

Verbesserung des Radverkehrs in der Maria-Louisen-Straße / 2.BA
Schlussverschickung der verkehrstechnischen Planung

Bezirksamt Hamburg-Nord
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Verkehr
Fachamt Management des öffentlichen Raumes N/MR 2
Kümmellstraße 6

Hamburg, den 14.02.2017

Erläuterungsbericht

Verbesserung des Radverkehrs in der Maria-Louisen-Straße

2. Bauabschnitt zwischen Dorotheenstraße und Barmbeker Straße (Einrichtung von Schutzstreifen)

Inhaltsangabe	Seite
1. Anlass der Planung	2
○ Politische Beschlüsse.....	1
○ Planungsauftrag	2
○ Verkehrliche Gründe	2
○ Bauabschnitte.....	2
○ Planungsstand.....	2
2. Vorhandener Zustand	3
2.1 Allgemeines.....	3
○ Lage und Funktion im Straßennetz	3
○ Nutzung der anliegenden Grundstücke / Bebauung.....	3
○ Verkehrsbelastung	3
2.2 Verkehrssituation.....	3
○ Aufteilungen und Abmessungen des Querschnitts.....	3
○ Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen.....	4
○ MIV / ÖPNV.....	4
○ Fußgänger und Radverkehr	4
○ Ruhender Verkehr	5
○ Öffentliche Beleuchtung	5
3. Geplanter Zustand	6
3.1 Planungsansatz.....	6
○ Verkehrskonzeption.....	6
○ Alternative Lösungsansätze	6
3.2 Einzelheiten der Planung / Varianten.....	6
○ Städtebauliche Situation / Straßenraumgestaltung	6
○ Aufteilungen und Abmessungen des Querschnittes.....	6
○ Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen.....	7
○ MIV / ÖPNV.....	9
○ Fußgänger und Radverkehr	9
○ Ruhender Verkehr	9
○ Grün und Baumpflanzungen.....	10
○ Behindertengerechte Gestaltung.....	11
○ Sonstiges.....	12
4. Planungsrechtliche Grundlagen	12
○ Bebauungsplan	12
○ Planfeststellung.....	12
5. Umsetzung der Planung	13
5.1 Grunderwerb	13
5.2 Kosten und Finanzierung / Produktgruppe / PSP-Nr.	13
5.3 Entwurfs- und Baudienststelle	13
5.4 Terminierung der Planung und Bauausführung.....	14

1. Anlass der Planung

- Politische Beschlüsse

Grundlage der Planung ist der Beschluss des Regionalausschusses Eppendorf-Winterhude vom 21.02.2013 Drucksache -Nr. 2329.1/12

- Planungsauftrag

Auf der Maria-Louisen-Straße war bei Planungsbeginn 2013 zwischen der Streekbrücke und der Barmbeker Straße kein oder kein benutzungspflichtiger Radweg vorhanden. Im Zuge einer 1. Verschickung vom 23.09.2014 wurden 2 Bauabschnitte in Verwaltung des Bezirksamtes Hamburg-Nord gebildet. Ein drittes Zwischenstück von westlich Sierichstraße bis östlich Dorotheenstraße wird im Zuge der Veloroute 13 vom LSBG betreut.

- Verkehrliche Gründe

Die Maria-Louisen-Straße bildet für Radfahrer einen Schulweg und eine wichtige Querverbindung zwischen den Stadtteilen westlich der Alster und Winterhude bzw. dem Stadtpark. Die Maria-Louisen-Straße liegt im Stadtteil Winterhude.

Zur Förderung des Radverkehrs ist die Anlage von beidseitigen Sonderflächen für Radfahrer vorgesehen. Die Abbiege- und Querungsbeziehungen für Radfahrer, sowie ggf. die Führung der Fußgänger, soll verbessert werden.

Die Maria-Louisen-Straße im 2. Bauabschnitt weist in der Fahrbahn eine Asphaltdecke auf Kleinpflaster auf einer Packlage auf. Die Nebenflächen weisen erhebliche Schäden auf. Diese Schäden sollen im Zuge der Maßnahme beseitigt werden.

- Bauabschnitte

Im westlichen, 1. Bauabschnitt stand mehr Platz zu Verfügung und die Maßnahme konnte 2015 / 16 baulich umgesetzt werden. Die Strecke wurde mit beidseitigen Radfahrstreifen für den Verkehr freigegeben. Trotz Freigabe der Fahrbahn wird im 2. Bauabschnitt weiterhin auf den schmalen Nebenflächen mit baulichen Radwegresten gefahren, da die Nutzung der Fahrbahn neben parkenden Fahrzeugen als zu unsicher erscheint.

- Planungsstand

Im östlichen, zweiten Bauabschnitt wurden nach der 1. Verschickung vom 23.09.2014 weitere Varianten und die Eingriffe in den Baumbestand / das Parkplatzangebot politisch diskutiert. Nach dieser Abstimmung wurde die vorliegende Lösung erarbeitet. Sie weicht deutlich von den Ansätzen der 1. Verschickung ab und wurde deshalb als 2. Verschickung nochmals zur Diskussion gestellt. Die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange (TÖB) zur 2. Verschickung haben im Straßenraum nur zu kleineren Änderungen in der Ausstattung geführt (siehe Abwägungsvermerk).

Die Anschlussplanung des LSBG zum Umbau der Veloroute 13 am Knotenpunkt Dorotheenstraße liegt noch nicht vor und wird nach Angabe des LSBG nicht vor Ende 2018 umgesetzt. Deshalb wird im Übergangsbereich ein provisorischer Anschluss an den Bestand vorgesehen. Dafür entfallen gegenüber dem möglichen Endzustand vorerst weitere 3 Parkstände auf der West-/Nordseite.

2. Vorhandener Zustand

2.1 Allgemeines

- Lage und Funktion im Straßennetz

Die Maria-Louisen-Straße verbindet die Stadtteile Hoheluft und Harvestehude mit Winterhude und ist eine Hauptverkehrsstraße. Der hier betrachtete Bereich der Straße liegt im Bezirk Hamburg-Nord - Stadtteil Winterhude.

