

Projekt-Nr.: 16-055  
PSP-Nummer: 2-22403010-00028.09

Bedarfsträger: Freie und Hansestadt Hamburg  
BVM / LSBG

Planungs- und Entwurfsdienststelle: Bezirksamt Wandsbek  
Fachamt MR – Abschnitt Straßenplanung

Baudienststelle: Bezirksamt Wandsbek  
Fachamt MR – Abschnitt Straßenneubau

---

Baumaßnahme: Bündnis für Fuß- und Radverkehr  
Veloroute 6

**Teilbaumaßnahme:** Abschnitt W18 - Berner Heerweg  
(von August-Krogmann-Straße bis Neusurenland)

---

Baulänge: 1,0 km

# ERLÄUTERUNGSBERICHT

## 1. VERSCHICKUNG

## Inhaltsverzeichnis

1. Allgemeines.....	4
1.1. Darstellung der Baumaßnahme, Lage und Einordnung in die überörtliche Situation .....	4
1.2. Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit.....	4
1.3. Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag.....	5
1.4. Beschlüsse parlamentarischer Gremien.....	5
2. Planungsrechtliche Grundlagen .....	5
3. Technische Beschreibung der Baumaßnahme.....	5
3.1. Gegenwärtiger Zustand .....	5
3.1.1 Verkehrsbelastung.....	5
3.1.2 Verkehrsunfallauswertung .....	6
3.1.3 ÖPNV .....	6
3.1.4 Fußgängerverkehr .....	6
3.1.5 Radverkehr.....	6
3.1.6 Barrierefreiheit.....	7
3.1.7 Motorisierter Individualverkehr (MIV) .....	7
3.1.8 Lichtsignalanlagen (LSA).....	7
3.1.9 Öffentliche Beleuchtung (ÖB) .....	7
3.1.10 Straßenbegleitgrün .....	7
3.1.11 Ruhender Verkehr .....	7
3.1.12 Entwässerung.....	7
3.1.13 Ausstattung / Möblierung .....	8
3.1.14 Sondernutzungen .....	8
3.1.15 Versorgungsanlagen.....	8
3.1.16 Grundwasser .....	8
3.1.17 Bodengutachten .....	8
3.1.18 Trummenuntersuchung.....	9
3.1.19 Kampfmittel.....	9
3.2 Variantenuntersuchung.....	9
3.2.1 Planungsziel .....	9
3.2.2 Untersuchte Varianten .....	9
3.2.3 Abwägung und Begründung der Vorzugsvariante .....	14
3.2.4 Wirtschaftlichkeit der gewählten Variante .....	14
3.3 Geplanter Zustand.....	14
3.3.1 ÖPNV .....	14
3.3.2 Fußgängerverkehr .....	15
3.3.3 Radverkehr.....	15
3.3.4 Barrierefreiheit.....	16

---

3.3.5	Motorisierter Individualverkehr (MIV) .....	16
3.3.6	Lichtsignalanlagen (LSA) .....	16
3.3.7	Öffentliche Beleuchtung (ÖB) .....	16
3.3.8	Straßenbegleitgrün .....	17
3.3.9	Ruhender Verkehr .....	17
3.3.10	Entwässerung.....	17
3.3.11	Ausstattung / Möblierung .....	17
3.3.12	Versorgungsanlagen.....	18
3.4	Bautechnische Einzelheiten .....	18
3.4.1	Auflistung der Aufbauten nach ReStra .....	18
3.4.2	Auflistung der Randeinfassungen nach ReStra.....	18
3.4.3	Sonstige bautechnische Einzelheiten.....	18
3.5	Durchführung der Baumaßnahme inkl. Kosten.....	18
4.	Umweltbelange .....	18
4.1.	Umweltverträglichkeitsprüfung .....	18
4.2.	Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen .....	19
4.3.	Auswirkungen aus Immissionen.....	19
5.	Grunderwerb.....	19
6.	Anmerkungen zur Finanzierung .....	19
7.	Sonstiges.....	19

## **1. Allgemeines**

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

Der zu überplanende Abschnitt W18 der Straße Berner Heerweg liegt im Stadtteil Farmsen-Berne des Bezirkes Wandsbek. Der Berner Heerweg verläuft aus Nordosten kommend in Richtung Südwest.

Der hier betrachtete ca. 1,0 km lange Planungsabschnitt beginnt ca. 70 m nördlich des Knotenpunktes Berner Heerweg/ August-Krogmann-Straße/ Rahlstedter Weg. Innerhalb des Planungsabschnittes befindet sich die lichtsignalgesteuerte Einmündung Stargarder Straße/ Berner Heerweg. Nördlich der Einmündung Stargarder Straße/ Berner Heerweg befindet sich die Straße in einem Trogbauwerk und wird durch vier Brücken mit Gleisen der Hamburger Hochbahn AG gekreuzt. Der Planungsabschnitt endet rd. 90 m südlich der Einmündung Neusurenland/ Berner Heerweg.

Der LSBG plant derzeit die Umgestaltung des Knotens August-Krogmann-Straße/ Rahlstedter Weg/ Berner Heerweg. Nördlich des hier betrachteten Planungsabschnittes der Veloroute 6 plant das Bezirksamt Wandsbek die Umgestaltung des Berner Heerweges von Neusurenland bis Berner Brücke. Die Umsetzung der Anschlussmaßnahmen ist im zeitlichen Zusammenhang vorgesehen.

Bei der Straße Berner Heerweg handelt es sich um eine Hauptverkehrsstraße. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Die angrenzende Bebauung auf der Ostseite des Berner Heerweges, von der südlichen Planungsgrenze bis zur Einmündung Stargarder Straße/ Berner Heerweg, besteht aus 1 bis 2-geschossigen Wohngebäuden, Reihenhäusern sowie Ein- und Zweifamilienhäusern. An der südlichen Planungsgrenze befindet sich die katholische Schule Farmsen. Auf der Westseite des Berner Heerweges befinden sich Freizeit-, Sport- und Bildungseinrichtungen (bspw. Volkshochschule und Haus der Jugend) sowie mehrere Sportplätze.

Nördlich der Einmündung Stargarder Straße/ Berner Heerweg ist die Straße Berner Heerweg bis zur nördlichen Planungsgrenze anbaufrei. Westlich des Berner Heerweges befindet sich eine Parkanlage. Die dahintergelegene Wohnbebauung wird über die Straße Hermelinweg erschlossen. Auf der Ostseite befindet sich das Gewässer Berner Au sowie dahinterliegende Kleingärten.

### **1.2. Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit**

Anlass der Planung ist der im Bündnis für Fuß- und Radverkehr vorgesehene Ausbau der Velorouten.

