

Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Eimsbüttel
Fachamt Management des öffentlichen Raumes
Abteilung Straßen und Gewässer

Baumaßnahme: Umgestaltung der Methfesselstraße
Zwischen Luruper Weg und Hagenbeckstraße

Verkehrstechnischer Erläuterungsbericht zur Schlussverschickung

Inhaltsverzeichnis

1	Anlass der Planung.....	3
2	Vorhandener Zustand	3
2.1	<i>Allgemeines.....</i>	3
2.2	<i>Verkehrssituation.....</i>	4
2.3	<i>Knotenpunkte / Lichtsignalanlagen.....</i>	6
2.4	<i>Fußgänger und Radfahrer.....</i>	7
2.5	<i>ÖPNV.....</i>	7
2.6	<i>Ruhender Verkehr.....</i>	8
2.7	<i>Oberflächenentwässerung.....</i>	8
2.8	<i>Straßengrün.....</i>	9
2.9	<i>Öffentliche Beleuchtung.....</i>	9
2.10	<i>Kampfmittel.....</i>	10
2.11	<i>Boden- und Baugrunduntersuchung.....</i>	10
3	Geplanter Zustand.....	11
3.1	<i>Planungsansatz.....</i>	11
3.2	<i>Einzelheiten der Planung.....</i>	11
3.3	<i>Knotenpunkte / Lichtsignalanlagen.....</i>	12
3.4	<i>Fußgänger und Radfahrer.....</i>	14
3.5	<i>ÖPNV.....</i>	15
3.6	<i>Ruhender Verkehr.....</i>	15
3.7	<i>Oberflächenentwässerung.....</i>	17
3.8	<i>Straßengrün.....</i>	17
3.9	<i>Öffentliche Beleuchtung.....</i>	18
3.10	<i>Verträglichkeit mit anderen Planungen.....</i>	18
3.11	<i>Umweltverträglichkeit.....</i>	18
4	Planungsrechtliche Grundlagen.....	19
5	Umsetzung der Planung.....	19

5.1	<i>Grunderwerb</i>	19
5.2	<i>Finanzierung/Haushaltstitel</i>	19
5.3	<i>Entwurfs- und Baudienststelle</i>	19
6	Terminierung der Planung und Bauausführung	19

1 Anlass der Planung

Der Bezirk Eimsbüttel plant im Rahmen der gesamtstädtischen Zielsetzung zur Förderung des Radverkehrs in der Freien und Hansestadt Hamburg die Umgestaltung der Methfesselstraße zwischen Luruper Weg und Eidelstedter Weg.

Die Planung schließt an den bereits umgestalteten südlichen Abschnitt der Methfesselstraße an, wo bereits beidseitig Schutzstreifen zwischen Osterstraße und Luruper Weg markiert worden sind. Im Rahmen der Umplanung sollen auch im mittleren und nördlichen Straßenabschnitt durch die Anlage von Schutz- und Radfahrstreifen der Radverkehr von den Nebenflächen auf die Straße verlagert werden. Vorhandene Radwege werden zurückgebaut. Die P+R-Betriebsgesellschaft plant eine neue bzw. die Erweiterung der B+R-Station an den U-Bahnezugängen Lutterothstraße.

Der signalisierte Knotenpunkt Methfesselstraße/Hartwig-Hesse-Straße/Stellinger Weg soll zum Kreisverkehrsplatz umgebaut werden.

Der ruhende Verkehr soll im Zuge der Maßnahme neu geordnet werden und die Hamburger Hochbahn plant im Nahbereich der U-Bahnezugänge eine neue Switchh-Station und zwei neue Bushaltestellen im Bereich des Kreisverkehrsplatzes Methfesselstraße/Eidelstedter Weg.

Bei der vorliegenden Planung handelt es sich um die Schlussverschickung der Entwurfsplanung. Anmerkungen und Anregungen zur Planung, die im Rahmen der Stellungnahmen zur ersten und zweiten Verschickung eingegangen sind, wurden abgewogen und nach Möglichkeit bei der hier vorliegenden Planung berücksichtigt. Die erste Verschickung der Entwurfsplanung erfolgte am 21.05.2019 und die Zweitverschickung am 06.05.2020.

2 Vorhandener Zustand

2.1 Allgemeines

Der Planungsraum der Methfesselstraße befindet sich im Bezirk Eimsbüttel und erstreckt sich von der Einmündung Luruper Weg bis zum Kreisverkehrsplatz Eidelstedter Weg. Die gesamte Streckenlänge beträgt ca. 300 m und umfasst etwa 12.000 m² Grundfläche.

Die Methfesselstraße ist eine Wohnsammelstraße. Die angrenzende Bebauung besteht größtenteils aus denkmalgeschützten Mehrfamilienhäusern aus der Gründerzeit mit Geschäften, Gastronomie und Gewerbe im Erdgeschoss. Im mittleren Abschnitt zwischen Hartwig-Hesse-Straße und Lutterothstraße grenzt die öffentliche Grünanlage Else-Rauch-

Platz an den Straßenraum. Die öffentliche Straßenverkehrsfläche weist Breiten zwischen 16 und 27 m auf mit Aufweitungen im Bereich der U-Bahnzugänge Lutterothstraße.



Abbildung 1: Planungsraum, Auszug aus dem Geoportal Geo-Online, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung (veränderte Darstellung)