Die Maßnahme des 2. Bauabschnittes (2.BA) beginnt an der östlichen Einmündung zur Dorotheenstraße und endet an der südlichen Einmündung zur Barmbeker Straße.

Betroffene Querstraßen	Lage
Opitzstraße (30-km/Zone)	Einmündung von Südosten
Maria-Louisen-Stieg	Einbahnstraße nach Nordwesten

- Nutzung der anliegenden Grundstücke / Bebauung

Die angrenzende Bebauung besteht aus Einfamilienhäusern, Mehrfamilienhäusern und dem Gymnasium „Johanneum“. Vor den Gebäuden bestehen beidseits jeweils ca. 7-8 m breite Vorgärten. Bei Bau-Km 2+025 wird die U-Bahn-Trasse auf einem Tunnelbauwerk überquert.

- Verkehrsbelastung

Im Bereich des Knotenpunktes Maria-Louisen-Straße / Dorotheenstraße steht eine Verkehrszählung vom 10.05.2016 zur Verfügung. Auf Grund dieser Zählungen ergibt sich eine Verkehrsbelastung im Querschnitt von ca. 6.920 Kfz / Tag. Der Schwerverkehranteil betrug ca. 1,8 %. Im 2. Bauabschnitt verkehren im Regelbetrieb keine Busse, aber die HHA nutzt die Strecke für Schienenersatzverkehr für die U3 und Betriebsfahrten. Die Geschwindigkeit ist im Bereich der Schule an Werktagen zwischen 7.00 und 22.00 Uhr auf 30 Km/h beschränkt.

Der Radverkehr wurde im September 2016 (nach dem Umbau des 1.BA) am Knotenpunkt Sierichstraße gezählt. Dort traten kurzzeitig Spitzenbelastungen von ca. 200 Fahrrädern / je Stunde / je Richtung auf. In diesem 2. BA ist mit ähnlichen bzw. größeren Größenordnungen des Radverkehrs aufgrund der anliegenden Schule zu rechnen.

2.2 Verkehrssituation

- Aufteilungen und Abmessungen des Querschnitts

Das Straßengrundstück ist im 2. Bauabschnitt südlich der U-Bahn nur ca. 17,20 m breit. Das Tunnelbauwerk der U-Bahn ist für eine ca. 35 m breite Straße in einem Profil ähnlich der Straße Borgweg ausgelegt.

Die Gesamtbreite der Fahrbahnfläche der Maria-Louisen-Straße beträgt im 2. BA ca. 7,60-8,00 m. Die Breiten wechseln schleifend. Die Randeinfassungen bestehen aus Hochbordsteinen, die in weiten Bereichen wenig Vorstand aufweisen. Die Nebenflächen im Planungsbereich besitzen jeweils eine Gesamtbreite von je ca. 4,70 m bis 5,00 m mit beidseitigem Baumbestand. Auf der Nordseite wird halbseitig auf der Nebenfläche und der Fahrbahn vor den Bäumen geparkt.

Auf der Südseite erfolgt bis zur Opitzstraße (Bau-Km 2+095) das Parken in voller Fahrzeugbreite in der Nebenfläche. Ab Bau-Km 2+240 parken die Fahrzeuge auf der Ostseite hinter der Radwegfläche zwischen den Bäumen.

○ Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Die Planung liegt zwischen den signalisierten Knotenpunkten Dorotheenstraße und Barmbeker Straße. Der Anschluss an die LSA Dorotheenstraße erfolgt in Abstimmung an die Planung des LSBG zur Veloroute 13. Am Knoten Barmbecker Straße ist der Anschluss so weit außerhalb des Knotenpunktes zu planen, dass keine Umbauten der LSA erforderlich werden.

Die Opitzstraße erschließt die Schule und ein Wohngebiet. Die Verkehrsbelastung ist gering. Der Maria-Louisen-Stieg ist eine wegführende Einbahnstraße mit ebenfalls geringer Verkehrsbedeutung.

○ MIV / ÖPNV

Die Verkehrsbelastung des MIV beträgt ca. 350 Kfz/h/Richtung in der Spitzenstunde. Tagsüber treten ca. 150 Kfz/h/Richtung auf. Westlich der Dorotheenstraße treten regelmäßig Rückstaus auf. Die östlich anschließende Verkehrsbelastung ist durch den Knotenpunkt Dorotheenstraße gedeckelt. Die Straße erschließt die anliegenden Wohngebiete und die Schule. Zusätzlich bildet sie eine Querverbindung zwischen Eppendorf / Rotherbaum und dem Stadtpark mit den umliegenden Nutzungen.

In der östlichen Maria-Louisen-Straße verkehren im Linienbetrieb keine Busse. Die Anbindung erfolgt über die Haltestellen „Maria-Louisen-Straße“ (Bus 109) ca. 400 m westlich im Bereich Sierichstraße und die Haltestellen „Dorotheenstraße“ (Bus 109 / Bus M 25) ca. 300 m nördlich in der Dorotheenstraße.

Die U-Bahnhaltestellen Sierichstraße und Borgweg liegen jeweils ca. 600-800 m entfernt.

○ Fußgänger und Radverkehr

Der Fußgängerverkehr ist, außer zu Schulzeiten, gering. Bei Schulbeginn / Pausen / Ende treten viele Schüler vom / zum Johanneum auf. Davon gehen viele zu den weiter westlich gelegenen Bushaltestellen. Die Gehwege sind schmal, schadhaft und nicht mit Einrichtungen nach PLAST 10 ausgestattet. Zur Querung der Fahrbahn besteht südlich Maria-Louisen-Stieg im Bereich des U-Bahn Tunnels (Bau-Km 2+040) eine Sprunginsel als Querungshilfe. Diese Insel und die zugehörigen Nebenflächen sind jedoch nicht PLAST 10 gerecht ausgebildet.

