden wie oben beschrieben über die Straßenquerneigung und die Trummen entwässert. Im kompletten Bereich der Abschnitte 1 und 2 sind Regen- und Schmutzwassersiele vorhanden. Das Niederschlagswasser wird über Anschlussleitungen dem Regenwassersiel zugeführt und der Vorflut zugeleitet.

Abschnitt 3 (PSP-Nr.: 12090):

Ab ca. Station 4+625 sind auf der westlichen Straßenseite keine Einfassungen und Trummen mehr vorhanden, ab ca. Station 5+000 entfallen die Elemente beidseitig. Das anfallende Regenwasser wird anschließend einen am westlichen Fahrbahnrand verlaufenden Graben zugeführt.

Im kompletten Planungsbereich des Abschnittes 3 sind Regen- und Schmutzwassersiele vorhanden. Von ca. Eichelhäherkamp bis ca. Tannenhof entfällt jedoch das Regenwassersiel, ab ca. Spechthain bis in den Abschnitt 4 hinein ebenfalls.

Das Schmutzwassersiel beginnt im Abschnitt 3 ca. 100 m vor der Einmündung „An der Alsterschleife“ und endet mit einer Haltung kurz vor dem Kuhredder, jedoch beginnt ca. 75 m weiter ein neues Schmutzwassersiel, welches den restlichen Abschnitt durchläuft.

Abschnitt 4 (PSP-Nr.: 12058):

Die Entwässerung des Abschnittes 4 erfolgt hauptsächlich über ein Dachprofil der Fahrbahn. Das anfallende Niederschlagswasser von den Nebenflächen wird über die Querneigung der Entwässerungseinrichtung zugeführt.

Von der Einmündung Bökenbarg bis ca. Station 6+120 wird die westliche Fahrbahn nach Westen in Versickerungsmulden entwässert. Die östliche Fahrbahn verfügt über eine Wasserlaufführung aus Gussasphalt und Trummen. Zwischen den Einmündungen Specksaalredder und Steenbargsweg sind keine Trummen vorhanden und die Entwässerung des gesamten Straßenraums erfolgt in die westlichen Versickerungsmulden. Nördlich der Einmündung Steenbargsweg liegt ein Dachprofil mit Wasserführung und Trummen auf beiden Seiten vor. Ab dem Kreisverkehr Lohe sind auf der westlichen Seite wieder Mulden vorhanden, welche das Niederschlagswasser der Verkehrsflächen sammeln und in den südlichen Vorfluter entwässern.

2.3.4 Ver- und Entsorgungsleitungen

Im kompletten Planungsbereich sind Ver- und Entsorgungsleitungen sowie Stromkästen und Gas-, Wasser- und Hydrantenschieber vorhanden.

Die Bestandsunterlagen der Ver- und entsorgungsleitungen werden bei den Leitungsträgern abgefragt .

2.3.5 Brückenbauwerke

Im Abschnitt 1 sind keine Brückenbauwerke vorhanden.

Die Mellingbekbrücke liegt zwischen den Abschnitten 2 und 3 und bildet die Trennung zwischen dem Poppenbütteler Berg und der Lemsahler Landstraße.

Nördlich des Kreisverkehrs in Duvenstedt im Abschnitt 4 führt die Straße Lohe als Brückenbauwerk über den Tangstedter Graben. Es handelt sich um eine Plattenbalkenbrücke/ Trägerrostbrücke.

3 Geplanter Zustand/ Leistungsbeschreibung

3.1 Planungsansatz und Darstellung möglicher Varianten

Grundlegende Vorgabe der Planung war die Verbesserung der Bedingungen für die Radfahrer und die Fußgänger. Hierfür wurde im Rahmen der Vorplanung eine neue Aufteilung der Querschnitte betrachtet und die separate Führung der Radfahrer neben den Gehwegen geprüft. Das zur Umsetzung abgestimmte Konzept ist unter Punkt 3.1.1 erläutert.

3.1.1 Verkehrskonzeption

Radverkehrskonzeption

Es wird angestrebt, ein möglichst einheitliches Konzept der Radverkehrsführung auf dem gesamten Straßenzug zu gewährleisten. Nach Angaben der ReStra sollen im Allgemeinen separat geführte Verkehrsanlagen für Radfahrer- und Fußgängerführung entstehen. Aufgrund des vielfältigen und straßenraumprägenden Baumbestandes, sind jedoch nahezu in keinem längeren zusammenhängenden Bereich separate Verkehrsanlagen umzusetzen. Zudem sind oftmals schmale Bereiche des Straßenflurstücks sowie angrenzende Grundstücksbebauung oder nebenliegende Gräben und Mulden vorhanden. Es wird daher ein Konzept favorisiert, dass einheitlich ist, jedoch das Straßenbild und somit den Baumbestand nicht massiv beeinflusst. Mit diesem Grundsatz ist der Lösungsansatz entwickelt worden, dass Radfahrer sowohl den Gehweg mitbenutzen können, aber auch die Möglichkeit haben im Mischverkehr auf der Fahrbahn zu verbleiben.

In den Knotenpunktbereichen sind zumeist Aufweitungen der Straßenflurstücke vorhanden, wodurch hier eine Separation des Radverkehrs vom Gehweg umsetzbar ist. Aufgrund dessen sind in nahezu allen Knotenpunktbereichen Behelfsauf- und ableitungen für die Radfahrer geplant. Somit werden die Radfahrer, welche ohnehin im Mischverkehr auf der Fahrbahn fahren, im Knotenpunkt auf einen separaten Radfahrstreifen mit einer Breite von 2,20 m geführt. Die Radfahrer, welche auf den Nebenanlagen fahren, sollen durch einen abgesenkten Bordstein und den angelegten Überfahrtsbereichen mit rotem Betonsteinpflaster ebenfalls auf den separaten Radfahrstreifen geleitet werden. Dadurch ist gewährleistet, dass der Radfahrer an den Knotenpunkten neben und somit im direkten Sichtfeld des Kfz-Verkehrs geführt wird.

Nach den Knotenpunkten verengen sich die Verkehrsräume wieder. Hier läuft der Radfahrstreifen aus, wobei dem Radfahrer die Möglichkeit gegeben wird, weiter auf der Fahrbahn im Mischverkehr zu verbleiben oder auf den baulich angelegten Gehweg mit der Beschilderung „Radfahrer frei“ zu fahren.

Auf Grundlage der Verkehrszählungen (siehe 2.1.2) der Radfahrer- und Fußgängerverkehre werden folgende Breiten der Nebenanlagen als Gehweg mit der Beschilderung „Radfahrer frei“ geplant:

Abschnitt 1	Östliche Nebenanlagen:	2,65 m
	Westliche Nebenanlagen:	2,90 m
Abschnitt 2	Östliche Nebenanlagen:	2,65 m
	Westliche Nebenanlagen:	3,40 m
Abschnitt 3	Östliche Nebenanlagen:	2,65 m
	Westliche Nebenanlagen:	3,40 m
Abschnitt 4	Östliche Nebenanlagen:	2,65 m
	Westliche Nebenanlagen:	2,65 m

Querungen

Alle Querungen im Planungsbereich werden barrierefrei mit taktilen Leitelementen gestaltet. Zur prinzipiellen Darstellung einer barrierefreien Querung.

Bushaltestellen

Die Bushaltestellen werden, analog zu den Querungen, barrierefrei mit taktilen Leitelementen ausgestattet. Zudem ist hier auf Länge der Haltestelle ein Bussonderbordstein (Kasseler Bord) vorzusehen. Eine Beispieldarstellung einer Bushaltestelle ist der Abbildung 11 zu entnehmen.

