

1 Anlass der Planung

Mit Drucksache 20-2398 des Hauptausschusses wurde am 05.01.16 die Grundinstandsetzung Maienweg, zwischen Ahornkamp und Ratsmühlendamm beschlossen.

Im Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Verbraucherschutz (UVV, Drs. 20-3226) am 28.06.16 wurde als Empfehlung die Erweiterung des Planungsabschnittes bis zur Straße „Am Hasenberge“ beschlossen. In einer weiteren Sitzung des UVV am 27.09.16 hat der Ausschuss dem Bezirksamt dann den Auftrag erteilt eine bereits vorgestellte Variante weiter zu modifizieren (HA, Drs. 20-3441). Vorgesehen sind ein beidseitiger Radfahrstreifen sowie ausreichend breite Gehwege, unter Berücksichtigung des Erhalts möglichst vieler Bäume und Parkstände. Die Planung der Radfahrstreifen soll bis an den Knotenpunkt Maienweg / Ratsmühlendamm herangeführt und die konkretisierte Planung im zuständigen Regionalausschuss vorgestellt werden.

Im Hauptausschuss (Drs. 20-3243) wurde der Finanzierung der vorgelegten Kostensteigerung für die durchzuführenden Grundinstandsetzung, einschließlich der Verlängerung bis zur Straße Am Hasenberge aus der Rahmenzuweisung „Grundinstandsetzung von Straßen“ zugestimmt.

2 Vorhandener Zustand

2.1 Allgemeines

Die folgende Abbildung zeigt die Lage des Planungsabschnittes im Straßennetz.

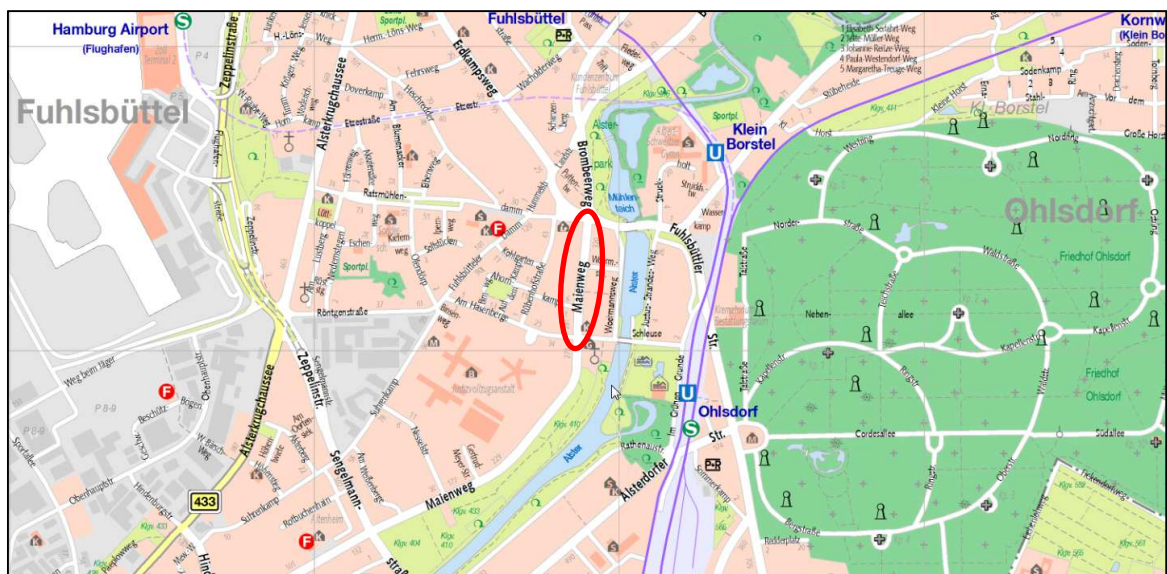


Abb. 1: Übersichtskarte (Quelle: www.geo-online.de)

Der betrachtete Straßenabschnitt des Maienweges liegt in den Stadtteilen Alsterdorf und Ohlsdorf im Bezirksamtsbereich Hamburg-Nord und verbindet die Hauptverkehrsstraßen Alsterkrugchaussee (Ring 2 / B 433) mit dem Knotenpunkt Ratsmühlendamm / Brombeerweg. Der Maienweg ist im Nordosten über die Hauptverkehrsstraßen Brombeerweg und Alte Landstraße mit dem Poppenbütteler Weg (Ring 3) verbunden.

