

Straßenverkehrstechnische Planung

1. Verschickung

Busoptimierung Metrobuslinie 26

PSP: 13414

U Farmsen



LSBG
Landesbetrieb Straßen,
Brücken und Gewässer
Hamburg

Inhalt

1	Allgemeines	3
1.1	Darstellung der Baumaßnahme, Lage und Einordnung in die überörtliche Situation	3
1.2	Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit der Baumaßnahme ..	3
1.3	Bedarfsträger, Realisierungsträger sowie Projektauftrag.....	4
1.4	Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien.....	4
2	Planungsrechtliche Grundlagen	4
3	Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage	4
3.1	Lage und Funktion im Straßennetz	4
3.2	Verkehrsbelastung.....	4
3.3	Unfallgeschehen	5
3.4	Nutzung der angrenzenden Grundstücke/Bebauung	5
3.5	Aufteilung und Abmessung des Querschnitts sowie Oberflächenbefestigung.....	6
3.6	Schadensbild	9
3.7	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen	9
3.8	Wirtschaftsverkehr	10
3.9	ÖPNV und Sharing Angebote.....	10
3.10	Radverkehr	12
3.11	Fußverkehr	12
3.12	Ruhender Verkehr	12
3.13	Straßenausstattung und Straßenmöblierung	13
3.14	Öffentliche Beleuchtung	14
3.15	Straßenbegleitgrün	15
3.16	Entwässerung	15
3.17	Versorgungsleitungen.....	15
3.18	Ingenieurbauwerke	15
3.19	Denkmalschutz	16
3.20	Altlasten	16
3.21	Kampfmittel.....	16
4	Variantenuntersuchung	16
5	Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante.....	16
5.1	Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes sowie Oberflächenbefestigung.....	17
5.2	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen	19
5.3	Wirtschaftsverkehr	20
5.4	ÖPNV und Sharing Angebote.....	20
5.5	Radverkehr	22
5.6	Fußverkehr	24
5.7	Ruhender Verkehr	25

5.8	Straßenausstattung und Straßenmöblierung	26
5.9	Öffentliche Beleuchtung	28
5.10	Straßenbegleitgrün	29
5.11	Entwässerung	30
5.12	Versorgungsleitungen	30
5.13	Ingenieurbauwerke	30
5.14	Baustoffe	30
5.15	Feuerwehr	30
6	Umsetzung der Planung	31
6.1	Grunderwerb	31
6.2	Auswirkungen durch das Projekt	31
6.2.1	Immissionen	31
6.2.2	Voraus- und Folgemaßnahmen	31
6.2.3	Unmittelbares und erweitertes Umfeld	31
6.3	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft	31
6.4	Kosten und Finanzierung/Haushaltstitel	31
6.5	Terminierung des Projektes und Bauausführung	32
7	Sonstiges	32

1 Allgemeines

1.1 Darstellung der Baumaßnahme, Lage und Einordnung in die überörtliche Situation

Im Rahmen des Busoptimierungsprogramms des Landesbetriebs Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) sollen für das Ausbauziel B der Metrobuslinie 26 (MB26) die Haltestellenbereiche der U-Bahnstation Farmsen einschließlich der Knotenpunkte August-Krogmann-Straße/Am Luisenhof und August-Krogmann-Straße/Berner Heerweg umgestaltet werden. Die Bushaltestellen U Farmsen sollen modernisiert und barrierefrei ausgebaut werden.

Die Baumaßnahme liegt im Stadtteil Farmsen-Berne im Bezirk Wandsbek und reicht von den Einmündungen der Straßen Vom-Berge-Weg im Westen sowie der Straße Mahlhaus im Nordwesten bis zur Höhe der Heilig-Geist-Kirche im Rahlstedter Weg östlich des Knotenpunkts August-Krogmann-Straße/Berner Heerweg sowie je ca. 100 m weit in die Arme der Straße Berner Heerweg im vorgenannten Knoten im Osten.

Die August-Krogmann-Straße verläuft im zentralen Bereich der U-Bahnstation Farmsen zwischen den Knotenpunkten August-Krogmann-Straße/Am Luisenhof und August-Krogmann-Straße/Berner Heerweg unter der U-Bahnbrücke von Nordwesten nach Südosten. Als wichtiger Teil des Hauptverkehrsstraßennetzes dient die sie neben der örtlichen Erschließung für Anwohner im erheblichen Maße der übergeordneten Verbindung zwischen den Stadtteilen Steilshoop im Westen, Wellingsbüttel im Nordwesten und Rahlstedt im Osten.

Durch den Umbau soll insgesamt die Verkehrssicherheit erhöht und die Verkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmende angehoben werden. Zudem soll der bauliche Zustand sämtlicher Straßenverkehrsflächen verbessert werden. Des Weiteren soll mit dem Ziel der Qualitätsverbesserung des ÖPNV-Angebots, der Reduzierung des MIV und dem Ausbau des Radverkehrs die Mobilitätswende gefördert werden. Ebenso ist ein barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen vorzusehen.

1.2 Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit der Baumaßnahme

Die Baumaßnahme findet ihren Anlass sowie die Begründung im Senatsprogramm Busoptimierung, dessen Ziele Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit, Kapazitätssteigerung, Barrierefreiheit, Fahrgastkomfort und Sicherheit sowie die Schaffung von Mehrwerten für weitere Verkehrsteilnehmende durch eine ganzheitliche Planung sind. Speziell für die gewünschte Kapazitätssteigerung in Verbindung mit verbesserter Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit ist dringend eine Optimierung der Betriebsabläufe des ÖPNV erforderlich, die nur durch eine Entzerrung und Neuordnung der Haltestellensituation und Busüberlieger erreicht werden kann.

In einer ersten, separaten Maßnahme hierfür ist vorgesehen, die Überliegerplätze für Busse in der Straße Am Luisenhof westlich der Einmündung zum Bramfelder Weg zu schaffen. Mit der Entzerrung und Neuordnung des Busverkehrs lassen sich die ebenfalls notwendigen Ziele Barrierefreiheit, Fahrgastkomfort und Sicherheit erreichen. Mit einem Ausbau und einer Qualitätsverbesserung des ÖPNV-Angebots im Bereich des U-Bahnhofs Farmsen wird in Verbindung mit einer Reduzierung des MIV sowie dem Ausbau des Rad- und Fußverkehrs die angestrebte Mobilitätswende gefördert.

Weitere Anlässe und Ziele sind die mangelnde Aufenthaltsqualität im Bahnhofsumfeld zu verbessern, vorhandene Konfliktsituationen zwischen MIV und ÖPNV zu minimieren, die vorhandenen Wegebeziehungen zwischen dem U-Bahnhof und den Buslinien zu erleichtern, die mangelnde Übersichtlichkeit zu erhöhen, sowie das Raumangebot für alle Verkehrsteilnehmenden durch eine Neuordnung des Fuß- und Radverkehrs und die vorgenannte Entzerrung des ÖPNV-Verkehrs zu optimieren.

1.3 Bedarfsträger, Realisierungsträger sowie Projektauftrag

Bedarfsträger für die Straßenbaumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg, vertreten durch die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM).

Der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) wird als Realisierungsträger die Planung und Bauausführung für das Projekt durchführen. Die Planung wird vom Fachbereich Planung Infrastruktur ÖPNV (S1) und die Bauausführung wird vom Fachbereich Bauausführung (S3) betreut.

1.4 Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien

Grundlage der Maßnahme ist das Senatsprogramm Busoptimierung.

2 Planungsrechtliche Grundlagen

Die Grundlage dieser Planung sind der Baustufenplan BSFarmsen und die Bebauungspläne Rahlstedt83-Farmsen-Berne23, Farmsen-Berne19(1Aend), Bebauungsplan Farmsen-Berne2 und der Teilbebauungsplan TB517.

Die planmäßigen Straßenbegrenzungslinien werden im Bereich der denkmalgeschützten Grünfläche Ecke Am Luisenhof/August-Krogmann-Straße und auf der Westseite der Berner Heerweg, nördlicher Knotenarm durch die vorliegende Planung überschritten und die Planung stellt damit Abweichungen von der bestehenden Bauleitplanung dar. In den vorbeschriebenen Bereichen soll ein Grunderwerb bzw. eine Umwidmung erfolgen.

3 Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage

3.1 Lage und Funktion im Straßennetz

Bezirk	Wandsbek
Stadtteil	Farmsen-Berne

Sämtliche Straßen im Planungsbereich (Am Luisenhof, August-Krogmann-Straße, Berner Heerweg, Rahlstedter Weg) sind Hauptverkehrsstraßen und Bestandteile des Netzes der Großraum- und Schwertransportverkehrsrouten (GST-Netz). Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h. Der nordwestliche Teil der August-Krogmann-Straße und der Rahlstedter Weg sind jeweils zweistreifig ausgebaut. Die Straße Am Luisenhof als auch der zentrale Teil der der August-Krogmann-Straße im Bereich U Farmsen sind im Planungsbereich vierstreifig ausgebaut. Das Gleiche gilt für den Berner Heerweg nördlich des Knotens August-Krogmann-St/Berner Heerweg. Der Berner Heerweg südlich des Knotens August-Krogmann-St/Berner Heerweg ist ebenfalls vierstreifig, aber zweibahnig ausgebaut. Die Länge des Planungsabschnitts beträgt rund 400 m.

3.2 Verkehrsbelastung

Straßenabschnitt	Datum der Erhebung	DTVw Kfz/Tag	SV-Anteil %	Uhrzeit der Spitzenstunde	Belastung zur Spitzenstunde Kfz/Stunde
Knoten – August-Krogmann-Straße / Am Luisenhof					
August-Krogmann-Straße N	21.08.2018	15.590	4,8	7:15	1.113
August-Krogmann-Straße SO	21.08.2018	37.437	4,7	7:45	2.749
Am Luisenhof	21.08.2018	26.603	3,6	7:45	1.982
Knoten – August-Krogmann-Straße / Berner Heerweg / Rahlstedter Weg					
August-Krogmann-Straße	08.06.2017	38.461	5,0	17:15	2.788
Berner Heerweg NO	08.06.2017	26.849	1,3	17:00	2.276

Rahlstedter Weg	08.06.2017	28.678	5,6	16:30	2.210
Berner Heerweg SW	08.06.2017	35.136	1,9	16:30	2.917

Tabelle 1: Verkehrsbelastung

3.3 Unfallgeschehen

Nach Auskunft der Polizei ist der überplante Bereich im heutigen Zustand eine Unfallhäufungsstelle. Diese Auskunft ist noch nicht näher mit einer Auswertung der Unfallstatistik hinterlegt.

3.4 Nutzung der angrenzenden Grundstücke/Bebauung

Die Nutzung der an die Baumaßnahme angrenzenden Flächen ist vielseitig und reicht von Arztpraxen, Einzelhandel und Büros über Schulen bis Wohnen.

Von Westen kommend über die Straße Am Luisenhof befindet sich nordwestlich der U-Bahnstation Farmsen das denkmalgeschützte Ensemble der Gartenstadt Farmsen. Die Wohnsiedlung besteht aus großzügigen Grünflächen mit locker eingestreuter Bebauung aus den 1950er Jahren, vorwiegend Reihenhäuser mit 2 bis (punktuell) maximal 6 Geschossen. Der südliche Zipfel dieses Ensembles grenzt unmittelbar mit einer denkmalgeschützten Grünfläche an die Straßen Am Luisenhof und Abzweig August-Krogmann-Straße an. Die Grünfläche wird zur straßenabgewandten Seite mit einem 1 bis 3-geschossigen Zeilenbau mit einer Ladenzeile im Erdgeschoss und Wohnnutzung in den oberen Etagen eingerahmt. Die 1-geschossige Stirnseite des Gebäudes beherbergt eine Gastronomie mit Außensitzbereich zur August-Krogmann-Straße.

Südwestlich der U-Bahnstation Farmsen setzt sich die lockere Zeilenbebauung fort, wird aber unmittelbar an der Straße Am Luisenhof durch 5-geschossige (zum Teil neue) Gebäude mit reiner Wohnnutzung geprägt.

Auf der gegenüberliegenden Seite zur denkmalgeschützten Grünfläche liegt der Vorplatz zum nordwestlichen U-Bahneingang. Ein Großteil des Platzes wird heute als Parkplatzfläche genutzt, zudem befinden sich unmittelbar am U-Bahneingang Überdachungen für Fahrräder und auf der Südseite des Platzes Haltestellenbereiche für Busse. Der Parkplatz wird südwestlich von einer kleineren baum- und strauchbestandenen Fläche vom Gehweg abgegrenzt, im Norden befindet sich eine Kastanienreihe sowie ein 1 bis 2-geschossiges Eckgebäude. Im Erdgeschoss befinden sich entlang der Kastanienreihe Gastronomie und Einzelhandel, der 1-geschossige Eckbereich schließt mit einem Waschsalon zum Platz hin ab.

Im weiteren Verlauf der August-Krogmann-Straße in Richtung Knotenpunkt Berner Heerweg verläuft der Bahndamm der Linie U1 in nordsüdlicher Richtung und bildet eine Brücke über Straße und Gehwegen. Zugänge zu den Gleisen befinden sich sowohl auf der Nord- als auch auf der Südseite der August-Krogmann-Straße. Am nördlichen Zugang befindet sich eine abschließbare Überdachung für Fahrräder (Bike & Ride). Der südliche Bahnzugang beherbergt Fahrstühle für den barrierefreien Zugang zu den Gleisen. Des Weiteren gibt es auf der Ostseite parallel zur Bahntrasse einen Durchgangsweg mit Treppen zum Einkaufstreffpunkt Farmsen sowie zu einem Ärztehaus. Östlich des Bahndamms setzt sich die Bebauung parallel zur August-Krogmann-Straße in 1- bis 3-geschossiger Bauweise fort. Im Erdgeschoss befindet sich eine Mischung aus Einzelhandel, Praxen, Ämtern und Gastronomie. In den oberen Etagen befinden sich Wohnungen. Auf der Nordseite gelangt man außerdem über eine (Feuerwehr-) Zufahrt auf das Gelände der Volkshochschule. Während sich auf der Nordseite in einer Nebenfahrbahn Stellplätze für PKW und Taxen sowie ein Radfahrstreifen mit unterbrochener Markierung entlang der Ladenzeilen befinden, sind auf der Südseite diverse Bushaltestellen mit Wartebereichen in den Nebenflächen. Der Radweg wird hier in den Nebenflächen auf Gehwegniveau geführt. Ungefähr auf Höhe Hausnummer 1b teilt sich die Nebenfläche. Der Radweg verläuft weiter auf Gehwegniveau Richtung Knotenpunkt Berner Heerweg, während der Gehweg mit den Erdgeschosshöhen der angrenzenden

Gebäude ansteigt und unmittelbar im Kreuzungsbereich Berner Heerweg wieder auf Radwegniveau abfällt. Der Höhenunterschied wird über eine Mauer abgefangen. Hier öffnet sich der Gehwegbereich und bildet den Vorplatz zum Einkaufstreppunkt Farmsen, einem 3- bis 7-geschossigem Gewerbebau. Neben dieser Platzfläche gelangt man von der Südseite der August-Krogmann-Straße über zwei weitere Durchgänge (Privatgelände) zum EKT.

