Anlage 1

Baumaßnahme: **Radroute an der Osterbek**
Osterbekstraße zwischen Schleiden- und Bachstraße exklusive Parkanlage

Teilbaumaßnahme: **Straßenbau**

ERLÄUTERUNGSBERICHT

zur **1. Verschickung** der verkehrstechnischen Planung

Inhaltsverzeichnis

1 Anlass der Planung 2

2 Vorhandener Zustand 2

2.1 Allgemeines 2

2.2 Verkehrssituation 4

3 Geplanter Zustand 6

3.1 Planungsansatz 6

3.2 Einzelheiten der Planung / Varianten 7

4 Planungsrechtliche Grundlagen 12

5 Umsetzung der Planung 13

5.1 Grunderwerb 13

5.2 Kosten und Finanzierung / Haushaltstitel 13

5.3 Entwurfs- und Baudienststelle 13

5.4 Terminierung der Bauausführung 13

1 Anlass der Planung

Mit Vereinbarung vom 23.Juni 2016 wurde das Hamburger Bündnis für den Radverkehr durch den Ersten Bürgermeister, den Behörden für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, für Stadtentwicklung und Wohnen, für Umwelt und Energie, für Inneres und Sport, den Bezirksämtern und Bezirksversammlungen unterzeichnet.
Vor dem Hintergrund, dass das Radfahren im Alltagsverkehr in Hamburg eine immer größere Bedeutung gewinnt, messen die Bündnispartner dem Radverkehr als Teil eines modernen Verkehrssystems einen hohen Stellenwert bei. Sie haben sich zum Ziel gesetzt, Hamburg zu einer Fahrradstadt zu entwickeln.
Als stadtweites Netz wird der Ausbau des Hamburger Veloroutennetzes umgesetzt. Ein weiteres wichtiges Element der Radverkehrsinfrastruktur sind bezirkliche Fahrradrouten auf Stadtteil- und Quartiersebene.
Als eine Möglichkeit der Radverkehrsführung wird im Radverkehrskonzept des Bezirksamtsbereiches Hamburg-Nord die Einrichtung von Fahrradstraßen genannt.

Die Osterbekstraße ist ein Teilabschnitt der geplanten Freizeitroute 12 und verbindet im geplanten Abschnitt die beiden Velorouten 5 (Schleidenstraße) und 13 (Barmbeker Straße/ Bachstraße) miteinander.

In einer Eingabe im Regionalausschuss Barmbek-Uhlenhorst-Hohenfelde-Dulsberg (BUHD) vom 10.03.2020 wird auf die fehlende Radverkehrsanlage in der Osterbekstraße hingewiesen und die Schaffung einer solchen gefordert.

Die endgültige Lösung sieht den Umbau der Osterbekstraße in eine Fahrradstraße mit Anbindung des Radverkehrs an die angrenzenden Straßen vor. Es werden Verbesserungen für den Rad- und Fußgängerverkehr unter Beibehaltung der notwendigen Erreichbarkeit des Gebietes für den motorisierten Verkehr geschaffen.

2 Vorhandener Zustand

2.1 Allgemeines

Die Osterbekstraße liegt im Stadtteil Barmbek-Süd und verläuft südlich parallel des Osterbekkanals.
Die geplante Baumaßnahme umfasst den Abschnitt zwischen Bachstraße und Schleidenstraße exklusiv der Parkanlage. Der Teilabschnitt Parkanlage wird durch den Fachbereich Stadtgrün überplant. Hier soll ebenfalls eine Radverkehrsanlage entstehen.

Die geplante Fahrradstraße der vorliegenden Planung besteht also aus den beiden Teilabschnitten Osterbekstraße West und Osterbekstraße Ost.

Beide Teilabschnitte der Osterbekstraße befinden sich innerhalb einer ausgewiesenen Tempo 30-Zone und sind Sackgassen.

Südlich der Osterbekstraße West befindet sich vier- bis sechsgeschossige Wohnbebauung. Im Eckbereich Weidestraße/ Osterbekstraße schließt eine eingeschossige Gaststätte an die dahinterliegende Wohnbebauung an. Zwischen Osterbekkanal und der Osterbekstraße befindet sich eine öffentliche Grünfläche, in die im westlichen Bereich zur Bachstraße das im Zusammenhang mit der Kehre der Osterbekstraße errich-

tete Schachtbauwerk des Transportsiels Winterhude integriert ist. Östlich der Grünfläche sind Club- und Bootshaus eines Ruderclubs mit direkter Wasserbelegenheit am Osterbekkanal vorhanden.
Am östlichen Ende der Osterbekstraße West grenzen südlich an die Straßenkehre das Umspannwerk Barmbek der Stromnetz Hamburg GmbH sowie eine Gasdruckstation der Gasnetz Hamburg GmbH an.

Südlich der Osterbekstraße Ost befindet sich im westlichen Bereich sechsgeschossige Wohnbebauung. Im Eckbereich Osterbekstraße/ Schleidenstraße steht das Landesarbeitsgericht und Arbeitsgericht Hamburg.
Am westlichen Ende der Osterbekstraße Ost befindet sich eine Zufahrt zur Alster-City.