Durch diese Lage im Hamburger Straßennetz hat der Maienweg eine hohe verkehrliche Bedeutung. Auf der zweistreifig ausgebauten Bezirksstraße weist der Maienweg im Be-

reich des Knoten Ratsmühlendamm / Brombeerweg eine Verkehrsmenge von 20.600 Kfz/24 h auf, wovon der Schwerverkehrsanteil (SV) 2,4 % beträgt (Verkehrszählung vom 26.04.2012). Die Zufahrt Maienweg in den Knotenpunkt Ratsmühlendamm / Brombeerweg weist in den Nachmittagsspitzenstunden eine chronische Überlastung auf.

Die angrenzende Bebauung besteht überwiegend aus mehrgeschossigen Wohngebäuden. Zudem befinden sich im Maienweg drei Kitas sowie Gastronomie und Einzelhandel am nördlichen Ende. Südwestlich des Knoten Maienweg / Am Hasenberge befindet sich die Justizvollzugsanstalt Fuhlsbüttel und südöstlich die St. Marienkirche der Ev.-luth. Kirchengemeinde Ohlsdorf-Fuhlsbüttel.

Durch die beidseitig, durchgehend vorhandene Bebauung und der nicht ausreichenden Anzahl von Stellplätzen auf den Anliegergrundstücken, ist ein hoher Parkdruck in der Straße vorhanden. Ziel der Planungen ist es, durch Umgestaltung des Straßenraumes die Radverkehrsanlagen sowie die Gehwege unter den Gesichtspunkten Verkehrssicherheit, Funktionalität, Komfort, Durchgängigkeit und Befahrbarkeit zu verbessern, so dass sie dem Anspruch an eine „Fahrradstadt Hamburg“ sowie den Ansprüchen von mobilitätseingeschränkten Menschen gerecht werden. Diese einzelnen Ziele lassen sich, aufgrund der Straßenbäume und der beengten Platzverhältnisse im öffentlichen Grund, nur eingeschränkt umsetzen (siehe Punkt 3.2).

2.2 Verkehrssituation

Die 2-streifige Fahrbahn des Maienweges hat zwischen der Straße Am Hasenberge und dem Woermannstieg eine Breite von rund 7,00 m. Ab dem Woermannstieg kommt ein zusätzlicher Fahrstreifen in Richtung Knotenpunkt Ratsmühlendamm / Brombeerweg hinzu. Auf einer Länge von ca. 65,0 m beträgt die Fahrbahnbreite rd. 10,30 m. Danach weitet sich die Fahrbahn im Bereich des Knotenpunktes auf einer Länge von ca. 50,0 m in einen Querschnitt mit fünf Fahrstreifen auf. Zwei Fahrstreifen werden in Richtung Süden geführt und verflechten sich zu einem Fahrstreifen, und drei Fahrstreifen führen in Richtung Norden (geradeaus-links, geradeaus und rechts). Die Fahrstreifenbreiten liegen zwischen 3,00 und 3,75 m.

In den Knoten Maienweg / Ratsmühlendamm und Maienweg / Am Hasenberge befinden sich Lichtsignalanlagen (LSA). In Fahrrichtung Süden ist vorm Knoten Maienweg / Am Hasenberge durch das Verkehrszeichen 214-20 das Linksabbiegen in Richtung Am Hasenberge (östl., Richtung Alster) für alle Verkehrsteilnehmer untersagt.

Die Straße Ahornkamp sowie der westliche Teil der Straße Am Hasenberge sind als Tempo-30-Zonen ausgewiesen.

Der Maienweg wird von der Buslinie 174 (Standardbus) befahren, die zwischen U Volksdorf und U+S Ohlsdorf verkehrt. Die Linie 174 verläuft dabei u. a. über die Straßenzüge Sengelmanstraße, Maienweg und Am Hasenberge (östl. Abschnitt).

Auf beiden Seiten des Maienweges sind bauliche Radwege vorhanden, die nicht mehr den geforderten Standards entsprechen und nicht benutzungspflichtig sind. Der Radverkehr hat daher die Wahl zwischen der Fahrbahn (Mischverkehr) und den unzulänglichen Radwegen. Der schlechte Zustand der Radwege ist auf hochstehende Baumwurzeln und auf die tlw. beengte Lage des östlichen Radweges, zwischen den Längsparkständen und den Straßenbäumen, zurückzuführen.