Am Knotenpunkt Berner Heerweg/ Rahlstedter Weg lockert die Bebauung auf. Auf der nordöstlichen Seite des Knotenpunktes befinden sich eine Kirche und ein Pflegeheim mit parkartigen Freianlagen. Auf der südöstlichen Seite der Kreuzung gegenüber vom EKT befindet sich ein öffentlicher Park mit KiTa, Bücherhalle und Eissporthalle.

3.5 Aufteilung und Abmessung des Querschnitts sowie Oberflächenbefestigung

Fahrbahn

Sämtliche Fahrbahnflächen sind bituminös befestigt.

Die Straße Am Luisenhof ist im Planungsbereich ab der Einmündung Vom-Berge-Weg vierstreifig ausgebaut (einschl. der Linkabbiegefahrstreifen). Zwei Fahrstreifen mit je 3,00 m Breite führen Richtung Osten, einer mit 3,00 m Breite Richtung Westen und einer mit 3,00 m Breite links ab in die August-Krogmann-Straße Richtung Nordwesten. Die Fahrbahn weist eine Gesamtbreite von 12,00 m auf.

Die August-Krogmann-Straße ist von Nordwesten kommend zweistreifig ausgebaut. Jeweils ein Fahrstreifen mit einer Breite von 3,25 m führt Richtung Nordwesten bzw. Südosten. Die Fahrbahn weist eine Gesamtbreite von 6,50 m auf. Ab der Einmündung Mahlhaus weitet sich die Fahrbahn auf eine Breite von 9,00 m auf, wobei der Fahrstreifen Richtung Nordwesten seine Breite beibehält. Vor dem Knotenbereich Am Luisenhof weitet sich die Fahrbahn weiter auf: Ein Fahrstreifen mit einer Breite von 3,25 m führt links ab in die August-Krogmann-Straße Richtung Osten, ein kombinierter Links- und Rechtsabbiegefahrstreifen mit einer Breite von 3,25 m führt sowohl links ab Richtung Osten als auch rechts ab in die Straße Am Luisenhof in Richtung Westen und ein Fahrstreifen mit einer Breite von 3,50 m führt in Richtung Nordwesten.

Der zentrale Teil der August-Krogmann-Straße im Bereich U Farmsen ist vierstreifig ausgebaut, wobei zwei Fahrstreifen mit einer Breite von 3,00 m durchgängig in Richtung Osten führen. Östlich der U-Bahnbrücke führen zwei Fahrstreifen mit einer Breite von 3,00 m Richtung Westen. Die Gesamtfahrbahnbreite beträgt in diesem Bereich 12,00 m. Westlich der U-Bahnbrücke führt ein Fahrstreifen geradeaus Richtung Westen und ein Fahrstreifen rechts ab Richtung Nordwesten. Die Fahrtrichtungen sind hier durch eine 1,30 m breite Mittelinsel (versehen mit einem Schutzgitter) getrennt und die Gesamtquerschnittbreite in diesem Bereich beträgt 13,40 m. Vor dem Knoten Berner Heerweg in Richtung Osten kommen je ein Links- und Rechtsabbiegefahrstreifen zum Querschnitt dazu. Der Linksabbiegefahrstreifen weist eine Breite von 3,00 m auf, führt Richtung Norden und ist sowohl zum Gegenverkehr als auch zu den Geradeausfahrstreifen mit einer Insel abgetrennt. Der Rechtsabbiegefahrstreifen weist eine Breite von 3,00 m auf und führt hinter einer großen Dreiecksinsel Richtung Süden. Die Gesamtquerschnittbreite beträgt in diesem Bereich 21,00 m.

Hinter dem Knoten August-Krogmann-Straße/Berner Heerweg führen zwei Fahrstreifen im Rahlstedter Weg Richtung Osten. In der Gegenrichtung führen zwei Fahrstreifen mit jeweils einer Breite von 3,00 m geradeaus Richtung Westen, ein Fahrstreifen mit einer Breite von 3,00 m führt links ab Richtung Süden und ein Fahrstreifen mit einer Breite von 3,00 m führt rechts ab Richtung Norden. Neben dem kurzen Rechtsabbiegefahrstreifen befindet sich ein Radfahrstreifen mit einer Breite von 1,80m. Die Gesamtquerschnittbreite beträgt hier 23,35 m.

Der südliche Teil des Berner Heerweg ist zweibahnig mit einer durchgehenden Mittelinsel und vierstreifig ausgebaut. Zwei Fahrstreifen mit jeweils einer Breite von 3,50 m Richtung führen Richtung Süden, die Fahrbahnbreite beträgt 7,00 m. Von Süden kommend führen zwei Fahrstreifen mit jeweils einer Breite von 3,00 m links ab Richtung Westen und zwei Fahrstreifen mit einer Breite von 3,00 m geradeaus Richtung Norden, wobei der rechte Fahrstreifen kombiniert auch rechts ab Richtung Osten führt. Die Gesamtquerschnittbreite beträgt 22,00 m.

Der nördliche Teil des Berner Heerweg ist ebenfalls vierstreifig, aber einbahnig ausgebaut. Zwei Fahrstreifen mit einer Breite von 3,25m führen Richtung Norden und zwei Fahrstreifen mit einer Breite von 3,25 m führen Richtung Süden. Vor dem Knoten August-Krogmann-Straße in Richtung Süden kommen ein Linksabbiegefahrstreifen mit einer Breite von 3,20 m und ein Rechtsabbiegefahrstreifen mit einer Breite von 3,00 m zum Querschnitt dazu. Neben dem kurzen Rechtsabbiegefahrstreifen befindet sich ein Radfahrstreifen mit einer Breite von 2,00 m. Die Gesamtquerschnittbreite beträgt hier 24,00 m.

Nebenflächen

In der August-Krogmann-Straße befinden sich unter der U-Bahnbrücke auf beiden Seiten neben der Fahrbahn Bushaltestellen, auf der Nordseite mit Beton befestigt, auf der Südseite mit Wabensteinpflaster mit einer Breite von jeweils 3,00 m. Westlich der U-Bahnbrücke befindet sich auf der Nordseite eine mit Beton befestigte Buswartefläche mit unterschiedlichen Breiten und auf der Südseite ein 2,10 m breiter, mit Wabenstein befestigter Parkstreifen, der allerdings durch ein Halteverbot auf den Nebenflächen und einen Markierungspfeil zu einem Rechtsabbiegefahrstreifen auf den Supermarktparkplatz umfunktionierte wurde. Östlich der U-Bahnbrücke befinden sich auf der Südseite weitere 3,00 m breite, mit Beton befestigte Bushaltestellen. Auf der Nordseite gibt es eine abgetrennte, bituminös befestigte Nebenfahrbahn mit anliegenden Schrägpark- und Taxenstellplätzen, die mit Wabensteinpflaster befestigt sind. Die Schrägpark- bzw. Taxenstellplätze sind unterbrochen durch Grün-/Bauminseln.

In der Straße Am Luisenhof gibt es in Fahrtrichtung Westen zwischen dem Knoten August-Krogmann-Straße und der Einmündung Bramfelder Weg in den Nebenflächen einen mit Wabensteinen befestigten Parkstreifen mit einer Breite von 2,10 m, der auch zwei Stellplätze mit einer Ladesäule für Elektrofahrzeuge enthält.

Im nordwestlichen Teil der August-Krogmann-Straße gibt es in Fahrtrichtung Nordwesten hinter dem Knoten Am Luisenhof einen kurzen, mit Wabensteinen befestigten Parkstreifen mit einer Breite von 2,50 m. Auf der gegenüberliegenden Seite befindet sich zwischen der Straße Mahlhaus und dem Knoten Am Luisenhof ein längerer, ebenfalls mit Wabensteinen befestigter Parkstreifen mit einer Breite von 2,10 m, der bewirtschaftet ist (Parkdauer 2 Std. Mo-Fr).

Der Querschnitt in den weiteren Nebenflächen variiert stark und reicht bei den Gehwegen von ca. 1,50 m bis 4,00 m, bei den Radwegen von ca. 1,20 m bis 1,60 m. Während auf der Nordseite eine Benutzungspflicht per Verkehrszeichen (Getrennter Geh- und Radweg) für den Radfahrer besteht, ist auf der Südseite im Bereich der Brücke der Gehweg mit freier Radverkehrsnutzung ausgeschildert. Die Gehwege und Platzflächen sind hauptsächlich mit grauen Betonplatten belegt. Eine Ausnahme bilden die südlichen U-Bahnzugänge, hier wurde eine Mischung aus Betonrechteckpflaster mit Klinkerpflasterbändern bzw. -flächen verlegt. Am Übergang zum Privatgrundstück des EKT wird das vorhandene Plattenformat mit Waschbetonoberfläche weitergeführt.

Die in den Nebenflächen geführten Radwege sind ebenfalls aus einem meist rotem Rechteckpflaster von den Gehwegen optisch abgesetzt. Eine Ausnahme bildet der Radweg entlang der denkmalgeschützten Grünfläche. Hier wurde graues statt rotes Pflaster eingesetzt.

Vorhandene Überfahrten sind mit einem grauen Betonwabenpflaster ausgestattet. Die befestigten Flächen sind allesamt in ungebundener Bauweise ausgeführt.

Im Folgenden die tabellarischen Querschnitte zur Übersicht:

Am Luisenhof West Station 0+025 (Planungsgrenze)

südliche Nebenfläche (Gehweg, Radweg)	5,50m
Fahrbahn	12,10m
nördliche Nebenfläche (Gehweg, Radweg, Parken)	6,10m
Straßenbreite rd. 23,70m	

Am Luisenhof West 0+070 (Höhe vorhandener Müllplatz)

südliche Nebenfläche (Gehweg, Radweg)	6,00m
Fahrbahn	11,95m
nördliche Nebenfläche (Gehweg, Radweg)	6,20m
Straßenbreite rd. 24,15m	

August-Krogmann-Straße 0+170 (Bereich Bahndamm)

südliche Nebenfläche (Gehweg, Busbucht)	6,30m
Fahrbahn	16,35m
nördliche Nebenfläche (Gehweg, Radweg)	5,35m
Straßenbreite rd. 28,00m	

August-Krogmann-Straße 0+240 (östlicher Haltestellenbereich)

südliche Nebenfläche (Wartebereich Bus, Gehweg, Radweg)	8,35m
Fahrbahn	16,00m
Nebenfahrbahn mit Parken	9,10m
nördliche Nebenfläche (Gehweg)	3,45m
Straßenbreite rd. 36,90m	

Berner Heerweg Nord (Höhe Maßkette im Lageplan)

westliche Nebenfläche (Gehweg)	2,70m
Fahrbahn	23,30m
östliche Nebenfläche (Gehweg, Radweg)	5,00m
Straßenbreite rd. 31,00m	

Berner Heerweg Süd (Höhe Maßkette im Lageplan)

westliche Nebenfläche (Gehweg, Radweg)	5,30m
Fahrbahn	22,60m
östliche Nebenfläche (Gehweg, Radweg)	6,50m
Straßenbreite rd. 34,40m	

Rahlstedter Weg (östliche Planungsgrenze)

südliche Nebenfläche (Gehweg, Radweg, Grünfläche)	5,65m
Fahrbahn	15,85m
nördliche Nebenfläche (Gehweg, Radweg, Grünfläche)	5,45m
Straßenbreite rd. 26,95m	

3.6 Schadensbild

Gemäß der Zustandskarte 2020 der ZEB (Zustandserfassung und –bewertung) befindet sich ein Großteil der Flächen im Planungsabschnitt im grünen Bereich (1,5-Wert überschritten), d. h. es sind aus Sicht des Zustands der Straßenflächen keine Maßnahmen erforderlich. Lediglich Teilbereiche überschreiten den Warnwert (gelbe Flächen), der Anlass zur intensiven Beobachtung und zur Analyse der Ursachen für den schlechten Zustand gibt oder den Schwellenwert (rote Flächen) bei dessen Erreichen die Einleitung von verkehrsbeschränkenden oder baulichen Maßnahmen zur Erhaltung des Straßenabschnittes geprüft werden muss.

Im Jahr 2022 wurden im Planungsbereich insgesamt 23 Bohrkerne der Fahrbahnbefestigung entnommen und untersucht. Die Fahrbahnflächen weisen nach dem Untersuchungsergebnis sehr unterschiedliche Aufbauten und Zusammensetzungen auf. Die Dicke der vorgefundenen befestigten Aufbauten reicht von 20,5 cm bis 50 cm. In weiten Teilen entsprechen die ermittelten Fahrbahnbefestigungen nicht den geltenden Regelaufbauten der anzusetzenden Belastungsklassen der Fahrbahnen. In wie weit vorhandene Befestigungen verbleiben und verwendet werden können oder ersetzt werden müssen, wird in den weitergehenden Planungsschritten ermittelt.

Die Pflasterflächen sind zum großen Teil intakt, zeigen aber insbesondere an Baumstandorten Schäden durch oberflächennahe Baumwurzeln. Vor allem an den Bushaltestellen in der August-Krogmann-Straße sowie entlang der Kastanienreihe auf dem Vorplatz des U-Bahnhofs sind Hebungen in der Pflasterfläche bzw. an den Baumscheibeneinfassungen erkennbar. Der Gehweg ist dort sehr uneben und durch den Plattenversatz haben sich Stolperfallen gebildet.

Die Stützmauer auf dem Vorplatz zum U-Bahnhof ist zum Teil abgängig und weist an vielen Stellen Abplatzungen auf. Das Mobiliar ist größtenteils intakt, zeigt aber starke Abnutzungserscheinungen.

3.7 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Im Planungsgebiet bzw. angrenzend befinden sich die Knoten August-Krogmann-Straße/Am Luisenhof und August-Krogmann-Straße / Berner Heerweg.