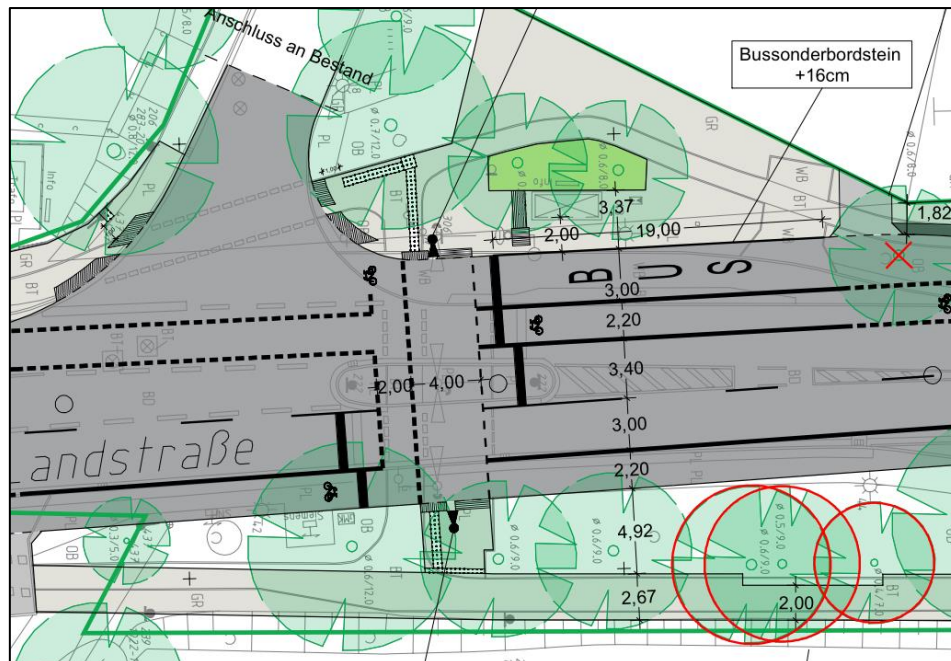


Abbildung 11: Planausschnitt Leitelemente barrierefreie Bushaltestelle, gesicherte und ungesicherte Querung (Quelle: BPR)

3.1.2 Alternative Lösungsansätze

In der Vorplanung wurden weitere Varianten in Betracht gezogen, um eine durchgehend begreifbare sowie komfortable Gehweg- und Radverkehrsführung zu schaffen.

Separation

Das Prinzip der Separation von Geh- und Radwegen auf dem gesamten Streckenzug würde bedeuten, dass bei baulichen oder auf der Fahrbahn führenden Radverkehr, beidseitig immer mindestens ca. 4,65 m (inkl. Sicherheitstrennstreifen) Verkehrsraumbreite zur Verfügung stehen müsste. In dieser Variante wurde überschläglich ermittelt, dass eine Vielzahl von Grunderwerben getätigt werden müsste, wobei größtenteils auch bauliche Anlagen wie Mauern oder Tore zurück zu bauen wären. Ebenfalls würden hier ca. 50 % des Baumbestandes verloren gehen, eine vergleichbare Ausgleichspflanzung wäre hierfür nicht realisierbar. Aufgrund der in der Summe unverhältnismäßigen Maßnahmen wurde diese Variante frühzeitig verworfen. Speziell die umliegenden Baumbestände sind prägend für den vorliegenden Straßenzug.

Mischverkehr

Für eine dauerhafte Führung des Radverkehrs im Mischverkehr sind die Verkehrszahlen, gerade in den angebauten Bereichen dieses Straßenzuges, zu hoch.



3.2 Einzelheiten der Planung

Die Nebenanlagen wurden wie unter Punkt 3.1.1 beschrieben geplant. Im Bereich der Nebenflächen, bei den Behelfsauf- und -ableitungen, wird eine Fläche mit rotem Betonsteinpflaster geplant, um eine Überleitung anzudeuten. In den Knotenpunktbereichen wird der Radfahrer mittels Behelfsableitung (siehe 3.1.1) auf das Fahrbahnniveau neben dem Kfz und damit in das Sichtfeld des Kfz-Fahrers geführt.

Abschnitt 1 (PSP-Nr.: 12091):

Als Sanierungsvorschlag wird empfohlen, den vorhandenen gebundenen Aufbau durch Fräsen bis zu einer Tiefe von 3,5 cm auszubauen und danach eine neue Asphaltdeckschicht einzubauen.

Aufgrund der engen Grenzen des Verkehrsraums sind im Abschnitt 1 keine separaten Radverkehrsanlagen auf längerer Strecke geplant. Auch in den Knotenpunkten können nur teilweise die Radfahrer auf Radfahrstreifen auf Fahrbahnniveau abgeleitet werden. So können am Knotenpunkt Müssenredder und der Einmündung Minsbekweg auf der östlichen Seite keine Radfahrstreifen angeordnet werden. Radfahrer können hier im Mischverkehr auf der Fahrbahn fahren oder auf den Gehwegen, die mit der Beschilderung „Radfahrer frei“ für Radfahrer freigegeben sind.

An der Haltestelle Minsbekweg halten die Busse, wie im Bestand auch, künftig auf der Fahrbahn. Die Haltestelle Minsbekweg Richtung Norden (Station 0+250) liegt im geplanten Radfahrstreifen. Eine separate Führung des Radfahrers neben dem haltenden Bus ist aufgrund der engen Verkehrsraumgrenzen nicht möglich.

Im weiteren Verlauf entspricht die Planung den bereits beschriebenen allgemeinen Planungsvorgaben mit den erforderlichen Gehwegbreiten von 2,65 m östlich und 2,90 m westlich sowie einer Fahrbahnbreite von 6,00 m im Streckenbereich und 6,50 m im Bereich von Knotenpunkten und Einmündungen.

Abschnitt 2 (PSP-Nr.: 12062):

Gemäß dem Sanierungsvorschlag aus der ingenieurtechnischen Stellungnahme soll der Abschnitt 2 mit einer Deckensanierung erneuert werden. Der vorhandene Asphaltaufbau soll bis zu einer Tiefe von 10 cm abgefräst und anschließend eine 6,5 cm starke Asphaltbinderschicht und eine 3,5 cm starke Asphaltdeckschicht gemäß ZTV/ST-Hmb 09, Fassung 11/17 eingebaut werden.

Im Abschnitt 2 sind die Grenzen des Verkehrsraums deutlich weiter. Allerdings wird dieser Raum über weite Strecken durch Grünstreifen mit Baumbestand beidseitig der Fahrbahn zwischen Fahrbahn und Gehweg genutzt. Für separate Radverkehrsanlagen müssten Bäume auf langer Strecke gerodet werden, was aufgrund des alleeartigen Charakters des Straßenzuges und des prägenden Baumbestandes nicht weiterverfolgt wurde.

Die beidseitigen Gehwege wurden mit den erforderlichen Mindestbreiten von 2,65 m östlich und 3,40 m westlich geplant (siehe 3.1.1).

Die Haltestelle Ulzburger Straße Richtung Norden liegt direkt hinter dem Knotenpunkt Harksheider Straße. Aufgrund der Radfahrerführung mittels Radfahrstreifen wurde die Busbucht weiter nach außen versetzt, um eine separate Führung der Radfahrer neben dem haltenden Bus zu ermöglichen. Die Haltestelle Richtung Süden ist wie im Bestand ca. 70 m vor dem Knotenpunkt mit Halt am Fahrbahnrand geplant. Die Haltestelle Garleff-Bindt-Weg Richtung Norden liegt im Verlauf des geplanten Radfahrstreifen. Auf Grund der beengten Verhältnisse kann dem Radfahrer aus südlicher Richtung keine Möglichkeit geboten werden, um haltende Busse auf einem separat verlaufenden Radfahrstreifen zu passieren. Die Haltestelle Richtung Süden wird nach Süden hinter die Fußgänger-LSA an den Fahrbahnrand verlegt.