2.2 Verkehrssituation

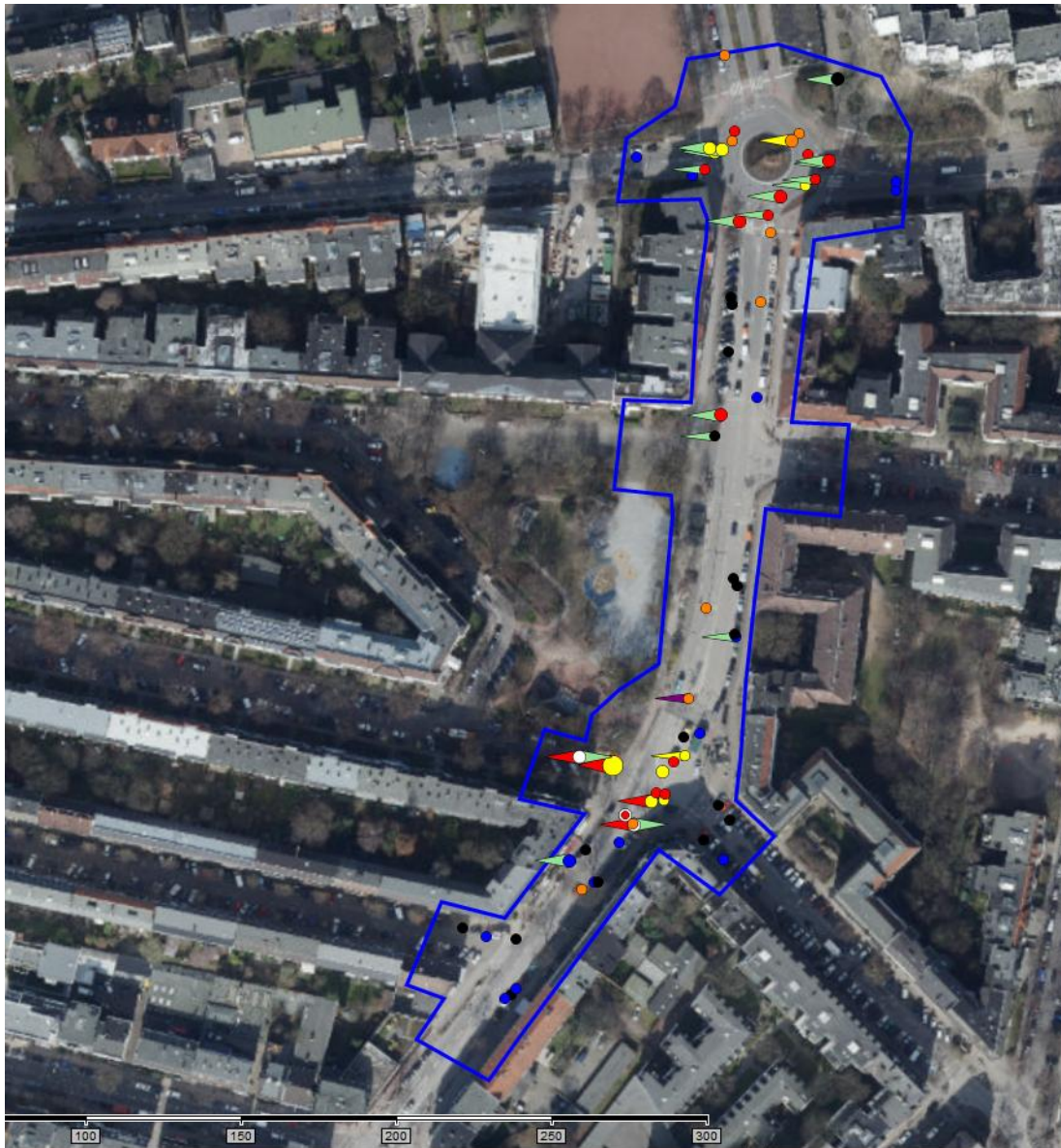
Die Fahrbahn der Methfesselstraße ist einbahnig mit einem Fahrstreifen pro Richtung. Zwischen den Einmündungen Stellingener Weg und Lutterothstraße ist die Fahrbahnbreite für Abbiegefahrstreifen (Linksabbieger in Richtung Stellingener Weg, Rechtsabbieger in Richtung Lutterothstraße) aufgeweitet. Entlang der Methfesselstraße gilt als zulässige Höchstgeschwindigkeit Tempo 50 km/h (z.T. zeitlich auf 30 km/h begrenzt), die untergeordneten Nebenstraßen (Luruper Weg, Stellingener Weg, Lutterothstraße) sind mit Tempo-30-Zone beschildert.

Es sind beidseitig nicht benutzungspflichtige bauliche Radwege vorhanden, die in ihrer Breite nicht mehr dem aktuellen Stand der Technik entsprechen. Auf dem südlichen Abschnitt der Methfesselstraße zwischen der Osterstraße und dem Luruper Weg sind bereits Schutzstreifen für den Radverkehr markiert worden.

Der ruhende Verkehr findet in Parkbuchten oder markierten Parkstreifen statt. Die Nachfrage nach Fahrradabstellmöglichkeiten übersteigt das Angebot, sodass Fahrräder an Sperrbügel, Schildern etc. abgestellt werden. Laut Information der P+R Betriebsgesell-

schaft mbH hat die vorhandene B+R-Station auf Höhe des Else-Rauch-Platzes ihre Kapazitätsgrenze erreicht.

Unfalldaten



Legende EUSka - Sonderkarte

Unfalltyp	Sondermerkmale	Sonderkarte
● 1 Fahrtenfall F	▲ Fussgänger	▲ Unfall mit Getöteten
● 2 Abbiege-Unfall AB	▲ Radfahrer	▲ Unfall mit Schwerverletzten
● 3 Einbiegen/Kreuzen-Unfall EK	▲ Krad	▲ Unfall mit Leichtverletzten
○ 4 Überschreiten-Unfall US	▲ Baum	▲ Unfall mit schwerwiegendem Sachschaden
● 5 Ruhender Verkehr RV	▲ Alkohol/and. ber. Mittel	▲ Unfall mit sonstigem Sachschaden
● 6 Unfall im Längsverkehr LV	▲ Überholen	
● 7 Sonstiger Unfall SO	▲ Wild	
⊗ 8 Unfalltyp unbekannt		

Abbildung 2: Auswertung der Verkehrsunfalldaten, Auszug aus Beschreibung des Berichts: Methfesselstraße zwischen Eidelstedter Weg und Luruper Weg

Im Untersuchungszeitraum vom 10.02.2014 bis 30.09.2017 ereigneten sich insgesamt 66 Verkehrsunfälle (polizeilich aufgenommene Verkehrsunfälle), davon 18 Unfälle mit Radfahrer- und 4 Unfälle mit Fußgängerbeteiligung. Die Auswertung der Verkehrsunfalldaten ergab dabei als häufigste Unfallursachen das Nichtbeachten der Vorfahrtssituation (14 Unfälle) und Unfälle im ruhenden Verkehr (14 Unfälle). Im erfassten Zeitraum wurden insgesamt 18 Personen verletzt, davon eine Person schwer. Es gab keine Verkehrstoten. Auffällig ist eine hohe Radfahrerbeteiligung an Einbiegen-/Kreuzenunfällen im Bereich des Kreisverkehrs Methfesselstraße/Hagenbeckstraße/Eidelstedter Weg.