Der Knoten August-Krogmann-Straße/Am Luisenhof ist dreiarmlig und weist folgende Fahrstreifenaufteilung auf:

<u>Westlicher Knotenbereich</u>	2 Geradeausfahrstreifen (Richtung Osten) 1 Linksabbiegerfahrstreifen (Richtung Nordwesten) 1 Geradeausfahrstreifen (Richtung Westen)
<u>Nordwestlicher Knotenbereich</u>	1 Rechts- und Linksabbiegerfahrstreifen (Richtung Westen/Osten) 1 Linksabbiegerfahrstreifen (Richtung Osten) 1 Geradeausfahrstreifen (Richtung Nordwesten)
<u>Östlicher Knotenbereich</u>	1 Rechtsabbiegerfahrstreifen (Richtung Nordwesten) 1 Geradeausfahrstreifen (Richtung Westen) 2 Geradeausfahrstreifen (Richtung Osten)

Der Knoten August-Krogmann-Straße/Berner Heerweg ist vierarmig und weist folgende Fahrstreifenaufteilung auf:

<u>Westlicher Knotenbereich</u>	1 Rechtsabbiegerfahrstreifen (Richtung Süden) 2 Geradeausfahrstreifen (Richtung Osten) 1 Linksabbiegerfahrstreifen (Richtung Norden) 2 Geradeausfahrstreifen (Richtung Westen)
<u>Nördlicher Knotenbereich</u>	1 Radfahrstreifen (Richtung Süden/Westen) 1 Rechtsabbiegerfahrstreifen (Richtung Westen)

2 Geradeausfahrstreifen (Richtung Süden)
1 Linksabbiegerfahrstreifen (Richtung Osten)
2 Geradeausfahrstreifen (Richtung Norden)

Östlicher Knotenbereich

1 Radfahrstreifen (Richtung Norden/Westen)
1 Rechtsabbiegerfahrstreifen (Richtung Norden)
2 Geradeausfahrstreifen (Richtung Westen)
1 Linksabbiegerfahrstreifen (Richtung Süden)
2 Geradeausfahrstreifen (Richtung Osten)

Südlicher Knotenbereich

1 Geradeaus-Rechtsabbiegerfahrstreifen (Richtung Norden/Osten)
1 Geradeausfahrstreifen (Richtung Norden)
2 Linksabbiegerfahrstreifen (Richtung Osten)
2 Geradeausfahrstreifen (Richtung Süden)

Folgende Lichtsignalanlagen (LSA) gibt es an den Knoten:

LSA Nr.	Knoten	Steuerung	Blindensignalisierung	Taktile Leitelemente/Bordabsenkung	Busbevorrechtigung
K665	August-Krogmann-Straße / Am Luisenhof	Verkehrsabhängig	Ja	nein	nein
K878	Berner Heerweg / August-Krogmann-Straße	Verkehrsabhängig	Ja	nein	nein

Tabelle 2: Übersicht LSA

3.8 Wirtschaftsverkehr

Im Planungsbereich gibt es der vielfältigen umliegenden Nutzung entsprechend sowohl umfangreichen Güterwirtschaftsverkehr für Transport und Anlieferung, Dienstleistungsverkehr durch Handwerker und Techniker, Personewirtschaftsverkehr durch Taxis und Personenbeförderungsunternehmen als auch sonstigen Nutz- oder Geschäftsverkehr durch z. B. die anliegende Sparkasse, Arztpraxis, Apotheke, Versicherung, den Pflegedienst und Waschsalon sowie diverse weitere Dienstleistungs- und Gastronomiebetriebe. Sämtliche Straßen sind Hauptverkehrsstraßen und Bestandteile des Netzes der Großraum- und Schwertransportverkehrsrouten (GST-Netz) mit entsprechender Nutzung. Sie unterliegen keinerlei Höhen-, Breiten- oder Gewichtsbeschränkungen.

Gemäß Abstimmung mit der Stadtreinigung wird die Entleerung der vorhandenen Müllbehälter der angrenzenden Wohn- und Geschäftsbebauung von der Straße her vorgenommen. Dazu hält das jeweilige Entleerungsfahrzeug am Fahrbahnrand, Transport und Entleerung der einzelnen Mülltonnen erfolgt von den Mitarbeitern der jeweiligen Entsorgungsbetriebe zu Fuß.

3.9 ÖPNV und Sharing Angebote

„Die Haltestelle U Farmsen ist ein wichtiger ÖPNV-Knotenpunkt. Zur Hauptverkehrszeit fahren die Busse 26, 27, 167, 168, 171, 567 und die U-Bahn-Linie U 1. Hinzu kommen die Linien 368 und 617 im Spät- bzw. Nachtverkehr. Werktags zwischen 7.00 und 8.00 Uhr erfolgen ab der Haltestelle U Farmsen fast 100 Abfahrten. D.h. im Schnitt fährt hier alle 36 Sekunden ein Bus oder eine Bahn ab. Alle Buslinien und die U 1 zusammengerechnet, nutzen werktags insgesamt rund 52.000 Fahrgäste den Bereich U Farmsen zum Ein-, Aus- und Umsteigen“ (<https://www.hamburg.de/beteiligungsprozess-farmsen>, Stand: 04.2019).



Die Buslinien verkehren mit folgendem Takt und Fahrgastzahlen:

Linie	Takt (Hauptverkehrszeit)	Streckenverlauf
MB26	Alle 10 Min.	U Alsterdorf ↔ Großlohe
MB27	Alle 10 Min.	S Wellingsbüttel ↔ U Billstedt
167	Alle 20 Min.	R Bf. Tonndorf ↔ U Berne
168	Alle 20 Min.	S Wellingsbüttel ↔ Bf. Rahlstedt
171	Alle 10 Min.	U S Barmbek ↔ Bramfeld (Ost)
368	Alle 20 Min.	S Wellingsbüttel ↔ Bf. Rahlstedt
567	Schulbus	Jenfeld-Zentrum ↔ U Farmsen
NB617	Nachtbuss.	U S Barmbek ↔ U Berne

Tabelle 3: Buslinien – Taktung, Streckenverlauf und Fahrgastzahlen

Ein großer Teil der Buslinien endet am U-Bahnhof Farmsen, fährt den U-Bahnhof aus Richtung Osten an, wendet am Knoten Am Luisenhof und fährt wieder in Richtung Osten zurück. Rund die Hälfte der Fahrten von den Linien 26, 27 und 171 die aus Richtung Osten kommen, enden im Bereich der U-Bahnbrücke auf der nördlichen Seite der August-Krogmann-Straße. Dabei wartet die Linie 26 dort ihre Folgefahrt ab und liegt somit in diesem Bereich über. Im Anschluss setzt die Linie 26 zu einer Wendefahrt an, um dann auf der Südseite der August-Krogmann-Straße östlich von der U-Bahnbrücke ihre Folgefahrt zu beginnen. Die Linien 27 und 171 setzen unmittelbar nach dem Ende der Fahrt zu einer Wendefahrt zu ihren Überliegerplätzen auf der Südseite der August-Krogmann-Straße an. Anschließend beginnen sie ihre Folgefahrt im Haltestellenbereich östlich der U-Bahnbrücke.

Analog zu dem Betriebsablauf der Linien 27 und 171 kehrt die Schulbuslinie 567 morgens fünfmal, sowie die Linie 617 einmal im Nachtverkehr. Mit vereinzelt Fahrten endet die Linie 168 aus Richtung Osten kommend am U-Bahnhof Farmsen und kehrt ebenfalls analog zu dem Betriebsablauf der Linien 27, 171, 567 und 617. Die wenigen Fahrten der Linie 168, die aus Richtung Westen kommen und wenden müssen, kehren über die Fahrt durch ein Wohngebiet oder werden nach dem U-Bahnhof Farmsen ausgesetzt und fahren zum Busbetriebshof. Ferner werden die Überliegerbereiche für Fahrten genutzt, die vom Busbetriebshof kommen und dann am U-Bahnhof Farmsen ihre Fahrt beginnen. Diese benötigen durch eine Pufferzeit einen kurzen Aufenthalt vor Fahrtbeginn. Im Bestand stehen am U-Bahnhof Farmsen drei Überliegerplätze zur Verfügung. Davon sind zwei Überliegerplätze für Gelenkbusse (zu je 19 m) und ein Überliegerplatz für Solobusse (zu je 12 m) vorhanden.

Haltestelle	Haltepunkt	Haltende Linien	Art der Haltestelle	Aufstelllänge	Oberflächenbelag	Barrierefreiheit	Ausstattung
U Farmsen	Fahrtrichtung Nordwest	27, 168, 617	Sonderfahrstreifen	34 m	Betondecke	nein	FGU, 7,60m FIS
U Farmsen	Fahrtrichtung West	26, 167, 171, 368	Sonderfahrstreifen	30 m	Betondecke	nein	FIS
U Farmsen	Fahrtrichtung Ost	26, 27, 167, 168, 171, 368	Sonderfahrstreifen	42 m	Betondecke	nein	FGU, 7,60m FIS

Tabelle 4: Haltestellen im Bestand

Neben dem ÖPNV und dem Taxiangebot, gibt es in unmittelbarer Nähe des Plangebietes in der Straße Mahlhaus eine Car Sharing Station (Säule) von Cambio. Des Weiteren ist eine StadtRAD-Station mit 19 Rädern und einer Luftstation auf der nordöstlichen Seite der Kreuzung Berner Heerweg/ Rahlstedter Weg vorhanden. Zudem gibt es diverse Bereiche, in denen E-Scooter abgestellt werden, insbesondere in der Nähe der U-Bahneingänge. Die Abstellflächen für die E-Scooter sind bisher noch nicht fest definiert, sodass diese sich ungeordnet im Plangebiet verteilen.

3.10 Radverkehr

Der Radverkehr wird hauptsächlich in den Nebenflächen auf ca. 1,20m bis 1,60m breiten, einspurigen Radwegen geführt. Ausnahmen bilden die nördliche August-Krogmann-Straße östlich des Bahndamms, der nordwestliche Kreuzungsbereich Berner Heerweg/ Rahlstedter Weg sowie die südwestliche Seite des Berner Heerwegs (entlang des EKT). In allen drei Bereichen wird der Radverkehr (streckenweise) in einem Radfahrstreifen auf der Straße geführt.

Überdachte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder befinden sich in der Nähe der beiden nördlichen U-Bahnzugänge. Zum einen auf der platzzugewandten Seite in Form von 20 überdachten Rundrohrbügel. Zum anderen befinden sich auf der Westseite 41 überdachte und abschließbare Anlehnbügel der P&R-Betriebsgesellschaft (Bike & Ride) zur Miete. Dieser Bereich ist jedoch nicht Teil dieser Maßnahme und wird daher in der Stellplatzbilanzierung nicht berücksichtigt, sei an dieser Stelle der Vollständigkeit halber aber erwähnt. Weitere Abstellmöglichkeiten in Form von insgesamt 46 offenen Anlehnbügel werden in unmittelbarer Nähe zu den U-Bahneingängen angeboten. Außerdem befinden sich auf der denkmalgeschützten Grünfläche (privat, ggf Gartenstadt) 2 Anlehnbügel unmittelbar am Plangebiet. (Diese sind nicht Teil der Maßnahme und werden in der Stellplatzbilanzierung nicht berücksichtigt.)

Insgesamt befinden sich im Plangebiet rund 66 Bügel, also 132 Fahrradstellplätze. Davon sind 20 Bügel (a 40 Fahrradstellplätze) überdacht.

Die o.g. StadtRAD-Station am Knotenpunkt Berner Heerweg bietet zudem mit 19 Fahrrädern die Möglichkeit, sich ein Fahrrad auszuleihen.

Durch den Planungsbereich führt bereits die Fahrrad-Freizeitroute FR 2 (Osterbekradweg). Diese insgesamt 39km lange Route stellt eine Radwegverbindung zwischen Außenalster in der City bis hin zum Stellmoorer Tunneltal im äußersten Nordosten dar und verläuft durch zahlreiche Grünflächen und Nebenstraßen. Die Route kreuzt das Plangebiet in Nord-Süd-Richtung entlang des Bahndamms. Der von dort kommende Radverkehr wird über die geplanten Radwege auf der Nord- und Südseite der August-Krogmann-Straße abgewickelt.

Zudem führt die Veloroute 6 durch den Planungsbereich. Diese insgesamt 20km lange Route stellt eine Verbindung zwischen der City und Volksdorf im Nordosten Hamburgs dar. Die Route kreuzt das Plangebiet in Nord-Süd-Richtung entlang des Berner Heerwegs. Der von dort kommende Radverkehr wird über die geplanten (geschützten) Radwege auf der Ost- und Westseite des nördlichen und südlichen Berner Heerwegs abgewickelt.

3.11 Fußverkehr

Zu Fuß Gehende werden in den Nebenflächen durchweg auf baulichen Gehwegen geführt. Die Breite der Gehwege variiert von 1,50m bis 4,00m. Ein Leitsystem für Blinde- und Gehbehinderte ist zurzeit im Außenraum nicht vorhanden.

3.12 Ruhender Verkehr

Entlang der Nebenfahrbahn auf der Nordseite der August-Krogmann-Straße befinden sich Parkbuchten mit 8 markierten Stellplätzen in Schrägaufstellung sowie ein separater Parkstand für Behinderte, ebenfalls in Schrägaufstellung. Das Parken in den vorgenannten Parkbuchten ist mit Parkschein erlaubt, die Höchstparkdauer beträgt 180 Minuten. Am Ende der Nebenfahrbahn gibt es eine Stellfläche für die Aufstellung von ca. 8 Taxen in zwei Reihen in Längsaufstellung.

Auf dem Vorplatz westlich vom U-Bahnausgang befindet sich ein Parkplatz mit 10 Parkständen. Das Parken ist hier mit Parkschein erlaubt, die Höchstparkdauer beträgt 180 Minuten.

Im Nordwestarm der August-Krogmann-Straße befindet sich vor dem Gastronomiebetrieb „Heiße Ecke“ eine Parkbucht mit zwei Stellplätzen in Längsaufstellung, bei der die Parkdauer nicht beschränkt ist. Vor dem Gastronomiebetrieb „Schweinske“ gegenüber befindet sich ein Parkstreifen mit ca. 8 Stellplätzen in Längsaufstellung, in dem das Parken mit Parkscheibe auf 2 Stunden von Montag bis Freitag von 8 bis 18 Uhr beschränkt ist.

In der Straße Am Luisenhof befindet sich auf der Nordseite ein Parkstreifen mit 8 markierten Stellplätzen in Längsaufstellung, von denen die letzten beiden am Ende des Parkstreifens Parkplätze für Elektrofahrzeuge an einer Ladesäule sind. Das Parken ist dort auf zwei Stunden werktags von 9 bis 20 Uhr beschränkt (mit Parkscheibe). Das Parken auf den weiteren Parkplätzen im Parkstreifen ist nicht beschränkt.

3.13 Straßenausstattung und Straßenmöblierung

Es befinden sich zahlreiche Einbauten in den Nebenflächen:

Papierkörbe/ Müllstandorte

Im Bereich der U-Bahnstation befinden sich insgesamt 20 Papierkörbe der Stadtreinigung, zum Teil als Standcontainer (Modell SI 2200, Volumen 100l, 15 Stück) mit leicht wechselnden Standorten, zum Teil als feste Hängepapierkorb (Modell Venta, Volumen 70l, 5 Stück) an Bushaltestellen. Gemäß Abstimmung mit der SRHH sei der Bestand ausreichend und wird 6x pro Woche entleert. Auf der denkmalgeschützten Grünfläche wird das Angebot an Papierkörben durch eigene Modelle der mgf Gartenstadt ergänzt. (Diese sind nicht Bestandteil der Maßnahme und werden in der Bilanzierung daher nicht berücksichtigt, sind aber der Vollständigkeit halber an dieser Stelle erwähnt.)

Die vorhandenen Papierkorbmodelle der Stadtreinigung sind rot beschichtet, die der Gartenstadt Farmen haben ein verzinktes Gestell mit rot beschichtetem Korb.

Fahrgastunterstände und Ladesäulen

Es befinden sich insgesamt zwei Fahrgastunterstände mit den ungefähren Abmessungen LxB = 7.6x1.6m in den Nebenflächen, beide jeweils mit zwei integrierten Sitzmöglichkeiten sowie Fahrplanausgang. Ein Unterstand befindet sich auf der Platzfläche, der zweite auf der Südseite der August-Krogmann-Straße östlich des Bahndammes.

Im Plangebiet ist eine E-Ladesäule mit 2 Ladeplätzen in der Straße Am Luisenhof vorhanden. Die Ladesäule wurde nachträglich an den vorhandenen Längstparkern in dieser Straße aufgestellt.

Sitzmöglichkeiten

Die vorhandenen Sitzmöglichkeiten bestehen aus insgesamt 14 fest eingebauten Bänken aus Betongestell mit Holzsitzauflagen und größtenteils mit Rückenlehne, die sich auf 2 Standorte im Plangebiet verteilen. 5 Bänke befinden sich nahe der Bushaltestelle bzw. am nördlichen U-Bahnzugang auf der Platzfläche, 9 weiteren Bänke befinden sich an den Bushaltestellen in der August-Krogmann-Straße südöstlich des Bahndammes. Die Bänke haben gemäß Vermessungsgrundlage eine Länge von 2m und eine 60cm tiefe Sitzfläche und sind zumeist an Baumscheiben platziert.