Der Radverkehr soll bereits heute formal die Fahrbahn nutzen. Die Zählung an der Sierichstraße zeigt aber erhebliche Anteile von Radverkehr auf den Nebenflächen, davon auch viele in der falschen Richtung. Auf den Nebenflächen bestehen heute in beiden Richtungen schmale ca. 80 cm breite Asphalt- bzw. Pflasterradwege, die intensiv genutzt werden. Diese Flächen sind durch Wurzelaufrüche sehr schadhaft. Die Radfahrer nutzen trotzdem die Nebenflächen einschließlich der Gehwege in beiden Richtungen und meiden die Fahrbahn.

Es verbleiben auf der Nordostseite ca. 2,25 m zwischen Baum und Grundstücksgrenze mit teilweisem Radverkehr auf dem schmalen Radweg. Auf der Südwestseite besteht südlich Opitzstraße eine verfügbare Breite von ca. 2.50 m, ebenfalls mit Radverkehr. Im Bereich Johanneum befindet sich ein großer befestigter Vorplatz. Dieser Platz wird durch eine Pollerreihe und eine Stahlkante vom Gehweg abgetrennt. Diese Pollerreihe steht ca. 35 cm auf der Straßenverkehrsfläche undengt damit die nutzbare Breite des Gehwegs erheblich ein.

Im Bereich der Schule (ab Bau-Km 2+170) verschwenkt der schmale bauliche Radweg vor die Baumreihe und Parken ist formal nicht zulässig. Zwischen den Bäumen steht ein Absperrgelenker. Ab Stat. 2+240 darf hinter dem Restradweg geparkt werden. Damit verbleibt dahinter unter Berücksichtigung der Hecken eine nutzbare Gehwegbreite von ca. 1,00 m.

Auf dem Vorplatz des Johanneums besteht eine Umfahrt, auf der Eltern ihre Schüler ein- und aussteigen lassen können. Diese Umfahrt hat nur Platz für ca. drei Fahrzeuge. Da dies bei weitem nicht ausreicht, erfolgt der „Bring- und Holverkehr zur Schule“ ungeordnet im Umfeld. Zusätzlich nutzen viele Schüler die Busse der Linien M 25 und 109. Zu und von deren Haltestellen bilden die Schüler größere Pulks. Ein weiterer Teil der Schüler kommt mit dem Fahrrad. Die Fahrradstellplätze der Schule befinden sich auf dem Schulgelände beim Lehrerparkplatz südlich des U-Bahn-Tunnels (Eingang bei Bau-Km 2+200). Der nicht motorisierte Schülerverkehr erfolgt in beiden Richtungen weitgehend auf den südöstlichen Nebenflächen.

Die Maria-Louisen-Straße steigt zwischen Dorotheenstraße und dem Tunnel der U-Bahn (ab Bau-Km 2+225) von ca. 5,30 m ü. NN auf ca. 11,30 m ü. NN. Damit besteht auf ca. 220 m Länge eine mittlere Steigung von 2,7-3,2 %. Das ist, für Hamburger Verhältnisse, eine recht steile Strecke. Radfahrer „bergauf“ haben dadurch, je nach Fitness, starke Geschwindigkeitsunterschiede. Langsame Radfahrer beginnen zu schwanken. „Bergab“ erreichen auch weniger sportliche Radfahrer leicht erhöhte Geschwindigkeiten.

Die Situation für den nicht motorisierten Verkehr ist damit nicht regelkonform.

- Ruhender Verkehr

Entlang der Maria-Louisen-Straße kann fast durchgehend auf dem Streifen zwischen bzw. vor den Bäumen geparkt werden. Diese Flächen sind in wechselnder Bauweise (i.d.R. Wabensteinpflaster, teilweise Kleinpflaster bzw. Asphalt) befestigt. Die befestigte Breite beträgt i.M. ca. 2,00 m. Die Pkw stehen jedoch z.T. weit in den Gehweg über. Die Bäume sind meist durch Schutzbügel gesichert.

Die genaue Anzahl der auf den Nebenflächen tatsächlich legal abgestellten Pkw ändert sich je nach Art des Einparkens und der Fahrzeuggröße. Abschnittsweise sind die Flächen auch durch Einbauten baulich gesperrt. Überschlägig bestehen im 2. BA ca. 52 Parkstände.

Die Grundstücke der Anlieger haben kaum eigene Stellplätze oder Zufahrten. Deshalb parken die Fahrzeuge durchgehend auf öffentlichen Flächen zwischen den Bäumen.

- Öffentliche Beleuchtung

Die Beleuchtung der Maria-Louisen-Straße besteht aus Peitschenlampen und befindet sich im 2.BA meist in den nordwestlichen Nebenflächen.

3. Geplanter Zustand

3.1 Planungsansatz

- Verkehrskonzeption

Die Planung soll im Wesentlichen folgende Ziele erreichen:

- Herstellung eines beidseitigen Schutzraumes für Radfahrer als Radfahrstreifen oder Schutzstreifen.
- Sanierung und Verbreiterung der Nebenflächen für den Fußgängerverkehr mit Rückbau aller nicht benötigten Radverkehrsanlagen.
- Sanierung der Fahrbahn und ggf. der Parkflächen.

Da nur ca. 17,20m Straßenraumbreite verfügbar sind, ergeben sich zusammen mit dem Baumbestand erhebliche Nutzungskonflikte bei der Schaffung von Flächen für den Radverkehr.

- Alternative Lösungsansätze

Zur 1. Verschickung vom 23.09.2014 wurden unterschiedliche Varianten untersucht, die alle zu einem erheblichen Eingriff in den Baumbestand und die Parkstände führten. Die unterschiedlichen Varianten, sowie deren Abwägung sind in den damaligen Verschickungsunterlagen erläutert.

Die 2. Verschickung stellte nach Abwägung der damaligen Stellungnahmen und vorweggenommenen politischen Abstimmung nach Einholung einer Baumgutachterlichen Stellungnahme den einvernehmlichen Kompromiss dar. Diese Lösung wird jetzt umgesetzt.