Im weiteren Verlauf wurden die allgemeinen Planungsvorgaben wie unter 3.1.1 beschriebenen umgesetzt.



Abschnitt 3 (PSP-Nr.: 12090):

Gemäß dem Sanierungsvorschlag aus der ingenieurtechnischen Stellungnahme soll der Abschnitt 3 mit einer Deckensanierung erneuert werden. Der vorhandene Asphaltaufbau soll bis zu einer Tiefe von 8 cm abgefräst werden. Anschließend soll eine Asphaltbinderschicht in 5,5 cm Stärke und eine 3,5 cm starke Asphaltdeckschicht gemäß ZTV/ST-Hmb 09, Fassung 11/17 eingebaut werden.

Auch im Abschnitt 3 gibt es auf der freien Strecke zumeist keine separaten Radverkehrsanlagen. Die Gehwege wurden mit den erforderlichen Mindestbreiten von 2,65 m östlich und 3,40 m westlich geplant (siehe 3.1.1).

Die beiden separaten Links- und Rechtabbiegestreifen in der Einmündung „An der Alsterschleife“ (Station 2+475) sind zu einer kombinierten Fahrspur zusammengefasst worden, um die Verkehrsflächen im Knotenpunktbereich zu reduzieren. Die bestehenden Verkehrsinseln in der Lemsahler Landstraße und An der Alsterschleife werden zurück gebaut und regelkonform wiederhergestellt.

Der Ausbau wird an allen Querungsstellen und Bushaltestellen mit taktilen Leitelementen und Bordansichten 0,0 cm/ 6,0 cm geplant.

Südlich der Einmündung Treudelberg (Station 2+710) soll ein Fußgängerüberweg neu geplant werden. Dieser wird mit den entsprechenden Verkehrszeichen ausgestattet. Der neue Fußgängerüberweg soll für den Fußgänger- und Radverkehr gleichermaßen komfortabel erreichbar sein.

Die Bushaltestelle Treudelberg Richtung Süden (Station 2+750) ist nach den Vorgaben der Hochbahn, mit 19,0 m Länge als Halten am Fahrbahnrand geplant (siehe auch Punkt 3.2.5).

Im Bereich der Einmündung Kuhredder (Station 2+890) entsteht auf der westlichen Straßenseite, aufgrund des vorhandenen breiten Straßenkörpers, die Möglichkeit den Radfahrstreifen auf ca. 280 m auf der Fahrbahn zu führen (Station 2+850 bis 3+130). Der Gehweg verläuft hier hinter einem breit angelegten Grünstreifen mit Baumbestand und ist 2,65 m breit. Gegenüberliegend ist nach der beschriebenen Konzeption ein Radfahrstreifen im Knotenpunktbereich mit einer Behelfsauf- und -ableitung geplant.

Aufgrund der beidseitigen Radfahrstreifen im Querungsbereich, ist eine Querungslänge für den Fußgänger von 10,9 m zu überwinden. Hier ist ggf. die Signalzeit der LSA anzupassen.

Die Haltestelle Treudelberg in Fahrtrichtung Norden (Station 2+910) liegt direkt nördlich des Einmündungsbereiches Kuhredder. Hier kann aufgrund des breiten Straßenflurstücks, der Radverkehr vom ÖPNV getrennt geführt werden, sodass der Radfahrer am Fahrbahnrand auf einem Radfahrstreifen verbleibt. Der ÖPNV wird neben dem Radverkehr in eine Busbucht geführt.

Das Prinzip der Behelfsauf- und -ableitung findet auch im Bereich des Knotenpunktes Ödenweg (Station 3+385) Anwendung. Die Übergänge zum Gehweg mit Radfahrer frei sind jedoch, aufgrund des weitreichenden Baumbestandes, frühzeitig wieder umgesetzt worden.

Der Fußgängerüberweg nördlich der Einmündung Ödenweg wird wiederhergestellt.

Das Halten am Fahrbahnrand wird auch bei den Haltestellen Ödenweg (Station 3+450) in Fahrtrichtung Norden und in Fahrtrichtung Süden (Station 3+535) geplant. Aufgrund der großen Bestandsbäume im direkt angrenzenden Bereich der Haltestelle Richtung Süden sind mehrere Zuwegungen zur Haltestelle geplant.

Im Knotenpunktbereich des Eichelhäherkamps kann der Radfahrer wieder auf einem Radfahrstreifen geführt werden. Zusätzlich kann für den in den Eichelhäherkamp linksabbiegenden Radfahrer, eine separate Aufstelltasche am signalisierten Überweg geplant werden. Der Gehweg ist hier auf der östlichen Straßenseite, außerhalb der Bereiche mit Grünflächen, 3,5 – 4,0 m breit, westlich werden Breiten von 2,65 - 3,40 m erreicht.

Die Einmündung Seebarg (Station 3+965) ist nach dem geoportal-hamburg als Bezirksstraße sowie als Tempo 30 - Zone ausgewiesen. Baulich ist die Einmündung als Gehwegüberfahrt angelegt. Eine separate Querung bzw. eine zusätzliche Abbiegemöglichkeit für Radfahrer ist nicht vorgesehen.



Aufgrund der erheblichen Aufweitung des Straßenflurstücks und der Überplanung des separaten Linksabbiegestreifens im Bereich der Einmündung Tannenhof (Station 4+075), sind hier künftig beidseitig Radfahrstreifen von ca. 100 m im östlichen und ca. 175 m Länge im westlichen Straßenraum realisierbar.

Die Verkehrsinsel nördlich der Einmündung Tannenhof entfällt, der Fußgängerüberweg sowie die Radfahrerfurt werden beibehalten und angepasst. Aufgrund der beidseitigen Radfahrstreifen und der Haltestelle Tannenhof in diesem Bereich, ist eine Querungslänge für den Fußgänger von ca. 12,0 m zu überwinden. Hier sind ggf. die Signalzeiten der LSA anzupassen.

Beide Haltestellen Tannenhof werden aufgrund der Belange der Hochbahn annähernd am Bestand als Busbuchten überplant. Die Haltestelle in Fahrtrichtung Norden soll in ihrer Länge (ca. 30m) erhalten bleiben, um Kehrfahrten aus Richtung Süden zu ermöglichen. Da die Kehre (Station 4+150 bis 4+175) für einen Gelenkbus bereits schwer befahrbar ist, kann eine Kehrfahrt nur mithilfe der verlängerten Haltestelle gewährleistet werden. Ein Überliegerplatz ist im Bereich der Haltestelle in Fahrtrichtung Süden, aufgrund der zwei Zufahrten im direkten Bereich der Wendekehre, nicht realisierbar. Die Wendekehre wird in Bereichen, wo sich Grundstücksbebauung auf dem Straßenflurstück befindet, ausgebaut.

Die Bushaltebucht der Haltestelle in Fahrtrichtung Süden wird nach außen versetzt, um den Radfahrer analog der Haltestelle Treudelberg in Fahrtrichtung Norden auf dem Radfahrstreifen neben der Bushaltestelle zu führen. Da sich der ÖPNV südlich der LSA wieder in die Fahrbahn einordnen muss, ist eine Anpassung der Schaltung (Bevorrechtigung) erforderlich. Ebenfalls ist ein zusätzlicher Mastausleger für die LSA zu berücksichtigen. Die Zufahrt des Grundstücks mit der Flurstücksnummer 1529 befindet sich bereits im Bestand direkt im Haltestellenbereich. Die Zufahrt kann zwar zum nördlichen Ende des Grundstücks verschoben werden, die Lage wird dennoch weiterhin im Haltestellenbereich verbleiben. Aufgrund des verhältnismäßig geringen Taktes der Buslinien, sind auch zukünftig keine Konflikte zu erwarten.