Ergänzt wird das Sitzangebot auf der denkmalgeschützten Grünfläche durch ein eigenes Modell der mgf Gartenstadt. Die 2 m langen Bänke bestehen aus einem Rundrohrgestell mit einer Sitzauflage aus einem Lochblech.

Beschilderung und Anzeigen

Es sind diverse Straßen- sowie private Hinweisschilder im Plangebiet vorhanden, u.a. Schilder zu Versorgungseinrichtungen wie Wasser, Gas etc.. Diese sind zumeist an separaten Pfosten befestigt und freistehend in den Nebenflächen verteilt.

Des Weiteren befinden sich 2 Litfaßsäulen sowie eine Werbesäule von Ströer im Plangebiet. Eine Litfaßsäule steht mitten auf dem Vorplatz des U-Bahnhofes, eine weitere an der nordwestlichen Ecke der Kreuzung Berner Heerweg/ August-Krogmann-Straße. Auf der südöstlichen Ecke dieser Kreuzung ist die Werbesäule zu finden.

Außerdem sind 3 Werbetafeln von JCDecaux im Plangebiet vorhanden, sowie 2 Werbetafeln von Ströer (letztere befestigt am U-Bahngebäude am nordwestlichen U-Bahnzugang). Eine Tafel von JCDecaux befindet sich nahe der Werbesäule an der südöstlichen Ecke der Kreuzung quer zum Rahlstedter Weg. Eine Weitere befindet sich im Bushaltestellenbereich der August-Krogmann-Straße östlich des Bahndammes, ebenfalls quer zur Straße. Die dritte Werbetafel steht parallel zur Straße neben 2 Versorgungskästen südlich der Kreuzung August-Krogmann-Straße/ Am Luisenhof.

Alle Werbesäulen und -tafeln sind jeweils anthrazitfarben beschichtet.

Schaltschränke und Kästen

Es sind diverse Schränke und Kästen in den Nebenflächen verteilt, zumeist befinden sich diese am Rand der Gehwege parallel zur Laufrichtung. Auf dem Vorplatz der U-Farmsen befindet sich zudem ein Briefkasten der Deutschen Post. An den südlichen U-Bahnzugängen stehen 2 Streukisten in den Nebenflächen.

Sonstiges

Es befinden sich 2 freistehende Uhren mit Werbeanzeigen im Plangebiet. Eine davon steht auf der nordwestlichen Ecke der Kreuzung August-Krogmann-Straße/ Am Luisenhof und ist anthrazitfarben. Die andere Uhr befindet sich an der nordöstlichen Ecke der Kreuzung Berner Heerweg/ Rahlstedter Weg und ist weiß.

Des Weiteren befinden sich zahlreiche Poller in den Nebenflächen. Die meisten davon befinden sich auf der Nordseite der August-Krogmann-Straße östlich des Bahndammes. Diese Betonpoller stehen am Gehwegrand und sollen ein Befahren des Gehweges vom angrenzenden Parkplatz in diesem Bereich verhindern. Außerdem befinden sich vereinzelt Metallpoller in den Gehwegen. Einer davon am Zugang zum südwestlichen U-Bahndamm. Die anderen 4 Metallpoller stehen südwestlich des Knotenpunktes Berner Heerweg am Übergang zum Vorplatz des EKT Farmsen.

Ferner sind diverse Schutzgitter an einigen Kreuzungen und Verkehrsmittelinseln vorhanden, die ein Überqueren der Straße durch zu Fuß Gehende an diesen Stellen verhindern sollen. Die Schutzgitter bestehen zumeist aus Rundrohr mit Knieholm bzw. aus einem grünen Stabmattenzaun.

3.14 Öffentliche Beleuchtung

Es befinden sich diverse Leuchtentypen im Bestand wieder. Zum einen 3 verschiedene Lichtmasten, zum anderen 3 unterschiedliche Wandanbauleuchten. Entlang der Straßen in den Nebenflächen stehen in regelmäßigen Abständen „Peitschenleuchten“. Diese sind bereits mit einem modernen LED-Kopf bestückt. Des Weiteren befinden sich auf den Mittelinseln der Kreuzungsbereiche Großmasten mit Doppelausleger. Im Brückenbereich des Bahndammes sind Langfeldleuchten an der Brückenunterseite parallel zur Fahrtrichtung der Straße befestigt. Auf dem Vorplatz zum U-Bahnhof ist eine einzelne Pilzleuchte an der Durchwegung zum Grünzug Berner Au, die sich im weiteren Verlauf der Grünverbindung fortsetzt, vorhanden. Weitere dieser Pilzleuchten befinden sich am südöstlichen Durchgang an der Treppeanlage zum EKT. Am südwestlichen U-Bahnzugang entlang der Grundstücksgrenze zum REWE-Parkplatz sind Lichtmasten mit kugelförmigen Aufsatz aufgestellt. Dieses Modell wird auf der südwestlichen Seite des Bahndammes in Form von Wandanbauleuchten im Bereich des U-Bahnzugangs fortgeführt.

Ebenfalls kugelförmige Wandanbauleuchten, jedoch ein anderes Modell, sind an der Klinkerfassade des nordöstlichen U-Bahnzuganges befestigt. Unmittelbar daneben, am Grillhaus, sind modernere Wandanbauleuchten mit nach unten gerichtetem Licht zu finden.

3.15 Straßenbegleitgrün

Im Bestand sind zahlreiche Einzelbäume sowie Baumgruppen vorhanden, insgesamt 106 Laubbäume, die von der Maßnahme unmittelbar betroffen sind. Von den 16 Baumarten sind vor allem Roteichen, Robinien, Hainbuchen und Roßkastanien, aber auch Linden vertreten. Der Baumbestand ist zum Teil prägend für den Straßenraum.

75 Bäume des genannten Bestandes wurden im Rahmen der Entwurfsplanung von einem Baumfachmann hinsichtlich Art, Größe, Vitalität und Zustand tabellarisch erfasst und begutachtet sowie die Erhaltungswürdigkeit eingeschätzt.

Die Baumstandorte sind meist umfangreich versiegelt und der durchwurzelbare Raum eingeschränkt. Während die Robinien größtenteils in der denkmalgeschützten Grünfläche stehen, befinden sich die Roteichen mitten im Gehwegbereich. Der Wurzelraum ist zum großen Teil überpflastert, die Baumscheiben sind zumeist mit einem Hochbord eingefasst und spärlich begrünt. Meist zeigt sich der nackte Oberboden. So auch bei der Kastanienreihe auf der Platzfläche am U-Bahnhof. Sowohl hier als auch an den Roteichen sind Hebungen und Stolperfallen im angrenzenden Pflasterbereich sowie an den Einfassungen durch oberflächennahe Wurzeln deutlich zu erkennen.

Auf der nord- und südwestlichen Seite der Kreuzung Berner Heerweg/ August-Krogmann-Straße befinden sich vereinzelt Baumkübel aus Waschbeton in den Nebenflächen.

Zusammenhängende Grünstreifen bzw. -flächen befinden sich zum einen auf der Platzfläche zwischen Parkplatz und Straße. Hier bilden Bäume und Sträucher ein kleines Dickicht. Zudem gibt eine Strauchbepflanzung am Waschcenter dem Platz ein verwildertes Gesicht. Des Weiteren befindet sich eine Baumreihe mit Gehölzunterpflanzung an der südwestlichen Ecke der Kreuzung Berner Heerweg/ August-Krogmann-Straße und schirmt den Vorplatz zum EKT zur Straße hin ab.

Neben den zahlreichen vorhandenen Bäumen, bilden die südlichen Zugänge zur U-Bahn mit ihrer Wandbegrünung grüne Korridore. Östlich des Knotenpunktes Berner Heerweg lockert die Versiegelung auf und geht zunehmend in einen parkartigen Charakter über.

3.16 Entwässerung

Im Planungsbereich befinden sich getrennte Regen- und Schmutzwassersielanlagen. Das anfallende Oberflächenwasser wird über Trummen und Anschlussleitungen dem Regenwassersiel zugeführt.

3.17 Versorgungsleitungen

Eine Leitungsanfrage wurde im Februar 2020 durchgeführt. Der zugehörige Leitungsbestandsplan zeigt einen umfangreichen Versorgungsleitungsbestand diverser Versorgungsträger im Planungsbereich. Am Rande der Gehwege befinden sich z. T. Schaltschränke (Südseite der August-Krogmann-Straße zwischen Am Luisenhof und U-Bahnbrücke und an den Ecken des Knotens Berner Heerweg / August-Krogmann-Straße).

3.18 Ingenieurbauwerke

Über die August-Krogmann-Straße spannt sich die Brücke der U-Bahn, nördlich und südlich der August-Krogmann-Straße befinden sich im Straßenraum die massiven Widerlager der Brücke. Östlich der Brücke befindet sich auf der Südseite der August-Krogmann-Straße eine Stützmauer für den Bahndamm sowie eine gebogene Stützmauer für einen höher gelegenen Parkplatz auf Privatgrund. Eine weitere

Stützmauer verläuft am Radweg auf der Südseite der August-Krogmann-Straße von Haus Nr. 3 bis in den Knoten Berner Heerweg zur Abfangung des dort höher liegenden Gehwegs.

Vor der Einmündung zur Nebenfahrbahn auf der Nordseite der August-Krogmann-Straße steht eine Großtafel zur übergeordneten Wegweisung mit Mast und Fundament. Ein Pfeilwegweiser mit drei Schildern an einem Mast mit Fundament befindet sich an der nordwestlichen Knotenecke Am Luisenhof/ August-Krogmann-Straße.

3.19 Denkmalschutz

Im Ensemble Gartenstadt Farmsen grenzen - gemäß Denkmalliste des Bezirks Wandsbek - folgende Baudenkmäler an den Planungsbereich östlich an: August-Krogmann-Straße 25, Geschäftsgebäude von 1953-54 und eine denkmalgeschützte Grünfläche mit Baumbestand im Kreuzungsbereich August-Krogmann-Straße und Am Luisenhof.

3.20 Altlasten

Über das Vorhandensein von Altlasten gibt es keine Kenntnisse. Eine Abfrage hierzu erfolgt in den weiteren Planungsschritten.

3.21 Kampfmittel

Eine Abfrage zu vorhandenen Kampfmitteln wurde noch nicht durchgeführt. Dies erfolgt in den weiteren Planungsschritten.

4 Variantenuntersuchung

Für die vorliegende Maßnahme wurde ein Beteiligungsverfahren durchgeführt. Start hierfür war im Jahr 2019. Im Zuge dieses Verfahrens, das bis ins Jahr 2022 reichte, wurden 34 Stakeholdergespräche geführt, eine Vor-Ort-Befragung mit 143 Teilnehmenden, eine Online-Befragung mit 100 Beiträgen, eine Veranstaltung für Gewerbetreibende vor Ort, mehrere öffentliche Veranstaltungen und eine weitere Online-Beteiligung mit 73 Beiträgen durchgeführt. Weitere Informationen zu dem Verfahren gibt es unter: www.via-bus.de/beteiligungsprozess-farmsen.

Im Zuge des vorbeschriebenen Beteiligungsverfahrens wurden diverse Lösungsvarianten sowohl die Verkehrsabwicklung als auch die Freiraumgestaltung betreffend entwickelt und untersucht.

5 Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante

Zum Abschluss des Beteiligungsverfahrens wurde am 16.06.2022 im Wirtschafts- und Verkehrsausschuss der Bezirksversammlung Wandsbek das final entwickelte Verkehrs- und Freiraumkonzept vorgestellt.

Hauptpunkte dieses Konzepts sind die Sortierung des Straßenraums, verbunden mit einer Erweiterung des Verkehrsraums, die Trennung des Fuß- und Radverkehrs, eine Verlagerung der Überlieger (separate Maßnahme, s. Pkt 1.2, Absatz 2) und eine Entlastung der Unterführung (U-Bahnbrücke) durch eine Verlagerung der Haltestellen.

Konkrete Punkte dazu sind:

- Schaffung eines durchgängigen Radwegs in zwei Fahrtrichtungen (Zweirichtungsrادweg) auf der Nordseite der August-Krogmann-Straße,
- Schaffung eines durchgängigen Radwegs (Einrichtungsrادweg) auf der Südseite der August-Krogmann-Straße,
- Einrichtung von Haltestellen am Nordwestarm der August-Krogmann-Straße in der Nähe des Bahnhofs,
- Umplanung des Abbiegefahrestreifens in den Nordwestarm der August-Krogmann-Straße,

- Verlagerung der Taxenstellplätze,
- Einrichtung weiterer Taxenstellflächen im Nordwestarm der August-Krogmann-Straße,
- Schaffung zusätzlicher Bushaltestellen in der August-Krogmann-Straße,
- Einrichtung eines Mittelstreifens mit Gitter/Straßenbeleuchtung in der August-Krogmann-Straße,
- Einrichtung einer Verkehrsinsel im Knotenbereich Rahlstedter Weg,
- Verschiebung des Rechtsabbiegers nach Süden in den Berner Heerweg (keine Dreiecksinsel),
- Erwerb privater Flächen für die Erweiterung des Verkehrsraums,
- Freihalten der denkmalgeschützten Freifläche von Eingriffen (weitestgehend).



Abbildung 1: Freiraumkonzept aus Beteiligungsverfahren

Das vorbeschriebene Verkehrs- und Freiraumkonzept ist Grundlage und Ausgangspunkt der Entwurfsplanung und dieser 1. Verschickung.

5.1 Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes sowie Oberflächenbefestigung

Die Aufteilung des Querschnitts der Fahrbahn wird im Wesentlichen nicht verändert. Die Linienführung der August-Krogmann-Straße unter der U-Bahnbrücke sowie westlich davon wurde ein wenig verschoben, um Platz in den Nebenflächen für Bushaltestellen, Radwege und Gehwege zu schaffen. Zwischen den beiden Knoten erhält die August-Krogmann-Straße in Richtung Osten zwei Fahrstreifen mit einer Breite von 3,25 m (1. Fahrstreifen) und 3,00 m (2. Fahrstreifen). In Richtung Westen erhält die August-Krogmann-Straße zwei Fahrstreifen mit einer Breite von je 3,25 m, wobei wie im Bestand der rechte Geradeausfahrstreifen in einen Rechtsabbiegefahrstreifen in den Nordwestarm der August-Krogmann-Straße übergeht. Getrennt werden die Fahrrichtungen durch einen durchgehenden, baulich angelegten Mittelstreifen mit einer Breite von 30 cm (zwei Bordsteine Rücken an Rücken). Der vorgesehene begrünte Mittelstreifen mit einem Schutzgitter und Straßenbeleuchtung (ÖB) ließ sich im Laufe der Planung nicht realisieren. Einbauten im Mittelstreifen (Schutzgitter/ ÖB-Masten) hätte eine notwendige Breite des Mittelstreifens von mindestens 1,05 m bedeutet, was zu Lasten der Breiten in den Nebenflächen gegangen wäre und schmalere Geh- und/oder Radwege zur Folge gehabt hätte. Für eine dennoch als Notwendig erachtete bauliche Trennung der Fahrrichtungen wird die vorbeschriebene, platzsparende Minimallösung gewählt und die Straßenbeleuchtung in die Nebenflächen geplant.