Hintergrund ist die Herstellung der insgesamt 18 km langen Veloroute 6. Sie führt vom Rathausmarkt (Hamburg-Altstadt) in Richtung Nordosten über die Stadtteile St. Georg, Hohenfelde, Uhlenhorst, Barmbek-Süd, Dulsberg, Wandsbek, Farmsen-Berne bis nach Volksdorf.

Auf den Verkehrsflächen des Planungsgebiets befinden sich beidseitig bauliche Radverkehrsanlagen in den Nebenflächen. Diese entsprechen nicht dem Stand der Technik.

### **1.3. Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag**

Bedarfsträger für die Ausbaumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Mobilität und Verkehrswende als federführende Fachbehörde für die Umsetzung des im Bündnis für den Fuß- und Radverkehr vereinbarten Ausbaus des Veloroutennetzes. Die Planung und Bauausführung der nachfolgend beschriebenen Leistungen erfolgt durch das Bezirksamt Wandsbek, Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt, Fachamt Management des öffentlichen Raumes, Fachbereich Straßen.

Mit der ingenieurtechnischen Bearbeitung der Verkehrsplanung ist die LEHNE Ingenieurgesellschaft mbH beauftragt.

### **1.4. Beschlüsse parlamentarischer Gremien**

Mit dem Bündnis für den Radverkehr vom 23. Juni 2016 hat sich der Hamburger Senat das Ziel gesetzt, bis 2020 das gesamte Veloroutennetz in Hamburg alltagstauglich und benutzerfreundlich zu ertüchtigen.

## **2. Planungsrechtliche Grundlagen**

Im Planungsbereich gelten:

- Baustufenplan Farmsen vom 06.05.1955
- Teilbebauungsplan TB 465 vom 09.03.1957
- Teilbebauungsplan TB 517 vom 09.10.1956
- B-Plan Rahlstedt 85/ Farmsen – Berne 23 vom 02.02.1981

Die Planung bewegt sich innerhalb der als Straßenverkehrsflächen ausgewiesenen Flächen.

Im Bereich dieser Maßnahme sind keine denkmalgeschützten Bauwerke bekannt.

## **3. Technische Beschreibung der Baumaßnahme**

### **3.1. Gegenwärtiger Zustand**

Die Querschnittsbreite zwischen den Straßenbegrenzungslinien der Straße Berner Heerweg beträgt von der südlichen Planungsgrenze bis zur Einmündung Stargarder Straße/ Berner Heerweg ca. 25,0 m. Im Bereich des Trogbauwerkes weitet sich die Straßenverkehrsfläche auf ca. 28,0 m auf. Nördlich der Bahnquerung beträgt die Querschnittsbreite der Straße Berner Heerweg ca. 23,0 m.

Die Verkehrsarten sind nach dem Separationsprinzip voneinander getrennt. Die Nebenflächen sind mit einem Hochbord von der Fahrbahn abgegrenzt. Der Berner Heerweg ist vierspurig ausgebaut. Die bituminös befestigte Fläche zwischen den Hochbordsteinen weist eine Breite von rd. 13,0 m auf. Die Breite der beidseitig angeordneten Nebenflächen variiert von ca. 5,50 m bis 6,30 m. Die Nebenflächen beinhalten Gehwege sowie bauliche Radwege in unterschiedlicher Breite, Grün- und Parkstreifen.

#### **3.1.1 Verkehrsbelastung**

Eine Verkehrszählung vom 08.06.2017 am Knoten August-Krogmann-Straße/ Rahlstedter Weg/ Berner Heerweg hat für den Berner Heerweg eine Verkehrsbelastung von ca. 26.850 Kfz/24h mit 1,3 % Schwerlastverkehr (SV) ergeben. Am 05.05.2022 wurden für diesen Abschnitt 21.808 Kfz/24h mit 1,3 % SV ermittelt.

Bei einer Verkehrszählung am 23.08.2018 konnten am Knotenpunkt Berner Heerweg / Stargarder Straße insgesamt 1319 Fahrradfahrende gezählt werden. Am 05.05.2022 wurde die Zählung an selber Stelle wiederholt und an diesem Tag 1483 Radfahrende erfasst.

Im Bereich der Einmündung Stargarder Straße/ Berner Heerweg wurden am 05.05.2022 für den Querschnitt des Berner Heerweg (Süd) 21.358 Kfz/24h mit 1,2 % SV ermittelt. Die Verkehrsbelastung für den Querschnitt des Berner Heerweg (Nord-West) beträgt 20.107/24h mit einem SV von rd. 1,3%. Für den Querschnitt der Stargarder Straße liegt die Verkehrsbelastung hingegen bei 4.223/24h mit einem SV von rd. 0,5%.

Eine Verkehrszählung vom 31.01.2018 an der Einmündung Neusurenland/ Berner Heerweg hat für den Berner Heerweg eine Verkehrsbelastung von ca. 22.650 Kfz/24h mit 1,8 % Schwerlastverkehr ergeben.

### **3.1.2 Verkehrsunfallauswertung**

Eine Verkehrsunfallanalyse liegt für den Berner Heerweg von der Einmündung Neusurenland bis zum Knoten Rahlstedter Weg vor. Innerhalb von drei Jahren (Auswertzeitraum 01.01.2020 bis 31.12.2022) wurden 58 Verkehrsunfälle registriert. Die häufigsten Unfalltypen sind nicht angepasste Geschwindigkeit und Fehler beim Fahrstreifenwechsel. Im Plangebiet wurden bei 5 Verkehrsunfällen Personen schwer verletzt. Bei 16 Verkehrsunfällen wurden Personen leicht verletzt. An 5 Unfällen waren Radfahrende beteiligt. Von diesen fanden 3 zwischen Rad und Kfz statt. Eine Auffälligkeit in Bezug auf den Radverkehr besteht nicht.

### **3.1.3 ÖPNV**

In dem hier betrachteten Streckenabschnitt des Berner Heerweges verkehren keine Buslinien.

### **3.1.4 Fußgängerverkehr**

Die Gehwegbreite beträgt beidseitig des Berner Heerweges rd. 1,70 m bis 2,20 m. Dabei sind die Gehwege nahezu durchgehend mit Betongehwegplatten befestigt. Die vorhandenen Breiten entsprechen jedoch nicht den aktuellen Regelbreiten. Die Gehwegflächen sind baulich in einem noch ausreichenden Zustand. Es sind jedoch einigen größere Unebenheiten, die zu „Stolperkanten“ führen“, zu erkennen. In einigen Bereichen wird die Gehwegbreite durch Bewuchs der angrenzenden Grünstreifen reduziert.

