



Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Hamburg-Nord
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachamt Management des öffentlichen Raumes

Baumaßnahme: Fußverkehrsstrategie Hoheluft-Ost

Teilbaumaßnahme: Gehwegweiterung Abendrothsweg

**E r l ä u t e r u n g s b e r i c h t z u r
K e n n t n i s n a h m e s c h l u s s v e r s c h i c k u n g**

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|------------|---------------------------------------------------------|----------|
| 1 | Anlass der Planung | 3 |
| 2 | Vorhandener Zustand | 3 |
| 2.1 | Allgemeines | 3 |
| 2.2 | Verkehrssituation | 4 |
| 2.3 | Umweltbelange | 4 |
| 3 | Geplanter Zustand | 4 |
| 3.1 | Planungsvarianten | 5 |
| 3.2 | Einzelheiten der Planung | 5 |
| 3.3 | Kampfmittel | 6 |
| 4 | Umsetzung der Planung | 6 |
| 4.1 | Grunderwerb | 6 |
| 4.2 | Finanzierung | 6 |
| 4.3 | Entwurfs- und Baudienststelle | 6 |
| 4.4 | Terminierung der Planung und Bauausführung | 6 |
| 4.5 | Sonstiges | 7 |

1 Anlass der Planung

Die Maßnahme ist Teil der 2017 erstellten Fußverkehrsstrategie Hoheluft-Ost. Diese hat das Ziel, die Bedingungen für den Fußverkehr im Quartier zu verbessern, und beinhaltet Maßnahmen zur Erleichterung der Querung von Straßen, zur Neu- und Umgestaltung von Kreuzungsbereichen sowie zur Verbreiterung und Freihaltung der vorhandenen Gehwege.

Als charakterisches Vorbild für die Planung des Abendrothswegs wurde die Maßnahme „Q1 Löwenstraße zwischen Abendrothsweg und Eppendorfer Weg“ aus der Fußverkehrsstrategie herangezogen. Diese dient in der Strategie als Beispielmaßnahme für Gehwegerverweiterungen in mehreren Straßen im Quartier.

2 Vorhandener Zustand

2.1 Allgemeines

Der Abendrothsweg befindet sich im Stadtteil Hoheluft-Ost im Bezirk Hamburg-Nord zwischen der Curschmannstraße und der Hoheluftchaussee (siehe Abbildung 1).