3.2 Einzelheiten der Planung / Varianten

- Städtebauliche Situation / Straßenraumgestaltung

Die Straße wird städtebaulich durch die vorhandene beidseitige Baumreihe bestimmt. Die Planung muss zwischen den Bäumen und den Verkehrsbedürfnissen (Fußgänger / Radfahrer / ruhender und fließender MIV) abwägen. Da die heutigen Nutzungsansprüche nicht den historisch gewachsenen Baumstandorten entsprechen, ist eine Abwägung durchzuführen.

- Aufteilungen und Abmessungen des Querschnittes

Die Fahrbahn wird in 5,50 m Breite umgebaut. Ein Schutzstreifen für Radfahrer kann von Kfz (z.B. LKW im Begegnungsfall) bei Bedarf überfahren werden. Andererseits sollen Kfz beim Überholen formal einen Seitenabstand von >1,50 m zu den Radfahrern einhalten und müssen dann auf die Gegenfahrbahn ausweichen. Es wird deshalb i.d.R. keine Mittelmarkierung aufgetragen.

Die vorhandene Fahrbahn hat innerhalb der Messtoleranzen eine wechselnde Breite von ca. 7,60 bis 8,05 m. Die gesamte Straßenverkehrsfläche ist ca. 17,20 m breit, wobei die volle Breite z.T. durch Hecken und Mauern der Anlieger um 10-20 cm eingeschränkt wird. Abschnittsweise sind aber auch Privatflächen begehbar.

In der PLAST 9 Abschnitt 3.1 steht :

„Bei der Bemessung von Radwegen, Radfahrstreifen und Schutzstreifen ist eine Kombination von Mindestbreiten benachbarter Querschnitte (Kfz-Fahrstreifen, Parkstreifen, Sicherheitsstreifen oder Gehweg) generell zu vermeiden.“

Dieser Querschnitt stellt jedoch auf ganzer Länge eine Kombination von Mindest- und Regelbreiten dar. Um ggf. mehr Platz zu gewinnen, müsste eines der Querschnittselemente, einer der beiden Schutzstreifen, der westliche Parkstreifen oder die westliche Baumreihe entfallen.

Alternativ wäre ein durchgehender Grunderwerb auf der Süd-Ostseite zu tätigen.

Da diese Ansätze zu keiner sinnvollen und kurzfristig umsetzbaren Lösung führen, wird für die weitere Planung unter Erhalt der vorh. Bordsteinführung im Bereich der zu erhaltenden Bäume der Minimalquerschnitt verwendet.

Ab Bau-KM 2+260 wird auf der Ostseite eine vorhandene Gartenfläche, die jedoch FHH-Verkehrsfläche ist, zur Herstellung ausreichender Gehwege genutzt. Der Gehweg muss jedoch auf eine vorhandene, steil abfallende, Garagenzufahrt Rücksicht nehmen.

○ Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Knotenpunkt Dorotheenstraße / Provisorischer Anschluss

Der Anschluss an den Knotenpunkt Dorotheenstraße kann nur in Abstimmung mit der Planung des LSBG zur Velo-Route 13 weiter entwickelt werden. Die Länge des Übergangsbereiches ergibt sich aus der später erforderlichen Länge des Linksabbiegefahrstreifens gem. Signalprogramm im Knotenpunkt und der Geometrie der Bordkantenführung unter Berücksichtigung des großen Baumes auf der SO-Ecke der Kreuzung.

In den Lageplänen der 1. und der 2. Verschickung wurde jeweils ein möglicher Anschluss der beiden Planungen aufgezeigt. Zur vorliegenden Schlussverschickung wurde dieser Bereich gemäß Lageplan jetzt abschließend auf einen provisorischen Anschluss an den Bestand geändert, der unabhängig von der LSBG-Maßnahme gebaut werden kann. Ca. 30 m vor der LSA werden die Radfahrer Richtung Westen in den Mischverkehr abgeleitet. Der vorhandene „andere“ Radweg Richtung Norden hinter dem großen Baum wird in den neuen Schutzstreifen abgeleitet, der auch aus dem Mischverkehr erreicht werden kann.

Die neue Fahrbahn weist einen Versatz zum Bestand um ca. 2 m nach Süden auf. Der Schutzstreifen Richtung Westen / Süden muss vor Beginn des Linksabbiegefahrstreifens enden. Die Anbindung erfolgt durch Verschwenken des Schutzstreifens auf die heutigen Parkstände vor Nr. 105/107. Damit erreicht der Schutzstreifen die nördliche Bordkante und die Gefahr, dass der Rückstau der LSA den Schutzstreifen zustaut wird etwas verringert. Der heutige Linksabbiegefahrstreifen mit 1-2 Kfz/Umlauf kann weiterhin ohne Störung genutzt werden. Diese provisorische Lösung wurde durch die VD 51 bestätigt.

Der LSBG muss in seiner Planung den Übergang bis ca. Bau-Km 2+050 überarbeiten. Die Ostseite wird durch NMR ab der Ableitung nach Norden endgültig hergestellt. Die Westseite und die Fahrbahnmarkierungen sind im Übergangsbereich erneut zu überplanen. Dabei können die 3 Parkstände dann möglicherweise wieder angelegt werden.

Einmündung Maria-Louisen-Straße / Opitzstraße

Diese Straße erschließt das anschließende Wohngebiet. Die Eckausrundung der Einmündung wird der neuen Führung angepasst. Ein Aufstellraum für Linksabbieger von Norden ist bei der geringen Verkehrsbelastung nicht erforderlich. Die Schrägparktaschen auf der Nordseite der Opitzstraße werden um 2 Parkstände erweitert.