### **3.1.5 Radverkehr**

Der Radverkehr wird beidseitig des Berner Heerweges auf einem baulichen Radweg in der Nebenfläche geführt. Von der südlichen Planungsgrenze bis zur Einmündung Stargarder Straße/ Berner Heerweg beträgt die Radwegbreite ca. 1,50 m bis 1,60 m. Die Radwege verfügen somit nicht über die aktuellen Regelbreiten. Im Bereich des Trogbauwerkes weitet sich die Radwegbreite bis zur nördlichen Planungsgrenze von 1,60 m auf bis zu 2,20 m auf. Die Radwege sind nahezu durchgehend mit rotem Betonsteinpflaster befestigt. Ausgenommen davon sind einige bituminös befestigte Gehwegüberfahrten, bei denen auch der Radweg mit Asphalt befestigt ist. Des Weiteren ist der Radweg in der östlichen Nebenfläche an zwei Stellen zum Schutz der Wurzelbereiche der Bestandsbäume mit Grand befestigt. Die Radwege weisen im gesamten Streckenverlauf mäßige Unebenheiten auf, bedingt durch Wurzelanhebungen und Flickstellen.

Innerhalb der Planungsgrenzen sind keine Fahrradanhängerbügel vorhanden.

### **3.1.6 Barrierefreiheit**

Im Hinblick auf die Barrierefreiheit ist festzustellen, dass an den Knotenpunkten/ Einmündungen keine regelgerechten Bordkantenvorstände oder Leiteinrichtungen (Bodenindikatoren) vorhanden sind.

### **3.1.7 Motorisierter Individualverkehr (MIV)**

Der Berner Heerweg ist durchgehend vierstreifig ausgebaut. Die Fahrstreifenbreiten betragen jeweils ca. 3,25 m. An der südlichen Planungsgrenze weitet sich der Fahrbahnquerschnitt für einen zusätzlichen Linksabbiegefahrstreifen in den Rahlstedter Weg auf. An der nördlichen Planungsgrenze weitet sich der Fahrbahnquerschnitt für einen Linksabbiegefahrstreifen in die Straße Neusurenland auf. Beide Linksabbiegefahrstreifen liegen außerhalb des hier betrachteten Planungsabschnittes.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit des Berner Heerweges beträgt 50 km/h.

### **3.1.8 Lichtsignalanlagen (LSA)**

Die Einmündung Stargarder Straße/ Berner Heerweg ist mit einer Lichtsignalanlage ausgestattet.

### **3.1.9 Öffentliche Beleuchtung (ÖB)**

Im Berner Heerweg befinden sich, von der südlichen Planungsgrenze bis zur Stargarder Straße, 20 Auslegermasten in der östlichen Nebenfläche. Im Bereich des Trogbauwerkes befinden sich beidseitig jeweils 3 Leuchten in den Nebenflächen. Im Abschnitt nördlich des Trogbauwerkes bis zur nördlichen Planungsgrenze befinden sich 5 Auslegermasten in der westlichen Nebenfläche des Berner Heerweges.

### **3.1.10 Straßenbegleitgrün**

Im Planungsgebiet sind 13 Straßenbäume vorhanden. Davon befinden sich acht Baumstandorte in Grünflächen der östlichen Nebenfläche, südlich der Einmündung Stargarder Straße, welche an die Fahrbahn angrenzen. Fünf Baumstandorte befinden sich in der östlichen Nebenfläche des Berner Heerweges im Bereich des Trogbauwerkes zwischen Gehweg und Straßenbegrenzungslinie. Ergänzt werden die Straßenbäume durch zahlreiche Bestandsbäume beidseitig des Berner Heerweges auf Privatgrund sowie der angrenzenden Grünflächen, deren Kronen deutlich in die Straßenfläche des Berner Heerweges hineinragen.

### **3.1.11 Ruhender Verkehr**

Am östlichen Fahrbahnrand des Berner Heerweges befindet sich ein Parkstreifen, der sich von der südlichen Planungsgrenze bis zur Einmündung Stargarder Straße/ Berner Heerweg über eine Länge von rd. 550 m erstreckt. Der Parkstreifen ist durch mehrere Grünstreifen sowie zahlreiche Überfahrten unterbrochen und bietet Längsparkstände für rd. 59 PKW. Es ist kein Parkstand für mobilitätseingeschränkte Personen ausgewiesen.

### **3.1.12 Entwässerung**

Die Entwässerung der Fahrbahn und der Geh- und Radwege des Berner Heerweges erfolgt über Straßenabläufe zu den vorhandenen Regenwassersielen der Hamburger Städtentwässerung mit Vorflut an die Berner Au. Es sind in diesem Abschnitt insgesamt 88 Straßenabläufe vorhanden.

### **3.1.13 Ausstattung / Möblierung**

Die vorh. Straßenmöblierung des Berner Heerweges beschränkt sich im Wesentlichen auf Beschilderung, Baumschutzbügel sowie Abfallbehälter. Im Bereich des Trogbauwerkes sind beidseitig Fußgängerschutzgitter installiert.

### **3.1.14 Sondernutzungen**

An der Einmündung Stargarder Straße/ Berner Heerweg befindet sich ein Uhrenkandelaber.

### **3.1.15 Versorgungsanlagen**

Im Straßenraum liegen die üblichen Versorgungsleitungen:

- Gasnetz Hamburg
- Stromnetz Hamburg
- Hamburg Wasser
- Deutsche Telekom
- Vodafone Kabel Deutschland
- Dataport
- willy.tel
- 1&1 Versatel
- Hamburger Stadtentwässerung.

Die Erfordernisse von Leitungsbauarbeiten werden im Rahmen der weiteren Entwurfsbearbeitung und der Leitungstrassenplanung geklärt.

### **3.1.16 Grundwasser**

Gemäß des Grundwassergleichenplans der mittleren Grundwasserstände des hydrologischen Jahres 2010 (Geoportal Hamburg) liegt der Berner Heerweg im Bereich der Grundwassergleichen zwischen 16,0 und 18,0 m NHN.

### **3.1.17 Bodengutachten**

Für den zu überplanenden Bereich des Berner Heerweges wurden durch das Bezirksamt Wandsbek umfangreiche Untersuchungen der Befestigung der Fahrbahn sowie der Nebenflächen beauftragt.

Für die Fahrbahn des Berner Heerweges wurden dabei Asphaltstärken von 28,5 cm bis 40,1 cm ermittelt. Für den Parkstreifen am Berner Heerweg wurden Asphaltstärken von 19,0 cm bis 31,6 cm festgestellt. Pechhaltiges Material wurde dabei nicht vorgefunden.