Im gesamten Plangebiet ist schützenswerter **Baumbestand** vorhanden.
In der Osterbekstraße West befindet sich Baumbestand innerhalb des unbefestigten Gehweges, vereinzelt zwischen den Parkständen sowie im Bereich der Wendeanlage. Insgesamt sind 40 St. Bestandsbäume in der Osterbekstraße West vorhanden.
In der Osterbekstraße Ost befindet sich Baumbestand innerhalb der Grünfläche zwischen nördlichem Gehweg und Fahrbahn. Insgesamt sind 29 St. Bestandsbäume in der Osterbekstraße Ost vorhanden.

In beiden Teilabschnitten der Osterbekstraße befinden sich wichtige Ver- und Entsorgungsleitungen.

Die Straßenbeleuchtung befindet sich in der Osterbekstraße West auf der südlichen Straßenseite mit insgesamt 8 Leuchten (Abstand ca. 35 – 50 m) innerhalb des Planungsbereiches.

In der Osterbekstraße Ost befindet sich die Straßenbeleuchtung auf der nördlichen Straßenseite mit insgesamt 6 Leuchten (Abstand ca. 30 bzw. 60 m) innerhalb des Planungsbereiches. Zusätzlich sind 4 Leuchtenstandorte für Gehwege vorhanden.

Innerhalb der Straßenbegrenzungslinie befinden sich Poller, Absperrbügel, Schilder, Papierkörbe, Pflanzkübel, Briefkästen und eine Bank.

Im Planungsbereich befinden sich einige Schutzbügel, die im Bereich von Bäumen, Parkständen und innerhalb des Sicherheitstrennstreifens angeordnet sind. Diese werden nur vereinzelt als **Fahrradbügel** genutzt, da sich vor den Hauseingängen in der Osterbekstraße Ost Fahrradbügel befinden.
In der Osterbekstraße West werden die Fahrräder im Bereich der Haus-Nummern 60 bis 68 an den Hauswänden abgestellt. Vereinzelt stehen auch Fahrräder an den Schutzbügeln für die Bäume und behindern so den Fußgängerverkehr.
Im öffentlichen Raum sind keine Fahrradstellplätze vorhanden.

Zur Straßenausstattung gehören diverse Verkehrszeichen und Straßennamensschilder.

Verkehrszahlen liegen nur für die Osterbekstraße Ost vor. Gem. Zählungen von 2017 (DTVw Hamburg, BVM, Verkehrs- und Infrastrukturdaten) beträgt die Verkehrsbelastung auf dem Straßenquerschnitt 1.890 Kfz/24 h bei ca. 0,9% Schwerlastverkehr ($DTVw^{(SV)}$ = 17 Kfz/24 h).

Die Gefahrenerkundung/ Luftbildauswertung gem. der Kampfmittelverordnung ergab, dass in der Osterbekstraße Ost nur Flächen ohne Kampfmittelverdacht vorhanden

sind. Für diese Flächen sind nach jetzigem Kenntnisstand keine Maßnahmen nach § 6 Abs. 2 KampfmittelVO notwendig.
In der Osterbekstraße West befinden sich Flächen ohne Kampfmittelverdacht und Flächen mit Kampfmittelverdacht (allgemeiner Bombenblindgängerverdacht, Trümmerflächen, ehemalige Wasserfläche). Hier sind geeignete Maßnahmen zur Verhinderung von Gefahren und Schäden durch Kampfmittel bei der Durchführung der Bauarbeiten vorzunehmen.

2.2 Verkehrssituation

Beide Abschnitte der Osterbekstraße befinden sich innerhalb einer ausgewiesenen Tempo 30-Zone und sind Sackgassen.
Die zulässigen Parkmöglichkeiten sind in der Osterbekstraße West beschildert oder markiert, in der Osterbekstraße Ost sind die Parkmöglichkeiten nicht gesondert gekennzeichnet.
Bereiche mit absolutem Haltverbot sind ausgeschildert.
Die Osterbekstraße West ist durch den motorisierten Verkehr nur über die Grovestraße (auch Tempo 30-Zone) zu erreichen.
Die Ostebekstraße West hat keine Verbindung zum lichtsignalgeregelten Knoten Bachstraße/ Weidestraße. Lediglich der Fußgänger- und Radfahrerverkehr kann über die Weidestraße direkt in die Osterbekstraße gelangen.
Die Osterbekstraße Ost ist über die Schleidenstraße (Hauptverkehrsstraße) zu erreichen. Für den Kfz-Verkehr aus der Osterbekstraße Ost kommend ist nur das Rechts- oder Linksabbiegen erlaubt. Der Knoten Schleidenstraße/ Osterbekstraße ist lichtsignalgeregelt.

Die Osterbekstraße West ist eine ruhige, mit Kopfsteinpflaster befestigte Nebenstraße, die hauptsächlich zum Parken genutzt wird. Ca. mittig mündet südlich die Grovestraße ein.