Die Haltestelle Fiersbarg in Fahrtrichtung Süden (Station 4+420) wird als Halten am Fahrbahnrand ausgebaut.

Nach einer Petition, welche insbesondere aufgrund von Schulwegen im Bereich der Straße Spechtort stattgefunden hat, soll bei ca. Station 4+475 eine neue FLSA berücksichtigt werden. Die FLSA wird mit Errichtung einer neuen Verkehrsinsel geplant. Die fußläufige Wegebeziehung von z.B. der Kita Spechtort zur Haltestelle Fiersbarg in Fahrtrichtung Süden, wird daher künftig geradliniger und fußgängerfreundlicher stattfinden. Der Radverkehr wird durch die Einmündung Spechtort (Station 4+485) im östlichen Straßenraum mittels Behelfsableitung und Radfahrstreifen auf Fahrbahnniveau geführt.

Der Fußgängerüberweg bei Station 4+560 soll zu Lasten der neuen FLSA entfallen.

Östlich der Lemsahler Landstraße ist zwischen den Einmündungen Spechtort (Station 4+485) und Spechthain / Alte Ziegelei (Station 4+635) in den vergangenen Jahren ein Neubaugebiet entstanden, welches vom Bezirksamt Wandsbek gesteuert wurde. Hier sind die östlichen Nebenflächen, mit separaten Geh- und Radwegen komplett neu hergestellt worden. Am Straßenkörper wurden keine Veränderungen vorgenommen. Im Zuge des Neubaus der Nebenflächen ist offensichtlich seitens des Bezirksamtes Wandsbek ein Grundstückskauf bzw. Grundstückstausch erfolgt, da die östlichen Nebenflächen in der Breite angepasst worden sind. Dieser Bereich der Nebenanlagen wird in der vorliegenden Planung nicht überplant, die Planung schließt nördlich und südlich an den bereits ausgebauten Bereich an.

In der östlichen Einmündung Fiersbarg (Station 4+550) liegen externe Planungen bzgl. einer Sielbaumaßnahme vor. Hier soll eine Haltung (Regenwasser) vom Fiersbarg an die bestehende Straßenentwässerung in der Lemsahler Landstraße angeschlossen werden.

Die Haltestelle Fiersbarg (Station 4+585) wurde im Rahmen der Nebenflächenerneuerung im östlichen Straßenraum nicht verändert. Statt einer Busbucht ist das Halten am Fahrbahnrand zukünftig vorgesehen.



Der Einmündungsbereich Spechthain/ Alte Ziegelei wurde im Zuge der zuvor beschriebenen Maßnahme (Neubaugebiet) neu hergestellt. Anpassungen der Bordsteine sind erfolgt, taktile Leitelemente zur Querung der Einmündung sind vorhanden. Der Bereich wird nicht überplant.

Auf der westlichen Straßenseite wird der Gehweg in einer Breite von im Mittel ca. 3,00 m bis zur Hausnummer Lemsahler Landstraße 247 erneuert. Ab der Zufahrt Hausnummer 247 sind keine beidseitigen Verkehrsanlagen geplant (ca. Station 4+685), da weiter nördlich ein Straßengraben zur Entwässerung vorhanden ist. Außerdem bestehen hier eine Randbebauung der anliegenden Grundstücke sowie eine große Anzahl an Bäumen, die für einen Ausbau der Nebenanlagen gerodet werden müssten. Die Situation der einseitigen Nebenanlagen erstreckt sich bis ca. Station 6+120, demnach auf knapp 1,5 km Länge. Um eine Quermöglichkeit im Bereich der endenden beidseitigen Nebenanlagen (Station 4+685) zu schaffen, ist hier ein neuer Fußgängerüberweg geplant.

Ab ca. Station 4+800 beginnt westlich nach dem Straßengraben ein bewaldeter Dammbereich, der einen erheblichen Höhenunterschied zur Fahrbahn aufweist. Der Baumbestand erstreckt sich über den ca. 5-10 m breiten Damm. Oberhalb des Damms und weiter in nördlicher Richtung befinden sich landwirtschaftlich genutzte Flächen. Dieser Bereich wird nicht überplant, um den Baumbestand sowie den Straßenseitengraben nicht zu beeinträchtigen.

Für die Herstellung einer regelkonformen Haltestelle Bökenbarg (Station 5+315) inkl. Wartebereich, müssen die bestehenden Hecken auf öffentlichem Grund und ca. 5 – 10 m Graben zurück gebaut werden.

Abschnitt 4 (PSP-Nr.: 12058):

Gemäß dem Sanierungsvorschlag aus der ingenieurtechnischen Stellungnahme ist der Abschnitt 4 durch eine grundhafte Erneuerung mit der Belastungsklasse 10 zu sanieren.

Die Nebenanlagen wurden, wenn möglich mit den erforderlichen Mindestbreiten von 2,65 m östlich und westlich geplant (siehe 3.1.1). Getrennte Geh- und Radwege sind im Abschnitt 4 nicht geplant.

Der Abschnitt beginnt mit einseitigen Nebenanlagen, da die Entwässerung über den östlich verlaufenden Straßenseitengraben bis Station 6+115 erfolgt. Direkt hinter dem Graben grenzt landwirtschaftlich genutztes Privatgelände an.

Die östlichen Nebenanlagen sind wie im Bestand als untermaßiger Gehweg mit „Radfahrer frei“ geplant. Für regelkonforme Gehwegbreiten wären erhebliche Baumfällungen und erheblicher Grunderwerb zu berücksichtigen. Der östliche Gehweg ist bis ca. Station 5+850 untermäßig. Ab ca. Station 5+580 verbreitert sich der Verkehrsraum und der Gehweg ist Restra-konform geplant.

Die Haltestellen Specksaalredder Richtung Norden und Süden sind jeweils südlich der Querungshilfe (Station 5+960) angeordnet. Die Querungshilfe wiederum liegt südlich der Einmündung Specksaalredder und wird barrierefrei ausgebaut. Sie dient als Zuwegung zur Bushaltestelle Specksaalredder Richtung Süden. Die Haltestelle Richtung Norden ist nach den Vorgaben der Hochbahn geplant. Die Haltestelle wird als Halten am Fahrbahnrand umgeplant. Für die Haltestelle Richtung Süden ist ebenfalls eine Länge von 19,0 m am Fahrbahnrand vorgesehen.

Am Ende der westliche Nebenanlagen (Station 6+115) ist eine Quermöglichkeit für Fußgänger mit abgesenktem Bord geplant. Radfahrer Richtung Süden werden auf die Fahrbahn abgeleitet und müssen im Mischverkehr auf der Fahrbahn fahren. Auf die Situation wird der Kfz-Verkehr frühzeitig durch Verkehrsschilder hingewiesen.

Die Haltestelle Mesterbrooksweg Richtung Norden liegt im Bereich einer Wendekehre und im Bereich der Einmündungen „Im Ellernbusch“ östlich und Mesterbrooksweg westlich. In der Wendekehre selbst, kann der Haltebereiche für den Bus nicht verlängert werden.

Konform mit dem Gesamtkonzept für die Führung von Radfahrern, werden diese vor den Knotenpunkten auf die Fahrbahn geleitet. Auf Grund der beengten Verhältnisse kann dem Radfahrer aus südlicher Richtung keine Möglichkeit geboten werden, um haltende Busse auf einem separaten Radfahrstreifen neben dem haltenden Bus zu passieren. Unmittelbar nach den Einmündungen haben die Radfahrer



wieder die Wahlmöglichkeit auf den Gehweg mit „Radfahrer frei“ aufzufahren oder auf der Fahrbahn im Mischverkehr weiterzufahren.