Unmittelbar unter den gebundenen Schichten wurde bis zu einer Tiefe von 0,80 m überwiegend Sand der Bodenarten SE und SU vorgefunden. Die Böden wurden weitestgehend als schadstofffrei mit der Zuordnung gem. LAGA TR Boden Z0/ Z0\* bewertet. Vereinzelt wurden auch Werte mit einer Zuordnung Z1, Z1.2 sowie Z2 festgestellt.

Weitere Festlegungen, insbesondere unter Berücksichtigung der am 01.08.2023 in Kraft tretenden Ersatzbaustoffverordnung (EBV), werden bei der weiteren Entwurfs- und Ausführungsplanung getroffen.

### 3.1.18 Trummenuntersuchung

Zur Feststellung des baulichen Zustandes der Straßenabläufe und Anschlussleitungen wurde im April 2019 eine Trummenuntersuchung durchgeführt. Es wurden einige sanierungsbedürftige Mängel festgestellt.

### 3.1.19 Kampfmittel

Für den zu überplanenden Bereich des Berner Heerwegs liegen Auswertungen der Abteilung Gefahrenerkundung Kampfmittelverdacht (GEKV) mit Datum vom 30.01.2018 und 27.03.2020 vor. Demnach liegen nach der Gefahrenerkundung/ Luftbildauswertung keine Hinweise auf Bombenblindgänger oder vergrabene Kampfmittel im Bereich der geplanten Baumaßnahme.

Es sind nach derzeitigem Kenntnisstand keine Maßnahmen nach §6 (2) KampfmittelVO erforderlich.

## 3.2 Variantenuntersuchung

### 3.2.1 Planungsziel

Die Planung beinhaltet die bauliche Optimierung des rd. 1,0 km langen Abschnittes des Berner Heerweges einschließlich der Einmündung Stargarder Straße/ Berner Heerweg.

Es ist eine zukunftsorientierte Planung für den Berner Heerweg unter Berücksichtigung von städtebaulichen Konzepten vorgesehen. Dabei sollen auch die alltäglichen Bedürfnisse der heutigen Zeit nicht unberücksichtigt bleiben. Die Aufenthaltsqualität soll nicht nur für Radfahrende, sondern auch für zu Fuß Gehende und den motorisierten Individualverkehr insgesamt verbessert werden.

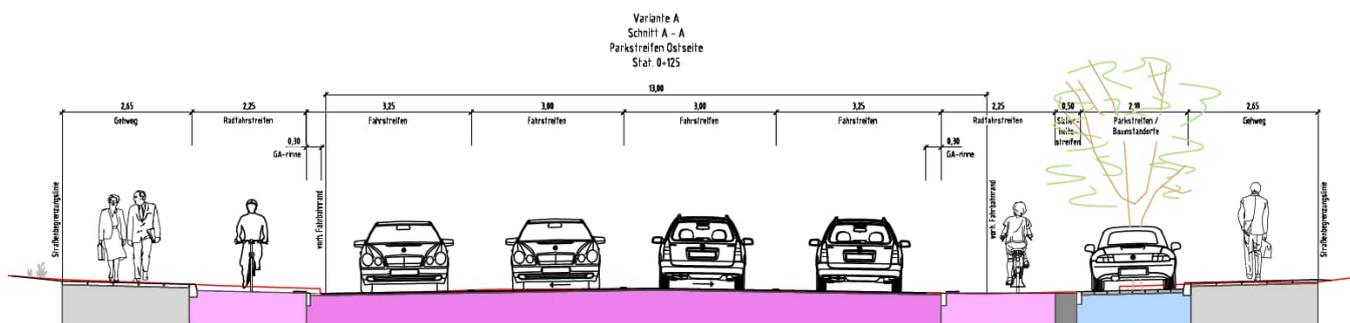
Zur Steigerung der Attraktivität der Veloroute 6 wird eine Durchgängigkeit für den Radverkehr angestrebt. Neben der Sanierung der Fahrbahn und einer möglichst ununterbrochenen Radverkehrsführung wird auch der Zustand der Nebenflächen verbessert.

Weitere Ziele der Planung sind die barrierefreie Herstellung der Querungsmöglichkeiten.

### 3.2.2 Untersuchte Varianten

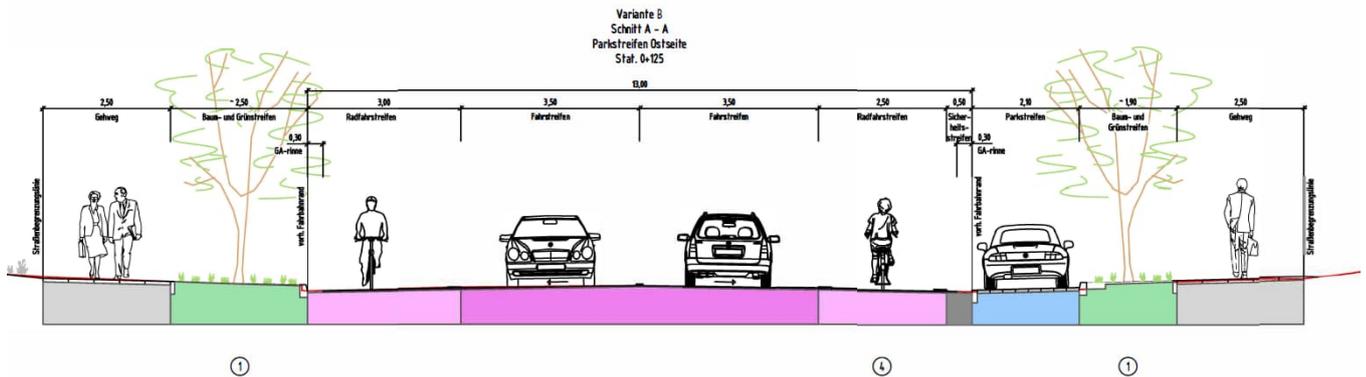
Im Rahmen der Vorplanung wurden zahlreiche Varianten für den Ausbau der Veloroute 6 im Berner Heerweg betrachtet.