Die Osterbekstraße Ost ist mit Ausnahme des Knotenpunktbereiches Schleidenstraße ebenfalls mit Kopfsteinpflaster befestigt. Am westlichen Ende befindet sich eine Zufahrt zur Alster-City. Man kann von den Parkplätzen im Parkhaus der Alster-City wahlweise die Ausfahrt zur Weidestraße oder zur Osterbekstraße nutzen, egal welche Einfahrt man genommen hat.
Im weiteren Straßenverlauf befinden sich weitere Zufahrten zu den Tiefgaragen und Parkplätzen der angrenzenden Wohngebäude bzw. des Gerichtsgebäudes. Von der Wendeanlage geht nach Süden die Spohrstraße ab, die für den motorisierten Verkehr gesperrt ist.

Im gesamten umzuplanenden Bereich werden aufgrund der Befestigung der Fahrbahn mit Kopfsteinpflaster die Nebenflächen aus Grand bzw. Betonsteinpflaster durch Radfahrende genutzt. Hier kommt es häufig zu Konflikten mit dem Fußgängerverkehr.

Beide Abschnitte der Osterbekstraße weisen Anlagen zur **Oberflächenentwässerung** auf. Beidseitig der Fahrbahn befinden sich ca. 0,17 – 0,30 m breite Entwässerungsrinnen (Wasserläufe) mit Trummen, die mit Großpflaster aus Naturstein befestigt sind. Über das Quergefälle der Fahrbahn (Dachprofil) wird das anfallende Oberflächenwasser von der Fahrbahn und den Nebenflächenden Entwässerungsanlagen zugeführt. Das Oberflächenwasser wird in ein vorhandenes Mischwassersiel eingeleitet.

Vorhandene Querschnitte

Osterbekstraße West:
- ca. 6,00 m Gehweg/ Bäume
- ca. 7,15 m Fahrbahn incl. 2 x 0,30 m Wasserlauf, teilweise mit zugelassenem Längs- bzw. Schrägparken (b ca. 2,00 m bzw. 3,75 m)
- ca. 2,50 m bzw. 1,85 m Parkstreifen, keine Hochbordabgrenzung zum Gehweg
- ca. 1,50 m bzw. 2,00 m Gehweg ohne Sicherheitstrennstreifen, teilweise genutzt zum Senkrechtparken
- zusätzlich öffentlich genutzter Gehweg vor Nr. 60 -68 (b ca. 3,00 m bis 4,00 m) auf Privatgrund

Osterbekstraße Ost:
- ca. 3,00 m Gehweg
- ca. 5,25 m bzw. 2,50 m Grünstreifen/ Bäume
- ca. 6,00 m bzw. 8,75 m Fahrbahn incl. 2 x 0,30 m Wasserlauf, teilweise mit zugelassenem Längsparken einseitig
- ca. 3,00 m Sicherheitstrennstreifen/ Gehweg

Die **Oberflächenbefestigungen** sind wie folgt vorhanden:

Fahrbahn:	Großpflaster (Naturstein)
Fahrbahn Knotenpunktbereich	Asphalt
Entwässerungsrinne:	Großpflaster (Naturstein)
Senkrechtparkplätze/ Parkstreifen:	Großpflaster (Naturstein)
Gehwege:	Gehwegplatten, Betonsteinpflaster, Grand
Sicherheitstrennstreifen:	unbefestigt, Grünfläche
Radwege:	rotes Betonsteinpflaster,
Gehwegüberfahrten:	Wabensteine. Großpflaster (Naturstein)

Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der mit Kopfsteinpflaster befestigten Fahrbahn geführt. Die Radfahrer weichen auf die für den Fußgängerverkehr vorgesehenen Nebenflächen aus, dadurch kommt es zu Konflikten zwischen Rad- und Fußgängerverkehr.
Die Radwegverbindung zwischen Bachstraße und Osterbekstraße ist völlig unzureichend.

Die Osterbekstraße wird nicht vom **ÖPNV** befahren.

In beiden Abschnitten sind **Gehwegüberfahrten** als Grundstückszufahrten oder Feuerwehrzufahrten vorhanden. Befestigt sind sie mit Wabenpflaster oder Naturgroßsteinpflaster.

Zwischen der Osterbekstraße 84 b und 84 c befindet sich eine Grundstückszufahrt zu den Tiefgaragen und zu den Abfallcontainern.
Die Durchfahrt Nr 92 a – k ist eine Feuerwehrzufahrt.
Neben der Nr. 94 befindet sich eine Parkplatzzufahrt, die auch als Feuerwehrzufahrt gekennzeichnet ist.

In der Osterbekstraße West sind **Engstellen** für den Fußgängerverkehr im Bereich der Bäume vorhanden.
Für den Radfahrerverkehr gibt es eine Engstelle am Anfang der Osterbekstraße West.
Für den Kfz-Verkehr gibt es eine Engstelle im Bereich der Schrägparkplätze in der Osterbekstraße West.