Auf der Westseite befindet sich ein Gehweg mit einer Breite von ca. 1,60 bis 1,80 m; in Teilabschnitten mit rund 4,00 m. Der bauliche Radweg, dessen Breiten zwischen 0,8 m bis 1,00 m variieren, grenzt direkt an den Gehweg.

Auf der Ostseite befindet sich ein Gehweg mit einer Breite von ca. 1,50 bis 1,70 m. In einem Teilabschnitt weist der Gehweg eine Breite von rund 3,00 m auf. Der bauliche Radweg, dessen Breiten zwischen 0,8 m bis 2,00 m variieren, wird aus Richtung Süden kommend bis zum Woermannstieg durch einen ca. 2,00 m breiten Grünstreifen vom Gehweg getrennt. Zwischen dem Radweg und dem Längsparkständen befindet sich ein ca. 50 cm breiter Sicherheitstrennstreifen.

Parallel zum Maienweg verläuft die Veloroute 4 im Suhrenkamp.

In den Nebenflächen befinden sich zahlreiche Einbauten, wie Schaltschränke, Pfosten, Baumschutz- und Fahrradbügel, Verkehrszeichen, Altpapiercontainer sowie Werbeanlagen.

Die Gehwegüberfahrten sind mit unterschiedlichem Pflaster befestigt (z.B. Betonwabenstein-, Kleinpflaster etc.).

Im Maienweg befinden sich beidseitig angeordnete Längsparkstände, die mit Rasengittersteinen befestigt sind. Auf der Westseite sind die Längsparkstände zwischen den Straßenbäumen angeordnet, auf der Ostseite westlich des Radweges.

Die Entwässerung erfolgt über beidseitige Wasserläufe und Trummen am Fahrbahnrand, die in ein vorhandenes Mischwassersiel abgeführt werden.

Eine Beleuchtung in Form von Auslegermasten ist überwiegend auf der Westseite vorhanden. Die Masten haben einen Abstand von ca. 30 m.

In dem Planungsabschnitt befindet sich auf beiden Seiten ein alleeartiger Baumbestand, der sich auf der Westseite zwischen den Längsparkständen befindet, sowie auf der Ostseite in einem Grünstreifen, zwischen dem baulichen Radweg und dem Gehweg.

3 Geplanter Zustand

3.1 Planungsansatz

Zur Verbesserung der Radverkehrsanlagen und Gehwege soll der Radfahrer auf der Fahrbahn - auf Radfahrstreifen - geführt werden. Durch den Rückbau des westlichen Radweges wird auf der Westseite zusätzlicher Raum für Fußgänger geschaffen und die Barrierefreiheit, gemäß PLAST 10, für Menschen mit Behinderungen berücksichtigt. Der geplante Radfahrstreifen schließt über eine Auf- und Ableitung an die Radverkehrsführung südlich des Knoten Maienweg / Am Hasenberge an, sowie im Norden an die Radwegefurten im Knoten Maienweg / Ratsmühlendamm / Brombeerweg.

Die Längsparkstände auf der Ostseite werden vom Fahrbahnrand in die Seitenflächen verschoben und zwischen den Straßenbäumen neu angeordnet, weshalb sich die Anzahl der Parkstände verringert.

Im Vorfeld der Planungen wurde geprüft, welche Radverkehrsanlage für diese Maßnahme am geeignetsten ist. Da die Anlage eines gemeinsamen Geh- und Radweges zu keiner Verbesserung für Fußgänger und Radfahrer führt, sind folgende Möglichkeiten bzw. Varianten der Radverkehrsführung untersucht worden.

1. Führung des Radfahrers im Mischverkehr - heute schon möglich, da die Radwegebenutzungspflicht aufgehoben wurde, jedoch bei einem DTVw-Wert von rund 21.000 Kfz/24 h nur für geübte und sichere Radfahrer geeignet → gem. ERA nicht empfohlen
2. Anlage eines Rad- beziehungsweise Schutzstreifens - umsetzbar durch den Rückbau von Längsparkständen und Baumfällungen sowie der Verkürzung des 3-streifigen Abschnittes vorm Knotenpunkt Ratsmühlendamm / Brombeerweg
3. Anlage eines baulichen Radweges - nur möglich, durch beidseitige großräumige Baumfällungen und eine Reduzierung der Längsparkstände
4. Sonderlösung Gehweg für Radfahrer frei - heute schon auf der Westseite umsetzbar, jedoch aufgrund der Str.-Bäume nur in geringer Breite durchführbar

Folgende Varianten wurden abgewogen:

Variante 1

Wurde nicht weiter verfolgt, da der „geübte Radfahrer“ bereits schon heute im Mischverkehr fahren kann.