Einmündung Maria-Louisen-Straße / Maria Louisen Stieg

Diese Straße erschließt als wegführende Einbahnstraße das anschließende Wohngebiet. Südlich der Einmündung besteht eine Sprunginsel als Querungshilfe zum Johanneum. Diese Insel wird entsprechend der neuen Geometrie der Fahrbahn angepasst und PLAST 10-gerecht verbreitert. Die Aufweitung der Fahrbahn erfolgt nach Norden für den Bemessungsfall 50 km/h. Die Mindestbreiten für die Fahrbahn werden im Bereich der Insel auf 3,25 m / 3,00 m erhöht. Die Fahrtrichtung Süden wird wegen der Kurvenführung dabei zusätzlich verbreitert. Damit soll ein regelmäßiges Überfahren der Schutzstreifen (weiterhin nur Mindestbreite) vermieden werden. Der Abstand zu auf der Nebenfläche / Insel wartenden Schülern wird damit erhöht. Im „Schatten“ der Insel entsteht eine Aufstellfläche zum Linksabbiegen zum Maria-Louisen-Stieg. Damit werden Konflikte zwischen an der Insel querenden Fußgängern und hinter Linksabbiegern wartenden Fahrzeugen vermieden. Die auf der Nordseite des Maria-Louisen-Stieges heute vorhandenen Längsparker die bis in die Eckausrundung reichen werden durch eine bauliche Nase geordnet und eine vergrößerte Aufstellfläche für die Fußgänger von Norden geschaffen.

Knotenpunkt Maria-Louisen-Straße / Barmbeker Straße

Dieser Knotenpunkt soll grundsätzlich unverändert erhalten bleiben. Die Radverkehrsanlagen enden bzw. beginnen beidseitig südlich des Knotenpunktes ohne gesonderte Anbindung an die vorhandenen Radwege. Die bisherigen Anbindungen der Radwege zur Maria-Louisen-Straße werden zu Gehwegen / Grünflächen rückgebaut. Für die Radfahrer Richtung Norden wird ein aufgeweiteter Radaufstellstreifen hergestellt. Der Haltebalken für Kraftfahrzeuge wird versetzt. Da auf der Maria-Louisen-Straße die Radwegebenutzungspflicht seit längerem aufgehoben ist, ist das Signalprogramm im Knotenpunkt für den Querverkehr bereits heute für „Radfahrer Räumen“ bemessen. Die aufgetragene Lösung wurde bereits vom LSBG übernommen / entworfen und schon am 18.07.2016 durch VD 52 angeordnet. Der Radweg im Zuge der Barmbeker Straße ist weiterhin benutzungspflichtig. Die Nutzung der Furten ist jeweils richtungsbezogen möglich und für linksabbiegende Radfahrer aus der Barmbeker Straße verpflichtend. Dafür werden auch weiterhin die Kombisignale F 10 / F 12 und F 6/F 8 vorgehalten.

Die Schutzstreifen Richtung Norden und Süden benötigen keine Sicherheitstrennstreifen auf der Fahrbahn, da auf den Nebenflächen wegen der zu geringen Baumabstände nicht geparkt werden kann. Sicherheitstrennstreifen werden im Anschluss – wo noch möglich – auf den Parkständen zwischen den Bäumen markiert.

Radfahrer Richtung Barmbeker Straße (Ost) erreichen über die Radwegfurt den zugehörigen benutzungspflichtigen Radweg. Radfahrer Richtung Stadtpark oder links Richtung Barmbeker Straße (West) können weiterhin ohne Nutzung der Furten wie ein Kfz über die Fahrbahn fahren, müssen aber den Radweg Richtung Westen erreichen. Radfahrer vom Stadtpark dürfen ebenfalls direkt über die Fahrbahn die Kreuzung befahren. Auch das indirekte Linksabbiegen über die westliche Furt ist möglich.

Die großzügigen Nebenflächen im SW / SO-Quadranten mit 2 vorhandenen Bäumen werden neu geordnet. Das Parken unter den Bäumen, das nur durch Überfahren der Gehwegfurten erreichbar ist, wird baulich verhindert, die Grandflächen als Gehweg hart befestigt und der Baumbereich wird mit einer großen Grüninsel versehen.

Eine grundlegende Überplanung des Knotenpunktes ist nicht Teil dieser Maßnahme. Ein Umbau nach aktuellen Regeln auf allen Zufahrten würde erhebliche Kosten, u.a. durch das Umsetzen aller LSA-Masten, verursachen. Deshalb werden auf der Südseite auch keine Leitstreifen nach PLAST 10 hergestellt.

○ MIV / ÖPNV

Die Fahrbahn bleibt durchgehend 2 - streifig befahrbar. Die Reduktion der Fahrstreifen auf 2,75 m Breite je Richtung hat bei geringem LKW-Verkehr keinen Einfluss auf die verkehrliche Leistungsfähigkeit.

Die Anwendung von 1,25 m breiten Schutzstreifen liegt am unteren Grenzwert der nach ERA möglichen Breiten. Es wurden Schutzstreifen von 1,50 m Breite mit 5 m Kernfahrbahn vorgeschlagen. Dies wurde zwischen PK, VD und BWVI umfangreich diskutiert. Da Kfz einen Radfahrer formal ohnehin nur mit > 1,50 m Seitenabstand d.h. nur unter Berücksichtigung des Kfz-Gegenverkehrs, überholen dürfen, ist unabhängig von der Breite des Schutzstreifens durch 0,25 m Mehr- oder Minderbreite keine grundsätzliche Änderung der Verkehrssicherheit zu erwarten. Das PK verweist dazu auf gute Erfahrungen mit 1,25 m breiten Schutzstreifen z.B. an der nördlichen Bebelallee. Die Kernfahrbahn von 5,50 m ist aber für eine Begegnung von Kfz untereinander sicherer und ein regelmäßiges Überfahren der Radverkehrsfläche / des Markierungstriches wird vermieden. Dies entspricht auch dem möglichen Schienenersatzverkehr der HHA. Südlich Opitzstraße und an den Aufweitungen stehen im Profil durch Berücksichtigung der Markierungsbreite außerdem weitere 12 cm Breite je Seite zur Verfügung.

Deshalb werden die Breiten des Lageplanes gemäß 2. Verschickung beibehalten. Da es sich nur um Fahrbahnmarkierungen handelt, könnte die Breite ggf. mit wenig Aufwand später bei anderer Rechtslage wieder verändert werden.