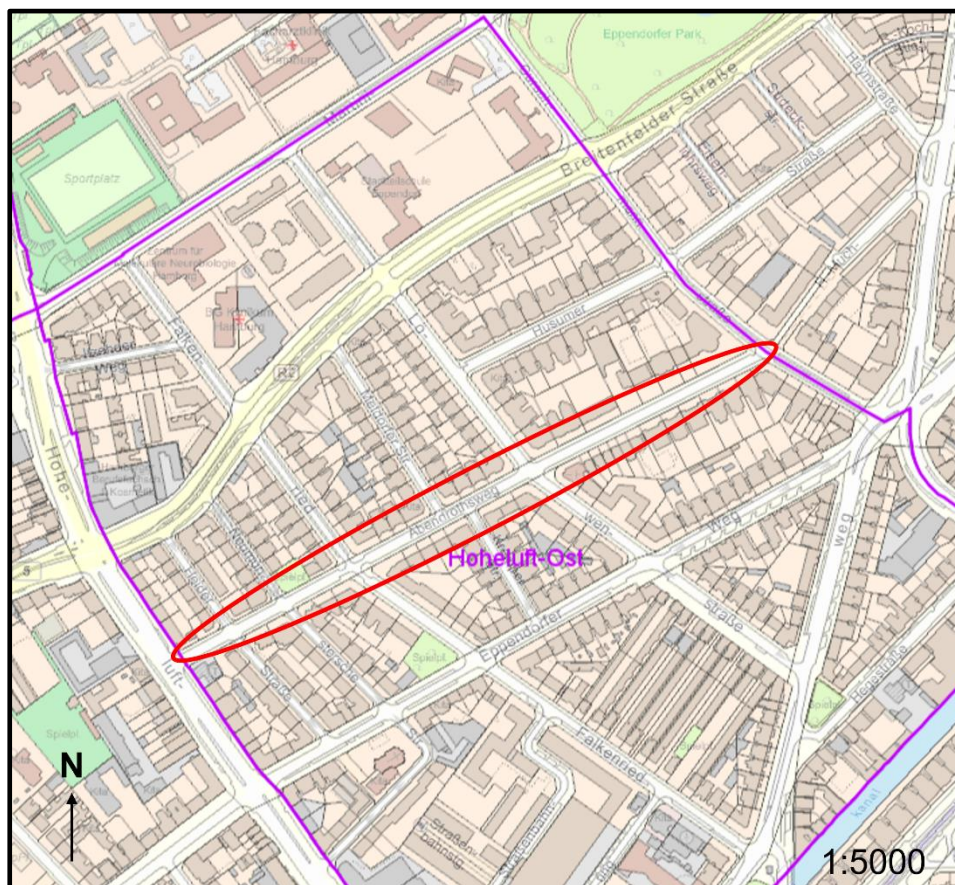


ABBILDUNG 1 ÜBERSICHTSKARTE ABENDROTHSWEG

Die Straße Abendrothsweg ist eine Wohnstraße in einer Tempo-30-Zone mit beidseitiger mehrgeschossiger Wohnbebauung. Der Abendrothsweg weist als Sammelstraße Verbindungsfunktionen zwischen den Hauptverkehrsstraßen Hoheluftchaussee und Curschmannstraße auf.

2.2 Verkehrssituation

Die Aufteilung des Straßenquerschnitts des Abendrothsweg zwischen Curschmannstraße und der Hoheluffchaussee ist weitestgehend einheitlich.

Radwege sind nicht vorhanden. Der Radverkehr wird wie in Tempo-30-Zonen üblich auf der Fahrbahn geführt. Die Gehwege sind in der Regel durch einen unbefestigten Streifen von der Fahrbahn sowie den privaten Grundstücken getrennt und weisen eine Breite von 1,20 m bis 2,00 m auf. Sie sind überwiegend mit einer Oberflächenbefestigung aus Beton-Platten hergestellt.

Die Fahrbahnbreite im Abendrothsweg beträgt zwischen gut 10 m. Da größtenteils keine Anordnung für das Beparken der Nebenflächen besteht ist auf gesamter Länge das Längsparken am Fahrbahnrand in Fahrtrichtung vorgesehen. Dies wird in Teilen befolgt, oftmals werden Fahrzeuge aber unzulässiger Weise senkrecht zur Fahrbahn abgestellt, so dass die Nebenflächen mit in Anspruch genommen werden und dadurch der Gehweg eingeschränkt wird. Durch diese unübersichtliche Parksituation entsteht ein Gefährdungspotential insbesondere für den Rad- und Fußverkehr. Insbesondere werden durch das Senkrechtparken die Sichtbeziehungen sowohl für alle Verkehrsteilnehmenden teilweise stark eingeschränkt. Eine Ausnahme bildet der kleine Abschnitt von der Einmündung Curschmannstraße bis zu den Hausnummer 19 und 20. In diesem Abschnitt ist beidseitig halbachtiges Gehwegparken angeordnet.

Die Straße ist im Dachprofil ausgebildet, die Wasserführung erfolgt am Hochbord auf dem Großpflaster (ohne separaten Wasserlauf). Die Nebenflächen entwässern Richtung Fahrbahn. Es sind in regelmäßigen Abständen Straßenbeleuchtungen vorhanden.

Im Planungsraum sind keine Bushaltestellen vorhanden und es verkehren hier keine Buslinien. Auch Lichtsignalanlagen sind im betrachteten Bereich nicht vorhanden.

Fahrradabstellanlagen sind nicht vorhanden, was zum wilden Abstellen vieler Fahrräder an den Baumschutzbügeln oder Zäunen zu den Privatgrundstücken führt. Auch dadurch werden die vorhandenen Gehwege teilweise stark eingeschränkt.