Variante 2

Die Einrichtung eines beidseitigen Radfahrstreifens wurde politisch (UVV vom 27.09.16) als favorisierte Lösung gewählt, da bei dieser Variante eine sichere Führung des Radverkehrs bei geringstmöglichem Verlust von Bäumen und Parkständen möglich ist. Eine Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit des Knotens Knoten Ratsmühlendamm / Brombeerweg durch die Verkürzung des zweistreifigen Aufstellbereiches wird dabei in Kauf genommen, da der Erhalt von Bäumen und Parkständen höher bewertet wird.

Durch die Verlagerung des Radverkehrs aus den Nebenflächen können diese umgestaltet werden. Die dabei verbleibende Fläche für die Fußgänger verbreitert sich dadurch insbesondere auf der Westseite.

Variante 3

Wurde ausgeschlossen, da die Umsetzung eines baulichen Radweges die Fällung von einem Großteil des erhaltenswerten Straßenbaumbestandes sowie eine erhebliche Reduzierung der Längsparkstände bedeutet hätte.

Variante 4

Wurde ebenfalls nicht weiter verfolgt, da es zu viele Konflikte zwischen dem Fuß- und Radverkehr geben würde und keine Verbesserung herbeiführen würde. Der Radverkehr würde bei dieser Variante zwischen der Nutzung der Fahrbahn (im Mischverkehr) und des Gehweges (Radfahrer frei) entscheiden können. Dabei würde durch den Ausbau des Radweges grundsätzlich mehr Raum auf der Westseite zur Verfügung stehen. Die Breite des Gehweges ist auf der Ostseite durch die Lage der Straßenbäume vorbestimmt.

Im Zuge der Planungen wurde auch die Variante der Abbiegemöglichkeiten für den stadteinwärts verlaufenden Radverkehr vom Maienweg in die Straße Am Hasenberge

(Ostseite) geprüft, um die Sicherheit und die Attraktivität der Radverkehrsführung zu erhöhen:

Die Variante eines aufgeweiteten Radaufstellstreifen (ARAS) wurde u. a. wegen der unter Punkt 2.2 genannten Fahrbeziehung in Richtung Süden (VZ 214-20 untersagt das Linksabbiegen für alle Verkehrsteilnehmer) ausgeschlossen und weil diese Form der Radverkehrsführung eher für untergeordnete Straßen bzw. Zufahrten mit geringen Freigabezeitanteil im Umlauf verwendet wird. Zudem wird ein pulkartiger Radverkehr, der sich vor dem MIV aufstellen kann, im Maienweg nicht erwartet.

Die Ausgestaltung für den Radverkehr im Knoten Maienweg / Am Hasenberge wurde in einem Abstimmungsgespräch mit VD 5, PK 34 und Hochbahn am 2. Februar 2017 konkretisiert.

3.2 Einzelheiten der Planung

Durch die Einrichtung von beidseitigen Radfahrstreifen ergibt sich die Notwendigkeit der Fahrbahnverbreiterung, im gesamten Planungsabschnitt, auf der Ostseite. Die Verbreiterung der Fahrbahn erfolgt im Zuge der Grundinstandsetzung. In der Folge werden auch die Bordsteinführungen verändert.

Die Regelbreite der Fahrstreifen wird 3,25 m betragen. Dadurch wird das unzulässige Überfahren der Radfahrstreifen durch den Kfz-Verkehr - außer um legale Parkplätze dahinter zu erreichen - im Regelfall ausgeschlossen. Die Breite der Fahrstreifen im südlichen Bereich des Knotenpunktes Ratsmühlendamm / Brombeerweg beträgt für den Geradeaus-Linksabbieger 3,00 m, die für den Rechtsabbieger 3,25 m. Die Lage und Breite der Mittelinsel wird nicht verändert.