Der Querschnitt in den Nebenflächen variiert und hat im Regelfall mindestens 1,95 m Gehwegbreite und mindestens 1,75 m Radwegbreite. Die Befestigung der Nebenflächen erfolgt in ungebundener Bauweise und wird in Format sowie Farbe bei Geh- und Radweg differenziert. Die Gehwege erhalten eine Befestigung aus Betonplatten im Format 37,5 x 25 cm bzw. 25 x 25 cm, während die Radwege mit einem Standard-Betonpflaster im Format 25 x 25 cm versehen werden. Zur optischen Abgrenzbarkeit der beiden Nutzungsbereiche in den Nebenflächen wird die Befestigung der Gehwege in einem warmgrauen Ton vorgeschlagen, die Radwege sollen sich mit einem dunkelgrauen/ anthrazitfarbenen Ton

kontrastreich von den Gehwegen abheben. (Genaue Farbfestlegungen erfolgen in Abstimmung mit dem Bezirk im weiteren Planungsprozess). Die taktilen Elemente (Leit- und Begrenzungstreifen, Einstiegsfelder, Sperrfelder etc.) sind aus weißen Noppen- und Rippenplatten geplant. Soweit nötig, werden diese zusätzlich mit einem kontrastreichen Begleitstreifen aus dem genannten Platten- oder Pflastermaterial versehen, um die visuelle Erkennbarkeit für sehbehinderte Menschen zu gewährleisten.

Im Bereich der StadtRAD-Station nordöstlich der Kreuzung Berner Heerweg/ Rahlstedter Weg wird ein Belag aus wassergebundener Wegedecke vorgeschlagen. Diese dient zum einen der taktilen Abgrenzung der Stadtradstation sowie weiterer Einbauten zum Gehweg, zum anderen der Entsiegelung des Bereichs entlang der angrenzenden Grünfläche und zur Unterstreichung des parkartigen Charakters der Grünfläche an der Kirche Heilig Geist.

Im Folgenden die tabellarischen Querschnitte zur Übersicht:

Am Luisenhof West Station 0+025 (Planungsgrenze)

südliche Nebenfläche (Gehweg, Radweg, Grünfläche)	5,85m
Fahrbahn	12,35m
nördliche Nebenfläche (Gehweg, Radweg)	5,65m
Straßenbreite rd. 23,85m	

Am Luisenhof West 0+070 (Höhe vorhandener Müllplatz)

südliche Nebenfläche (Gehweg, Radweg, Grünfläche)	6,85m
Fahrbahn	12,75m
nördliche Nebenfläche (Gehweg, Radweg)	5,60m
Straßenbreite rd. 25,20m	

August-Krogmann-Straße 0+170 (Bereich Bahndamm)

südliche Nebenfläche (Gehweg, Radweg)	5,50m
Fahrbahn	16,05m
nördliche Nebenfläche (Gehweg, Radweg)	6,45m
Straßenbreite rd. 28,00m	

August-Krogmann-Straße 0+240 (östlicher Haltestellenbereich)

südliche Nebenfläche (Wartebereich Bus, Gehweg, Radweg)	8,75m
Fahrbahn	19,05m
nördliche Nebenfläche (Wartebereich Bus, Gehweg, Radweg)	9,00m
Straßenbreite rd. 36,80m	

Berner Heerweg Nord (Höhe Maßkette im Lageplan)

westliche Nebenfläche (Gehweg, Geschützter Radweg)	4,75m
Fahrbahn	20,85m
östliche Nebenfläche (Gehweg, Radweg)	5,15m
Straßenbreite rd. 30,75m	

Berner Heerweg Süd (Höhe Maßkette im Lageplan)

westliche Nebenfläche (Gehweg, Radweg)	6,30m
Fahrbahn	21,70m
östliche Nebenfläche (Gehweg, Radweg)	6,25m

Straßenbreite rd. 34,25m

Rahlstedter Weg (östliche Planungsgrenze)

südliche Nebenfläche (Gehweg, Radweg, Grünfläche)	5,50m
Fahrbahn	15,75m
nördliche Nebenfläche (Gehweg, Radweg, Grünfläche)	5,50m

Straßenbreite rd. 26,75m

5.2 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Knoten August-Krogmann-Straße/Am Luisenhof

Im Knotenbereich August-Krogmann-Straße/Am Luisenhof erhält der westliche Knotenarm (Am Luisenhof) wie in der weiterführenden August-Krogmann-Straße zwei Geradeausfahrstreifen Richtung Osten mit einer Breite von 3,25 m (1. Fahrstreifen) und 3,00 m (2. Fahrstreifen). In den nordwestlichen Arm der August-Krogmann-Straße führt ein Linksabbiegefahrstreifen mit einer Breite von 3,25 m. In Fahrtrichtung Westen führt ein Fahrstreifen mit einer Breite von ebenfalls 3,25 m.

Der nordwestliche Arm des Knotens August-Krogmann-Straße/Am Luisenhof bekommt einen Abbiegestreifen in Richtung Osten und einen kombinierten Abbiegestreifen in Richtung Osten und Westen.: Der rechte, links und rechts ab nach Westen und Osten führend mit einer Breite von 3,25 m, der linke, links ab nach Osten führend mit einer Breite von 3,00 m. Ein nach Nordwesten führender Fahrstreifen erhält eine Breite von 3,25 m. Getrennt werden die Fahrtrichtungen (von Nordwesten kommen/nach Nordwesten fahrend) durch eine langgezogene baulich angelegte Mittelinsel. Der in den Nordwestarm des Knotens führende Rechtsabbiegefahrstreifen (aus Osten kommend) erhält im Knotenbereich eine Breite von 3,50 m. Außerhalb des Knotenbereichs erhält der Nordwestteil der August Krogmann-Straße je einen Richtungsfahrstreifen mit einer Breite von 3,25 m.

Der Knoten wird lichtsignalgeregelt und erhält eine komplett neue Lichtsignalanlage, deren Ausgestaltung in den weitergehenden Planungsschritten konkretisiert wird. Vorgesehen ist eine Busbevorrechtigung zu schalten. Der Nordwestarm der August-Krogmann-Straße wird mit einer Fußgängerlichtsignalanlage (Mit Anforderungstaster) ausgestattet, die dem Fußverkehr vom denkmalgeschützten Gebäudereich kommend eine gesicherte Quermöglichkeit über die August-Krogmann-Straße bietet.

Knoten August-Krogmann-Straße/Berner Heerweg

Im Knotenbereich August-Krogmann-Straße/Berner Heerweg erhält der westliche Knotenarm zwei Geradeausfahrstreifen Richtung Osten mit einer Breite von 3,25 m (1. Fahrstreifen) und 3,00 m (2. Fahrstreifen), wie weiter westlich in der August-Krogmann-Straße. Der Knotenarm wird ca. 3,00 m nach Norden verschoben, um Platz in den Nebenflächen zu schaffen. Ein Rechtsabbiegefahrstreifen mit einer Breite von 3,25 m führt nach Süden in den Berner Heerweg. Dieser wird nicht wie im Bestand separat geführt, so dass Platz für ausgedehnte Nebenflächen in der nordwestlichen Knotenecke entsteht. Nach Norden in den Berner Heerweg führt ein Linksabbiegefahrstreifen mit einer Breite von 3,25 m, der durch eine bauliche Mittelinsel vom Geradeausverkehr getrennt wird. In Richtung Westen führen zwei Fahrstreifen mit einer Breite von je 3,25 m. Kurz vor dem Knoten am Beginn der vorbeschriebenen Mittelinsel endet der in Pkt. 5.1 beschriebene, durchgehende, mit einer Breite von 30cm baulich angelegte Mittelstreifen.

Im Berner Heerweg, nördlich des Knotens, führen zwei Geradeausfahrstreifen mit einer Breite von 3,25 m (1. Fahrstreifen) und 3,00 m (2. Fahrstreifen) in Richtung Süden. Ein Rechtsabbiegefahrstreifen mit einer Breite von 3,25 m führt nach Westen in die August-Krogmann-Straße. Neben dem Rechtsabbiegefahrstreifen ist ein geschützter, durch ein Bord abgetrennter Radweg mit einer Breite von 2,25 m

angeordnet. Richtung Osten in den Rahlstedter Weg führt ein Linksabbiegefahrstreifen mit einer Breite von 3,00 m, der durch eine bauliche Mittelinsel vom Geradeausverkehr getrennt wird. In Richtung Norden führen zwei Fahrstreifen mit einer Breite von je 3,25 m.

Der östliche Knotenarm (Rahlstedter Weg) erhält zwei Geradeausfahrstreifen Richtung Westen mit einer Breite von je 3,25 m (wie weiter westlich in der August-Krogmann-Straße). Ein Rechtsabbiegefahrstreifen mit einer Breite von 3,00 m führt nach Norden in den Berner Heerweg. Nach Süden in den Berner Heerweg führt ein Linksabbiegefahrstreifen mit einer Breite von 3,00 m, der durch eine bauliche Mittelinsel vom Geradeausverkehr getrennt wird. In Richtung Osten führen zwei Fahrstreifen mit einer Breite von 3,25 m (1. Fahrstreifen) und 3,00 m (2. Fahrstreifen).

Südlich des Knotens im Berner Heerweg führen zwei Geradeausfahrstreifen mit einer Breite von je 3,25 m in Richtung Norden, wobei der rechte Fahrstreifen ein kombinierter Geradeausrechtsabbiegefahrstreifen ist. Zwei Linksabbiegefahrstreifen mit einer Breite von 3,25 m (1. Fahrstreifen) und 3,00 m (2. Fahrstreifen) führen nach Westen in die August-Krogmann-Straße. Abgetrennt durch eine durchgehende bauliche Mittelinsel führen zwei Fahrstreifen mit einer Breite von je 3,25 m Richtung Süden.

Auch dieser Knoten wird mit einer komplett neuen Lichtsignalanlage ausgestattet, deren Ausgestaltung in den weitergehenden Planungsschritten konkretisiert wird. Vorgesehen ist auch hier, eine Busbevorrechtigung zu schalten.

5.3 Wirtschaftsverkehr

Für den Wirtschaftsverkehr gibt es durch die Planung keine beschränkenden Veränderungen. Sämtliche Fahrbeziehungen werden aufrechterhalten und alle regulär vorhandenen Fahrstreifen werden beibehalten. Lediglich die Linienführung einzelner Fahrstreifen wird verändert und die äußeren Fahrstreifen erhalten jeweils eine durchgehende Breite von 3,25 m, wie auch zum großen Teil die Rechts- und Linksabbiegefahrstreifen. Mit der baulichen Trennung der Fahrrichtungen durch einen Mittelstreifen in der August-Krogmann-Straße wird die Verkehrssicherheit erhöht. Gleiches gilt für die Linksabbiegefahrstreifen an drei Knotenarmen im Knoten August-Krogmann-Straße/Berner Heerweg, die linksseitig der Mittelinseln geführt werden und beim Abbiegevorgang eine bessere Sicht auf den entgegenkommenden Geradeausverkehr ermöglichen.

Die Entleerung vorhandener Müllbehälter angrenzender Wohn- und Geschäftsgebäude wird wie im Bestand erhalten. Für die Entleerung der geplanten Papierkörbe auf der Platzfläche wird der Bordstein am nördlichen Straßenrand August-Krogmann-Straße auf einer Länge von rund 10m auf 7-8cm abgesenkt, um ein Befahren des Platzes zwecks Müllentleerung bzw. für Unterhaltungs- und Pflegezwecke zu ermöglichen.

5.4 ÖPNV und Sharing Angebote

Durch den Neubau von Überliegerplätzen und einer Buswendeanlage in der Straße Am Luisenhof westlich vom Bramfelder Weg (separate Maßnahme vorab) entfallen im Bereich der U Farmsen zukünftig die derzeit vorhandenen Überliegerplätze und die Bushaltestellen werden neu geordnet. Auf der Nordseite der August-Krogmann-Straße wird östlich der U-Bahnbrücke die dort vorhandene Nebenfahrbahn überbaut und es entstehen zwei neue Bushaltestellen für die Linien MB26, 167 und den Schulbus 567. Auf der gegenüberliegenden Seite verbleiben die im Bestand vorhandenen Bushaltestellen. Sie werden zukünftig von den Linien MB26, MB27, 167 und 368 angefahren. Unter der U-Bahnbrücke entfällt die Bushaltestelle auf der Nordseite der August-Krogmann-Straße, genau wie die Überliegerplätze auf der gegenüberliegenden Seite. Hier wird eine neue Bushaltestelle für die Linie 168 eingerichtet. Westlich der U-Bahnbrücke ist auf der Südseite der August-Krogmann-Straße eine neue Bushaltestelle für die Linie 171 angeordnet. Gegenüber entsteht an einer Dreiecksinsel zwischen dem Rechtsabbiegefahrstreifen in den Nordwestarm der August-Krogmann-Straße und den Geradeausfahrstreifen Richtung Westen eine neue Bushaltestelle für die Linien 171 und 368.

Vom Rechtabbiegefahrstreifen in den Nordwestarm der August-Krogmann-Straße zweigt ein Bussonderfahrstreifen ab, der zu einem neuen Haltestellenbereich im Bereich der Ladenzeile August-Krogmann-Straße Nr. 14 bis 22 führt. Dieser Bereich umfasst zwei neue Haltestellen für die Buslinien MB27, 168 und der Nachtbuslinie 617 und ist mit einer Mittelinsel vom rechtsabbiegenden Verkehr in den Nordwestarm der August-Krogmann-Straße getrennt. Der Ausfahrbereich dieser Haltestellen ist so gestaltet, dass ein separates Ausfahren für Busse von beiden Haltestellen unabhängig voneinander erfolgen kann, was für den Busbetrieb unabdingbar ist.

Die HOCHBAHN hat bei einer Abstimmung hierzu ausgeführt, dass es sich bei der U Farmsen um eine Haltestelle handelt, an der regelmäßig Fahrzeitpuffer im Fahrplan eingeplant werden, um auf Schwankungen in der Fahrzeit in Folge vom Verkehrsaufkommen reagieren zu können. Das führt dazu, dass ein Bus bei pünktlicher oder verfrühter Ankunft auch etwas länger in der Haltestelle stehen bleibt und die planmäßige Abfahrtszeit abwartet (was an einer so wichtigen Umsteigehaltestelle auch absolute Pflicht ist). Somit würde ein wartender Bus an Position 1 regelmäßig nachfolgende Busse, die an Position 2 halten, an der Weiterfahrt hindern, wenn es keine separate Ausfahrmöglichkeit gibt. Durch die Bedeutung der U Farmsen als Umsteigepunkt kommt es auch regelmäßig und unkalkulierbar zu erhöhten Fahrgastwechselzeiten, wodurch wiederum ein abfahrbereiter zweiter Bus hinter dem ersten „gefangen“ wäre. Häufig werden die Haltepositionen auch von anderen Verkehrsteilnehmenden legal (Rettungsdienst und Polizei im Notfall) oder illegal (Lieferanten, Kurzzeitparker, etc.) genutzt. Je nach Position dieser Fahrzeuge führt das ohne eine separate Ausfahrmöglichkeit zu einer vollständigen Unbenutzbarkeit der kompletten Haltestelle/Bustrasse. Über eine geeignete Ausweichmöglichkeit für den Fahrgastwechsel verfügt der parallele MIV-Fahrstreifen nicht. Das zieht im Störfall zwangsläufig gefährliche oder zumindest unbefriedigende Situationen nach sich.