2.3 Umweltbelange

Die Baumaßnahme unterliegt nach Prüfung der in § 13a Hamburgisches Wegegesetz genannten Kriterien keiner Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in Hamburg. Der Eingriff stellt keine Erheblichen Eingriffe im Sinne des § 1 Abs. 3 Satz 2 der 16. BImSchV dar.

3 Geplanter Zustand

Das Ziel des Vorhabens ist es, eine konkrete Verbesserung für den Fußverkehr in Bezug auf Infrastruktur, Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität zu schaffen. Durch die Verbreiterung und teilweise Sanierung des Gehwegs wird die Benutzbarkeit für die Fußgängerinnen und Fußgänger verbessert. Durch die bauliche Verhinderung des vorherrschenden widerrechtlichen Parkens auf den Nebenflächen kann zum einen die Verkehrssicherheit weiter gesteigert und zum anderen die barrierefreie Nutzung gewährleistet werden. Zudem soll durch den Einbau von Fahrradbügeln das wilde Abstellen von Fahrrädern unterbunden werden. Eine Umgestaltung Einmündungen, Knotenpunkte und ihre taktile Erfassbarkeit sind nicht Bestandteil der vorliegenden Maßnahme.

3.1 Planungsvarianten

Charakteristisch für den Stadtteil ist vor allem die hohe Konkurrenz der verschiedenen Flächennutzungen im öffentlichen Raum, so dass die Gehwege oft sehr verengt sind und Fußgängerinnen und Fußgänger stark behindert werden. Sowohl widerrechtlich parkende Fahrzeuge als auch parkende Fahrräder schränken die Gehwegbreite ein, so dass mit Kinderwagen, Gehhilfen oder Begleitpersonen das Durchkommen erschwert wird.

Aufgrund der enggefassten Aufgabenstellung ergeben sich keine grundsätzlich unterschiedlichen Planungsvarianten.

Im Rahmen der Planung wurden alternative Verkehrsführungsformen des Kfz-Verkehrs (Einbahnstraße, alternierender Parkordnung) mit geprüft. Eine alternative Anordnung des ruhenden Verkehrs ist hier zudem aufgrund der vorhandenen bzw. notwendigen Bemaßung von Fahrbahn und Parkständen nicht umsetzbar. Eine Einrichtung einer Einbahnstraße hat Auswirkungen auf umliegende Straßen und würde mehr „Umfegfahrten“ und eine Beschleunigung des fließenden Verkehrs mit sich bringen. Des Weiteren bleibt der Nachteil des Schrägparkens (z. B. reduzierte Verkehrssicherheit, keine Einbauten auf Nebenfläche möglich, keine Anleiterbarkeit der Feuerwehr) bestehen. Um den Zweirichtungsverkehr zu erhalten, müssten in regelmäßigen Abständen Begegnungsräume geschaffen werden. Idealerweise würde das Schrägparken alternierend angeordnet werden. Dies hätte deutlich weniger Parkmöglichkeiten zur Folge als flächendeckendes Längsparken am Fahrbahnrand. Damit kommt wurde es als Alternative im Rahmen der hier vorgestellten Maßnahme nicht weiterverfolgt.

3.2 Einzelheiten der Planung

Der Gehweg im Abendrothsweg wurde abschnittsweise betrachtet, da er hier nicht einheitlich gestaltet ist. Dadurch ergeben sich unterschiedliche Maßnahmen, um den Zustand des Gehwegs zu verbessern. Die detaillierten und unterschiedlichen Verbesserungen des Gehwegs sind in den beigefügten Lageplänen aufgezeigt.