Eine ergänzende Erfassung des Unfallgeschehens am bestehenden Kreisverkehr Methfesselstraße/Eidelstedter Weg zeigt im Dreijahreszeitraum (01.01.2017 bis 31.12.2019) eine Unfallhäufung mit Radfahrerbeteiligung. Im Zeitraum wurden neun Unfälle mit Radfahrerbeteiligung erfasst.

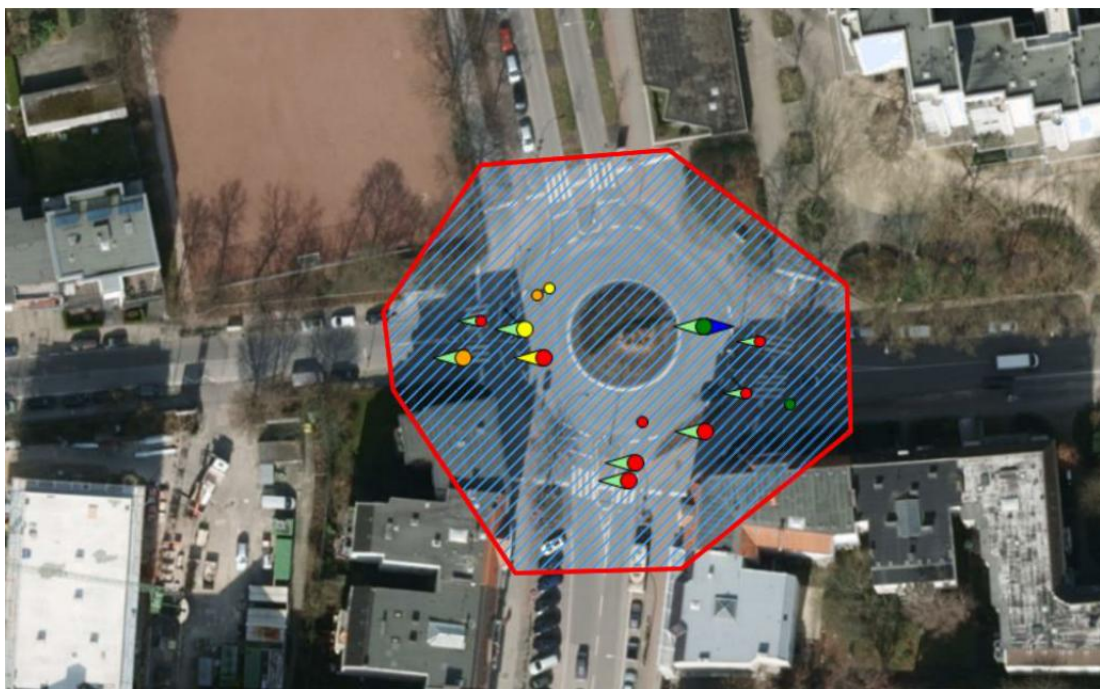


Abbildung 3: Auswertung der Verkehrsunfalldaten (01.01.2017 – 31.12.2019), Eidelstedter Weg/Methfesselstraße, Erstellungsdatum 07.02.2020

2.3 Knotenpunkte / Lichtsignalanlagen

Im Planungsraum ist lediglich die Einmündung Methfesselstraße/Lutterothstraße vollsignalisiert. Der Geradeaus- und der Rechtsabbiegeverkehr in Richtung Lutterothstraße sind auf zwei Fahrstreifen verteilt. Die Furten sind getrennt für Fußgänger und Radfahrer markiert.

Nördlich der Einmündung Stellingner Weg befindet sich eine Fußgänger-LSA mit Mittelinsel. In Fahrtrichtung Süden weitet sich die Methfesselstraße auf, hier ist einen Linksabbieger mit Warteflächen im Knotenbereich vorhanden.

Die Einmündungen Luruper Weg und der Knotenpunkt Methfesselstraße/Hartwig-Hesse-Straße/Stellingner Weg sind nicht signalisiert und der Methfesselstraße untergeordnet. Fahrzeuge, die aus den untergeordneten Straßen auf die Methfesselstraße einbiegen haben das Verkehrszeichen VZ 205 („Vorfahrt gewähren“) zu beachten.

Der Knotenpunkt Methfesselstraße/Eidelstedter Weg und Hagenbeckstraße ist als Kreisverkehrsplatz ausgebaut. Der Radverkehr wird im Kreisverkehr auf einem umlaufenden baulichen Radweg geführt.

2.4 Fußgänger und Radfahrer

Entlang der Methfesselstraße sind beidseitig Geh- und Radwege in unterschiedlicher Breite vorhanden. Die Radwege weisen in der Regel eine Breite zwischen 1,00 m und 1,20 m auf und sind bituminös oder mit Betonsteinpflaster befestigt. Im angrenzenden Gehweg sind Betonsteinplatten verlegt. Die signalisierten Querungen im Planungsraum sind nicht barrierefrei im Sinne der ReStra und der H BVA und auch an den nicht signalisierten Einmündungen fehlen taktile Leitelemente zur Orientierung.

Öffentliche Fahrradabstellmöglichkeiten befinden sich hauptsächlich im Bereich der U-Bahn Ein- und Ausgänge. Deren Auslastung kann als sehr hoch eingestuft werden. Teilweise werden viele Fahrräder aus Mangel von Abstellmöglichkeiten an Geländern, Schildern oder Sperrbügeln angeschlossen.

2.5 ÖPNV

Im Straßenraum der Methfesselstraße befinden sich die südlichen Zugänge zur U-Bahnstation Lutterothstraße der Linie U2. Im direkten Planungsbereich verkehren keine Buslinien. Die Buslinie 181 verkehrt auf der Relation Lenzweg/Hagenbeckstraße und Eidelstedter Weg und tangiert lediglich den Planungsraum.