3.2.1 Geplante Querschnitte

Folgende Querschnitte sind geplant:

Knoten Maienweg / Am Hasenberge bis Maienweg Haus-Nr. 310

Gehweg (Betonplatten) inkl. Sicherheitstrennstreifen	2,15 m
Grün- / Parkstreifen (Kunststoffrasengitter) inkl. Bordanlage und Sicherheitstrennstreifen	2,60 m
Radfahrstreifen (Asphalt) inkl. Breitstrichmarkierung (B = 25 cm)	1,85 m
Fahrbahn (Asphalt)	6,50 m
Radfahrstreifen (Asphalt) inkl. Breitstrichmarkierung (B = 25 cm)	1,85 m
Grün- / Parkstreifen (Kunststoffwabengitter) inkl. Bordanlage und Sicherheitstrennstreifen	2,60 m
<u>Gehweg (Betonplatten) inkl. Sicherheitstrennstreifen</u>	<u>2,00 m</u>
Gesamt	<u>19,55 m</u>

Maienweg Haus-Nr. 310 bis Maienweg Haus-Nr. 318

Gehweg (Betonplatten) inkl. Bordanlage	3,30 m
Radfahrstreifen (Asphalt) inkl. Breitstrichmarkierung (B = 25 cm)	1,85 m
Fahrbahn (Asphalt)	9,50 m
Radfahrstreifen (Asphalt) inkl. Breitstrichmarkierung (B = 25 cm)	1,85 m
<u>Gehweg (Betonplatten) inkl. Bordanlage</u>	<u>3,20 m</u>
Gesamt	<u>19,70 m</u>

Zwischen den Flurstücksgrenzen bzw. den Einfassungen der Grundstücke (Zäune, Hecken, Mauern etc.) befinden sich teilweise unbefestigte Reststreifen in Breiten von bis zu 30 cm. In der weiteren Ausführungsplanung sowie in der späteren Bauausführung wird geprüft, inwieweit sich in diesen Bereichen Gehwegplatten einbauen lassen.

3.2.2 Knotenpunkt Maienweg / Ratsmühlendamm / Brombeerweg / Erdkampsweg

Die beidseitigen Radfahrstreifen im Maienweg werden bis an den Knoten Ratsmühlendamm / Brombeerweg herangeführt und schließen an die bestehende Radverkehrsführung bzw. Radwegefurten an. Der Radfahrstreifen stadtauswärts wird dabei links neben dem Rechtsabbieger angeordnet, um die Verkehrssicherheit für die Radfahrenden zu erhöhen (u.a. „toter Winkel“). Die Radwegefurten in Richtung Norden sowie die rechtsliegende Aufstellfläche für das indirekte Linksabbiegen (Fahrbeziehung: westl. Ratsmühlendamm - Brombeerweg) werden entsprechend angepasst.

Der Linksabbieger vom Maienweg in Richtung Erdkampsweg wird entgegen der 1. Verschickung nicht entfallen, da eine genaue Überprüfung des Knoten Maienweg / Ratsmühlendamm / Brombeerweg durch den LSBG-S1 ergeben hat, dass die vorhandenen Räumzeiten auch bei Mitnutzung des Linksabbiegers durch den Radverkehr ausreichend sind, sodass die Leistungsfähigkeit nicht beeinträchtigt wird. Die Breite des Linksabbiegers wird weiterhin 3,00 m betragen.

Die Signalprogramme werden auf Leistungsfähigkeit überprüft und der veränderten Verkehrssituation angepasst.

Die taktilen Leitelemente im Einmündungsbereich des Maienweges werden angepasst.

3.2.3 Knotenpunkt Maienweg / Am Hasenberge

Südlich des Knotenpunktes wird der Radverkehr in Richtung Norden über eine Ableitung auf den Radfahrstreifen geführt. Die Ableitung wird rund 10,0 m vor dem Knoten erfolgen, damit der Radfahrende auf dem Radfahrstreifen früher vom Kfz-Verkehr wahrgenommen werden kann. Zugunsten dieser Ableitung wird die Anzahl der Längsparkstände in diesem Bereich reduziert werden.

Der Radverkehr in Richtung Süden erhält südlich des Knotens eine sogenannte „Velo-Weiche“, damit der Radverkehr zwischen der Fahrbahn (Mischverkehr) und dem nicht benutzungspflichtigen Radweg wählen kann. Die „Velo-Weiche“ soll dem Radverkehr sowie dem MIV diese „Wahl“ verdeutlichen und eine verkehrssichere Führung in den Mischverkehr ermöglichen.