Weil der rückwärtige Verkehrsraum aufgrund der Schräglage der Haltestellen aus beiden Abfahrpositionen für die Busse womöglich schlecht einzusehen ist, wird eine Signalisierung des Ausfahrbereichs dieser Haltestelle im Rahmen der weiteren Planungsschritte im Zusammenwirken mit der HOCHBAHN geprüft.

Haltestelle	Haltepunkt	Haltende Linien	Art der Haltestelle	Aufstelllänge	Oberflächenbelag	Barrierefreiheit	Ausstattung
U Farmsen	Fahrtrichtung Nordwest	27, 168, 617	Sonderfahrstreifen	40 m	Betondecke	ja	2xFGU, 4,0m DFI
U Farmsen	Fahrtrichtung West 1	171, 368	Sonderfahrstreifen	18 m	Betondecke	ja	FGU, 4,0m
U Farmsen	Fahrtrichtung West 2	26, 167, 567	Sonderfahrstreifen	45 m	Betondecke	ja	2xFGU, 4,0m DFI
U Farmsen	Fahrtrichtung Ost 1	26, 27, 167, 368	Sonderfahrstreifen	45 m	Betondecke	ja	2xFGU, 4,0m DFI
U Farmsen	Fahrtrichtung Ost 2	168	Sonderfahrstreifen	18 m	Betondecke	ja	
U Farmsen	Fahrtrichtung Ost 3	171	Sonderfahrstreifen	18 m	Betondecke	ja	FGU, 4,0m

Tabelle 5: Haltestellen in Ausführungsvariante

Sämtliche Bushalteflächen werden 3,00 m breit mit Beton befestigt, wobei auf der Südseite der August-Krogmann-Straße östlich, westlich und unter der U-Bahnbrücke eine durchgehende Betonfläche für die Nutzung durch Busse (und teilweise Taxen) hergestellt wird.

Unter Berücksichtigung der beengten Platzverhältnisse, eingeschränkter Erreichbarkeit zu Wartungszwecken sowie gestalterischer Verträglichkeit weist das Plangebiet an entsprechend geeigneten Stellen Flächen für Fahrrad- und E-Scooter-Sharing auf. Die vorhandene StadtRAD-Station mit 19 Rädern inklusive einer Luftstation werden am vorhandenen Standort nordöstlich der Kreuzung Berner Heerweg/ Rahlstedter Weg erhalten und geringfügig verschoben.

Geplante E-Scooter-Flächen verteilen sich auf 5 Standorte im Plangebiet und bieten insgesamt 50 Stellplätze.

Zwei dieser Flächen befinden sich an sogenannten Hotspots gem. einer echtzeitdatenbasierten Messung der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM). Hier ist bereits jetzt ein hohes E-Scooter-Aufkommen zu verzeichnen. (Quelle: „Abstellflächen für Elektrokleinstfahrzeuge nach E-Scooter-Abstellvorgängen („Drop-Offs“) im Bezirk Wandsbek, BVM Referat „Gesamtstädtische Verkehrsentwicklung“, Hamburg 9.12.2022)

In der Planung wird dieser Aspekt berücksichtigt und eine Abstellfläche für 8 E-Scooter am südöstlichen U-Bahnzugang vorgeschlagen, sowie eine weitere Abstellfläche am nordwestlichen Eingang mit 10 Stellplätzen.

Zudem werden auch an den Randbereichen des Plangebietes zwei mögliche Flächen für jeweils 8 E-Scooter vorgeschlagen. Diese befinden sich in der Nähe von Gastronomien und Einkaufsmöglichkeiten an der August-Krogmann-Straße 25 und am südwestlichen Quadranten der Kreuzung A.-Krogmann-Straße und Berner Heerweg.

5.5 Radverkehr

Grundsätzlich wird der Radverkehr in den Nebenflächen geführt. Ausnahmen bilden der nordwestliche Berner Heerweg sowie der nördliche Abzweig der August-Krogmann-Straße auf Höhe A.-Krogmann-Straße 25. Hier wird der Radverkehr auf geschützte Radwege geleitet, also sowohl baulich getrennt zur Straße als auch zum Gehweg.

Im nördlichen Berner Heerweg sieht die Anschlussplanung (Bezirk Wandsbek, MR 21) beidseitig einen 2,50 m breiten Radweg in den Nebenflächen vor. Dieser geht im Bereich der Volkshochschule in einen 2,25 m breiten geschützten Radweg (Kopenhagener Radweg) über (Westseite), im Bereich der Heilig-Geist-Kirche in einen 2,00 m breiten Radweg (Ostseite).

In der nördlich verlaufenden August-Krogmann-Straße wird der Radweg vom U-Bahnhofsvorplatz kommand zuerst am Überweg auf einen Radfahrstreifen abgeleitet und unmittelbar dahinter, aus platztechnischen Gründen, auf einen 1,85 m breiten geschützten Radweg (Mindestmaß ReStra) aufgeleitet. Es wird empfohlen diesen im weiteren Verlauf der Anschlussplanung als solchen weiterzuführen (Anschlussplanung LSBG, S2). Im Bereich des Überweges wird der Radverkehr mit dem Ampelsignal für den Autoverkehr abgewickelt.

Die Radwege werden größtenteils einspurig geführt und weisen an Engstellen eine Mindestbreite von 1,75 m auf (Südseite August-Krogmann-Straße Bushaltestellenbereich bis Kreuzung Berner Heerweg). Eine Besonderheit bildet die Nordseite der August-Krogmann-Straße im Bereich zwischen den Knotenpunkten August-Krogmann-Straße/Am Luisenhof und August-Krogmann-Straße/Berner Heerweg/Rahlstedter Weg. Hier wird ein Zwei-Richtungsradweg in den Nebenflächen mit einer Breite von 3,00 m eingerichtet. Die Radfurten am westlichen Knotenpunkt als auch die nördliche Radfurt über den Berner Heerweg sind ebenfalls für den Radverkehr in 2 Richtungen freigegeben. Die Einrichtung eines Zwei-Richtungsradweg ist dem dort zu erwartenden erhöhten Nutzungsdruck geschuldet, insbesondere durch Schulkinder und Pendler aber auch in Hinblick auf die Anbindung der Fahrrad-Freizeitroute FR2 auf der Nordwestseite des Bahndamms Richtung Grünzug Berner Au. Zudem wurde mit der Planung des Zwei-Richtungsradwegs auf den Hinweis von „Geisterfahrern“ auf der Nordseite der August-Krogmann-Straße aus dem vorgelagerten Beteiligungsverfahren reagiert.

Im Regelfall sind die Breiten für die einspurigen Radwege mit 2,00 m und 2,25 m geplant. Im Anschlussbereich zum Bestand werden die geplanten Radwege auf die vorhandenen Radwegbreiten entsprechend verschmälert, um einen fließenden Übergang zu gewähren. Im Bereich des südlichen Berner Heerwegs werden die Breiten von 2,25 m der vorhandenen Radfahrstreifen übernommen und in den Radwegen weitergeführt.

Am Kreuzungspunkt August-Krogmann-Straße/ Am Luisenhof befindet sich auf Höhe des Restaurants „Dubrovnik“ der noch zu entwickelnde Anschluss an die Fahrrad-Freizeitroute 2. Dieser Aspekt wurde in der hier vorliegenden Planung bereits berücksichtigt, ist jedoch durch die mangelnde Durchgängigkeit aufgrund der vorhandenen Treppenanlage derzeit nicht gegeben. Eine barrierefreie Umgestaltung wird an dieser Stelle empfohlen, ist aber nicht Bestandteil der vorliegenden Planung.

Fahrradabstellanlagen

Die vorhandenen Abstellmöglichkeiten werden erneuert und ergänzt. Insbesondere in der Nähe zu den U-Bahnhofzugängen aber auch zu den Bushaltestellen werden in den Nebenflächen diverse Abstellmöglichkeiten für Fahrräder geplant – von freistehenden Anlehnbügel bis hin zu überdachten Doppelstockparkern.

Insgesamt gibt es im Plangebiet 4 Bereiche, in denen Fahrradabstellmöglichkeiten geplant sind:

Auf der Platzfläche sollen 80 Abstellplätze in Form überdachter Doppelstockparker geschaffen werden. Die Doppelstockparker sind in einer Überdachung aus Stahl mit Glasbedachung untergebracht.

Entlang des nordwestlichen Bahndamms an der geplanten Fahrrad-Freizeitroute FR2 zum Grünzug Berner Au bzw. nahe dem U-Bahnhofzugang sind 66 Stellplätze in Form von 33 Anlehnbügel geplant. Diese sollen jeweils als 3er-Pakete entlang des Bahngebäudes ausgeführt werden und ersetzen bzw. erweitern das bestehende Angebot an Bügel. Die Bügel stehen parallel und mit einem Abstand von rund 1m zum Gebäude. Bei der Platzierung der Bügel sind die vorhandenen Notausstiege an den Fenstern des Bahngebäudes berücksichtigt. Der Bewegungsraum von 2m zwischen den Bügelreihen dient gleichzeitig als Fluchtweg für die Notausstiege.

Nahe dem südöstlichen U-Bahnhofzugang sind 20 Stellplätze in Form von 10 Anlehnbügel in Schrägaufstellung geplant. Gemäß der vorliegenden statischen Berechnung aus dem Jahr 1995 könnten diese Stellplätze optional mit einem freikragenden Dach, das auf der vorhandenen Spundwand befestigt ist, ausgestattet werden. (Quelle: Statische Berechnung Stützwände für den östlichen Zugang U-Bahn-Eingang Farmsen, 1995, Dipl.-Ing. J. Kockjoy – Beratender Ingenieur VBI, Ingenieurbüro für Bauwesen, Prüferingenieur für Baustatik). Es wird an dieser Stelle lediglich auf diese Möglichkeit hingewiesen. Sollte eine Umsetzung gewünscht sein, wird die Einbindung eines Tragwerkplaners bzw. Statikers zur erneuten Prüfung der Statik in Abhängigkeit der gewählten Überdachung empfohlen. Weitere offene Punkte wie Besitzverhältnisse/ Zuständigkeiten, Gewährleistung und Pflegeaufwand müssten mit den jeweiligen Beteiligten geklärt bzw. abgewogen werden.

Südlich der Kreuzung August-Krogmann-Straße/ Am Luisenhof soll eine Bügelreihe aus 8 schräg aufgestellten Anlehnbügel zukünftig 16 Fahrradstellplätze in der Nähe der neu geplanten Bushaltestelle bieten.

Der Achsabstand zwischen den Bügel in 90°-Aufstellung beträgt jeweils rund 1m, in Schrägaufstellung rund 1,20m. Ein Anlehnbügel bietet Platz zum Abstellen von 2 Fahrrädern. Der Bewegungsraum eines Bügel beträgt rund 1x20m. Die Bewegungsräume um die Bügelanlagen sind mit einem Begrenzungsstreifen aus 3 Reihen dunkelgrauem Kleinsteinpflaster ca. 10x10cm taktil und kontrastreich eingefasst. Die Bügel werden als Flachstahlbügel vorgesehen.

In einem separaten Abstimmungstermin mit der P&R wurden die oben beschriebenen Bereiche diskutiert und sollen im Rahmen der weiteren Planung hinsichtlich der Anzahl sowie Qualität der Abstellanlagen optimiert werden. Die besprochenen Änderungen werden im Rahmen der Schlussverschickung berücksichtigt, dargestellt und dann näher erläutert.

Die Baukosten für die Radabstellanlagen sollen von der P&R-Betriebsgesellschaft übernommen und die Anlagen zukünftig auch von der P&R betrieben werden. Neben den im Plangebiet dargestellten Abstellanlagen, plant die P&R an zwei angrenzenden Bereichen zum Plangebiet weitere, gesicherte Abstellanlagen für Fahrräder und auch Lastenräder. Zum einen werden überdachte und abschließbare

Fahrradstellplätze unmittelbar am nordöstlichen und in der Nähe des südöstlichen U-Bahnhofzugangs geplant. Die Umsetzung der gesicherten Abstellanlagen auf privater Fläche am südöstlichen U-Bahnhofzugang hängt von der Realisierung der in der LSBG-Maßnahme geplanten Rampe als barrierefreier Zugang ab. Diese beiden angrenzenden Maßnahmen der P&R sind nicht Bestandteil der vorliegenden Planung, sondern werden gesondert geplant und verschickt.

5.6 Fußverkehr

Der Fußverkehr wird durchweg auf baulichen Gehwegen in den Nebenflächen geführt und ist optisch als auch taktil von den Radwegen abgetrennt. Die Breite der Gehwege variiert. Die in der ReStra angegebene Regelbreite von 2,65 m wird in den meisten Bereichen mindestens erreicht. Die engste Stelle beträgt 1,95 m (südlich der Straße Rahlstedter Weg).

In der Straße Am Luisenhof wird der zu Fuß Gehende auf der Nordseite auf einem mindestens 2,50 m breiten Gehweg entlang der denkmalgeschützten Grünfläche geleitet, auf der Südseite beträgt die Gehwegbreite mindestens 2,30 m. Als innere Leitlinie dient beidseitig jeweils ein rund 3 cm hohes Bord zwischen Gehweg und angrenzender Grünfläche.

Auf der Westseite der August-Krogmann-Straße verlagert sich der Gehweg Richtung Straße und weist eine Mindestbreite von 2,00 m auf mit einem 3 cm hohen Bordstein zwischen Gehweg und Grünstreifen entlang der Straße. Der Radweg verschwenkt hier zugunsten ungehinderter Fußverkehrsströme auf den Verkehrsinseln bzw. zu den Bushaltestellen in Richtung denkmalgeschützter Grünfläche. Auf der Ostseite der August-Krogmann-Straße öffnet sich der Gehwegbereich zu einer großzügig dimensionierten Platzfläche.

Richtung Bahndamm weist der Gehweg auf der Nordseite der August-Krogmann-Straße an der engsten Stelle (Brückenbereich) eine Breite von 2,50 m auf und weitet sich Richtung U-Bahneingang Ost auf knapp 4,00 m auf. Entlang der Ladenzeile oberhalb der geplanten Bushaltestellen verschmälert sich die Gehwegbreite wieder auf rund 2,75 m zugunsten des geplanten 3,00 m breiten Zwei-Richtungs-Radweges. Mit den geplanten Breiten bei Fuß- und Radweg wird auf die hohe Nutzungsfrequenz, vor allem durch die Schüler der naheliegenden Bildungseinrichtungen reagiert. Auf der Südseite der August-Krogmann-Straße ist der Fußweg mit einer Breite von mindestens 3,00 m geplant.

Entlang des nördlichen Berner Heerwegs wird der zu Fuß Gehende auf der Ostseite auf rund 2,50 m breiten Gehwegen geführt, auf der Westseite beträgt der Gehweg an der schmalsten Stelle rund 2,00 m und weitet sich entlang der geplanten Stadtradstation auf rund 3,00 m auf.

Entlang des südlichen Berner Heerwegs befindet sich auf der Westseite eine platzartige Fläche mit Sitzmöglichkeiten. An der schmalsten Stelle beträgt die Gehwegbreite rund 2,50 m und weitet sich auf knapp über 8,00 m auf. Auch auf der Ostseite des südlichen Berner Heerwegs wird der zu Fuß Gehende entlang der öffentlichen Grünfläche auf einem großzügig dimensionierten Gehweg mit einer Breite von rund 3,30 m geführt.