#### Variante A:



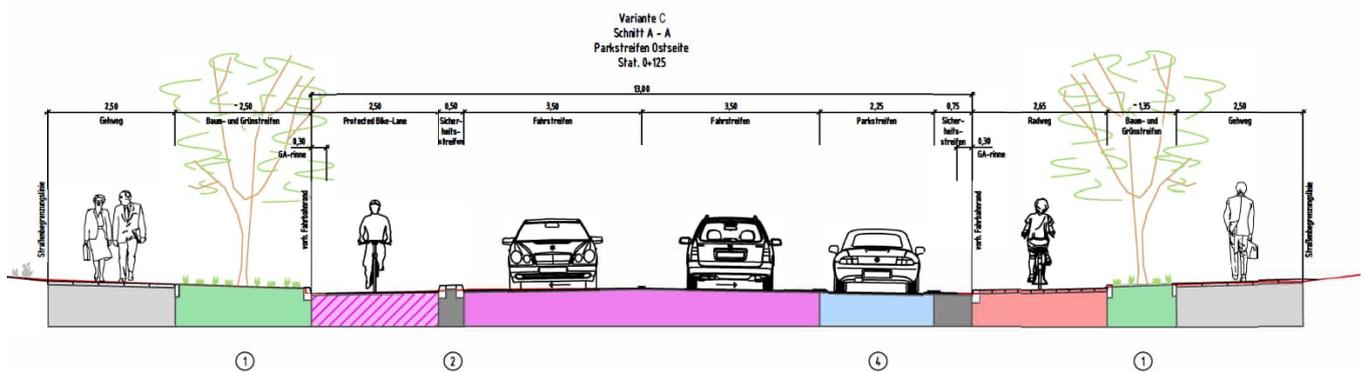
Variante A sieht einen 4-streifigen Fahrbahnausbau mit beidseitigem 2,25 m breiten Radfahrstreifen für den Berner Heerweg vor, an Engstellen reduziert sich die Breite auf 1,85m. Für Fußgänger sind beidseitig 2,65 m breite Gehwege vorgesehen. Sowohl bei den Radverkehrsanlagen als auch bei den Gehwegen muss an Engstellen auf Mindestmaße zurückgegriffen werden. In der östlichen Nebenfläche ist ein 2,10 m breiter Längsparkstreifen vorgesehen und mit einem 0,5 m breiter Sicherheitstrennstreifen von dem Radfahrstreifen abgesetzt. Im Parkstreifen werden vereinzelt Baumstandorte vorgesehen.

**Variante B:**



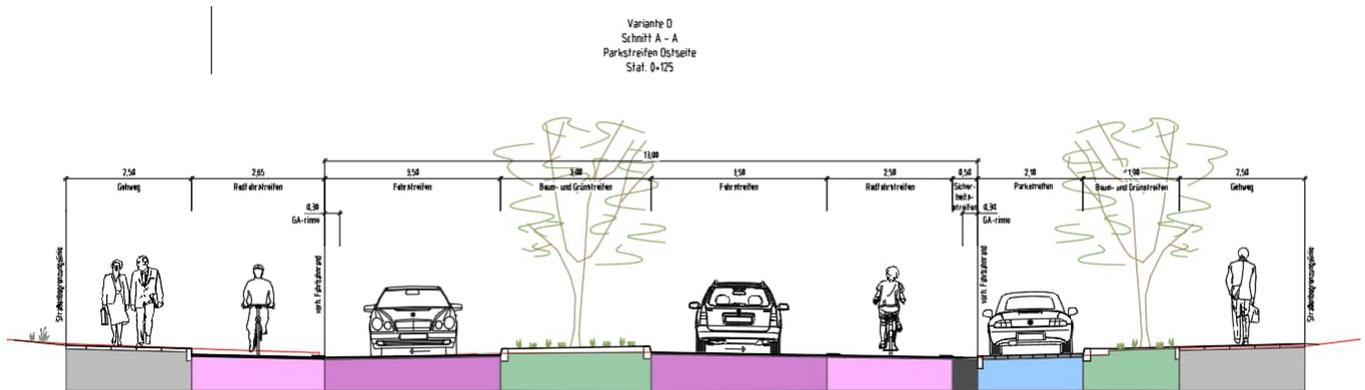
In Variante B wurde eine 2-streifige Fahrbahn mit einem 3,0 m breiten angrenzenden Radfahrstreifen auf der Westseite sowie einem 2,50 m breiten Radfahrstreifen und 0,5 m breiten Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr auf der Ostseite vorgesehen. In der westlichen Nebenfläche grenzt ein rd. 2,50 m breiter Grünstreifen sowie ein 2,50 m breiter Gehweg an. In der östlichen Nebenfläche ist ein 2,10 m Längsparkstreifen, ein rd. 1,90 m breiter Grünstreifen sowie ein 2,50 m breiter Gehweg vorgesehen.

**Variante C:**



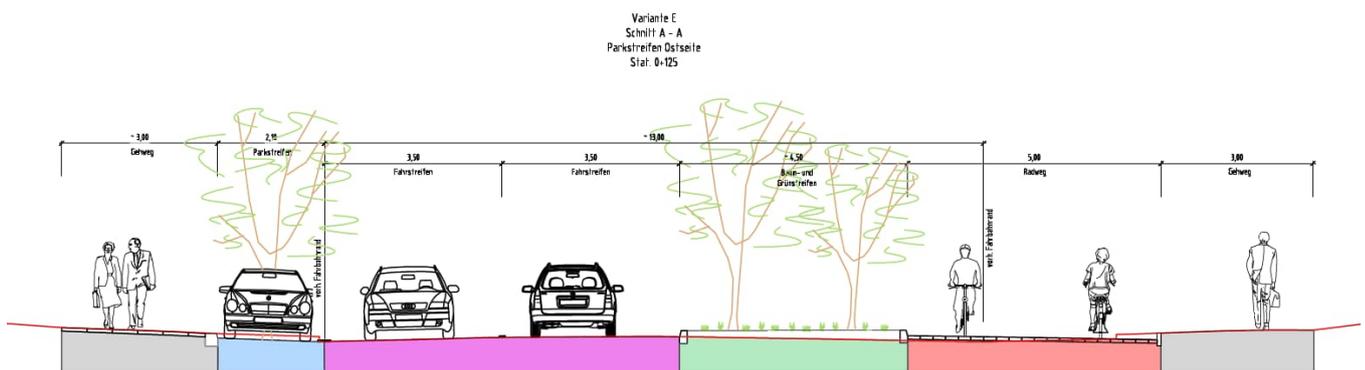
Variante C sieht ebenso einen 2-streifigen Fahrbahnquerschnitt vor. Westlich der Fahrbahn ist ein 0,5 m breiter Sicherheitsstreifen mit einer anschließenden 2,50 m breiten Protected-Bike-Lane vorgesehen. Der angrenzende 2,50 m breite Grünstreifen und der 2,50 m breite Gehweg entsprechen der Variante B. Da auf der Westseite ein dichter Baumbestand angrenzt, können dort voraussichtlich nur vereinzelt Bäume gepflanzt werden. Östlich der Fahrbahn grenzt in dieser Variante ein 2,25 m breiter Längsparkstreifen mit einem 0,75 m breiten Sicherheitsstreifen an. In den Nebenflächen ist ein 2,65 m breiter bau-licher Radweg, ein rd. 1,35 m breiter Grünstreifen sowie ein 2,50 m breiter Gehweg vorgesehen.