Ruhender Verkehr

- Osterbekstraße West:
  - 24 Parkstände Senkrechtparken
  - 9 Parkstände Schrägparken
  - 48 Parkstände Längsparken
  - Bei beidseitigem Längsparken verbleibt eine Fahrgasse von ca. 3,00 m Breite.
  - Gemäß B-Plan 28 Barmbek-Süd sind in den Wohngebieten Stellplätze nur in Tiefgaragen zulässig. Eine solche Tiefgarage befindet sich an der Weidestraße/ Ecke Grovestraße.
    Weiter heißt es:
    „… Die in der Osterbekstraße vor den Gebäuden 60 bis 68 durch Inanspruchnahme von Vorgartenflächen hergerichteten Stellplätze sollen langfristig zugunsten einer angestrebten Wiederherstellung von gärtnerisch gestalteten Vorgartenflächen umgebaut werden. Dementsprechend wird in diesem Bereich die Straßenbegrenzungslinie auf der vorhandenen Grundstücksgrenze festgesetzt. …“

- Osterbekstraße Ost:
  - 20 Parkstände Längsparken
  - Neben den Längsparkern verbleibt eine Fahrbahnbreite von ca. 3,90 m.
  - Gemäß B-Plan 31 Barmbek-Süd dient die südlich der Osterbekstraße ausgewiesene Straßenerweiterung von 2,00 m der Festsetzung von neuen Parkplätzen und damit der Reduzierung des Fehlbedarfes an Besucher- und Lieferverkehrsplätzen.

3 Geplanter Zustand

3.1 Planungsansatz

Ziel der Baumaßnahme ist es, im gesamten Straßenquerschnitt Verbesserungen für Radfahrende und für den Fußgängerverkehr unter Beibehaltung der notwendigen Erreichbarkeit des Gebietes für den motorisierten Verkehr zu erreichen. Dafür erhält die jetzige mit Natursteinpflaster befestigte Fahrbahn eine Oberflächenbefestigung mit Asphalt und wird als Fahrradstraße ausgebaut.
Die Gehwege auf der südlichen Straßenseite werden entsprechend den Vorgaben der aktuellen Regelwerke saniert.
Zusätzlich werden entlang der neuen Fahrradstraße Parkstreifen für den ruhenden Verkehr angelegt, wenn die Platzverhältnisse es zulassen.
Der vorhandene Baumbestand soll erhalten bleiben, erforderliche Baumfällungen auf ein Minimum reduziert werden.
Für eine gesicherte Überleitung der Fahrradstraße in die Knotenpunkte Bachstraße/ Weidestraße/ Osterbekstraße und Schleidenstraße/ Osterbekstraße werden ev. signaltechnische Anpassungen und Umbaumaßnahmen erforderlich.

Der Umfang der Straßenbauarbeiten wurde, soweit möglich, unter Berücksichtigung straßenbautechnischer Belange minimiert. Die gewählte Lösung entspricht den technischen Anforderungen.

Die Planung muss unter Berücksichtigung folgender Fremdplanungen Dritter erfolgen:

1. „Fahrradfreundliche Grünanlage – getrennter Geh- und Radweg“, N/MR3-Planung (FB Stadtgrün, BA Hamburg-Nord)
2. „EMS Saarlandstraße-Schleidenstraße-Biedermannplatz-Adolph-Schöfelder-Straße“, LSBG, S2-Planung Infrastruktur Individualverkehr

Bei der Koordinierung der Bauausführung ist die Erneuerung des Anlagenbestandes in der Osterbekstraße Ost, Stromnetz Hamburg zu berücksichtigen.
Die dort verlaufenden 110-kV-Hochspannungskabel Ltg.Ab1 und Ltg.34 sowie die Kabel der Mittel- und Niederspannung werden komplett saniert und zusätzlich sind weitere Neulegungen weiterer Hochspannungssysteme geplant.
In diesem Zusammenhang muss auch die Baumaßnahme Gaswerkbrücke koordiniert werden. Für die Durchführung diverser Stromleitungen und aufgrund der aktualisierten Bedarfe wird die Gaswerkbrücke durch den LSBG neu klassifiziert. Anschließend wird eine Entscheidung über einen Ersatz- bzw. Umbau der Gaswerkbrücke getroffen. Dadurch wird die Baumaßnahme von Stromnetz Hamburg erheblich zeitlich beeinflusst.

3.2 Einzelheiten der Planung / Varianten

Die Osterbekstraße soll in beiden Teilabschnitten als Fahrradstraße ausgewiesen werden. Dies erfolgt durch die Aufstellung der entsprechenden Beschilderung jeweils am Beginn der Fahrradstraße (VZ 244.1-40) mit einer Zusatzbeschilderung „Anlieger frei“ (Zz 1020-30).

Gem. Vorabsprachen mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde und unter Berücksichtigung der aktuellen Richtlinien kann die zur Verfügung stehende Fahrbahnbreite zwischen den Borden 5,50 m (Begegnungsfall PKW/LKW) betragen. Der Begegnungsfall LKW/LKW ist nicht der maßgebende Bemessungsfall. Die Wendeanlagen bleiben in ihrer Geometrie unverändert erhalten.

Die vorliegende Planung ist das Ergebnis nach Abwägung der Vor- und Nachteile im Rahmen einer Variantenuntersuchung und Vorabstimmung mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde (PK 31).

Die Variantenuntersuchung bezog sich vorwiegend auf die Schaffung weiterer Parkstände für PKW, die aber nur unter erheblicher Beeinträchtigung des vorhandenen Baumbestandes möglich wäre.

Eine ursprünglich angedachte 6,00 m breite Verkehrsfläche zwischen den Borden wurde in Vorabstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde als nicht erforderlich verworfen.