Im Bereich des südlichen Rahlstedter Wegs verschmälert sich der Gehweg auf knapp 2,00 m zugunsten des geplanten Radwegs und dem Erhalt bzw. der Ergänzung der vorhandenen Baumreihe entlang der Straße. Auf der Nordseite des Rahlstedter Wegs beträgt die Gehwegbreite ebenfalls rund 2,00 m. Hier wurde zugunsten des Erhalts der angrenzenden Bäume auf einen breiteren Gehweg verzichtet.

Die optische Abgrenzung zu niveaugleichen Radwegen erfolgt durch die Verwendung von unterschiedlich gefärbtem, kontrastreichen Pflaster. Die Gehwege sollen in einem hell- bzw. warmgrauen Plattenbelag ausgeführt werden, die Radwege hingegen in einem dunkelgrauen bzw. anthrazitfarbenem Pflasterstein. Als taktil erfassbare Abgrenzung zwischen Geh- und Radweg dient standardmäßig ein 25 cm breiter Begrenzungstreifen aus einem weißen Beton-Noppenstein. In beengten Bereichen (z.B. an Bushaltestellen, Kreuzungsbereich August-Krogmann-Straße Ecke Am Luisenhof) wird als Sonderlö-

sung eine sogenannte Radwegplatte als kombinierter Leit- und Begrenzungstreifen zwischen niveaugleichen Geh- und Radwegen vorgeschlagen. Dieser 30 cm breite Trennstein vereint die Noppen- und Rippenplatte in einem Betonstein. Der Stein wird so verlegt, dass sich die Rippenstruktur auf der Gehwegseite befindet und als Leitstreifen für Geh- und Sehbehinderte dienen soll. Auf der Radwegseite ist der Stein genoppt, um ein unbemerktes Überfahren durch den Radfahrer zu verhindern. Zudem ist der Stein am Übergang zwischen Noppen- und Rippenbereich leicht asymmetrisch gewölbt (2,5 cm an der höchsten Stelle), um die Trennung der beiden Nutzungsbereiche zu verdeutlichen ohne eine Stolperkante zu bilden. Die Entwässerung erfolgt durch vorgefertigte Fugen. An Kreuzungspunkten zu Auffindestreifen wird die Radwegplatte mittels entsprechender Übergangsteine auf Gehwegniveau abgesenkt.

Diese Sonderlösung soll nach Rücksprache mit dem „Kompetenzzentrum für ein barrierefreies Hamburg“ durch den Auftraggeber mittels einer Musterfläche hinsichtlich der Anwendbarkeit gemeinsam mit Fachleuten des Blinden- und Sehbehindertenverbandes im weiteren Planungsprozess erprobt werden.

Alternativ kann die Ausbildung eines Begrenzung- und Leitstreifens entlang beengter Bereiche durch die konventionellen Rippen- und Noppenplatten in Form eines 50 cm breiten Doppelstreifens erfolgen.

Die Abgrenzung zwischen Gehwegen entlang geschützter Radwege erfolgt durch ein Rundbord. Dieses reduziert die Unfallgefahr radwegseitig bei eventueller Überfahung und ist dennoch gut taktil von der Gehwegseite aus ertastbar.

Aufgrund des zu erwartenden hohen Fußverkehrs im Umfeld des U-Bahnhofs sind die Aufstellflächen für zu Fuß Gehende an Überwegen und Kreuzungen so großzügig wie möglich dimensioniert. Die Radwegführung ist in diesen Bereichen teilweise entsprechend verschwenkt. Die Tiefe der Aufstellflächen beträgt mindestens 1,50 m, sodass der Bewegungsraum für einen Rollstuhlfahrer gegeben ist. Zudem wurde bei der Planung darauf geachtet, dass zu Fuß Gehende auf ihrem Weg zwischen den geplanten Bushaltestellen möglichst wenige Kreuzungspunkte mit Radwegen aufweisen, um einen ungehinderten Fußverkehr zu gewährleisten. Zu diesem Zweck wurden Zwei-Richtungs-Furten für den Radverkehr eingeplant, die sich zumeist außerhalb der geplanten fußläufigen Verbindungen zwischen den Bushaltestellen befinden.

Seh- und Gehbehinderte werden im gesamten Plangebiet getrennt über gesicherte Querungsstellen mit differenzierter Bordhöhe (Doppelquerung) über die Straße geführt. Die Querung für Sehbehinderte und Blinde wird mit einem Richtungsfeld versehen. Die Bordhöhe an Querungen für Sehbehinderte und Blinde beträgt 6cm auf einer Länge von 1,50 m. An Querungsstellen für Rollstuhlfahrer wird der Bordstein auf einer Länge von 1,80 m auf 0cm abgesenkt (Straßenniveau) und ist somit auch für den Begegnungsfall konzipiert. Die Querungsstellen erhalten jeweils in den angegebenen Breiten eine taktile Markierung aus weißem Beton-Noppensteinen: an 0-Absenkungen in Form von Sperrfeldern, bei 6 cm Bordhöhe in Form von Richtungsfeldern.

5.7 Ruhender Verkehr

Flächen für den ruhenden Verkehr entfallen zum größten Teil zugunsten neuer Flächen für den Fuß- und Radverkehr sowie neuer Bushaltestellen. Zwischen dem Knotenpunkt August-Krogmann-Straße/Berner Heerweg und den neuen Bushaltestellen auf der Nordseite der August-Krogmann-Straße entsteht ein Stellplatz für ein Taxi sowie eine Ladezone für die anliegenden Geschäfte. Westlich der U-Bahnbrücke sind auf der Südseite der August-Krogmann-Straße drei weitere Stellplätze für Taxen vorgesehen. Ein weiterer Stellplatz für ein Taxi befindet sich im nördlichen Knotenbereich August-Krogmann-Straße/Am Luisenhof in einer Trenninsel zwischen dem Rechtsabbiegefahrstreifen in den nordwestlichen Arm der August-Krogmann-Straße und dem dortigen neuen Bushaltestellenbereich. Im weiteren Verlauf des nordwestlichen Arms der August-Krogmann-Straße entsteht vor dem Gastronomiebetrieb „Schweinske“ ein Parkstreifen mit drei Stellplätzen. Zwei davon sind Stellplätze für Elektrofahrzeuge mit Ladesäule als Ersatz für die entfallenden zwei Stellplätze für Elektrofahrzeuge mit Ladesäule

in der Straße Am Luisenhof. Hier wird das Parken während des Ladevorgangs für maximal zwei Stunden mit Parkscheibe erlaubt. Ein weiterer Stellplatz in dem Parkstreifen wird als „Kiss & Ride“-Stellplatz ausgeschildert.

	Bestand	Ausführungsvariante	Bilanz
Parkstände			
Parkstände MIV	35	0	-35
Parkstände für Taxi	8	5	-3
Parkstände mit E-Ladesäule	2	2	0
Parkstände für Carsharing (Kiss&Ride)	0	1	+1
Lade-/ Lieferzone	0	1	+1
Fahrradabstellplätze			
August-Krogmann-Straße	132	182	+50
Berner Heerweg (Stadtrahstation)	19	19	0

Tabelle 6: Bilanz des ruhenden Verkehrs der Ausführungsvariante

5.8 Straßenausstattung und Straßenmöblierung

Ausstattung und Möblierung in den Nebenflächen

Die zahlreichen vorhandenen Einbauten in den Nebenflächen werden weitestgehend erneuert bzw. bekommen einen neuen Standort. Insgesamt wird bei der Neuverteilung darauf geachtet, die Einbauten möglichst sinnvoll zu bündeln, um die Nebenflächen aufzuräumen und mehr Platz für zu Fuß Gehende zu erhalten bzw. den Fußverkehr (vor allem an den Bushaltestellen) gezielt zu führen.

Aufgrund der Neusortierung des Geh- und Radweges an der denkmalgeschützten Grünfläche, werden für die vorhandenen Papierkörbe und Bänke der mgf Gartenstadt Farmsen Mieter- und Wohnungsbau-genossenschaft eG. (kurz mgf-Farmsen) neue Standorte auf der gegenüberliegenden Seite der Grünfläche entlang des Gebäuderiegels vorgeschlagen.

Papierkörbe/ Müllstandorte

Gemäß Abstimmung mit der Stadtreinigung Hamburg (SRHH) sei der Bestand ausreichend und soll daher in Anzahl und Volumen wiederhergestellt werden. An jeder Bushaltestelle soll sich ein Papierkorb befinden (insgesamt 9 Stück). Diese sollen vorzugsweise als Hängepapierkorb mit einer Befestigungshöhe von maximal 90cm (Oberkante) vorgesehen werden (gem. Leitfaden HVV).

Um die Attraktivität des Standortes zu erhöhen und den Bereich optisch aufzuwerten, sollen die vorhandenen Standardmodelle (Stand- und Hängepapierkörbe) durch das Designmodell „Stuttgart“ via Sondervereinbarung zwischen SRHH und Bezirk Wandsbek ersetzt werden. Alternativ können die vorhandenen Modelle in anthrazit zum Einsatz kommen mit Bevorzugung der Hängevariante.

Zwecks Entleerung der Papierkörbe auf dem Vorplatz der U-Bahnstation wird die Platzfläche befahrbar gestaltet. Die Befahrung wird von der August-Krogmann-Straße über einen rund 10m breiten Bereich ermöglicht, in dem das Hochbord auf 7-8cm abgesenkt wird. Optional erhält der abgesenkte Bereich abschließbare Poller, um ein Fremdbefahren des Platzes zu vermeiden. Alle weiteren Papierkorbstandorte sind straßennah geplant, sodass die Anfahrbarkeit für die Entleerung von der Straße aus gegeben ist.

Vorhandene Zufahrten bzw. Überfahrten zu angrenzenden privaten Standplätzen sind in der Planung berücksichtigt. Diese bleiben erhalten und weiterhin für die Entleerung durch SRHH und die WERT zugänglich.

Für den vorhandenen Müllplatz am südwestlichen U-Bahnzugang wird vorgeschlagen, statt der Umzäunung abschließbare Tonnenschränke aufzustellen.

Fahrgastunterstände und Ladesäulen

Die Neuplanung der Bushaltestellenbereiche nebst Fahrgastunterständen in den Nebenflächen richtet sich nach den Vorgaben der jeweils aktuellen Fassung der ReStra sowie den Mindestanforderungen des Leitfadens des HVV „Barrierefreier Neu-, Um- und Ausbau der Bushaltestellen im Hamburger Verkehrsverbund“. Alle Bushaltestellen sind stufenlos erreichbar.

Nahezu jede Bushaltestelle erhält einen Fahrgastunterstand mit Sitzmöglichkeit (Ausnahme: Bushaltestelle am südöstlichen U-Bahnausgang). Die Abmessungen der Fahrgastunterstände beträgt 4,00 m in der Länge, die Tiefe der Dächer beträgt ca. 1,60 m. Der Abstand zwischen den Seitenwänden und der Bordkante beträgt mindestens 1,50 m. Alle Fahrgastunterstände befinden sich der Einheitlichkeit halber, immer zwischen Haltestellenmast und 2. Bustür. An dieser Tür ist der notwendige hindernisfreie Platz für eine Klapprampe sowie der Bewegungsraum für Rollstuhlfahrer von mindestens 2,50 x 2,50m berücksichtigt. Gegebenenfalls wird hier für den genannten hindernisfreien Raum auf eine Seitenscheibe bei angrenzenden Fahrgastunterständen verzichtet. Der Sicherheitsraum zwischen Fahrbahn und Dachkante des Fahrgastunterstandes im Bereich von Warteflächen beträgt an der schmalsten Stelle 80cm. Rückseitig der Fahrgastunterstände ist ein Abstand von zumeist 50 cm zu angrenzenden Radwegen eingeplant, mindestens jedoch 30 cm.

Mehrfach- und Inselhaltestellen erhalten ergänzend zu Auffindestreifen und Einstiegsfeld einen Leitstreifen. Zu Leitstreifen wird ein seitlicher Abstand von 60 cm zu Einbauten bzw. Hindernissen eingehalten. Insgesamt beträgt die Haltestellentiefe mindestens 2,65 m (vom Fahrbahnrand bis zum Begrenzungsstreifen entlang Radwegen).

Die vorhandene E-Ladesäule für 2 PKW in der Straße Am Luisenhof entfällt mit dem Wegfall der dortigen PKW-Stellplätze und erhält einen neuen Standort in der August-Krogmann-Straße 25.

Eine weitere E-Ladesäule für 2 PKW wird an den beiden neuen Taxi-Stellplätzen in der August-Krogmann-Straße vorgeschlagen. In Hinblick auf die sukzessive Umstellung der Taxifahrzeuge auf E-Modelle, können bei Bedarf alle geplanten Taxi-Stellplätze mit einer E-Ladesäule ausgestattet werden.

Sitzmöglichkeiten

Die vorhandenen Sitzmöglichkeiten werden gegen neue, modernere Bänke ersetzt und mengenmäßig erweitert. Die neuen Bänke verteilen sich hauptsächlich auf die Bushaltestellenbereiche sowie den Vorplatz an der U-Bahnstation und sollen die Aufenthaltsqualität steigern. An den Bushaltestellen ergänzen sie das Sitzangebot in den geplanten Fahrgastunterständen. Am Park zur Eissporthalle an der Kreuzung Berner Heerweg/ Rahlstedter Weg entfällt eine vorhandene Bank in der vorhandenen Grünfläche und wird mit einer neuen Bank am Eingang zum Park ersetzt. Insgesamt sind im Planungsgebiet 24 neue freistehende Bänke geplant.

Vorgeschlagen wird ein freistehendes, robustes Bankmodell aus einer Stahlunterkonstruktion mit Holzsitzauflagen in rund 2,00 m Länge. Die Bänke erhalten Rücken- und Armlehnen und optional eine leicht erhöhte Sitzfläche, um auch für ältere Leute bequem benutzbar zu sein.

Ergänzt wird das Sitzangebot durch Sitzauflagen auf vorhandenen Mauern bzw. neuen Einfassungen. So am südwestlichen U-Bahnhofeingang. Hier soll der Zugang durch Sitzauflagen auf der vorhandenen Mauer aufgewertet werden. Des Weiteren wird am Zugang zum Einkaufstreffpunkt Farmsen (EKT) an der Kreuzung Berner Heerweg/ August-Krogmann-Straße die vorhandene Einfassung der Bäume erneuert und mit Sitzauflagen ergänzt. Die Sitzauflagen bestehen, ähnlich wie das Bankmodell, aus einer Stahlunterkonstruktion zum Aufschrauben auf den jeweiligen Untergrund sowie einer Holzsitzaufgabe. Optional können Rücken- und Armlehnen vorgesehen werden.

Die geplante Treppenanlage auf der Nordseite des Platzes erschließt nicht nur das höher gelegene Waschcenter, sondern bietet mit integrierten Sitzstufen vor allem auch den jüngeren Nutzern eine Aufenthaltsmöglichkeit vor dem U-Bahnhof mit (Weit-) Blick über den Platz.

Beschilderung und Anzeigen

Vorhandene Straßen- sowie private Hinweisschilder (u.a. Versorgungseinrichtungen wie Wasser, Gas etc.) in den Nebenflächen werden erhalten und ggf. sinnvoll umgesetzt. Soweit möglich wird eine Befestigung an vorhandenen Masten oder an angrenzenden Gebäuden sowie vorhandenen Zäunen vorgeschlagen.