Der Kreisverkehr in Duvenstedt/ Lohe ist nicht Teil der vorliegenden Planung, da dieser bereits ausgebaut wurde. Der Anschluss der Planung erfolgt südlich (Station 6+700) und nördlich (Station 6+885) an den Ausbaugrenzen des Kreisverkehrs.

Um Fußgängern und Radfahrern am Ende des Planungsraums ein Überqueren der Fahrbahn zu erleichtern, ist eine Mittelinsel als Querungshilfe geplant (Station 7+440). Dies ist notwendig, da nördlich der Landesgrenze lediglich östlich Nebenanlagen vorhanden sind. Gleichzeitig soll die Mittelinsel durch die leichte Verschwenkung der Fahrspuren eine Verlangsamung des nach Hamburg einfahrenden Verkehrs erzielen.

3.2.1 Städtebauliche Situation/ Straßenraumgestaltung

Folgende externe Planungen sind vom Bezirksamt Wandsbek zur Verfügung gestellt worden:

Abschnitt 2

- Station 1+825 bis 2+170, Neubaugebiet Ohlendiekshöhe mit neuer Einmündung (Station 1+990)

Abschnitt 3

- Station 4+545, Anschluss zum Kanalneubau Fiersberg
- Station 4+490 bis 4+670, Nebenflächenerneuerung im Zuge des Neubaugebiet Spechthain (Alte Ziegelei)

3.2.2 Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes

Wie bereits beschrieben, wird der Querschnitt des Straßenraums im Rahmen der Planungen angepasst. Die Fahrbahn ist einheitlich auf eine Breite von 6,00 m für den Streckenbereich und 6,50 m im Bereich von Kreuzungen und Einmündungen geplant worden. Im Bestand liegen die Fahrbahnbreiten zwischen 7,00 m und 6,50 m im Streckenverlauf.

Auch die Nebenanlagen sind unterschiedlich breit im Verlauf des Streckenzuges. Die Nebenanlagen werden über weite Strecken einheitlich mit den unter Punkt 3.1.1 beschriebenen Breiten ausgebaut.

Im Anhang sind beispielhaft Querschnitte aufgeführt, in denen die Planung und der Bestand dargestellt sind.

3.2.3 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Im Streckenverlauf sind diverse signalisierte und unsignalisierte Knotenpunkte und Einmündungen sowie signalisierte und unsignalisierte Querungsstellen vorhanden. Diese sind zum Teil aufgrund der Planungen baulich anzupassen. Die Standorte der LSA-Maste sind zusammen mit den Signalzeitenprogrammen zu prüfen und ggf. anzupassen.

Abschnitt 1 (PSP-Nr.: 12091):

- Am unsignalisierten Knotenpunkt Müssenredder bei Station 0+190 werden die Eckausrundungen angepasst.
- Bei Station 0+205 wird der signalisierte Überweg nördlich des Knotenpunktes Müssenredder mit einer in Anlehnung an den Bestand 5,0 m breiten Furt wiederhergestellt. Die Furtlänge vergrößert sich geringfügig. Das östliche Bord wird geringfügig nach außen versetzt, der LSA-Mast ist anzupassen. Der Richtung Norden geplante Radfahrstreifen erhält eine Haltelinie vor der Furt. Die Haltelinie der Fahrspur des MIV wird zurückversetzt angeordnet.
- An der unsignalisierten Einmündung Minsbekweg bei Station 0+290 werden die Eckausrundungen angepasst.
- Der signalisierte Fußgängerüberweg bei Station 0+760 südlich des Knotenpunktes Rehmbrook wird mit einer 4,0 m breiten Furt wiederhergestellt. Da sich die Furtlänge nicht verändert, ist zu prüfen, ob die Standorte der LSA-Maste bestehen bleiben können. Der Richtung Norden geplante



Radfahrstreifen erhält eine Haltelinie vor der Furt. Die Haltelinie der Fahrspur des MIV wird zurückversetzt angeordnet.

- An der unsignalisierten Einmündung Rehmbrook bei Station 0+775 werden die Eckausrundungen angepasst.
- Der signalisierte Knotenpunkt Harksheider Straße bei Station 1+100 stellt die Grenze zwischen dem Abschnitt 1 und 2 dar. Am Knotenpunkt sind acht Maste vorhanden, welche die Fußgängerfurten Ulzburger Straße, Poppenbütteler Berg, Harksheider Straße Ost und West sowie die Kfz- Verkehre des gesamten Knotenpunktes signalisieren. Der Knotenpunkt wird in seiner Geometrie geringfügig geändert. In Nord-Süd-Richtung werden die Radfahrer mit zusätzlichen Radfahrstreifen auf Fahrbahnniveau durch den Knotenpunkt geführt, wodurch sich die östlichen Bordanlagen nach außen verschieben. Die Signalzeiten des Knotenpunktes und die Standorte der östlichen LSA-Maste sind zu prüfen und anzupassen.

Abschnitt 2 (PSP-Nr.: 12062):

- Ca. 55 m südlich des Knotenpunktes Garleff-Bindt-Weg bei Station 1+370 liegt ein signalisierter Fußgängerüberweg. Der westliche Fahrbahnrand wird nach innen verschoben und die Furtlänge verringert. Der westliche LSA-Mast ist anzupassen. Es ist zu prüfen, ob die Signalzeiten des Überweges angepasst werden müssen.
- An der unsignalisierten Einmündung Garleff-Bindt-Weg bei Station 1+425 werden die Eckausrundungen angepasst.
- An der unsignalisierten Einmündung Ohlendiek östlich, Ohlendiekskamp westlich bei Station 1+830 werden die Eckausrundungen geringfügig angepasst.
- Nördlich des Knotenpunktes Ohlendiek liegt ein signalisierter Fußgängerüberweg (Station 1+850) mit einer Mittelinsel als Querungshilfe. An der FLSA sind drei Maste vorhanden. Da sich die Fahrbahnränder nicht ändern, sind die Standorte der beiden äußeren Maste auf Erhalt zu prüfen. Da sich die Mittelinsel in der Lage ändert, ist der LSA-Mast anzupassen. Die Signalzeiten sind zu prüfen.

Abschnitt 3 (PSP-Nr.: 12090):

- Bei Station 2+475 liegt südöstlich die unsignalisierte Einmündung An der Alsterschleife. Die Borde im Knotenpunkt, die Mittelinseln in der Straße „An der Alsterschleife“ und in der Lemsahler Landstraße werden umfangreich angepasst.
- An der unsignalisierten Einmündung Treudelberg östlich bei Station 2+710 werden die Eckausrundungen angepasst.
- Bei Station 2+880 liegt die Einmündung Kuhredder östlich. Der Knotenpunkt ist signalisiert und südlich des Knotenpunktes liegen die Fußgänger- und Radfahrerquerung der Lemsahler Landstraße. Die LSA besteht aus fünf Masten. Aufgrund der umfangreichen Änderungen im Querschnitt der Lemsahler Landstraße mit Verbreiterung des Fahrbahnbereiches sind die Maststandorte und das Signalprogramm der LSA anzupassen.
- An dem unsignalisierten Knotenpunkt Ödenweg bei Station 3+390 wird der Bordverlauf durch die Planung umfangreich geändert.
- Der Fußgängerüberweg nördlich des Knotenpunktes Ödenweg (Station 3+410) bleibt erhalten. Aufgrund der Änderung des Straßenquerschnittes mit zusätzlichem Radfahrstreifen vergrößert sich die Querungslänge.
- Bei Station 3+710 liegt der signalisierte Knotenpunkt Eichelhäherkamp. Am Knotenpunkt sind sieben Maste vorhanden. Die Maststandorte an der Lemsahler Landstraße sind an die neue Planung anzupassen, die Maste der Fußgängerquerungen Eichelhäherkamp östlich und westlich können in ihrer Lage bestehen bleiben. Das Signalprogramm der LSA ist zu prüfen und ggf. anzupassen.
- Die unsignalisierte Einmündung Seebarg bei Station 3+970 bleibt als Gehwegüberfahrt erhalten. Die Bordführung wird angepasst.