### Variante D:



Variante D sieht einen 2-streifigen Fahrbahnaufbau vor, bei der die beiden jeweils 3,5 m breiten Fahrstreifen durch einen rd. 3,0 m breiten Grünstreifen getrennt werden. In der westlichen Nebenfläche ist ein 2,65 m breiter Radfahrstreifen vorgesehen, der mit einer Bordkante vom angrenzenden 2,50 m breiten Gehweg getrennt ist. Die Aufteilung östlich der Fahrbahn von Radfahrstreifen, Sicherheitsstreifen, Parkstreifen, Grünstreifen und Gehweg entspricht der Variante B.

### Variante E:

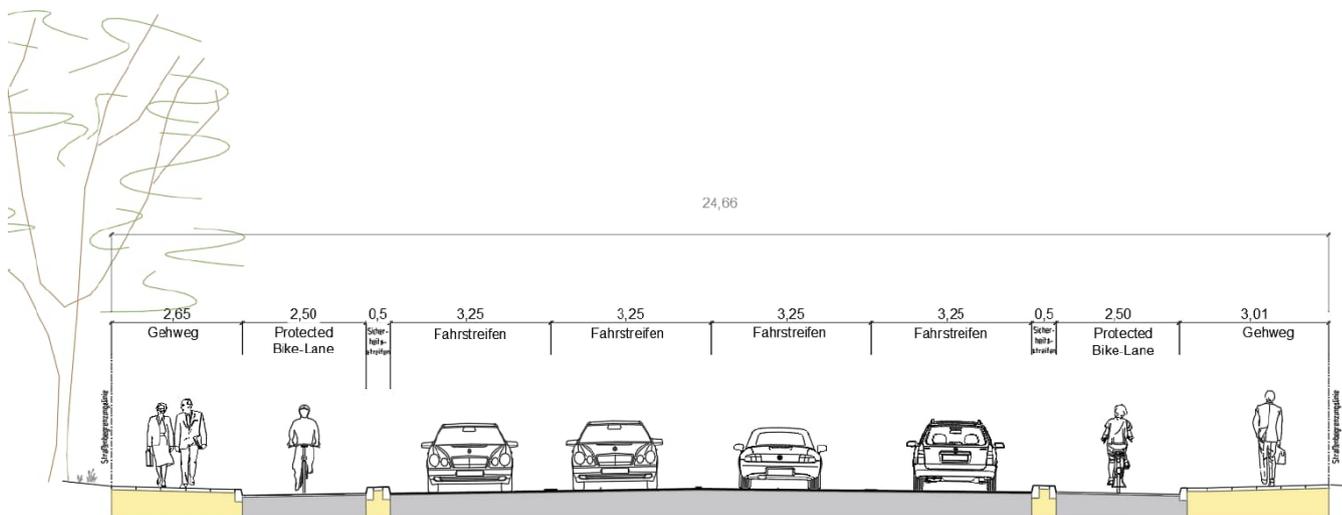


Variante E sieht einen 2-streifigen Fahrbahnquerschnitt vor. In der westlichen Nebenfläche ist ein 2,10 m breiter Parkstreifen sowie ein rd. 3,0 m breiter Gehweg vorgesehen. Westlich der Fahrbahn grenzt ein rd. 4,5 m breiter Grünstreifen, ein 5,0 m breiter Zweirichtungsradweg sowie ein 3,0 m breiter Gehweg an die Fahrbahn.

Die Varianten A bis E wurden am 27. September 2021 der Öffentlichkeit vorgestellt und diskutiert. Nach Fortschreibung der ReStra (Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen) im Juni 2022 und unter Berücksichtigung des Hamburger Radentscheids am 21.04.2020 wurden die Varianten neu bewertet. Die Varianten B und D sind unter diesen Bedingungen nicht mehr umsetzbar und werden daher nicht weiterverfolgt. Hier ist keine bauliche Trennung möglich, wie diese im Radentscheid für Hauptverkehrsstraße gefordert wird. Variante E scheidet aus, da der Platzbedarf dieser Variante keinen verlängerten zweispurigen Aufstellbereich vor dem Knotenpunkt am Rahlstedter Weg zulässt. Zudem müsste am Knotenpunkt selbst eine signaltechnische Lösung vorgesehen werden, um den Radverkehr an den Bestand anzubinden. Diese würde sich erheblich auf die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes auswirken. Die Leistungsfähigkeit aufrecht zu erhalten war jedoch eine maßgebliche Forderung aus

der Bürgerbeteiligung. Daraufhin wurden die Varianten A und C überarbeitet und am 05.10.2022 erneut der Öffentlichkeit vorgestellt.

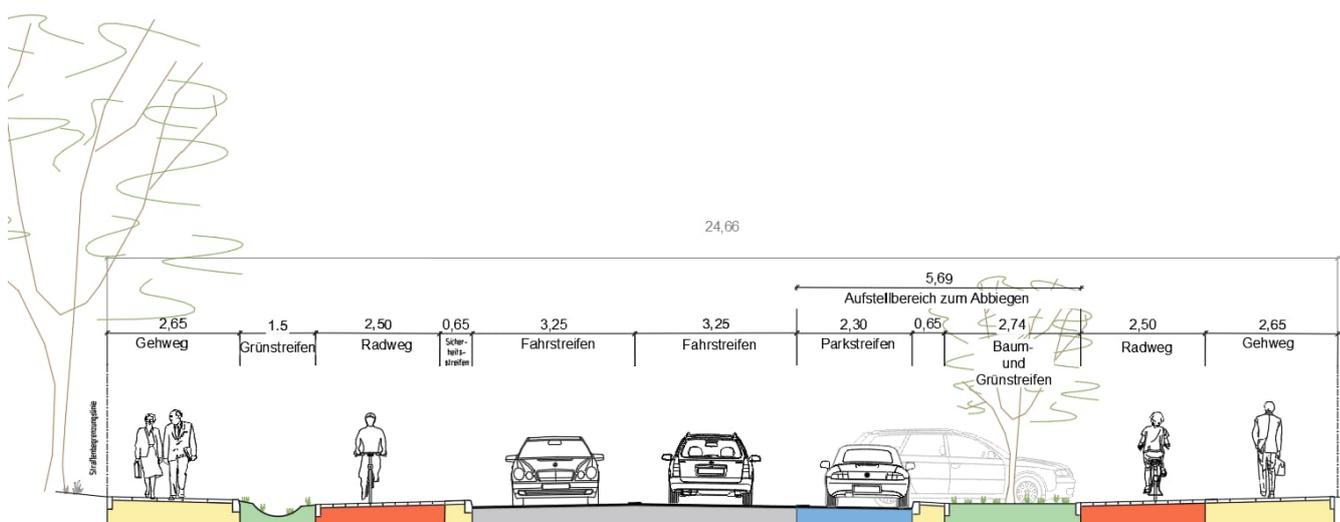
### Weiterentwicklung von Variante A:



Die überarbeitete Variante A sieht einen 4-streifigen Fahrbahnausbau vor. Der Radverkehr wird auf einem geschützten Radfahrstreifen geführt, der mittels Hochbordsteinen ca. von 0,5m von der Fahrbahn abgesetzt ist. Der Gehweg auf der Ostseite ist in rd. 3,0 m Breite geplant. Auf der Westseite ist der Gehweg in 2,65 m Breite vorgesehen.