Die E-Scooterflächen erhalten neben einer Markierung auf dem Boden jeweils ein entsprechendes Parkschild gemäß StVO.

Litfaß -und Werbesäulen sowie Infotafeln werden erhalten und bekommen einen neuen Standort. Die neuen Standorte sind so gewählt, dass sie sich entweder nahe dem alten Standort befinden oder sinnvoll neu positioniert sind.

Schaltschränke und Kästen

Schaltschränke und Post-Lagerkästen werden erhalten und ggf. umgesetzt. Neue Standorte sind so gewählt, dass sie sich entweder nahe dem alten Standort befinden oder sinnvoll am Rand der Gehwege befinden.

Der vorhandene Briefkasten auf dem Vorplatz der U-Farmsen erhält einen neuen Standort. Es wird vorgeschlagen, den Briefkasten auf die Südseite der August-Krogmann-Straße (nahe REWE) zu versetzen. Der Standort ist präsent und sowohl für zu Fuß Gehende als auch für die Entleerung gut zu erreichen.

Die Streukisten an den U-Bahnzugängen bleiben bestehen und erhalten ggf. eine taktile Pflasterabgrenzung.

Sonstiges

Die beiden vorhandenen Uhren erhalten jeweils einen neuen Standort. Die vorhandene Uhr am Kreuzungsbereich der denkmalgeschützten Grünfläche wird auf die neue Bushaltestelleninsel verschoben und rückt somit aus den Bewegungsbereichen für zu Fuß Gehende an den Querungsstellen heraus.

Die Uhr an der vorhandenen StadtRAD-Station aus dem neu geplanten Radweg in den Gehwegbereich Richtung Straße verschoben.

Der vorhandene Metallpoller an der Zuwegung zum südwestlichen U-Bahnzugang entfällt zugunsten der Barrierefreiheit.

Die vorhandenen Betonpoller entlang der Nordseite der August-Krogmann-Straße entlang der Ladenzeile sowie auf Höhe der Volkshochschule entfallen zugunsten des Radweges.

Die Metallpollerreihe zwischen Kreuzungsbereich Berner Heerweg/ August-Krogmann-Straße und EKT wird geringfügig versetzt und ggf. erneuert. Sie dienen weiterhin dazu, ein unbefugtes Befahren des Vorplatzes durch PKW am EKT zu verhindern ohne die Barrierefreiheit einzuschränken. Die Poller sitzen in einem Band aus Kleinsteinpflaster und haben einen Achsabstand von mindestens 1,50 m.

5.9 Öffentliche Beleuchtung

Es werden Vorschläge zu neuen Standorten für die vorhandene Beleuchtung im vorliegenden Planstand gemacht sowie neue Leuchtenmodelle für die Seitenwege und die Platzfläche vorgeschlagen. Für den Bereich unter dem Bahndamm wird ein Vorschlag zur Neuordnung der Beleuchtung gemacht.

Die vorhandenen „Peitschenleuchten“, die bereits mit einem modernen LED-Leuchtenkopf bestückt sind, können wiederverwendet werden und erhalten neue Standorte. Bei der Neuverortung der Lichtmasten wurde auf ein möglichst gleichmäßiges Verteilungsraster geachtet unter Berücksichtigung der geplanten Fahrgastunterstände und Baumneupflanzungen.

Die vorhandenen Großmasten mit Doppelausleger auf Kreuzungen werden wiederverwendet und geringfügig umgesetzt.

Für den Vorplatz der U-Bahnstation sowie für die Seitenwege zu den südlichen U-Bahnhofzugängen wurden kleinere Leuchtenmodelle für gerade Masten mit 4,00 bis 5,00 m Höhe aus dem Typenkatalog der HHVA gewählt. Für den Platz wird das Modell Litepole mit geradem Dach und symmetrischer Lichtverteilung vorgeschlagen, für die Seitenwege das Modell Cuvia 40 mit gerichtetem Licht nach unten. Die vorgeschlagenen Standorte, Abstände und Modelle sind im weiteren Planungsprozess in Abstimmung mit HHVA zu konkretisieren.

Für den Bereich unter dem Bahndamm sind Langfeldleuchten, die am Brückenbauwerk befestigt werden, vorstellbar. Es wird vorgeschlagen, die Leuchten an den quer zur Fahrbahn verlaufenden Trägern der Brücke zu befestigen. Konkrete Vorgaben zu möglichen Modellen, nötigen Abständen und zur Art der Befestigung sind im weiteren Planungsprozess mit der HOCHBAHN abzustimmen.

5.10 Straßenbegleitgrün

Die folgende Tabelle erfasst bei den Bestandsbäumen auch Bäume auf privatem Grund, die von der Baumaßnahme betroffen sind, da sie in unmittelbarer Nähe stehen. Auf dem vorliegenden Gestaltungsplan sind diese Bäume mit einer dunkelgrünen Füllung hervorgehoben bzw. mit einer gestrichelten Linie als zur Fällung vorgesehene Bäume gekennzeichnet.

Straße	Bestand	Neupflanzungen	Fällungen	Bilanz
August-Krogmann-Straße	106	44	33	+11

Tabelle 7: Baumbilanz Ausführungsvariante

75 Bäume des genannten Bestandes wurden im Rahmen der Entwurfsplanung von einem Baumfachmann hinsichtlich Art, Größe, Vitalität und Zustand tabellarisch erfasst und begutachtet sowie die Erhaltungswürdigkeit eingeschätzt.

Das Baumgutachten dient als Grundlage für die Planung sowie weiteren Abstimmung mit den jeweils zuständigen Stellen. Am 28.7.2023 gab es mit dem Baumgutachter sowie Vertretern des Auftraggebers und der Grünabteilung des Bezirks Wandsbek einen Termin vor Ort, in dem die geplanten Maßnahmen sowie die Ergebnisse des Baumgutachtens diskutiert wurden. Die Erkenntnisse aus diesem Abstimmungstermin sind in den geplanten Maßnahmen mit eingeflossen und werden im Rahmen der Schlussverschickung detaillierter beschrieben.

Generell wird bei der Planung neuer Einfassungen an Bestandsbäumen darauf geachtet, dass die vorhandene Baumscheibe nicht verkleinert, sondern mindestens als 10 m² große, offene und begrünte Baumscheibe ausgeführt wird. Zudem wird die vorhandene Tragschicht, wo möglich, beibehalten, um den Eingriff im Wurzelschutzbereich so gering wie möglich zu halten. Wo ein Austausch der Tragschicht unabdingbar ist, wird der Einsatz von Erdsaugern und Handarbeit eingeplant.

Im Rahmen der Baumaßnahme erhalten alle betroffenen Bestandsbäume einen Kronenpflegeschnitt.

Die Art der Neupflanzungen sowie Pflegemaßnahmen inklusive Kosten für einen Zeitraum von 5 Jahren nach der Pflanzung wird im weiteren Planungsprozess mit dem Bezirk abgestimmt.

5.11 Entwässerung

Die Oberflächenentwässerung erfolgt über neu herzustellenden Wasserläufe, Trummen und Anschlussleitungen in das Regenwassersiel. Maßnahmen am Regenwassersiel sind nicht vorgesehen.

Die Nebenflächen werden grundsätzlich mit einem Gefälle von rund 2.5% von den Bestandsgebäuden Richtung Straße geplant. Das Oberflächenwasser wird dort in Straßenabläufe abgeführt, kann aber auch über die geplanten Baumscheiben in den Nebenflächen teilweise aufgenommen und versickert werden. Dort, wo keine Einleitung in die Straßenabläufe möglich ist, werden Pflasterrinnen mit Punktabläufen in den Nebenflächen geplant, um Oberflächenwasser gezielt abzuführen. Auf der Platzfläche soll eine taktile Rinne zum Einsatz kommen, die Leitstreifen und Entwässerung vereint. Dies könnte entweder durch eine Noppenplatte mit Punktabläufen oder eine Kastenrinne mit taktiler Rostabdeckung realisiert werden. Die Ausführung wird im weiteren Planungsverlauf festgelegt.

An der geplanten Rampe am südöstlichen U-Bahnzugang Richtung EKT Farmsen kommen Kastenrinnen am Rampenfuß und auf halber Rampenstrecke zum Einsatz. Vor den U-Bahneingängen befindliche Kastenrinnen werden ggf. erneuert.

Grundsätzlich wird die Befestigung der Nebenflächen in ungebundener Bauweise geplant, sodass auch über die Pflasterfugen teilweise Oberflächenwasser versickern kann.

5.12 Versorgungsleitungen

Zur Beurteilung des aktuellen Bestands an Versorgungsleitungen ist in diesem Jahr eine weitere Leitungsanfrage bei den Versorgungsträgern erfolgt und ein neuer Leitungsbestandsplan erstellt worden. In wie weit vorhandene Versorgungsleitungen von der Umbaumaßnahme betroffen und Maßnahmen hierzu erforderlich sind, wird im Rahmen der weitergehenden Planungsschritte ermittelt. Dabei werden auch die Planungen der Leitungsträger bzgl. eines Neu-, Um- oder Ausbaus berücksichtigt.

5.13 Ingenieurbauwerke

Maßnahmen an den vorhandenen Ingenieurbauwerken der U-Bahn sowie den Stützwänden sind nach jetzigem Kenntnisstand nicht erforderlich. Die Großtafel der übergeordneten Wegweisung sowie die Pfeilwegweiser erhalten einen neuen Standort.

5.14 Baustoffe

Gemäß neu eingeführten Ersatzbaustoffverordnung (EBV) zum Einbau von Ersatzbaustoffen wird ein Abstand des Grundwassers zur Tragschichtunterkante von mindestens 1m unter Berücksichtigung eines Sicherheitszuschlages von 0,5m gefordert.

Laut Geoportal-Hamburg liegen die Grundwassergleichen Max (hydrologisches Jahr 2019) im überplanten Bereich zwischen 16,5 mNHN und 17,5 mNHN (s. Kapitel 3.19). Die vorhandenen Geländehöhen liegen zwischen 21,0 mNHN und 24,0 mNHN. Der notwendige Abstand zwischen Grundwasserstand und Schüttkörperbasis (Unterseite Tragschicht) kann somit eingehalten werden. Der Einbau von Recyclingbaustoffen ist daher möglich.

5.15 Feuerwehr

Vorhandene Feuerwehrezufahrten bleiben in Größe und Funktion erhalten. Die unmittelbar entlang der Straße vorhandenen Gebäude sind maximal 2-geschossig und müssen im Bedarfsfall mit einer Steckleiter erreichbar sein. Die Bereiche entlang der Gebäude werden entsprechend frei von festen Einbauten gehalten. Informationen zur genauen Lage und Größe dieser Anleiterbereiche sowie zu Feuerwehraufstellflächen werden im Rahmen der Schlussverschickung ergänzt.

Zudem wird zwecks Befahrbarkeit des geplanten U-Bahnhofvorplatzes der Bordstein am Straßenrand auf einer Länge von rund 10,00 m auf 7-8 cm abgesenkt.

6 Umsetzung der Planung

6.1 Grunderwerb

Grunderwerb ist für die Herstellung anforderungsgerechter/regelkonformer Verkehrsflächen erforderlich. Das Verfahren wurde/wird eingeleitet.

6.2 Auswirkungen durch das Projekt

6.2.1 Immissionen

Die vorliegende Maßnahme fällt nicht unter die Regelungen der 16. BImSchV. Es entstehen keine Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen und keine entsprechenden Kosten. Weder wird vorliegend eine Straße durch einen durchgehenden Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr erweitert (§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 16. BImSchV), noch werden die Beurteilungspegel durch einen erheblichen baulichen Eingriff i. S. v. § 16 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 16. BImSchV erhöht. Das Ziel der Maßnahme ist keine Steigerung der Leistungsfähigkeit des Verkehrswegs.

Unabhängig davon, dass die Voraussetzungen zur Anwendung der 16. BImSchV nicht vorliegen, wird bei der vorliegenden Maßnahme bei der Herstellung der Fahrbahn standardmäßig ein feinkörniger Splittmastixasphalt (SMA 8 Hmb) verwendet werden. Mit diesem Belag ist eine dauerhafte Lärminderung von bis zu 2 dB(A) zu erwarten. Darüber hinaus lässt sich erfahrungsgemäß durch die mit der Maßnahme verbundene Beseitigung von Unebenheiten, insbesondere an Straßenabläufen und Schachtabsackungen, die Lärmsituation deutlich verbessern.

6.2.2 Voraus- und Folgemaßnahmen

Vorabmaßnahme ist der Neubau der Überliegerplätze sowie eine Buswendeanlage in der Straße Am Luisenhof westlich der Einmündung in den Bramfelder Weg sowie der Umbau des nördlichen Teils Berner Heerweg. Folgemaßnahme ist die Erneuerung des nordwestlichen Teils der August-Kromann-Straße.

6.2.3 Unmittelbares und erweitertes Umfeld

Direkte Auswirkungen auf das erweiterte Umfeld sind nicht zu erwarten, weil mit dieser Maßnahme weder Fahrbeziehungen verändert, noch Flächen für den KFZ-Verkehr verringert oder erweitert werden. Auf das unmittelbare Umfeld sind positive Auswirkungen zu erwarten. Den vorangestellten Zielen der Maßnahme entsprechend können mit der Neuplanung die Betriebsabläufe des Busverkehrs optimiert werden. Die Wegebeziehungen zwischen dem U-Bahnhof und den Buslinien werden erleichtert und das Raumangebot für den Fuß- und Radverkehr sowie die Nutzung des ÖPNV erhöht. Die Übersichtlichkeit und Aufenthaltsqualität des Bahnhofsumfeldes wird deutlich verbessert. Insgesamt ist von der Maßnahme eine Stärkung des ÖPNV sowie des Fuß- und Radverkehrs im Sinne der angestrebten Mobilitätswende zu erwarten.

6.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

Neben den bereits beschriebenen Ersatzpflanzungen im Planungsbereich sind keine weiteren Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgesehen.

6.4 Kosten und Finanzierung/Haushaltstitel

Die Kosten werden im weiteren Planungsablauf ermittelt.

Der Kostenträger der Baumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg. Die Finanzierung erfolgt aus dem Einzelplan 7.1 der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, Aufgabenbereich 301 – Verkehr und Straßenwesen.

Die investiven Mittel werden im Investitionsprogramm – Öffentliche Straßeninfrastruktur zur Verfügung gestellt. Die konsumtiven Mittel stehen in der Produktgruppe 301.02 zur Verfügung.

Die Bereitstellung der Mittel erfolgt über den Kontrakt 1022 – Busbeschleunigung Ausbauziel B.

6.5 Terminierung des Projektes und Bauausführung

Die bauliche Durchführung der Maßnahme ist in zwei Abschnitten in den Jahren 2026 (erweiterter Knotenbereich August-Krogmann-Straße/Berner-Heerweg) und 2027 (erweiterter Knotenbereich August-Krogmann-Straße/Am Luisenhof) vorgesehen.

7 Sonstiges

Am 2. November 2023 erfolgt eine Vorstellung der Planung im Ausschuss für Mobilität und Wirtschaft der Bezirksversammlung Wandsbek.

Verfasst	████████████████████	Aufgestellt	████████
Datum	18.10.2023	Datum	19.10.2023
Unterschrift	██████████	Unterschrift	████████████████████