Dafür wurde in der Osterbekstraße West die Breite der zur Verfügung stehenden Fahrbahnbreite auf 5,00 m reduziert (Begegnungsfall PKW/LKW mit eingeschränkten Bewegungsspielräumen). Nur so können weitere Parkstände für PKW geschaffen werden.

Es wurden folgende **Varianten** untersucht:

Osterbekstraße West – Variante 1

In der Variante 1 sollten die Senkrechtparkplätze vor den Haus-Nummern 60 bis 66 erhalten werden. Die vorhandenen Gehwege hätten den Status öffentlich genutzter Privatgrund gem. § 25 HGW erhalten. Diese Variante entspricht damit nicht den Festlegungen des B-Planes Barmbek Süd 30 und kann somit nicht umgesetzt werden.

Osterbekstraße West – Variante 2

Die Variante 2 sieht auf beiden Seiten der Fahrradstraße die Anordnung von Längsparkstreifen unter Berücksichtigung von Sicherheitstrennstreifen vor. Der nördliche Längsparkstreifen würde sich aber vollständig innerhalb des Kronen-/ Traufbereiches der Bäume befinden, sodass diese Variante nicht genehmigungsfähig wäre. Weiterhin wäre die für die Fußgänger zur Verfügung stehende Fläche sehr stark eingeschränkt. Die Variante 2 ist somit nicht umsetzbar.

Osterbekstraße West – Variante 3

Den Festlegungen des B-Planes Barmbek Süd 30 wird entsprochen und die vorhandenen Senkrechtstellplätze werden zugunsten einer Wiederherstellung von gärtnerisch gestalteten Vorgartenflächen umgebaut. Es werden Stellplätze innerhalb des neu geplanten einseitigen Längsparkstreifens geschaffen. Der Kronen-/ Traufbereich der Bäume wird geschont. Die Variante 3 entspricht den Festlegungen des B-Planes, hat aber eine zu geringe Anzahl an Stellplätzen und soll nicht umgesetzt werden.

Osterbekstraße West – Variante 4

Mit dem Ziel der Schaffung weiterer Parkstände wurde eine Minimalvariante geprüft. Diese sieht vor, die nördliche Bordkante zu erhalten und den Querschnitt wie folgt zu gestalten: 2,00 m Parken am Fahrbahnrand (Asphaltbefestigung, Markierung), 5,00 m Fahrbahn, 2,10 m Längsparkstreifen und 2,00 m Gehweg. Diese Variante ist ein Kompromiss zwischen einer optimalen Fahrradstraße und der Schaffung weiterer Parkstände für PKW. Auf die Sanierung des nördlichen Gehweges/ Grünstreifens wird verzichtet. Diese Variante stellt die Vorzugsvariante dar.

Osterbekstraße Ost – Variante 1

Die Variante 1 sieht auf der südlichen Seite der Fahrradstraße die Anordnung von Längsparkstreifen unter Berücksichtigung von Sicherheitstrennstreifen vor. Der nördliche Fahrbahnrand würde sich dann aber innerhalb des Kronen-/ Traufbereiches der Bäume befinden, sodass diese Variante nicht genehmigungsfähig wäre. Die Variante 1 ist somit nicht umsetzbar.

Osterbekstraße Ost – Variante 2

Die Variante 2 sieht auf der südlichen Seite der Fahrradstraße keinen Längsparkstreifens vor. Die Fahrradstraße erhält eine 4,50 m breite Asphaltbefestigung. Beidseitig werden 0,30 m breite Entwässerungsrinnen angeordnet. Für den Begegnungsfall LKW/LKW wird zusätzlich die Anlage eines 0,80 m breiten Pflasterstreifens erforderlich, damit die Mindestfahrbahnbreite von 5,90 m gem. ReStra eingehalten werden kann. Die Variante 2 sieht die Sanierung des nördlichen und südlichen Gehweges vor.

Diese Variante wurde aufgrund der relativ hohen Kosten und des Wegfalls aller PKW-Stellplätze verworfen.

Osterbekstraße Ost – Variante 3

Die Variante 3 sieht auf der südlichen Seite der Fahrradstraße die Anordnung eines Längsparkstreifens unter Berücksichtigung der Festlegungen des B-Planes Barmbek Süd 31 vor. Hier soll durch die Zurverfügungstellung eines 2 m breiten Streifens auf jetzigem Privatgrund des Flurstückes 5698 ein neuer Längsparkstreifen geschaffen werden. Es wurde eine 5,50 m breite Verkehrsfläche zwischen den Borden geplant Die Anordnung weiterer Stellplätze ist aufgrund des Baumbestandes nicht möglich. Ebenso wurde zum Schutz des Baumbestandes auf die Sanierung des nördlichen Gehweges verzichtet. Die Variante 3 entspricht den Festlegungen des B-Planes und stellt die Vorzugsvariante dar.