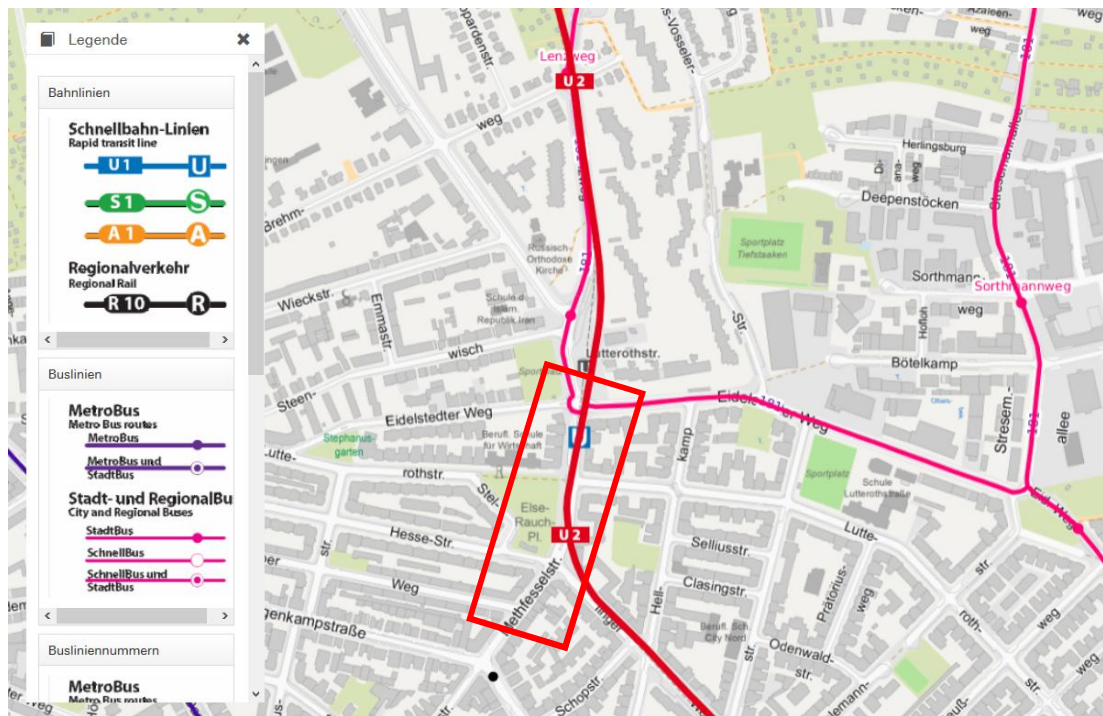


Abbildung 4: Auszug aus dem Geoportal Geo-Online, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung (veränderte Darstellung)

2.6 Ruhender Verkehr

Im Planungsraum sind sowohl Längstellplätze als auch Senkrecht und Schrägstellplätze vorhanden. Vor den Gebäuden Methfesselstraße Nr. 88-96 und Nr. 100-102 sind Haltezonen für Lieferverkehre ausgewiesen (eingeschränktes Halteverbot werktags von 7-18 Uhr).

2.7 Oberflächenentwässerung

In dem Straßenzug sind Misch- und Regenwassersiele vorhanden. Die Entsorgung des Niederschlagswassers der öffentlichen Verkehrsflächen erfolgt über Trummen in Mischwassersiele. Hamburg Wasser betreibt alle Misch- und Regenwassersiele im Planungsgebiet.

Die nachstehende Tabelle zeigt, dass sich der Anteil der versiegelten Fläche durch die Planung nicht wesentlich verändert.

	Verkehrsflächen Bestand (Stand April 2019)	Verkehrsflächen Planung (Stand 1. VS)	Verkehrsflächen Planung (Stand 2. VS, größerer Pla- nungsraum)	Verkehrsflächen Planung (Stand Schluss- verschickung)	Veränderung der versiegelten Fläche (Schluss- verschickung) gegenüber dem Bestand
Fahrbahnfläche, bituminös befestigt	5.600 m ²	5.100 m ²	5.400 m ²	5.100 m ²	- 500 m ²
Nebenanlagen, mit Pflaster befestigt	4.460 m ²	4.265 m ²	4.790 m ²	4.920 m ²	+ 460 m ²
Parkstreifen/- bucht, bituminös oder mit Pflaster befestigt	365 m ²	700 m ²	450 m ²	340 m ²	-25 m ²
Summe versiegelter Flächen	10.425 m ²	10.070 m ²	10.640 m ²	10.360 m ²	- 65 m ²
Nicht versiegelte Nebenanlage, Grünstreifen	400 m ²	460 m ²	520 m ²	800 m ²	+ 400 m ²
Summe	10.825 m ²	10.520 m ²	11.160 m ²	11.160 m ²	
Versiegelungs- grad	96,3 %	95,7 %	95,3 %	92,8 %	- 3,5 %

Tabelle 1: Übersicht der Flächenbilanz

2.8 Straßengrün

Im Planungsbereich befinden sich rund 16 Straßenbäume unterschiedlicher Art, Größe, Alter und Zustand ohne feste oder regelmäßige Anordnung in den öffentlichen Verkehrsflächen. Die Straßenbäume befinden sich größtenteils in Bauminseln im Bereich der Parkbuchten oder an den Einmündungen.

2.9 Öffentliche Beleuchtung

Die öffentliche Beleuchtung (Peitschenmasten) ist hauptsächlich am östlichen Fahrbahnrand im Sicherheitsstreifen zwischen Fahrbahn und Radweg vorhanden. Am Rand des Else-Rauch-Platzes sind zusätzliche Leuchten (Gestaltetes Licht) mit niedriger Lichtpunkt-

höhe im Grünstreifen aufgestellt. Auf der Mittelinsel steht ein Beleuchtungsmast mit kurzem Doppelausleger.

Eine Anpassung der Beleuchtungsanlage ist vorgesehen.

2.10 Kampfmittel

Gemäß des Bescheides BIS/F046-18/01466_1 der Gefahrenerkundung Kampfmittelverdacht (GEKV) vom 06.03.2018 besteht im Planungsbereich der Methfesselstraße:

Allgemeiner Bombenblindgängerverdacht (grau-rot hinterlegt)

- Im Bereich der Nebenanlagen vor den Gebäuden Methfesselstraße Nr. 66, Nr. 75, Nr. 100 und Lutterothstraße Nr. 74 (Nebenanlagen in der Methfesselstraße)

Kein Hinweis auf Bombenblindgänger oder vergrabene Kampfmittel (grün hinterlegt)

- Im restlichen Planungsbereich der Methfesselstraße inkl. aller Einmündungen mit Ausnahme der Einmündung Hagenbeckstraße und nördlicher Fahrbahnränder des Eidelstedter Wegs (außerhalb des Untersuchungsraums)