Am Knotenpunkt Barmbeker Straße besteht heute eine ca. 70 m lange Aufweitung auf unechten 2-streifigen Verkehr von Süden nach Norden. Diese Aufweitung ist nach Beobachtungen verkehrlich für 6-9 Kfz/LSA-Umlauf nicht erforderlich und wird nach dem Umbau entfallen. Sollte es nach dem Umbau in Einzelfällen, z.B. bei mehreren gleichzeitigen Rechtsabbiegern, zu kurzen Überlastungen kommen, d.h. einzelne Fahrzeuge können nicht bei Grün den Knotenpunkt passieren, so baut sich das innerhalb der Schwankungsbreite in den nächsten Umläufen wieder ab.

○ Fußgänger und Radverkehr

Die beidseitigen Gehwege werden baulich saniert und die vorhandenen Radwegreste rückgebaut. Durch die Baumstandorte und -wurzeln kann die Regelbreite von 2,00 m für Gehwege nicht durchgehend erreicht werden. Die heutige Breite von ca. 1,0-1,5 m wird nach den verfügbaren Flächen auf 1,50 m (+0,2 m Abstand an der Grenze) bis 2,50 m verbessert. Südlich Opitzstraße wird ein durchgehender neuer Gehweg in 2,65 m Breite hergestellt.

Der Radverkehr wird durchgehend auf einem Schutzstreifen geführt. Zu parkenden Kfz wird ein Sicherheitsabstand von $\geq 0,50$ m durch Markierung freigehalten. Die Radverkehrsanlagen auf den Nebenflächen werden bis in den südlichen Bereich des Knotenpunktes Barmbecker Straße rückgebaut. Im Bereich vor Haus Nr. 104 a (Bau-km 2+030) wird der vorhandene „andere“ Radweg auf wenigen Metern umgelegt und endet im neuen Schutzstreifen.

○ Ruhender Verkehr

Kraftfahrzeuge

Die Grundstücke der Anlieger haben kaum eigene Stellplätze oder Zufahrten. Es gibt nur einzelne Tiefgaragenzufahrten. Für die dichte Bebauung im Umfeld besteht ein erhebliches Stellplatzdefizit. Deshalb parken die Anlieger durchgehend auf öffentlichen Flächen zwischen den Bäumen. Durch den geplanten Umbau entfallen auf der Südostseite bis zur U-Bahn alle Parkstände. 2 neue Parkstände werden im Bereich der Schrägparker in der Opitzstraße geschaffen.

Verbesserung des Radverkehrs in der Maria-Louisen-Straße / 2.BA Schlussverschickung der verkehrstechnischen Planung

Aufgrund der Auflagen der baumgutachterlichen Stellungnahme müssen die Parkstände zwischen den Bäumen u.a. vor Haus Nr. 120 reduziert werden.

	Parkstände (von 52)	
	Entfall	neu
<i>Planung 1. VS</i>	18	0
Planung 2. VS	34 (37)	2

Insgesamt entfallen von ca. 52 vorhandenen legalen Parkständen ca. 34 (37) Stück d.h. zwei Drittel. Es verbleiben dauerhaft 15 (18) Plätze. Davon liegen (3) Plätze vor Haus Nr. 103 / Nr. 105 die vorerst für den provisorischen Anschluss entfallen müssen und ggf. später durch den LSBG wieder hergestellt werden. Zusätzlich werden einige illegale Abstellmöglichkeiten u.a. an der Barmbeker Straße gesperrt.

Die Zu- und Ausfahrt zum Vorplatz des Johanneums orientiert sich derzeit an den vorhandenen Bäumen. Die Zu- und Ausfahrt wird nach Abstimmung mit der Schulbehörde nach der 1. Verschickung wie im Bestand in 3,5 m Breite erhalten, verschiedene Varianten zur Umplanung der Bring- und Holzzone zur Verbesserung der Verkehrssituation wurden verworfen. Zusätzlich soll die Ausfahrt im Norden nur noch rechts raus und die Einfahrt im Süden nur noch rechts rein erfolgen. Damit entfallen Linksabbieger auf der Fahrbahn und die ausfahrenden Fahrzeuge können räumen, ohne den Verkehrsfluss zu behindern. Gefährdungen der Radfahrer durch ausfahrende Fahrzeuge werden verringert. Die Rückfahrt von Fahrzeugen Richtung Westen muss dann als Blockumfahrt über Barmbeker Straße und Dorotheenstraße erfolgen.

Radfahrerparken

Die Fahrräder der Schüler werden auf dem Schulgelände abgestellt. An den einzelnen Stellen im Straßenraum sollen punktuell einige Abstellbügel eingebaut werden, die zusätzlich illegales Parken verhindern. Damit wird auch einer möglichen Steigerung des Radverkehrs nach dem Umbau Rechnung getragen.

○ Grün und Baumpflanzungen

Für die Maßnahme des 2. BA wurde eine baumgutachterliche Stellungnahme eingeholt. Ergebnis ist, dass alle vorhandenen Bäume, trotz der geringen zur Verfügung stehenden Grünflächen, erhaltenswert sind. Die vorhandene Bordsteinführung muss im Bereich der vorhandenen Baumstandorte erhalten bleiben. Auflagen für die zukünftige Parkplatzbefestigung und die Abstände zu Gehwegen wurden in der Planung berücksichtigt.

Die beidseitigen Schutzstreifen können somit, nach Abwägung gegenüber dem Baumbestand, nur zu Lasten der Parkplätze im öffentlichen Raum hergestellt werden. Um überhaupt im Südteil noch weiterhin Parkstände im öffentlichen Raum anbieten zu können, werden die 3 vorh. Bäume im Abschnitt zwischen Dorotheenstraße und Opitzstraße auf der Süd - Ostseite entfallen. Im Bereich zwischen Opitzstraße und Maria-Louisen-Stieg werden beidseitig zu Lasten der westlichen Parkstände die Bestandsborde und Bäume gehalten.