Osterbekstraße Ost – Variante 4

Mit dem Ziel der Kostenersparnis wurde als Variante 4 eine Minimalvariante geprüft. Diese sieht vor, die mit Natursteinpflaster befestigte Fahrbahn durch eine Asphaltbefestigung zu ersetzen. Beidseitig sollen 50 cm breite Rinnen aus Natursteinpflaster angeordnet werden. Zusätzlich soll das Parken am südlichen Fahrbahnrand ermöglicht werden. Eine Sanierung des Gehweges erfolgt bei dieser Variante nicht. Diese Variante ist aufgrund der verbleibenden Fahrbahnbreite von 3,95 m zu schmal und nicht verkehrssicher.

Für die Varianten wurde auf einen Kostenvergleich weitgehend verzichtet, da sich nicht alle Varianten als umsetzbar erwiesen. Kostenschätzungen erfolgten für die Variante 3 (1.277.000 EUR) und für die Minimalvariante 4 (1.063.000 EUR).

Die geplante Fahrradstraßenbreite von 4,50 m gewährleistet ein beidseitiges Nebeneinanderfahren von 2 Radfahrern bzw. den Begegnungsfall 2 Radfahrer/PKW.

Die Breite zwischen den Borden wurde in der Osterbekstraße Ost mit 5,50 m (4,50 m Asphaltbefestigung, 2 x 0,50 m Pflasterrinne aus Naturstein) und in der Osterbekstraße West mit 7,00 m (5,00 m Fahrbahn, 2,00 m Längsparkstreifen) festgelegt.

Die Planung berücksichtigt das grundsätzliche Rechtsfahrgebot (§2 StVO), welches auch für Radfahrende gilt.

Die Planung für die **Osterbekstraße West** (Länge ca. 308 m) beinhaltet eine 5,00 m breite, mit Asphalt befestigte Fahrradstraße zwischen zwei Längsparkstreifen. Das heißt, der Radverkehr hat Vorrang vor allen anderen Verkehrsarten, Kraftfahrzeuge sind nur Gast auf dieser Straße.
Die nördliche Bordanlage wird nicht erneuert, sie soll also bestehen bleiben. Dort schließt sich ein 2,00 m breiter Längsparkstreifen (incl. Entwässerungsrinne) an, der eine Asphaltbefestigung analog der Fahrradstraße erhält und mittels einer Markierung gekennzeichnet wird. Südlich der 5,00 m breiten Fahrradstraße (incl. Entwässerungsrinne) wird ein 2,10 m breiter Längsparkstreifen angelegt, welcher mit Wabenplatten befestigt wird. Zwischen dem Parkstreifen und der Straßenbegrenzungslinie erhält die Osterbekstraße West einen 1,80m bis 2,00 m breiten Gehweg (Befestigung mit Gehwegplatten).

Auf der nördlichen Seite ist der ca. 5,00 m breite Gehweg aufgrund des Baumbestandes unbefestigt. Er wird nicht saniert. Eine Ausnahme bildet der Übergangsbereich zur N/MR3-Planung am Bauende. Hier wird ein mit Grand befestigter Gehweg angelegt. Zwischen Gehweg und Hochbord wird ein 0,65 m breiter Sicherheitstrennstreifen angeordnet, der eine Befestigung mit Betonsteinpflaster erhält.

Am Bauanfang wurde die Wendeanlage nicht überplant. Wegen der eindeutigen Vorrangregelung für den Radverkehr wurde sie mit einer Gehwegüberfahrt (Befestigung mit Wabenpflaster) von der Fahrradstraße getrennt. Zwischen Fahrradstraße und Gehwegüberfahrt wird ein abgesenkter Hochbord angeordnet. Das Natursteinpflaster im restlichen Wendehammer bleibt erhalten.

Im westlichen Teil der Osterbekstraße im Wendehammer Weidestraße/Bachstraße ist die Ableitung nur für Fahrräder vorgesehen, Anlieger mit dem PKW können dort nicht durchfahren. Deshalb wird in Richtung Weidestraße an dieser Stelle noch VZ 237 (Radweg) aufgestellt. Der Zusatz „Anlieger frei“ zum VZ 244 soll ein Hinweis für die Radfahrer sein, dass sie auf der Fahrradstraße mit Kfz-Verkehr rechnen müssen.

Die Grovestraße erhält als einmündende Straße eine Aufpflasterung, da die Fahrradstraße gegenüber der einmündenden Nebenstraße vorfahrtsberechtigt ist.

Die Geometrie der östlichen Wendeanlage mit der davor befindlichen Fahrbahnbreite wurde nicht verändert. Die in diesem Bereich 4,50 m breite Fahrradstraße verläuft im nördlichen Bereich der Wendeanlage Richtung Osten und schließt dann an den geplanten Radweg von N/MR3 an. Wegen der eindeutigen Vorrangregelung für den Radverkehr wurde die Wendeanlage mit abgesenkten Hochborden von der Fahrradstraße getrennt.

Die Mittelinsel im östlichen Wendehammer im westlichen Teil der Osterbekstraße wurde etwas verkleinert, mit Hochborden eingefasst und als Grünfläche gestaltet. Zur Zeit wird die Insel als Parkplatz genutzt und die PKW-Fahrer aus der südlichen Auffahrt fahren beim Ausfahren nicht um die Insel herum, sondern schräg an ihr vorbei. Durch die Gestaltung als Auffahrt (abgesenkte Hochborde, Befestigung mit Natursteinpflaster) wird die Wartepflicht gegenüber dem Radverkehr verdeutlicht.