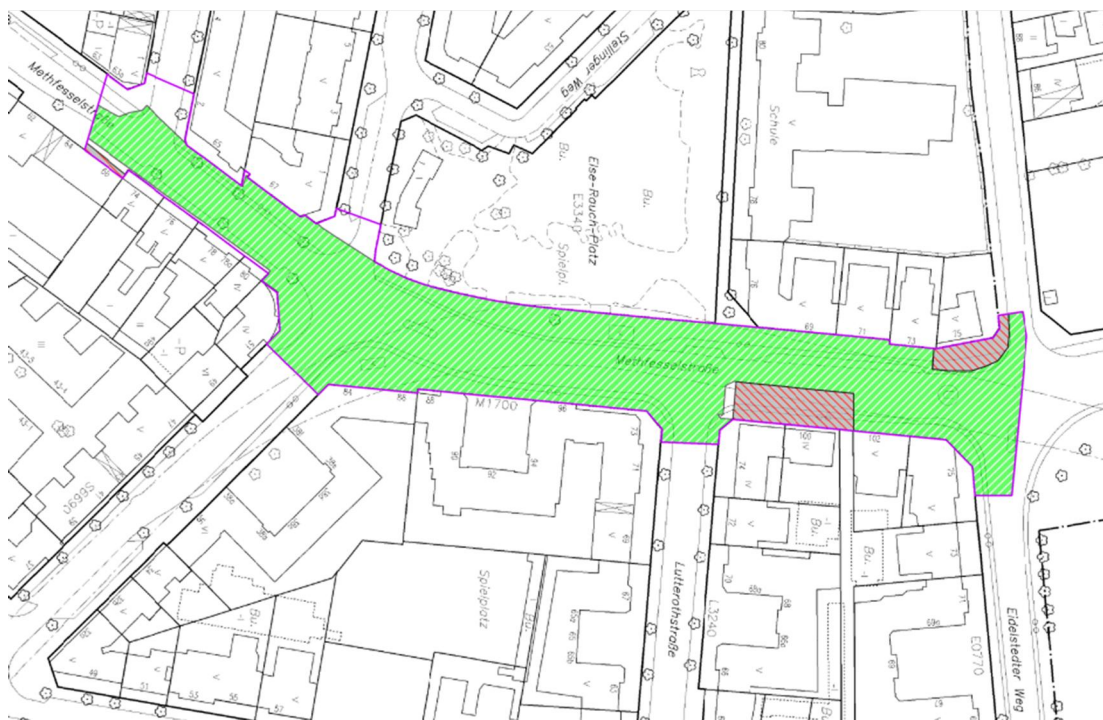


Abbildung 5: Auszug aus Lageplan zur Stellungnahme mit Verdachtsflächen

2.11 Boden- und Baugrunduntersuchung

Es wurde eine Baugrunduntersuchung durch die Firma asphalt-labor, Wahlstedt durchgeführt. Die Ergebnisse werden im weiteren Planungsverlauf berücksichtigt.

3 Geplanter Zustand

3.1 Planungsansatz

Die Vorplanung des Bezirksamts Eimsbüttel war Grundlage für die vorliegende Entwurfsplanung, die Gegenstand der vorliegenden Schlussverschickung ist. Die Querschnittsaufteilung der Fahrbahn und der ruhende Verkehr werden im Planungsraum umgestaltet. Die Asphaltdecke der Methfesselstraße wird zwischen dem neugeplanten und dem bestehenden Kreisverkehr saniert. Die nicht mehr regelkonformen Radwege werden zurückgebaut und neue Schutz- und Radfahrstreifen zur Förderung des Radverkehrs markiert. Zudem soll der signalisierte Knotenpunkt Methfesselstraße/Hartwig-Hesse-Straße/Stellinger Weg zum Kreisverkehrsplatz umgebaut werden. Die Fußgänger-Signalanlagen auf Höhe der Einmündung der Lutterothstraße sollen abgebaut und stattdessen ein Fußgängerüberweg mit Querunginsel geschaffen werden.

3.2 Einzelheiten der Planung

Die Erstverschickung der Planung ist im Sommer 2019 erfolgt. Zwischenzeitlich gab es einen Prüfauftrag aus der Politik, die Machbarkeit eines Kreisverkehrs im Knotenpunkt Methfesselstraß/Hartwig-Hesse-Straße/Stellinger Weg zu prüfen. Die grundsätzliche Machbarkeit konnte nachgewiesen werden und das Ergebnis der Machbarkeitsuntersuchung wurde im Kerngebietsausschuss am 04.11.2019 den politischen Vertretern zum Votum vorgestellt. Die Zweitverschickung mit Ergänzung der Planung um den o.g. Kreisverkehr wurde am 06.05.2020 versandt. Die Anmerkungen zur Planung wurden abgewogen und sind in die vorliegende Planung miteingeflossen.

Das Bezirksamt Eimsbüttel plant zur Radverkehrsförderung die nicht mehr regelkonformen Bordsteinradwege zurückzubauen und auf der Fahrbahn beidseitig Schutzstreifen (Breite 1,55 m bis 1,60 m) zwischen Luruper Weg und Stellinger Weg und Radfahrstreifen (Breite 2,25 m) zwischen Stellinger Weg und Kreisverkehr zu markieren. Die Planung schließt an die bereits markierten Schutzstreifen in der Methfesselstraße zwischen Osterstraße und Luruper Weg an. Da der Radverkehr zukünftig gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt wird, können die vorhandenen Bordsteinradwege zurückgebaut werden.

Die resultierende Fahrbahnbreite für den MIV variiert zwischen 4,75 m (Abschnitt zwischen Luruper Weg und neu geplantem Kreisverkehr) und 7,50 m (Abschnitt zwischen neu geplantem Kreisverkehr und bestehendem Kreisverkehr). Im Knotenpunkt Methfesselstraße/Hartwig-Hesse-Straße/Stellinger Weg ist ein kleiner Kreisverkehr mit einem Außendurchmesser von 26,00 m geplant.

Durch den Rückbau des Linksabbiegefahrstreifens und der baulichen Mittelinsel nördlich des Knotens Methfesselstraße/Hartwig-Hesse-Straße/Stellinger Weg können die westliche Nebenanlage angrenzend zum Else-Rauch-Platz verbreitert und dadurch neue Aufenthaltsqualitäten im Straßenraum geschaffen werden. Der öffentliche Straßenraum soll neben der Verbreiterung der nutzbaren Gehwegbreiten auch durch die Pflanzung neuer Straßenbäume und Straßenbegleitgrün aufgewertet werden.