In dem Knotenpunkt werden gesonderte Radfahrstreifen, Fahrrad-Abbiegestreifen, Radwegefurten sowie Aufstelltaschen zum indirekten Abbiegen angeordnet.

Der Radverkehr im Maienweg in Richtung Norden (Ratsmühlendamm) kann - für sichere Radfahrende - im Mischverkehr direkt in die Straße Am Hasenberge (westlich, Richtung JVA) linksabbiegen oder indirekt über eine rechtsliegende Aufstellfläche. Die Lage der Aufstellfläche für den indirekten Linksabbieger in der Straße Am Hasenberge (Ostseite) richtet sich nach der Schleppkurve für einen Standardbus.

In Richtung Süden kann der Radverkehr aufgrund der angeordneten Fahrbeziehung (siehe Punkt 2.2) nur über eine rechtsliegende Aufstellfläche indirekt in die Straße Am Hasenberge abbiegen (östlich, Ri. Alster).

Eine Induktionsschleife in den rechtsliegenden Aufstellflächen ist nach Aussage von VD 52 aufgrund der 2-phasigen LSA-Signalisierung nicht erforderlich. Der Radverkehr kann den Maienweg queren, wenn es der Verkehr zulässt oder sich an dem Lichtsignal der Fußgänger orientieren.

Die Lichtsignalanlagen werden den neuen verkehrsräumlichen Situationen entsprechend angepasst. Die LSA-Masten werden teilweise versetzt bzw. erneuert. Bei den signalisierten Fußgängerübergängen werden akustische Sehbehindertensignalisierungen vorgesehen.

Die Signalprogramme werden auf Leistungsfähigkeit überprüft und der veränderten Verkehrssituation angepasst.

3.2.4 Einmündung Ahornkamp

Der Ahornkamp wird im Einmündungsbereich gem. den Vorgaben der PLAST 10 umgestaltet. Die Nebenflächen und Fahrbahnrandeinfassungen werden barrierefrei ausgebaut und mit taktilen Leitelementen ausgestattet.

3.2.5 Fußgänger- und Radverkehrsführung

Die Breite der Gehwege, die das Mindestmaß der PLAST 10 unterschreitet, ergibt sich aus der Lage der Flurstücksgrenzen und der Straßenbäume bzw. der Längsparkstände und beträgt zwischen 1,35 und 1,50 m. Zwischen den Längsparkständen und dem Gehweg befindet sich ein Sicherheitstrennstreifen mit einer Breite von 0,65 m. Dieser kann unter Umständen im Bedarfsfall von Fußgängern mitbenutzt werden. Die Befestigung besteht aus Gehwegplatten und weißen Pflastersteinen. Im Bereich von Baumscheiben wird, aufgrund der vorh. Baumwurzeln, eine Sonderbauweise vorgesehen.

Im nördlichen Abschnitt, sowie punktuell im Bereich der Baumscheiben, liegt eine Gehwegbreite von $\geq 2,00$ m vor. An diesen Stellen ist Begegnungsverkehr von Kinderwagen, Rollstuhlfahrern etc. noch möglich.

Der Radverkehr wird ab dem Knotenpunkt Maienweg / Am Hasenberge (südlicher Teil) auf einem beidseitigem Radfahrstreifen mit einer Breite von 1,85 m (inkl. der Breitstrichmarkierung) geführt. Die hierfür erforderlichen Flächen werden größtenteils durch die Reduzierung der Fahrbahnbreite gewonnen, die Verlegung der Längsparkstände auf der Ostseite zwischen die Straßenbäume sowie durch die Verkürzung des 3-streifig ausgebauten Fahrbahnabschnittes im nördlichen Abschnitt um ca. 30 m.

In den Knotenpunkten werden gesonderte Radfahrstreifen, Fahrrad-Abbiegestreifen, Radwegefurten sowie Aufstelltaschen zum indirekten Abbiegen vorgesehen bzw. angepasst.

Auf beiden Seiten des Maienwegs sind in den Nebenflächen punktuell Fahrradanhänger vorgesehen.

3.2.6 ÖPNV

Der Verlauf der Buslinie 174 wurde bei der Überplanung des Knotenpunktes Maienweg / Am Hasenberge hinsichtlich der Schleppkurve berücksichtigt.