Der geschützte Radfahrstreifen ermöglicht die sichere Führung des Radverkehrs im Sichtfeld des motorisierten Verkehrs. Auf der Ostseite muss die Protektion jedoch aufgrund der zahlreichen Überfahrten häufig unterbrochen werden. Für den motorisierten Verkehr ist das Vorbeifahren an abbiegenden Fahrzeugen möglich. Alle Verkehrsarten werden auf separaten Verkehrsflächen geführt. Der dadurch entstehende Flächenbedarf ermöglicht jedoch keinen gestalterischen Spielraum. Die Einbringung von Straßengrün ist nicht möglich, die verbleibenden Baumstandorte müssen gefällt werden. Sämtliche Parkstände müssen entfallen und es können keine neuen öffentlichen Parkstände und Lieferzonen hergestellt werden. Diese Variante führt zu einer Versiegelung des gesamten Querschnittes. Somit kann keine Regenwasserbewirtschaftung im Straßenraum erfolgen.

## Weiterentwicklung von Variante C:



Die überarbeitete Variante C sieht einen 2-streifigen Fahrbahnquerschnitt vor. Westlich der Fahrbahn ist ein 2,50 m breiter baulicher Radweg vorgesehen, der zusätzlich durch einen 0,65 m breiten Sicherheitstrennstreifen von der Fahrbahn abgesetzt ist. Daran anschließend, ist ein 1,50 m breiter Grünstreifen geplant, der den Radverkehr von dem 2,65 m breiten Gehweg trennt. Östlich der Fahrbahn ist ein 2,30 m breiter Längsparkstreifen vorgesehen. Hierdurch wird ein zügiges Einparken ermöglicht. Daran schließt sich ein 0,65 m breiter Ausstiegsbereich und ein rd. 2,75 m Grünstreifen an. Der bauliche Radweg in 2,50 m Breite ist durch einen Taktilen Leitstreifen von dem 2,65 m breiter Gehweg getrennt.

Auf der Westseite kann der Radverkehr sicher vom Kfz-Verkehr getrennt und in dessen Sichtfeld geführt werden. Da der Radverkehr auf der Ostseite zum Teil hinter dem ruhenden Verkehr geführt werden muss, wurden hier weitere Vorkehrungen getroffen, um ein Übersehen durch abbiegende Fahrzeuge an den zahlreichen Überfahrten zu vermeiden. In Summe bilden Grün- und Parkstreifen ausreichend Aufstelllänge, um mit dem Pkw vollständig aus dem fließenden Verkehr abbiegen zu können. Die Senkrechtaufstellung erlaubt einen beidseitigen Blick auf Geh- und Radweg. Ein Rundbordstein bietet zusätzliche Sicherheit gegen schnelles Überqueren der bevorrechtigten Geh- und Radwege.

Bei dieser Variante ist das Einrichten von Längsparkständen, Lieferzonen und Fahrradanhängern möglich. Die vorhandenen Baumstandorte können weitestgehend erhalten bleiben. Zudem können zahlreiche Neupflanzungen vorgesehen werden. Das Quergefälle der Nebenflächen soll jeweils zu den Grünstreifen geneigt werden, so dass das anfallende Oberflächenwasser der Nebenflächen hier versickern kann.

Durch die Wahl eines entsprechend langen zweiseitigen Aufstellbereiches vor dem Knotenpunkt am Rahlstedter Weg, kann sichergestellt werden, dass sich die Leitungsfähigkeit nicht verschlechtert.

Die Nachteile dieser Variante sind, dass an abbiegenden Fahrzeugen nur unter Berücksichtigung des Gegenverkehrs vorbeigefahren werden kann. Abschnittsweise verlaufen Geh- und Radweg ohne bauliche Trennung nebeneinander.

### **3.2.3 Abwägung und Begründung der Vorzugsvariante**

Für die Maßnahme wird die Variante C mit einem beidseitigen 2,50 m breiten baulichen Radweg in der Nebenfläche präferiert. Die Wahl dieser Variante als Vorzugsvariante ergibt sich durch Ausschluss der anderen Varianten. Die Varianten B, D und E wurden bereits vor der Bürgerbeteiligung im Oktober 2022 verworfen, da diese nach aktuellen Regelwerken nicht mehr umsetzbar sind. Für die Umsetzung der Variante A müssten im Zusammenhang mit dem sich anschließenden Nordabschnitt des Berner Heerwegs zahlreiche großkronige Bäume gefällt werden. Es würden sämtliche Parkstände entfallen. Des Weiteren würde der Berner Heerweg bei dieser Variante auf gesamter Breite versiegelt, es ließen sich keine Grünflächen zur Versickerung des Oberflächenwassers und Neupflanzungen von Bäumen realisieren.

Aus den vorgenannten Gründen verbleibt die Variante C als Vorzugsvariante.

### **3.2.4 Wirtschaftlichkeit der gewählten Variante**

Es wurden funktionale und technische Varianten untersucht und aufgrund des vorgegebenen Planungsziels, der bestehenden örtlichen Randbedingungen und geltenden Regelwerke bewertet.

Nach Abwägung aller Interessen, der städtebaulichen, verkehrlichen und bautechnischen Randbedingungen sowie aller Vor- und Nachteile wurde eine Fortschreibung der Variante C, die im Folgenden beschrieben wird, als zweckmäßige sowie wirtschaftlich und technisch optimal realisierbare Planungsvariante zur Erfüllung des Planungsziels festgelegt.

Die Planung entspricht den technischen Mindestanforderungen. Die Umsetzung erfolgt nach den anerkannten Regeln der Technik, die grundsätzlich auch wirtschaftlichen Gesichtspunkten unterliegen.