Zwischen der Einmündung Lutterothstraße und dem vorhandenen Kreisverkehrsplatz Methfesselstraße/Eidelstedter Weg ist eine Deckensanierung und der Rückbau der Fahrbahnanhebung im Einmündungsbereich des Stellinger Wegs geplant. Die vorhandenen Asphaltborde werden durch eine neue Bordanlage aus Betonstein in gleicher Lage ersetzt.

Der ruhende Verkehr wird z.T. bestandsorientiert an die neue Verkehrssituation (Radverkehr auf der Fahrbahn) angepasst.

Die vorhandenen gesicherten und ungesicherten Querungsstellen werden barrierefrei mit differenzierten Bordabsenkungen und Bodenindikatoren nach dem Standard der ReStra für mobilitätseingeschränkte Personen ausgebaut.

3.3 Knotenpunkte / Lichtsignalanlagen

Einmündung Methfesselstraße/Luruper Weg

Der vorliegende Entwurf sieht die bauliche Anpassung des Einmündungstrichters mit vorgezogenen Seitenräumen und die barrierefreie Ausführung mit einer differenzierten Bordabsenkung und einer Ausstattung mit Bodenindikatoren vor. Am südlichen Fahrbahnrand ist ein neuer Baumstandort und am nördlichen Rand sind zusätzliche Fahrradbügel geplant. Die Vorfahrtsregelung bleibt bestehen.

Fußgänger-LSA Methfesselstraße/Hartwig-Hesse-Straße/Stellinger Weg

Der Knotenpunkt wird zum Kreisverkehr mit einem Außendurchmesser von 26 m umgebaut. Die bestehende Fußgänger-LSA auf Höhe des U-Bahnzugangs entfällt zukünftig. Die Querungen über die Knotenein- und -ausfahrten werden barrierefrei mit Bodenindikatoren und differenzierter Bordabsenkung ausgebildet. Die Hartwig-Hesse-Straße ist als Einbahnstraße geregelt, wobei Radverkehr auch entgegen der Einbahnstraßenfahrtrichtung zugelassen ist. Eine Besonderheit stellt daher der Knotenarm Hartwig-Hesse-Straße dar. Für den Kfz-Verkehr wird zukünftig lediglich die Einfahrt in den Kreisverkehrsplatz möglich sein, wohingegen dem Radverkehr eine eigene Ausfahrspur in die Hartwig-Hesse-Straße angeboten wird. Um einen bestehenden Baum halten zu können, wird die

Mittelinsel abweichend von dem empfohlenen Maß nur soweit zurückversetzt, dass eine Aufstellfläche für den Radverkehr vorgehalten werden kann. Ein Abrücken der Mittelinsel um die erforderlichen 5 m wäre nur mit Verlust des Straßenbaums möglich. Bei den anderen drei Knotenarmen sind die Mittelinseln um dieses Maß abgerückt.

Die Kreisfahrbahn (Breite 5,00 m) wird in Asphaltbauweise hergestellt, der Kreisinnenring als Betonring (Breite 4,00 m) baulich abgesetzt.

Die Schleppkurve für einen Gelenkbus wurde nachgewiesen.

LSA Lutterothstraße

Analog zum Luruper Weg wird der Einmündungstrichter Lutterothstraße baulich mit vorgezogenen Seitenräumen angepasst. Die beiden signalisierten Furten über die Methfesselstraße entfallen. Stattdessen wird südlich der Einmündung Lutterothstraße ein Fußgängerüberweg mit Mittelinsel neu geschaffen. Alle bisher möglichen Kfz-Fahrbeziehungen werden wieder angeboten, wobei der separate Rechtsabbiegefahrstreifen von der Methfesselstraße in Richtung Lutterothstraße ersatzlos entfällt. Aus südlicher Richtung werden die Fahrtrichtungen Geradeaus und Rechts auf einem gemeinsamen Fahrstreifen geführt. Infolge des Radwegrückbaus werden im Bereich des Knotenpunkts die Radfahrerfurten demarkiert. Außerdem ist der barrierefreie Ausbau der gesicherten und ungesicherten Querungen geplant (Bodenindikatoren und differenzierte Bordabsenkung gem. ReStra).

Kreisverkehrsplatz Methfesselstraße/Hagenbeckstraße/Eidelstedter Weg

Aufgrund der zahlreichen Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung an den Zu- und Ausfahrten des Kreisverkehrs wird der Radverkehr zukünftig im Kreisverkehr im Mischverkehr geführt. Die baulichen Radwege in den Nebenflächen werden zurückgebaut und die Radfahrerfurten demarkiert. Um die Verkehrssicherheit für Radfahrer im Kreisverkehr zu verbessern und die Ringfahrbahn etwas kompakter wirken zu lassen bzw. etwas einzuzengen, ist die Markierung eines Innenrings geplant. Radfahrer in Fahrtrichtung Norden werden auf Höhe des Taxenstands wieder (über die vorhandene Bucht) auf den baulichen Radweg geführt. Radfahrer, die in Richtung Süden fahren, werden vom baulichen Radweg in Höhe der Einmündung Hagenbeckstraße in Fahrtrichtung vor dem vorhandenen FGÜ auf die Fahrbahn geführt.

Südlich des Kreisverkehrs endet der Radfahrstreifen in Fahrtrichtung vor der neu geplanten Bushaltestelle. Das Überholen der haltenden Busse ist weder für den Kfz-Verkehr noch für den Radverkehr vorgesehen. Eine Verlängerung des südlichen Fahrbahnteilers soll ein Überholen des haltenden Busses in Zukunft unterbinden.

Die Fußgängerquerungen entsprechen nicht mehr dem aktuellen Stand der Technik im Hinblick auf die Barrierefreiheit. Im Zuge des Radwegrückbaus werden sie zu differenzierten Bordabsenkungen nach dem aktuellen Stand gem. ReStra umgebaut.

Hagenbeckstraße/Lenzweg

Nördlich des derzeit festgelegten Planungsraums soll der Radverkehr in Fahrtrichtung Süden in Höhe des Fußgängerüberwegs am Lenzweg auf die Fahrbahn geführt werden. Dafür endet der bauliche Radweg 7 m vor dem FGÜ und wird als Radfahrstreifen auf Fahrbahnniveau weitergeführt.