Die Verziehung für die Fußgängerschutzinsel wird entsprechend den aktuellen Richtlinien für die Bemessung und unter Berücksichtigung vorhandener Bäume mit 50 km/h geplant, so dass die Schutzstreifen i.d.R. nicht überfahren werden. Die südöstliche Bordsteinkante wird wie im Bestand zum Schutz der Bäume gehalten.

Dadurch werden im Bereich der regelkonformen Herstellung der Sprunginsel für die Verbreiterung der Fahrbahn auf der Nordwestseite ca. 4 (+1 vor Nr.119 a) Bäume entfallen.

Im Bereich des U-Bahn Tunnelbauwerkes konnten in den vorhandenen nordwestlichen Nebenflächen 2 neue Baumstandorte und im Bereich der Einmündung Opitzstraße 1 Standort als Ersatzpflanzung gefunden werden, ohne dass die Sichtbeziehungen zu den querenden Fußgängern und Radfahrern eingeschränkt werden.

Da alle Bestandsbäume bereits heute auf Versorgungsleitungen stehen und mit den Wurzeln die Nebenflächen hochdrücken, ist mit umfangreichen Wurzelschutzmaßnahmen zu rechnen. Die Maßnahme ist nur durch baumpflegerische Begleitung herzustellen.

Für den neuen Gehweg auf der Ost- /Südseite nördlich der U-Bahn entfallen 5 Bäume in den heute als Vorgarten genutzten Flächen und die hohe Hecke am heutigen Gehweg. Die vorh. nicht erhaltenswerten Zwillingsspappeln vor Haus Nr. 120 stehen so eng beieinander, dass sie nur gemeinsam entfernt werden können. Ein vorhandener Baum bei Bau-Km 2+270 verbleibt auf der Gartenfläche. Auf die Pflanzung von Ersatzbäumen auf der Fläche vor Haus Nr. 120 wird auf Grund der vorhandenen Bebauung, dem heutigen Baumbestand und der Verschattung verzichtet.

	Bäume von 53 + 5 vor Haus Nr.120 +1 vor Nr.119 a optional	
	Entfall	neu
Planung 1. VS	14 + 5	0
Planung 2. VS	7 (8) + 5	3 (4)

Insgesamt entfallen innerhalb der Planungsgrenze 12 (13) von 58 vorhandenen Bäumen. 3 mögliche Standorte werden neu geschaffen. In der 1. Verschickung entfielen noch 19 Bäume.

Im Zuge der Neuordnung der Gehwege und des Entfalls von Parkstreifen werden zur Sicherung der Wurzelzonen die Bäume mit großen Grüninseln eingefasst und das Parken durch Eichenspaltpfähle unterbunden.

○ Behindertengerechte Gestaltung

Alle Umbauten erfolgen nach PLAST 10, soweit dies mit dem Baumbestand vereinbar ist. Die Gehwegbreite wird im Bereich der Bestandsbäume auf 1,50 m eingeschränkt. Die Nebenflächen der beiden Einmündungen und der Fußgängersprunginsel im umgebauten Bereich werden mit Leiteinrichtungen versehen. Die Knotenpunkte Barmbecker Straße und Dorotheenstraße liegen außerhalb des Planungsbereiches und bleiben wie vorhanden. Durchgehende Leiteinrichtungen außerhalb der Knotenpunkte sind nicht vorgesehen.

Der Vorplatz des Johanneums ist keine öffentliche Verkehrsfläche. Der Anschluss an die öffentliche Verkehrsfläche wird im Zuge der Neuordnung der Poller des Johanneums, die z.T. weit auf dem Gehweg stehen, umgebaut. Die Poller werden mit ausreichendem Abstand zur öffentlichen Verkehrsfläche auf das Schulgelände versetzt. Weitere PLAST-10-gerechte Umbauten innerhalb der Platzfläche sind ggf. durch den Eigentümer zu veranlassen.

○ Sonstiges

Straßenentwässerung

Die Entwässerung in der Maria-Louisen-Straße erfolgt über Straßenabläufe in Mischwassersiele der Hamburger Stadtentwässerung (HSE). Eine Trummenuntersuchung ergab erhebliche Schäden an den Anlagen. Im Teilbereich zwischen Maria-Louisen-Stieg und der Barmbeker Straße muss für eine regelkonforme Entwässerung das vorhandene schwache Längsgefälle in der Fahrbahn / dem Wasserlauf optimiert werden.

Ca. zwei Drittel der Trummen sind schadhaft. Im Zuge der Baumaßnahme werden diese Schäden beseitigt und, soweit vorhanden, die Pflastereinfassung vorhandener Trummen entfernt. Im Abschnitt zwischen Dorotheenstraße und Opitzstraße werden die Trummen auf der Süd-Ostseite entsprechend der neuen Bordkantenführung versetzt.

Straßenbeleuchtung und Ausstattung / Werbetafeln

Die Standorte der Straßenbeleuchtung in der nordwestlichen Nebenfläche bleiben grundsätzlich erhalten. 2 Beleuchtungsmasten werden im Bereich der Sprunginsel umgesetzt. Werbetafeln sind nicht vorhanden.

Zur Sicherung der Nebenflächen und Bäume gegen parkende Fahrzeuge werden Absperrvorrichtungen (Eichenholzspaltpfähle / Fahrradbügel / Baumschutzbügel, Poller) vorgesehen.

Lärmschutz

Die Fahrbahn wird gegenüber der heutigen Führung nur geringfügig geändert. Daher sind keine Auswirkungen bezüglich des Lärmschutzes zu erwarten.

4. Planungsrechtliche Grundlagen

○ Bebauungsplan

Die Maßnahme befindet sich innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinien. Es gelten die Bebauungs-/ Baustufenpläne :

Name	Lage
TB 279	Bereich SO-Ecke Dorotheenstraße
BS Winterhude	Bereich östlich Dorotheenstraße
B-Plan Winterhude 34	Bereich Johanneum

○ Planfeststellung

Eine Planfeststellung ist nicht erforderlich. Die Maßnahme wird als Verschickung nach Hamburger Wegegesetz durchgeführt.