3.2.7 Ruhender Verkehr

Die vorhandenen Längsparkstände auf der Westseite werden in Lage und Breite der neuen Querschnittsaufteilung angepasst. Auf der Ostseite werden Parkstände zwischen den Straßenbäumen angeordnet. Die Parkstände erhalten aufgrund der Baumwurzeln eine Oberflächenbefestigung aus Kunststoffwabengitter, die eine geringe Einbautiefe haben und daher keine Einfassung aus Borden benötigen.

Bei den Grundstücksüberfahrten werden keine sogenannten Schwalbenschwänze in den Nebenflächen ausgeführt. Durch die Anlage der Radfahrstreifen sind eine Schleppkurve sowie die Sichtbeziehung gesichert.

Die Bilanz der Parkstände stellt sich wie folgt dar:

Abschnitt	Anzahl der vorh. Parkstände	Anzahl d. geplanten Parkstände	Bilanz
südl. Knoten Maienweg / Am Hasenberge	3	1	-2
Am Hasenberge bis Ahornkamp (Westseite)	8	7	-1
Ahornkamp bis Ratsmühlendamm (Westseite)	9	6	-3
Am Hasenberge bis Ratsmühlendamm (Ostseite)	41	28	-13
Summe	61	42	-19

Annahme: Länge eine Längsparkstandes 5,20 m gem. PLAST 6, Abschnitt 3, Blatt 2. Kurze Parkstandslücken für Kleingewagen (wie z.B. Smart) wurden nicht berücksichtigt.

3.2.8 Straßenentwässerung

Es ist vorgesehen, die Quer- und Längsneigungen in den Fahrbahnen und den Nebenflächen annähernd wie im Bestand beizubehalten. Die Nebenflächen werden zur Fahrbahn hin entwässert.

Die Lage der Straßenabläufe wird an die neue Linienführung der Borde und Deckenhöhen angepasst. Die Straßenabläufe werden, in Anlehnung an die Trummenuntersuchung und den Sanierungsvorschlag, soweit erforderlich, erneuert.

Am tiefliegenden Fahrbahnrand werden neue Wasserläufe aus Gussasphalt in einer Breite von 0,30 m geplant.

3.2.9 Bäume und Grünflächen

Im Zuge der regelkonformen Herstellung der Radfahrstreifen ist es erforderlich, insgesamt acht Bäume zu entfernen. Als Ausgleich sind drei Ersatzpflanzungen innerhalb des Planungsabschnittes vorgesehen sowie fünf weitere in der näheren Umgebung. Art, Größe und Lage der Ersatzpflanzungen werden im Zuge der weiteren Planung näher bestimmt.

Zur Realisierung der Maßnahme sind Eingriffe in den Wurzelbereich der angrenzenden Straßenbäume erforderlich. Zur besseren Einschätzung der Eingriffe - durch die geplante Baumaßnahme - wurden daher frühzeitig Wurzelsuchgrabungen in festgelegten Teilbereichen durchgeführt. Die Ergebnisse sind in einer gutachterlichen Stellungnahme aufgezeigt und werden in den einzelnen Planungsphasen im Detail berücksichtigt. Besonders betroffen sind die Bereiche in denen die Fahrbahn erweitert wird und die Bordsteine neu gesetzt werden. Hier hatte die Wurzelsuchgrabung jedoch ergeben, dass überwiegend Feinwurzeln betroffen sind. Der Schwerpunkt der Untersuchung lag zudem in den Bereichen, in denen bisher keine Oberflächenbefestigung existierte, wie z.B. in den zukünftigen östlichen Parkbereichen - zwischen den Bäumen und in den Gehwegen.

Der vorhandene Baumbestand wird während der Bauzeit gegen mechanische Beschädigungen geschützt. Eine baumpflegerische Begleitung wird während der Baumaßnahme punktuell stattfinden, speziell in den vorher genannten Bereichen.

Die Bilanz der Bäume stellt sich wie folgt dar:

Abschnitt	Anzahl der vorh. Str.-Bäume	Anzahl d. entfallenden Str.-Bäume	Anzahl der Neuanpflanzungen	Bilanz
südl. Knoten Maienweg / Am Hasenberge	7	1	1	0
Am Hasenberge bis Ahornkamp (Westseite)	4	0	1	+1
Ahornkamp bis Ratsmühlendamm (Westseite)	18	3	0	-3
Am Hasenberge bis Ratsmühlendamm (Ostseite)	15	4	1	-3
Summe	44	8	3	-5

Die Standorte für weitere fünf Neupflanzungen werden im Zuge der weiteren Planung näher bestimmt.