3.4 Fußgänger und Radfahrer

Mit der geplanten Maßnahme wird das Radfahren entlang der Methfesselstraße und im Kreisverkehr attraktiver und sicherer. Der Radverkehr wird in das Sichtfeld des Kfz-Verkehrs geholt und fährt zukünftig auf Schutzstreifen auf dem Abschnitt zwischen Luruper Weg und Stellingener Weg und Radfahrstreifen auf dem Abschnitt zwischen Stellingener Weg (ab dem neu geplanten Kreisverkehr) und dem vorhandenen Kreisverkehr am Eidelstedter Weg. Südlich der Einmündung Luruper Weg sind bereits Schutzstreifen für den Radverkehr markiert, an die die neue Planung anschließt. Nördlich des vorhandenen Kreisverkehrs wird der Radverkehr von der Fahrbahn bzw. auf die Fahrbahn geführt. Hier sind Bordabsenkungen vorgesehen.

Das Angebot an Abstellmöglichkeiten für Fahrräder wird insbesondere im Bereich der U-Bahnzugänge verbessert. Die P+R Betriebsgesellschaft mbH plant am südlichen Zugang zur U-Bahnstation Methfesselstraße die Modernisierung und den Ausbau der vorhandenen Bike+Ride-Station (siehe auch Absatz 3.5). Im öffentlichen Raum werden zusätzliche Anlehnbügel vorgesehen. Die vorhandene Stadtrad-Entleihstation bleibt von den Planungen unberührt, eine weitere Station ist im Planungsabschnitt zurzeit nicht geplant.

Gegenüber der Einmündung zum Luruper Weg ist eine weitere Stadtrad-Entleihstation vorgesehen. Die Erweiterung erfolgt in der vorhandenen Parkbucht (Entfall von 2-3 Stellplätzen) und der Gehweg kann durch diese Maßnahme auf durchgängig 2,75 m verbreitert werden.

Durch den geplanten Rückbau des Bordsteinradwegs und Verlegung neuer Gehwegplatten wird die nutzbare Breite des Seitenraums für Fußgänger im Planungsraum allgemein verbreitert. Mit differenzierten Bordabsenkungen (Bordansichten 0 cm und 6 cm) an den gesicherten und ungesicherten Fahrbahnquerungen und der Ausstattung mit taktilen

Bodenindikatoren wird eine Barrierefreiheit nach aktuellem Stand der Technik sichergestellt.

Es werden seniorengerechte Sitzgelegenheiten vorgesehen. Die Hinführung zu den U-Bahneingängen wird barrierefrei durch Auffindestreifen mittels taktiler Bodenindikatoren angezeigt.

3.5 ÖPNV

In Zukunft sollen auf der Achse der Methfesselstraße Linienbusse der Hamburger Hochbahn verkehren. Im Planungsabschnitt werden zwei Richtungshaltstellen am Fahrbahnrand eingerichtet und Parkbuchten dafür zurückgebaut. Für die Fahrtrichtung Nord-Süd wird eine Bushaltestelle im nördlichen Annäherungsbereich des Kreisverkehrs Methfesselstraße/Eidelstedter Weg angelegt. Busse mit nördlicher Fahrtrichtung halten auf der Fahrbahn südlich des Kreisverkehrs. Die Bushaltestellen werden nach dem aktuellen Stand der Hamburger Hochbahn mit Sonderbord (Ansichtshöhe 18 cm), Fahrgastinformation, Fahrgastunterstand und Sitzgelegenheiten ausgestattet. Die Fahrbahn wird in diesem Bereich mit einer Betondecke befestigt.

Die Hamburger Hochbahn AG plant im Bereich der südlichen U-Bahnzugänge „Lutterothstraße“ eine neue Switchh-Station. Es ist vorgesehen südlich des Kreisverkehrs in den neuhergestellten Längsstellplätzen sechs Stellplätze für das Carsharing auszuweisen und entsprechend den Vorgaben der Hamburger Hochbahn AG mit grünem Betonsteinpflaster zu befestigen.

Im Planungsraum beabsichtigt die P+R Betriebsgesellschaft mbH die bestehende B+R-Anlage vor dem Else-Rauch-Platz zu modernisieren und erweitern. Die vorhandene Anlage wird durch eine Kombination aus überdachten Doppelstockparkern und Anlehnbügel ersetzt werden. Am nördlichen Ausgang der U-Bahnhaltestelle „Lutterothstraße“ plant die P+R Betriebsgesellschaft mbH zudem eine neue Bike+Ride-Station, die hier nicht Gegenstand der Planung ist. Im Zuge dieser Planungen ist eine ergänzende Stadtrad-Station an dieser Stelle angedacht und eine weitere Station südlich der bereits vorhandenen Station an der Einmündung Luruper Weg.

3.6 Ruhender Verkehr

An der Methfesselstraße zwischen Luruper Weg und Stellingener Weg werden die vorhandenen Längsstellplätze zu einer Stadtrad-Entleihstation umgebaut bzw. neue Sperrbügel gesetzt (Entfall von 3 Stellplätzen). Da hier in Zukunft das halbaufgesetzte Parken entfällt, kann im östlichen Seitenraum eine durchgängige Gehwegbreite von mindestens

2,75 m erreicht werden. Der vorhandene Naturbordstein (Hamburgerkante) bleibt unverändert und die neue Stadtrad-Entleihstation wird mit Pollern von der Fahrbahn abgegrenzt. Südlich der Einmündung Hartwig-Hesse-Straße entfallen am westlichen Fahrbahnrand zwei Stellplätze, hier sind Sperrbügel vorgesehen.

Im Stellingener Weg werden die Senkrechtparkflächen neu eingefasst und an den neuen Bordverlauf des Kreisverkehrs angepasst. Durch den Rückbau der Fahrbahnanhebung und die Anpassung des Einmündungsbereiches zur Anlage eines Kreisverkehrs entfallen beidseitig insgesamt 8 Stellplätze.

Auf dem Abschnitt zwischen Stellingener Weg und Lutterothstraße werden die vorhandenen Längsstellplätze (Parken am Fahrbahnrand) in Richtung Nebenfläche versetzt. Es ist vorgesehen einen Stellplatz mit eingeschränktem Halteverbot für den Lieferverkehr zu beschildern.

Die Schrägstellplätze südlich des vorhandenen Kreisverkehrs am Eidelstedter Weg werden zu Längsparkständen (Breite 2,20 m) umgebaut. Durch den Rückbau entfallen sieben Stellplätze. Zwischen dem Radfahrstreifen und den Stellplätzen wird ein Sicherheitstrennstreifen mit einer Breite von 50 cm markiert. Für die neue Switchh-Station wird unter Berücksichtigung der Denkmalschutzbelange die Ausweisung von sechs Stellplätzen an dieser Stelle favorisiert.