5. Umsetzung der Planung

5.1 Grunderwerb

Die Baumaßnahmen werden innerhalb der bestehenden Straßenbegrenzungslinien durchgeführt. Es ist kein Grunderwerb erforderlich.

Im Bereich der Hausnummern 120 und 122 sind die privat genutzten Vorgärten rechtlich FHH Verkehrsflächen und den Anliegern derzeit kostenlos zu Nutzung überlassen. Dieser Überlassungsvertrag kann mit 6 Monaten Frist gekündigt werden, um den neuen Gehweg anlegen zu können. Nach dem Umbau können die verbleibenden Flächen den Anliegern wieder zur Nutzung überlassen / ihnen verkauft werden. Dies betrifft besonders die vorhandene steile Garagenzufahrt.

Im Bereich Flurstück 2418 (Haus-Nr.123 / NW-Ecke der Einmündung Maria-Luisen-Stieg) muss die vorhandene Hecke und der Maschendrahtzaun durch den Anlieger um ca. 1,30 m auf Privatgrund zurückgebaut werden.

Im Bereich Johanneum entsprechen die auf dem privaten Schulvorplatz vorhandenen Kunstharzbeläge, die Stahlkanten und die Poller nicht der katastermäßigen Straßenbegrenzungslinie. Der öffentliche Gehweg wurde bis zu ca. 35 cm überbaut. Zur endgültigen Sicherung der öffentlichen Gehwegflächen gegenüber dem Schulgrundstück sollen die Befestigungen und Einbauten außerhalb des Schulgrundstückes beseitigt und durch Regelbauweisen (Betonplatten) ersetzt werden. Damit wird die Verkehrsfläche dauerhaft baulich sichtbar gesichert, von störenden Einbauten freigehalten und ggf. auftretende haftungsrechtliche Probleme (z.B. Schneeräumung) beseitigt.

5.2 Kosten und Finanzierung / Produktgruppe / PSP-Nr.

Die vorhandenen Baugrunduntersuchungen ergaben, dass der Umbau nur im Vollausbau erfolgen kann. Der Umbau der Nebenflächen mit beengten Verhältnissen und Wurzeln ist nur in kostenintensiver Handarbeit möglich.

Die Baukosten werden auf ca. 1.100.000,- € geschätzt.

Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt aus der Zweckzuweisung „Förderung des Radverkehrs“.

Produktgruppe: 220.03

PSP-Nr.: 5-22003999-000006.02

Kontrakt-Nr.: entfällt

5.3 Entwurfs- und Baudienststelle

Entwurfs- und Baudienststelle ist das Bezirksamt Hamburg-Nord, Dezernat für Wirtschaft, Bauen und Umwelt, Fachamt Management des öffentlichen Raumes / Fachbereich Tiefbau. Die Verkehrsplanung wurde durch das Ingenieurbüro wfw nord consult Ingenieurgesellschaft mbH bearbeitet.

5.4 Terminierung der Planung und Bauausführung

Die Untersuchung der vorhandenen Befestigungen hat ergeben, dass durch den vorgesehenen Umbau (Verbreiterungen / Trummenumbau) viele Störungen und Flicker in den alten Pflasterbefestigungen entstehen und das erneute Überbauen der alten Pflasterlage mit dünnen Asphaltsschichten Garantieprobleme auslösen wird. Zusätzlich sind die vorhandenen Längsneigungen abschnittsweise zu klein oder Querneigungen zu hoch. Deshalb wurde ein kompletter Voliausbau der Fahrbahn beschlossen, der ohne die Berücksichtigung vorhandener Tragschichten einen regelkonformen Deckenhöhenplan ermöglicht und eine für lange Zeit dauerhafte Fahrbahn erstellt.

Der Umbau der Straße wird deshalb eine längere halbseitige Sperrung und zusätzlich mehrere Vollsperrungen erfordern. Zusätzlich erfolgen vorab umfangreiche Arbeiten der Leitungsträger mit Teil-/Vollsperrungen. Am 8.2.2017 hat eine erste Leitungsbesprechung stattgefunden. Hamburg-Energie teilte dort z.B. mit, dass sie alle Stromleitungen erneuern werden.

Die Bauzeit wird voraussichtlich zusätzlich zu den Leitungsarbeiten ca. 3-4 Monate betragen. Die Arbeiten des LSBG zur Veloroute 13 finden nicht vor Ende 2018 statt und sind somit unabhängig von dieser Maßnahme.

Die Baumfällarbeiten dürfen nur von Oktober bis Ende Februar durchgeführt werden. Die Fällungen sind Voraussetzung für alle weiteren Arbeiten, besonders die Leitungsverlegung südlich Opitzstraße. Der Nutzungsvertrag für den Garten vor Haus Nr. 120 muss ebenfalls durch die Liegenschaft gekündigt werden.

Durch die Verschiebung der Fahrbahn einschließlich des Schutzstreifens auf die heutigen östlichen Nebenflächen werden im Abschnitt zwischen Dorotheenstraße und Opitzstraße die dortigen Leitungen überbaut. Diese Leitungen haben i.d.R. nicht die erforderliche Tiefenlage um mit einer Fahrbahn überbaut zu werden. Deshalb müssen die Leitungen verlegt werden. Da die verbleibende Gehwegfläche nur sehr schmal ist, werden einige Leitungen voraussichtlich in der vorhandenen Lage tiefer gelegt werden müssen. Dies bedingt wiederum Konflikte mit den zu versetzenden Trummen.

Es ist davon auszugehen, dass zunächst noch im Februar 2017 die Bäume im Straßenraum beseitigt werden und dann im Sommer 2017 die Leitungsträger die Anlagen verlegen. Die Vorflächen der Hausnummern 120 und 122 werden je nach genauem Kündigungsstermin ab Oktober / November umgebaut.

Die Einzelheiten des Bauablaufes und der Verkehrsführung werden in späteren Planungsphasen erarbeitet. Dieser 2. Bauabschnitt kann wegen der erforderlichen Bearbeitungszeiten und der Leitungsarbeiten voraussichtlich erst im Herbst 2017 realisiert werden.