3.2.10 Barrierefreiheit

Die Planung der Maßnahme wird unter Berücksichtigung der PLAST 10 (barrierefreie Verkehrsanlagen) durchgeführt.

Es ist die Herstellung von taktilen Leiteinrichtungen für Menschen mit Sehbehinderungen im Bereich von Radwegen, Fußgängerquerungen und Lichtsignalanlagen vorgesehen.

Die Begrenzungstreifen sowie die Aufmerksamkeitsstreifen und -felder werden in Noppenplatten im Format 25/25/7 cm ausgeführt. Die Sperr- und Richtungsfelder sowie die Leitstreifen werden in Rippenplatten im Format 25/25/7 cm ausgeführt.

Die Bordsteine werden PLAST-gerecht an den Querungen für Rollator- bzw. Rollstuhlnutzer auf 0 cm und für die Langstocknutzer auf 6,0 cm abgesenkt.

Bei den signalisierten Fußgängerübergängen soll eine entsprechende Sehbehindertensignalisierung vorgesehen werden.

Durch die klare Trennung des Fuß- und Radverkehrs (Begrenzungstreifen, Radfahrstreifen) sowie durch die in Teilbereichen erreichte Querschnittsverbreiterung der Gehwege erhöhen sich die Sicherheit und Aufenthaltsqualität für Fußgänger.

3.2.11 Straßenbeleuchtung und Ausstattung / Werbetafeln

Durch die teilweise Umgestaltung der Straßenquerschnitte und der damit verbundenen Veränderung der Fahrbahneinfassung und Nebenflächen ist es erforderlich, die Anlagen der öffentlichen Beleuchtung und der wegweisenden Beschilderung in der Örtlichkeit zu versetzen.

Der Standort der zwei Depotcontainer (Altpapier, Stadtreinigung Hamburg) im Maienweg vor Haus-Nr. 294 wird aus Gründen der Verkehrssicherheit in die Straße Am Hasenberge verlagert. Hierzu fand am 17.03.17 Vorort ein Abstimmungstermin mit dem Bezirk HH-Nord, Polizeikommissariat 34 und der Stadtreinigung Hamburg statt.

An einigen Stellen sind Werbeträger (Werbetafel, Standuhr) zu versetzen. Ebenfalls werden Bügel, Poller und Blumenkübel entfernt oder entsprechend versetzt.

Es ist vorgesehen insgesamt rund 30 Fahrradbügel im Planungsabschnitt aufzustellen.

3.2.12 Ver- und Entsorgungsleitungen

Eine Leitungsanfrage ist durchgeführt worden. Seitens der Versorgungsunternehmen sind keine Baumaßnahmen genannt worden.

Inwieweit sich ein Erfordernis zur Anpassung von Leitungen, Kabelschächten oder Schaltschränken aufgrund der geplanten Umbaumaßnahmen an der Straße ergibt, kann erst im weiteren Ablauf der Planung festgestellt werden.

4 Planungsrechtliche Grundlagen

Die Umsetzung der geplanten Maßnahme erfolgt innerhalb der derzeit vorhandenen Straßenbegrenzungslinien. Es bedarf keiner besonderen planungsrechtlichen Grundlage.

Im Planungsbereich gilt folgendes Planungsrecht:

- Baustufenplan Fuhlsbüttel-Alsterdorf-Groß- und Kleinborstel-Ohlsdorf (westlicher Teil), Blatt 1, festgestellt am 14.01.1955

- Bebauungsplan Fuhlsbüttel 13, festgestellt am 06.10.1970

5 Umsetzung der Planung

5.1 Grunderwerb

Die Baumaßnahme wird innerhalb der Straßenbegrenzungslinien durchgeführt. Grunderwerb wird nicht erforderlich.

5.2 Finanzierung

Die Finanzierung erfolgt über das PSP-Element 2-22003010-10003.40.

5.3 Entwurfs- und Baudienststelle

Entwurfs- und Baudienststelle ist das Bezirksamt Hamburg-Nord, Fachamt Management des öffentlichen Raumes, Fachbereich Tiefbau.

5.4 Realisierungstermin

Die Umsetzung der Maßnahme ist ab Oktober 2017 geplant.