Bei den Verbesserungen des Gehwegs handelt es sich dabei um:

- Großflächige Sanierung (Austausch von „Nachkriegsplatten“)
- Erweiterung Richtung Fahrbahn und/oder private Grundstücke durch eine Gehwegplatte (0,5 m)
- Ausbesserung im Bereich der vorhandenen Baumscheiben (Wurzelschäden)
- Ausbesserungen des vorhandenen Grandstreifen

Der teilweise neu hergestellte oder verbreitete Gehweg erhält eine Oberflächenbefestigung aus Betonsteinpflaster wie folgt:

Gehweg

(in Anlehnung an ReStra Tafel 6, Zeile 2)

| | |
|-------------------------------------------|-------|
| Betonsteinpflaster 50x50x7 cm | 7 cm |
| Bettung | 3 cm |
| Schicht aus frostunempfindlichem Material | 20 cm |
| <hr/> | |
| Dicke des frostsicheren Oberbaus | 30 cm |

Der Schutz der Nebenflächen zur Verhinderung des regelwidrigen Parkens wird durch bedarfsorientierte Aufstellung von Fahrradlehnenbügel, Lastenradbügel und seniorengerechte Sitzbänke erreicht, so dass ein gleichmäßiger und übersichtlicher Straßenquerschnitt erfolgt. Der Einbau der Radbügel erfolgt in Anlehnung an die „Empfehlung für Anlagen des ruhenden Verkehrs“ (EAR 05).

4.5 Sonstiges

Im Rahmen des Planungsprozesses werden durch eine Kenntnisnahmeschlussverschickung alle erforderlichen Dienststellen, Personen und Institutionen am Abstimmungsverfahren beteiligt.

Die Bezirksversammlung Hamburg-Nord hat am 19. März 2018 mit der Drucksache 20-5508 die Umsetzung der Fußverkehrsstrategie für den Stadtteil Hoheluft-Ost beschlossen. Am 29.11.2021 beschloss der Regionalausschuss Eppendorf-Winterhude (RegA EWi) die explizite Umsetzung der vorliegenden Maßnahme (Drs. 21-2934). Im weiteren Verlauf der Verkehrsplanung wurde der RegA EWi mitbeteiligt (Sitzungen am 29.08.2022 und 26.09.2022). Zusätzlich gab es eine Sondersitzung des Regionalausschuss am 23.01.2023 mit Beteiligung der Bürger:innen. Die Bürger:innen als auch die Politik hatten die Möglichkeit persönlich in einem der Regionalausschüsse oder als schriftliche Eingabe zu der vorgelegten Planung Stellung zu beziehen. Alle eingegangenen Stellungnahmen, Anmerkungen, Vorschläge, Statements, Forderungen und Fragen wurden aufgenommen, berücksichtigt und im Einzelnen geprüft. Dadurch ergab sich im Laufe des Abstimmungsprozesses eine Veränderung der Planung. So wurden zum Beispiel keine Poller oder Betonschweine mehr vorgesehen und die Radbügel an den erhobenen Bedarf angepasst.

Darüber hinaus gab es im Abstimmungsprozess der Planung mit dem zuständigen Polizeikommissariat 23 einen stetigen und intensiven Austausch. Das PK 23 war stets im Planungsprozess und deren Veränderungen involviert und hat den Planungen zugestimmt. Eine intensive Abstimmung gab es zudem mit dem Landesbetrieb Verkehr (LBV). Dieser ist durch das – unabhängig von der hier beschriebenen Maßnahme – im November 2022 eingeführte Bewohnerparken für die Überwachung des Parkraums zuständig. Dazu gehört neben der Kontrolle vorhandener Parkausweise auch die Ahndung von Parkverstößen wie das praktizierte Gehwegparken ohne Anordnung. Dies hat zur Folge, dass die Maßnahme dahingehend angepasst werden konnte, dass auf Einbauten verzichtet werden konnte, die einzig dem baulichen Verhindern des Gehwegparkens dienen (Poller, Betonschweine). Der LBV sichert zu, ab dem Zeitpunkt der Umsetzung der Maßnahme die entsprechende Ahndung der Parkverstöße konsequent umzusetzen. Das Bezirksamt behält es sich vor, die beschriebenen Einbauten nachträglich umzusetzen, falls das Gehwegparken trotz Kontrolle nicht vollumfänglich eingestellt werden würde.

Nach dem vollendeten Abstimmungsprozess ergibt sich schlussendlich die aktuelle Planung, die im Kapitel 3.2 „Einzelheiten der Planung“ detaillierter erläutert wird.

aufgestellt:

Hamburg, den 8. Februar 2023