In der Osterbekstraße West werden auf der nördlichen und südlichen Fahrbahnseite Längsparkstreifen mit insgesamt ca. 62 Parkständen angeordnet. Das sind 19 Parkstände weniger als jetzt vorhanden.

Die Planung für die **Osterbekstraße Ost** (Länge ca. 207 m) beinhaltet eine 4,50 m breite, mit Asphalt befestigte Fahrradstraße, die bis zur Zufahrt Alster-City für Anlieger und zum Parken (in der Alster-City) frei ist. Die Wendeanlage wurde als Aufweitung der Fahrradstraße in diese integriert. Durch die Teilung der beiden Fahrtrichtungen der Fahrradstraße und durch den Wegfall der Bordanlagen in diesem Bereich sind das Rechtsfahrgebot und die Vorfahrt des Radverkehrs gewährleistet. Wenden ist nur möglich unter Vorfahrtgewährung des entgegenkommenden Radverkehrs. Weiterhin ist der Radverkehr auf der Fahrradstraße bevorrechtigt gegenüber den Nutzern der Grundstücksauffahrten.
Ab der „Aufweitung“ beginnt die uneingeschränkte Fahrradstraße.
Aus Denkmalschutzgründen wird beidseitig der Fahrradstraße eine mit Natursteinpflaster befestigte Entwässerungsrinne in einer Breite von 0,50 m angeordnet. Zusätzlich wird eine kreisförmige Pflasterinsel mit einem Durchmesser von 5,00 m vorgesehen, die durch die Radfahrer nicht überfahren werden muss.

Im östlichen Teil der Osterbekstraße Ost ist der Asphalt der Fahrradstraße durch eine 5 m lange fahrbahnbreite Pflasterfläche unterbrochen. An den Anfangs- und Endpunkten soll laut aktuellem Standard durch Aufpflasterungen dem Kfz-Fahrer verdeutlicht werden, dass er in einen besonderen Bereich kommt. Es kommen aber keine Rampensteine zum Einsatz, da diese für den Radverkehr unkomfortabel sind. Diese Teilaufpflasterung erhält ein sanfte Rampenneigung Richtung Knoten.
Im Knotenpunktbereich wird die Fahrradstraße von 4,50 m auf 6,00 m aufgeweitet. Die angrenzende Neuplanung des Knotenpunktes ist noch nicht abgeschlossen, so dass sich in diesem Bereich noch Änderungen ergeben können.

In der Osterbekstraße Ost werden nur auf der Fläche, die zusätzlich durch Umsetzung des B-Planes Barmbek-Süd 31 zur Verfügung steht, 8 Längsparkstände, davon 1 Parkstand barrierefrei, angeordnet. Das sind 12 Parkstände weniger als jetzt vorhanden.

Auf der südlichen Seite erhält die Osterbekstraße Ost einen 2,00 m breiten Gehweg (Befestigung mit Gehwegplatten). Dieser wird im Bereich des barrierefreien Parkstandes auf eine Breite von 1,50 m reduziert. Ein Sicherheitstrennstreifen kann aus Platzgründen in diesem Bereich nicht angelegt werden. Auf der nördlichen Seite wird der sich im Wurzelbereich der Bäume befindende Gehweg nicht erneuert. Ca. mittig der Osterbekstraße wird eine Gehwegverbindung zwischen nördlichem Gehweg und der Fahrradstraße neu hergestellt.

Neben den Längsparkstreifen fungiert die 0,50 m breite Entwässerungsrinne auch als Sicherheitstrennstreifen zwischen Radfahrenden und parkenden Fahrzeugen. Zur Verdeutlichung wird hier zusätzlich eine Breitstrichmarkierung aufgebracht.

Die **Entwässerung** erfolgt über das Längs- und Quergefälle der Fahrradstraße und die Entwässerungsrinnen (Befestigung mit Gussasphalt bzw. Naturstein-Großpflaster) in die vorhandenen Trummen. Die vorhandenen Trummen sind in die neuen Entwässerungsrinnen umzusetzen. Die Trummenanschlussleitungen sind teilweise zu sanieren (Inliner) und teilweise zu erneuern.

Zur Herstellung der **Barrierefreiheit** werden ungesicherte Querungsmöglichkeiten ausgewiesen und mit den erforderlichen Bodenindikatoren versehen. Die Querungsmöglichkeiten in beiden Abschnitten wurden mit differenzierter Bordhöhe geplant.

Die vorhandene **öffentliche Beleuchtung** wird aufrechterhalten. Mindestens 4 Mastenstandorte müssen verändert werden. In der Osterbekstraße Ost sind aufgrund der großen Mastenabstände 2 zusätzliche Beleuchtungsmasten geplant.

Fast alle **Bäume** im unmittelbaren Planungsbereich werden erhalten. Nur in der Osterbekstraße West müssen 3 Bäume gefällt werden. Als Ersatzmaßnahme werden 3 neue Bäume innerhalb der nördlichen Baumreihe gepflanzt.