- Am unsignalisierten Knotenpunkt Tannenhof bei Station 4+075 werden die Bordradien der westlichen Einmündung angepasst.
- Nördlich des Knotenpunktes Tannenhof bei Station 4+100 liegt ein signalisierter Überweg. Die Mittelinsel entfällt inkl. des LSA-Mastes. Das östliche Bord und das westliche Bord werden nach außen versetzt, die LSA-Maste sind anzupassen. Die Querungslänge vergrößert sich aufgrund der Änderung des Straßenquerschnittes mit beidseitigen Radfahrstreifen, der Busbucht westlich und dem Entfall der Mittelinsel deutlich. Das Signalprogramm ist (inkl. einer Bevorrechtigung für den ÖPNV in südlicher Richtung) anzupassen. Die geplanten Radfahrstreifen erhalten Haltelinien vor der Furt. Die Haltelinien der Fahrspuren des MIV werden zurückversetzt angeordnet.
- Südlich der Einmündung Spechtort bei Station 4+470 ist ein neuer signalisierter Fußgängerüberweg geplant. Die Furt ist 4,00 m breit geplant. Als Querungshilfe ist eine Mittelinsel mit einer 2,50 m tiefen Aufstellfläche vorgesehen.
- An der unsignalisierten Einmündung Spechtort (Station 4+490) ist der Bordverlauf anzupassen.
- Die Bordanlagen im Bereich der unsignalisierten Einmündung Fiersburg (Station 4+550) verbleiben wie im Bestand.
- Die unsignalisierte Einmündung Alte Ziegelei/ Spechthain (Station 4+640) wird im Rahmen der Planungen nicht umgebaut.
- An der unsignalisierten Einmündung Bökenburg (Station 5+345) sind die Bordanlagen aufgrund der Planung anzupassen.

Abschnitt 4 (PSP-Nr.: 12058):

- Die unsignalisierte Einmündung Specksaalredder (Station 5+975) wird im Rahmen der Planungen nicht umgebaut.
- An der unsignalisierten Einmündung Steenbargsweg (Station 6+250) ist der Bordverlauf an die Verkehrsplanung anzupassen.
- An der unsignalisierten Einmündung „Im Ellernbusch“ (Station 6+320) ist der Bordverlauf an die Verkehrsplanung anzupassen.
- Die LSA nördlich der Einmündung „Im Ellernbusch“ befindet sich bei ca. Station 6+330. Die zwei LSA-Maste sind an den neu geplanten Bordverlauf anzupassen.
- Der Bordverlauf an der unsignalisierten Einmündung Mesterbrooksweg (Station 6+340) ist an die Verkehrsplanung anzupassen.
- Die Borde im Bereich der unsignalisierten Einmündung Poppenbütteler Chaussee (Station 6+450) werden im Rahmen der Planungen nicht umgebaut.
- Der Kreisverkehr Lohe mit Einmündungen Puckaffer Weg westlich und Duvenstedter Damm östlich (Station 6+760) ist nicht Teil des Planungsraums (ist bereits saniert worden).
- Die Bordanlagen an der unsignalisierten Einmündung Tangstedter Weg (Station 6+970) werden im Rahmen der Planungen nicht umgebaut.
- Die Bordanlagen an der unsignalisierten Einmündung Wragekamp (Station 7+100) werden im Rahmen der Planungen nicht umgebaut.
- Die südöstlichen Bordanlagen an der unsignalisierten Einmündung Hoopwischen (Station 7+440) sind an die neue Planung anzupassen.

3.2.4 MIV

Die Breite der Fahrbahn wird mit 6,00 m auf der Strecke und 6,50 m in den Knotenpunktbereichen geplant. Damit soll Überholvorgängen in zu geringen Sicherheitsabständen zwischen MIV und Radfahrern vorgebeugt werden.

Durch die geänderte Form der Haltestellen zu der Variante „Halten am Fahrbahnrand“ wird der MIV insofern beeinflusst, dass dieser hinter dem auf der Fahrbahn haltenden Bus warten muss. Aufgrund der großenteils geringen Fahrgastzahlen und der damit verbundenen kurzen Standzeiten der Busse werden die Beeinträchtigungen des fließenden Verkehrs als gering eingeschätzt.

Ein Vorteil der Beeinflussung durch die reduzierten Fahrbahnbreiten und der veränderten Haltestellenformen ist eine zu erwartende reduzierte durchschnittliche Geschwindigkeit des MIV auf der Strecke. Dieses sollte ebenfalls zu einer erhöhten Aufmerksamkeit führen, wovon die im Mischverkehr fahrenden Radfahrer profitieren werden.

3.2.5 ÖPNV

Die Haltestellen, welche als Halten am Fahrbahnrand umgesetzt werden, sollen eine Zick-Zack-Markierung und zusätzlich den Schriftzug „BUS“ erhalten.

Die Einfassungen in den Geraden aller Haltestellen innerhalb der 19,0 m werden mit genoppten Bussonderbordsteinen hergestellt. Die Ansicht der Bussonderbordsteine soll mindestens 16,0 cm betragen. Die Haltestellen werden zusätzlich mit taktilen Leitelementen (Auffindestreifen und Einstiegsfeld) geplant. Somit kann künftig an allen Haltestellen, ein barrierefreier Einstieg und Ausstieg gewährleistet werden.

Bei den Haltestellen Tannenhof sind separate Fahrradabstellanlagen bereits vorhanden. Zudem befinden sich an der Haltestelle Fiersbarg in Fahrtrichtung Norden, im Bereich der vom Bezirksamt Wandsbek bereits ausgeführten Erschließungsmaßnahme, einige Fahrradabstellbühnen. Für alle weiteren Haltestellen wird das Aufstellen zusätzlicher Fahrradabstellbühnen im Rahmen der weiteren Planung geprüft.

Haltestelle Mesterbrooksweg (Station 6+335)

An der Haltestelle Mesterbrooksweg ist im Bestand neben der Bushaldebucht eine Wendekehre zum Wenden und Überlegen vorhanden. Vor Seiten der Busunternehmen (HVV und VHH) ist perspektivisch eine Umplanung der Wendekehre vorgesehen, um die Haltestelle gemäß den aktuellen Vorgaben richtlinienkonform umzubauen und den gesamten Bereich für eine Änderung der Betriebsabläufe anzupassen und neu zu gestalten. Hierbei sind alle Wegebeziehungen zu erhalten. Aufgrund der komplexen Aufgabenstellung der Umplanung des Wendebereiches in den vorhandenen engen Grenzen, wird der Umbau nicht in der vorliegenden Planung umgesetzt. Sind erste externe Planungsstände zu verzeichnen, sind diese dem LSBG umgehend mitzuteilen.

3.2.6 Fußgänger und Radverkehrsführung

Entgegen dem Bestand, werden die neu geplanten Nebenflächen durchgängig befestigt hergestellt. Die Bauweise wird nach den Standardbauweisen der FHH gemäß ReStra erfolgen. Im nahezu kompletten Planungsbereich werden die Nebenanlagen in einer regelkonformen Breite hergestellt werden können.