Auf der gegenüberliegenden Seite werden die vorhandenen Längsstellplätze zurückgebaut und ein Buskap (Halten am Fahrbahnrand) neu angelegt. Südlich der Bushaltestelle wird in alter Lage wieder eine 20 m lange Ladezone (Breite 3,00 m) mit eingeschränktem Halteverbot für den Lieferverkehr vorgesehen. Der erforderliche Sicherheitstrennstreifen zum Radfahrstreifen wird mit einer Breite von 50 cm eingehalten.

	Bestand (Anzahl Stellplätze)	Planung (Anzahl Stellplätze)
Methfesselstraße zwischen Luruper Weg und Stellingener Weg	9 St.	4 St.
Stellingener Weg	8 St.	0 St.
Methfesselstraße zwischen Stellingener Weg und Lutterothstraße	10 St.	7 St. + 1 Ladezone (11m)
Methfesselstraße zwischen Lutterothstraße und Kreisverkehr Eidelstedter Weg	24 St.	8 St. davon 6 St. für Switchh-Station + 1 Ladezone (20 m)
Summe	51 St.	19 St.
Fahrradbügel (ohne StadtRad-Station und Bike+Ride-Station)	53 St (inkl. Sperrbügel)	69 St. (inkl. Sperrbügel)

Tabelle 2: Parkraumbilanz

3.7 Oberflächenentwässerung

Die Entwässerung erfolgt weiterhin über Trummen in den bestehenden Mischwassersiel. Eine Untersuchung der Trummen und Trummenanschlussleitungen wurde durchgeführt. Im Zuge der Maßnahme werden schadhafte Trummen ersetzt und Leitungen i.d.R. im Schlauchlinerverfahren saniert. Bei der geplanten Anpassung der Bordanlagen wird die Lage der Trummen entsprechend der Planung angepasst.

3.8 Straßengrün

Die bestehenden Baumstandorte sind von den Querschnittsanpassungen der Fahrbahn und der Umgestaltung des Parkraums nicht direkt betroffen. Die ggf. erforderlichen Schutzmaßnahmen für die Wurzelbereiche der vorhandenen Bäume werden in der weiteren Planung abgestimmt und festgelegt.

Für die neugeplante B+R-Station am südlichen U-Bahnausgang Lutterothstraße wird ein bestehender Baum entnommen. Als Ersatzpflanzung ist im Luruper Weg ein neuer Baumstandort vorgesehen.

Durch die Verbreiterung der westlichen Nebenanlage in Höhe des Else-Rauch-Platzes und durch die Umgestaltung des Knotenpunkts Methfesselstraße/Hartwig-Hess-Straße/Stellingener Weg können weitere Baumstandorte und Flächen für Straßenbegleitgrün im Verkehrsraum geschaffen werden. Aufgrund der Leitungslagen im Untergrund können nördlich des geplanten Kreisverkehrs sechs neue Straßenbäume gepflanzt werden. Die Richtungsfahrbahnen zwischen Hartwig-Hessestraße/Stellingener Weg und Lut-

terothstraße sind durch einen begrünten Mittelstreifen (Breite 2,00 m) voneinander getrennt.

	Bestand	Planung
Nicht versiegelte Nebenanlage, Grünstreifen	400 m ²	800 m ²
Straßenbäume	22 Stück (davon 4 Fällungen in Folge der Umbaumaßnahme)	25 Stück (davon 7 Neupflanzungen)

Tabelle 3: Grünflächen- und Baumbilanz:

3.9 Öffentliche Beleuchtung

Die vorhandenen Leuchtenstandorte sind an die neue Planung anzupassen.

Die Fußgängerüberwege am Kreisverkehr sowie die neue FGÜ-Querung südlich der Einmündung zur Lutterothstraße erhalten neue ÖB-Anlagen.

3.10 Verträglichkeit mit anderen Planungen

Folgende Planungen grenzen an die vorliegende Planung:

- Private Hochbaumaßnahme an den Gebäuden Methfesselstraße 88-96, voraussichtlicher Abschluss Ende Februar 2020 und daher keine zeitliche Überschneidung mit der geplanten Maßnahme Methfesselstraße, (nachrichtlich: Hier gibt es enorme Verzögerungen – Der Beginn der Straßenbaumaßnahme sollte jedoch davon nicht gefährdet sein)
- Umbau und Neubau einer Bike+Ride-Station an den U-Bahnzugängen Lutterothstraße, zuständig: P+R Betriebsgesellschaft mbH
- Neubau einer Switchh-Station im Nahbereich der südlichen U-Bahnzugänge Lutterothstraße, zuständig: Hamburger Hochbahn AG
- Umgestaltung der Verkehrsanlagen Eidelstedter Weg und Rückbau des Bordsteinradwegs, der Bezirk hat hierzu gerade die Planung aufgenommen, das Planungsergebnis/der Entwurf ist derzeit noch offen.

3.11 Umweltverträglichkeit

Durch die Baumaßnahme sind keine erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltensziele für den Natur- und Landschaftshaushalt zu erwarten. Nach den Kriterien des §13a Hamburgisches Wegegesetz ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht erforderlich.

4 Planungsrechtliche Grundlagen

Planungsrechtliche Grundlage ist der Teilbebauungsplan TB1038 vom 20.06.1961.

5 Umsetzung der Planung

5.1 Grunderwerb

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

5.2 Finanzierung/Haushaltstitel

Kostenträgerin ist die Freie und Hansestadt Hamburg. Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt durch das PSP-Element 2-21603020-20100.22 „Zweckzuweisung zur Förderung des Radverkehrs“

5.3 Entwurfs- und Baudienststelle

Entwurfs- und Baudienststelle ist das Bezirksamt Eimsbüttel - Dezernat Wirtschaft Bauen und Umwelt - Fachamt Management des öffentlichen Raumes - Abteilung Straßen und Gewässer, Grindelberg 62-66, 20144 Hamburg

6 Terminierung der Planung und Bauausführung

Die Bauausführung soll ab Frühjahr 2021 beginnen.

Verfasst:

Wolfsburg, 20.10.2020

gez. i. V. Miriam Lindner

BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner

Beratende Ingenieure mbB