Weiterhin erfordert die Planung das Entfernen bzw. Umsetzen von Verkehrszeichen, das Versetzen bzw. Entfernen von Absperrpfählen, Absperrpollern und Absperrbügeln sowie das Entfernen von Pflanzkübeln und einer Bank.

Ein neuer Standort für 2 Bänke ist in der Osterbekstraße West auf dem nördlichen Gehweg gegenüber Haus-Nr. 64 geplant. Ein neuer Standort gem. H BVA für eine Bank ist in der Osterbekstraße Ost im Bereich der neuen Gehwegverbindung geplant.

Aufgrund der Platzverhältnisse können nur sehr wenige Fahrradstellplätze im öffentlichen Raum geschaffen werden. In der Osterbekstraße West können im öffentlichen Raum keine Fahrradabstellplätze neu geschaffen werden. In der Osterbekstraße Ost werden vor dem neuen Parkstreifen innerhalb des Sicherheitstrennstreifens 2 St. neue Fahrradanlehnbügel angeordnet.

Die vorhandenen Markierungen im Planbereich müssen komplett entfernt werden.

Bezeichnung	vorhanden	entfallen	geplant	Bilanz
Parkstände	101	31	0	-70
Bäume	69	3	3	±0
Fahrradbügel	0	0	2	+2
Ruhebänke	1	1	3	+2

Tabelle 1: Bilanz Fahrradstraße – Vorhanden – Entfällt - Geplant -

4 Planungsrechtliche Grundlagen

Der Umbau findet vorwiegend innerhalb der vorhandenen Straßengrundstücke statt. Zur Anpassung an die N/MR 3-Planung „Fahrradfreundliche Grünanlage – getrennter Geh- und Radweg“ muss jeweils die Straßenbegrenzungslinie überschritten werden.

Vor den Haus-Nummern 60 -68 in der Osterbekstraße West befinden sich angrenzend an die öffentlichen Straßenverkehrsflächen nicht gewidmete private Verkehrsflächen. Es handelt sich um private Grundstücksteile, die dem allgemeinen Verkehr zugänglich gemacht werden (vgl. §25 HWG). Konkret wird ein i.M. 3,50 m breiter Streifen als öffentlicher Gehweg genutzt. Die Planung folgt dem B-Plan Barmbek Süd 30 und erfolgt nur innerhalb der festgesetzten Straßenbegrenzungslinien.

In der Osterbekstraße Ost ist im Bereich für die in Aussicht gestellte Straßenbegrenzungslinie gem. B-Plan Barmbek Süd 31 Grunderwerb erforderlich.

Für das Plangebiet gelten der Flächennutzungsplan der Freien und Hansestadt Hamburg, Neubekanntmachung vom Oktober 1997 sowie der Baustufenplan der Freien und Hansestadt Hamburg „Barmbek Süd – Uhlenhorst“ vom 10.09.1954.

Der westliche Teil der Osterbekstraße West befindet sich im Gültigkeitsbereich des Bebauungsplans Barmbek Süd 28 vom 08.06.1993 und der östliche Teil im Gültigkeitsbereich des Bebauungsplans Barmbek Süd 30 vom 06.06.2006.

Die Osterbekstraße Ost befindet sich im Gültigkeitsbereich des Bebauungsplans Barmbek Süd 29 vom 07.12.1994. Eine Ausnahme bildet der Bereich Osterbekstraße/ Ecke Spohrstraße bis zur Grenze zwischen den Flurstücken 5698 und 6055. Hier befindet sich die Osterbekstraße im Gültigkeitsbereich des Bebauungsplans Barmbek Süd 31 vom 06.06.2006.
Die vorhandenen Straßenbegrenzungslinien entsprechen den dargestellten Straßenbegrenzungslinien auf den Bebauungsplänen.

5 Umsetzung der Planung

5.1 Grunderwerb

Für das Flurstück 5698 (Osterbekstraße Ost) ist Grunderwerb erforderlich.

In der Osterbekstraße West werden gem. B-Plan Barmbek-Süd 28 die derzeit als öffentlicher Gehweg genutzten Teile der Grundstücke 4889, 4890, 4891 und 4892 nicht mehr durch die Öffentlichkeit in Anspruch genommen.

5.2 Kosten und Finanzierung / Haushaltstitel

Kostenträger ist die Freie und Hansestadt Hamburg.

Das Projekt soll aus dem Bündnis für Fuß- und Radverkehr finanziert werden.

PSP-Elemente: 2-223010-10003.59 und 3-223010-100027.51

Die Basisbaukosten betragen 1.115.000,00 EUR.

5.3 Entwurfs- und Baudienststelle

Die Planung und die Bauausführung erfolgen durch das Bezirksamt Hamburg-Nord – Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt – Fachamt Management des öffentlichen Raumes – Fachbereich Tiefbau (N/MR 2).

5.4 Terminierung der Bauausführung

Die Realisierung der Maßnahme ist vorbehaltlich der Finanzierung für das Jahr 2023 vorgesehen. Die Dauer der Baumaßnahme wird auf ca. 4 Monate geschätzt.

verfasst:	bearbeitet:
20.07.2022	16.08.2022
Ingenieurbüro Schmidt & Partner GmbH	N/MR 2217