Die Knotenpunkte werden mit taktilen Leitelementen ausgebaut, sodass barrierefreie Querungen gemäß ReStra entstehen.

3.2.7 Ruhender Verkehr

Abschnitt 1 (PSP-Nr.: 12091):

Die bestehenden Parkstände östlich zwischen Station 0+115 bis 0+150 entfallen ersatzlos. Die Fläche wird für die Einrichtung eines Radfahrstreifens umgeplant.

Die bestehenden Parkstände westlich zwischen Station 0+335 bis 0+385 entfallen ersatzlos. Die Fläche wird für die richtliniengerechte Herstellung der Gehwege benötigt.

Die bestehenden Parkstände westlich zwischen Station 0+640 bis 0+705 entfallen ersatzlos. Die Fläche wird für die richtliniengerechte Herstellung der Gehwege benötigt.

Die bestehenden Parkstände östlich zwischen Station 0+795 bis 0+850 entfallen ersatzlos. Die Fläche wird für die Einrichtung eines Radfahrstreifens umgeplant.

Die bestehenden Parkstände westlich zwischen Station 0+925 und 0+975 werden an die Planung angepasst und richtliniengerecht wiederhergestellt.

Die bestehenden Parkstände östlich zwischen Station 0+935 und 1+020 entfallen ersatzlos. Die Fläche wird aufgrund des vorliegenden Baumbestandes entsiegelt.

Abschnitt 2 (PSP-Nr.: 12062):

Im Abschnitt 2 sind im Bestand keine baulich hergestellten Parkstände entlang des Straßenzuges vorhanden und es werden keine neuen Parkstände hergestellt.

Abschnitt 3 (PSP-Nr.: 12090):

Die zwei bestehenden Parkstände bei ca. 2+850 entfallen ersatzlos. Diese sind im Bestand nicht regelkonform ausgebaut. Die Fläche wird für die sichere Führung des Radverkehrs im Bereich des Knotenpunktes benötigt.

Bei ca. 3+410 entfallen ebenfalls zwei nicht regelkonform ausgebaute Parkstände. Die dadurch gewonnene Fläche wird zukünftig als Gehweg im Bereich der Fußgängerüberquerung genutzt.

Abschnitt 4 (PSP-Nr.: 12058):

Im Abschnitt 4 sind im Bestand keine baulich hergestellten Parkstände entlang des Straßenzuges vorhanden und es werden keine neuen Parkstände hergestellt.

Insgesamt ergibt sich aufgrund der Planungen folgende Anzahl entfallender Stellplätze:

	<u>Bestand</u>	<u>Planung</u>	<u>Bilanz</u>
Abschnitt 1 (PSP-Nr. 12091): Ulzburger Straße	37	0	-37
Abschnitt 2 (PSP-Nr. 12062): Poppenbütteler Berg	0	0	0
Abschnitt 3 (PSP-Nr. 12090): Lemsahler Landstraße	4	0	-4
Abschnitt 4 (PSP-Nr. 12058): Poppenbütteler Chaussee / Lohe	0	0	0
Gesamt	41	0	-41

Tabelle 1: Stellplatzbilanz (Quelle: BPR)

3.2.8 Grün- und Baumpflanzungen

Zur Umsetzung der Planungen müssen vereinzelt einige Bäume gerodet werden. Ein Gutachten zum Zustand der zu rodenden bzw. durch die Planung beeinträchtigten Straßenbäume wird im Rahmen der weiteren Planung erstellt. In Bereichen von befestigten Nebenflächen, wo die Abstände zu den bestehenden Bäumen reduziert werden, wurde eine abweichende Oberflächenbefestigung vorgesehen (Grand), um die Wurzelbereiche der Bestandsbäume zu schützen. Wenn der Abstand der Bäume zu befestigten Flächen dennoch als zu gering eingeschätzt wurde, sind die entsprechenden Bäume separat als beeinträchtigte und zu untersuchende Bäume gekennzeichnet worden. Eine detaillierte Beurteilung, soll im weiteren Verlauf von einem Baumgutachter durchgeführt werden.

Eine Bilanzierung des Baumbestandes mit den Bestandsbäumen, zu rodenden Bäumen, durch die Planung beeinträchtigten Bäumen und den neu geplanten Baumpflanzungen ist in der folgenden Abbildung für die einzelnen Abschnitte dargestellt.

Abschnitt 1 - PSP-Nr.: 12091
(Ulzburger Straße,
Stat. 0+030 bis 1+100)

Bestandsbäume	65
Rodungen	12
zu untersuchende Bäume	23
Neupflanzungen	3

Abschnitt 3 - PSP-Nr.: 12090
(Lemsahler Landstraße,
Stat. 2+250 bis 5+340)

Bestandsbäume	554
Rodungen	56
zu untersuchende Bäume	14
Neupflanzungen	56

Abschnitt 2 - PSP-Nr.: 12062
(Poppenbütteler Berg,
Stat. 1+100 bis 2+250)

Bestandsbäume	332
Rodungen	7
zu untersuchende Bäume	28
Neupflanzungen	7

Abschnitt 4 - PSP-Nr.: 12058
(Poppenbütteler Chaussee / Lohe,
Stat. 5+340 bis 7+470)

Bestandsbäume	187
Rodungen	10
zu untersuchende Bäume	18
Neupflanzungen	12

Abbildung 12: Zusammenfassung Baumbilanz (Quelle: BPR)

In der Summe müssen über die vier Abschnitte von 1.138 Bestandsbäumen insgesamt 85 Bäume gerodet werden. Für die entfallenden Bäume sind 78 Neupflanzungen als Ersatz in der Planung dargestellt.

3.2.9 Straßenausstattung/ Öffentliche Beleuchtung

Diverse Straßenmöblierungen (Litfaßsäulen, Baumschutzbügel, etc.) werden im Zuge des Straßenbaus je nach Bedarf angepasst.

Die öffentliche Beleuchtung muss den neuen Aufteilungen der Verkehrsräume teilweise angepasst werden. Hamburg Verkehrsanlagen wird gebeten, ein Beleuchtungskonzept anhand der vorgelegten Planung zu erstellen.

3.2.10 Entwässerung

Aufgrund des Straßenzustandes und den vorliegenden Untersuchungen zum vorhandenen Fahrbahnaufbau ist für die Abschnitte 1, 2 und 3 als Sanierungsvorschlag eine Deckensanierung empfohlen worden. Nur für den Abschnitt 4 wird eine grundhafte Erneuerung der Fahrbahn empfohlen. Gemäß der Vereinbarung zwischen der BUKEA und der Verkehrsbehörde sind Maßnahmen zur Regenwasserbehandlung nur bei Grundinstandsetzungen umzusetzen bzw. wenn es zu einer Erneuerung/ Umgestaltung der Entwässerungseinrichtung kommt.

Unabhängig von der Vereinbarung wird parallel zur Verschickung eine Machbarkeitsstudie bzgl. eines Entwässerungskonzeptes erstellt, in welcher der gesamte Planungsraum betrachtet wird.

3.2.11 Ver- und Entsorgungsleitungen

Nach jetzigem Kenntnisstand sind voraussichtlich keine Verlegungen von Ver- und Entsorgungsleitungen erforderlich. Die Leitungsträger werden hiermit aufgefordert, Rückmeldungen zu beabsichtigten Planungen im Rahmen der 1. Verschickung zu geben.

3.2.12 Brückenbauwerke

Im Planungsraum sind zwei Brückenbauwerke vorhanden.

Mellingbekbrücke (Station 2+225 bis 2+275)

Die Mellingbekbrücke ist die Grenze zwischen den Abschnitten 2 und 3. Es sind keine Veränderungen am Brückenbauwerk der Mellingbekbrücke geplant. Die Asphaltdeckschicht soll nach jetzigem Stand der Planung auf dem Bauwerk verbleiben, die Anschlüsse der Fahrbahn und der Nebenanlagen werden auf beiden Seiten der Brücke bis an die vorhandenen Nähte bzw. Fugen hergestellt.

Brückenbauwerk über den Tangstedter Graben (Station 6+875)

Es sind keine Veränderungen am Brückenbauwerk geplant. Die Verkehrsflächen wurden mit dem Umbau des Kreisverkehrs Lohe erneuert. Die Asphaltdeckschicht soll nach jetzigem Stand der Planung auf dem Bauwerk verbleiben. Die Anschlüsse der Fahrbahn und der Nebenanlagen werden bis an die vorhandenen Nähte bzw. Fugen hergestellt.

4 Planungsrechtliche Grundlagen

4.1 Bebauungsplan

Der Straßenraum im Planungsraum ist in den Bebauungsplänen als Verkehrsfläche festgesetzt. In folgenden Bebauungspläne entlang des Straßenzuges sind neue Erschließungsgebiete und die angrenzenden Verkehrsflächen definiert:

- Station 1+830 bis 2+150, Bebauungsplan Poppenbüttel Nr. 43, 2018
- Station 2+740 bis 2+830, vorhab. Bebauungsplan Lehmsahl-Mellingstedt Nr.18, 2005
- Station 4+490 bis 4+875, Bebauungsplan Lemsahl-Mellingstedt Nr. 20, 2013

4.2 Planfeststellung

Ein Planfeststellungsverfahren ist nicht erforderlich.

5 Umsetzung der Planung

5.1 Grunderwerb

Um die Verkehrsanlagen in regelkonformen Breiten herstellen zu können, sind Grunderwerbe an verschiedenen Stellen erforderlich. Die erforderlichen Grunderwerbsflächen sind in den anliegenden Lageplänen dargestellt und in einer Tabelle im Anhang im Detail aufgelistet. Insgesamt sind für die einzelnen Abschnitte folgende Grunderwerbe erforderlich:

Abschnitt 1 (PSP-Nr.: 12091): kein Grunderwerb erforderlich

Abschnitt 2 (PSP-Nr.: 12062): kein Grunderwerb erforderlich

Abschnitt 3 (PSP-Nr.: 12090): 66 m² Grunderwerb erforderlich

Abschnitt 4 (PSP-Nr.: 12058): 592 m² Grunderwerb erforderlich

5.2 Kosten und Finanzierung/ Haushaltstitel

Der Kostenträger der Baumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg. Die Bereitstellung der Mittel erfolgt über den Kontrakt 1001 Stadtstraßen, Arbeitspaket „Erhaltungsmanagement für Hamburgs Straßen“. Die PSP – Nummern lauten:

- Abschnitt 1 – PSP-Nr. 12091:
Ulzburger Straße zwischen Ring 3 und Harksheider Straße
- Abschnitt 2 – PSP-Nr. 12062:
Poppenbütteler Berg zwischen Harksheider Straße und Mellingbekbrücke
- Abschnitt 3 – PSP-Nr. 12090:
Lemsahler Landstraße zwischen Mellingbekbrücke und Bökenbarg
- Abschnitt 4 – PSP-Nr. 12058:
Poppenbütteler Chaussee / Lohe zwischen Bökenbarg und Landesgrenze zu Schleswig-Holstein

Die genauen Kosten werden im Zuge der Aufstellung der AU-Bau ermittelt.

5.3 Wirtschaftlichkeit

Die Fahrbahn/ einzelne Aufbauschichten der unter 5.2 angegebenen Streckenabschnitte befindet sich im Endstadium ihrer wirtschaftlichen Nutzungsdauer. In weiten Bereichen mussten bereits im Vorwege Schäden an der Fahrbahn provisorisch beseitigt werden, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Zudem steigen auch aufgrund des schlechten baulichen Zustandes die Instandhaltungsmaßnahmen und damit auch die Instandhaltungskosten. Ohne eine Sanierung der Fahrbahn gemäß den Anforderungen nach den heutigen Verkehrsbelastungen ist zukünftig mit einer weiteren Zunahme der Instandhaltungskosten zu rechnen. Ein Unterlassen von Maßnahmen über die verkehrssichernde Unterhaltung hinaus führt damit zu Kosten, die aus ökonomischer Sicht nicht vertretbar sind.

Für die FHH ist eine gut ausgebaute, leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur unabdingbar. Nachteile für die Verkehrsteilnehmer sowie weitergehender Wertverlust an den Straßen als Anlagevermögen lassen sich mittelfristig nur mit den beschriebenen Maßnahmen verhindern. Die aufzuwendenden Kosten stehen in einem sinnvollen Verhältnis zu dem zu erwartenden Nutzen.

Die vorhandene Befestigung der Nebenflächen befindet sich in einem baulich schlechten Zustand und entspricht nicht den geltenden Entwurfsrichtlinien und wird daher erneuert.

Durch die neue Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten wird das verkehrspolitische Ziel des Senats zur Förderung des Radverkehrs in der Freien und Hansestadt Hamburg umgesetzt. Damit soll dem Radverkehr ein sicheres, zügiges und komfortables Vorankommen ermöglicht werden. Auch die Sicherheit der Fußgänger wird verbessert, weil die Begegnung mit Radfahrern reduziert wird. Unfallkosten werden somit reduziert.

Durch die Umsetzung zusätzlicher Maßnahmen an Haltestellen für eine geringere Störanfälligkeit des ÖPNV's werden zusätzliche Synergieeffekte erzielt.

5.4 Entwurfs- und Baudienststelle

Der Realisierungsträger ist der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG), Stadtstraßen, S2. Der LSBG hat **BPR** Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner, Beratende Ingenieure mbB mit der Neuplanung der Straßenverkehrsfläche beauftragt. Die Baudurchführung erfolgt durch den Fachbereich S3 des LSBG.

5.5 Terminierung der Planung und Bauausführung

Mit der Umsetzung der Maßnahmen soll ab März 2024 begonnen werden. Die Terminierung erfolgt in enger Abstimmung mit der Koordinierungsstelle, da großräumig Umleitungsstrecken zur Verfügung stehen müssen.

5.6 Auswirkungen durch die Baumaßnahme

Die vorliegende Maßnahme fällt nicht unter die Regelungen der 16. BImSchV. Es entstehen keine Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen und keine entsprechenden Kosten. Weder wird vorliegend eine Straße durch einen durchgehenden Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr erweitert (§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 16. BImSchV), noch werden die Beurteilungspegel durch einen erheblichen baulichen Eingriff i. S. v. § 16 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 16. BImSchV erhöht. Das Ziel der Maßnahme ist keine Steigerung der Leistungsfähigkeit des Verkehrswegs für den MIV.

Zwar werden, dort wo es aufgrund der örtlichen Verhältnisse möglich ist, überwiegend Radfahrstreifen angelegt. Dabei werden jedoch die vorhandenen Kfz-Fahrstreifen auf die geringstmögliche Breite verschmälert, was nachweislich zu einer Reduzierung der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs führt.



6 ANHANG

Anlage 1

Dokumente und Tabellen

Anlage 1.1

Bilanz Bäume

Anlage 1.2

Bilanz Grunderwerb

Anlage 2

Planunterlagen

Anlage 2.1

Übersichtskarte

Maßstab ohne

Anlage 2.2

Lagepläne 1- 30

Maßstab 1 : 250

Anlage 2.3

Exemplarische Straßenquerschnitte