Durch die Neuordnung des Radverkehrs wird das verkehrspolitische Ziel des Senats zur Förderung des Radverkehrs in der Freien und Hansestadt Hamburg in idealer Weise umgesetzt und gleichzeitig die Verkehrssicherheit durch die Reduzierung von Konfliktpunkten mit anderen Verkehrsteilnehmern erheblich reduziert und die Aufenthaltsqualität erhöht. Die vorhandene Straßenverkehrsfläche wird unter den Gesichtspunkten Verkehrssicherheit, Komfort, Durchgängigkeit und Befahrbarkeit verbessert und entsprechend der geltenden Richtlinien neu ausgestaltet. Im Vordergrund steht dabei, eine für die Radverkehrsanlage durchgängige und möglichst geradlinige Befahrbarkeit herzustellen und dem Radfahrer eigene, ausreichend breite Bewegungsräume zur Verfügung zu stellen. Die potenziellen Konfliktstellen zwischen Radfahrern und den anderen Verkehrsteilnehmern sollen insbesondere innerhalb der Knotenpunkte sowie bei den zahlreichen Überfahrten in der östlichen Nebenfläche des Berner Heerweges auf ein Minimum reduziert werden. Diese Maßnahmen führen zu einer erheblichen Steigerung der Attraktivität der in diesem Abschnitt verlaufenden Veloroute 6. Im gesamten Streckenabschnitt werden die Fußgängerführungen, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen, durch den Umbau der Nebenflächen optimiert. Sämtliche Anlagen werden mit taktilen Leitelementen und Bodenindikatoren ausgestattet.

## **3.3 Geplanter Zustand**

### **3.3.1 ÖPNV**

Der ÖPNV ist von dieser Maßnahme nicht betroffen.

### 3.3.2 Fußgängerverkehr

Für den Fußverkehr sind nach Möglichkeit mind. 2,0 m breite Gehwege mit 0,65 breitem Sicherheitstrennstreifen gem. ReStra vorgesehen. Gegenüber der Einmündung Stargarder Straße/ Berner Heerweg wird die Gehwebreite in der westlichen Nebenfläche des Berner Heerweges auf einer Länge von rd. 20 m auf 2,0 m reduziert. Ein Sicherheitstrennstreifen ist hier nicht erforderlich. Die Gehwege werden mit Betonplatten neu hergestellt, um vorh. Unebenheiten der Gehwegflächen zu beseitigen.

Zur besseren Überquerbarkeit der Straße, wird zwischen den beiden signalisierten Knoten August-Krogmann-Straße/ Rahlstedter Weg/ Berner Heerweg und Stargarder Straße/ Berner Heerweg, in der Nähe des Zugangs zum Sportverein SC Condor, eine zusätzliche Querungsmöglichkeit über den Berner Heerweg neu hergestellt.

Im signalisierten Einmündungsbereich Stargarder Straße/ Berner Heerweg ist südlich der Stargarder Straße eine zusätzliche Fußgängerfurt vorgesehen.

Durch das Einrichten ausreichend breiter Radwege werden Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr reduziert. Das Einrichten neuer Grünflächen und das Pflanzen von 31 neuen Straßenbäumen führt zu einer deutlichen Steigerung der Aufenthaltsqualität für Fußgänger.

### 3.3.3 Radverkehr

Es ist beidseitig des Berner Heerweges ein 2,50 m breiter baulicher Radweg in den Nebenflächen vorgesehen.

In der östlichen Nebenfläche sind zwischen dem Radweg und der Fahrbahn, auf einer Länge von ca. 320 m, ein 2,30 m breiter Längsparkstreifen sowie ein bis zu 3,50 m breiter Grünstreifen vorgesehen. In diesem Abschnitt befinden sich zahlreiche Überfahrten. Durch das Verlegen des Radweges neben den Park- und den Grünstreifen entsteht ein 5,60 m bis 5,80 m langer Aufstellbereich zum Abbiegen auf die angrenzenden Privatgrundstücke. Einbiegende Fahrzeuge können sich daher an der Sichtkante zum Radweg aufstellen und Fuß- und Radverkehr passieren lassen, ohne vom fließenden Verkehr bedrängt zu werden. Zur zusätzlichen Sicherung der Radfahrenden wird zudem ein Rundbordstein mit 5 cm Ansicht in den Überfahrten hergestellt, sodass einbiegende Fahrzeuge langsam an den Radweg heranzufahren müssen. Ausfahrende Verkehre können zunächst den Fuß- und Radverkehr passieren lassen, bevor sie sich an der Sichtkante zur Fahrbahn erneut aufstellen, um sich auf dem fließenden Verkehr zu konzentrieren.

Im signalisierten Einmündungsbereich Stargarder Straße/ Berner Heerweg ist südlich der Stargarder Straße eine zusätzliche Radfahrerfurt vorgesehen. Für Radfahrende, die aus der Stargarder Straße links in den Berner Heerweg abbiegen wollen, wird gegenüber der Einmündung eine Aufleitung auf den baulichen Radweg in der westlichen Nebenfläche des Berner Heerweges hergestellt.

Nördlich der Einmündung Stargarder Straße/ Berner Heerweg werden die Radwege im Berner Heerweg bis zur Freizeitroute 2 (Länge ca. 120 m) beidseitig in 3,0 m Breite als Zweirichtungsradweg vorgesehen. Somit können Radfahrende, die die Freizeitroute nutzen, den Berner Heerweg an der Stargarder Straße über eine gesicherte Querung kreuzen. Die ursprünglich favorisierte Lösung den Berner Heerweg im Verlauf der Freizeitroute mittels einer Sprunginsel zu queren, erwies sich als nicht anordnungsfähig.

An der nördlichen Planungsgrenze wird der Radweg mit einer Radwegableitung an den vorh. Radfahrstreifen angeschlossen.

In der westlichen Nebenfläche wird der Radweg weitestgehend in 2,50 m Breite, neben einem 0,75 m breiten Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn hergestellt. Gegenüber der Einmündung Stargarder Straße wird der Radweg auf einer Länge von rd. 15 m auf 2,00 m Breite reduziert, um für Fußgänger ausreichend Aufstellfläche an der Lichtsignalanlage realisieren zu können.

Die Radwegfurten innerhalb des Planungsabschnittes sollen rot eingefärbt werden.

Unmittelbar neben dem Zugang zum Sportverein SC Condor ist optional ein Standort für eine StadtRAD-Station vorgesehen.

### **3.3.4 Barrierefreiheit**

An den Querungsmöglichkeiten sind die standardmäßigen weißen Bodenindikatoren (taktile Elemente) gemäß ReStra vorgesehen. Die Querungen werden mit einer differenzierten Bordhöhe von 0 bzw. 6 cm gemäß ReStra hergestellt. Zwischen Rad- und Gehwegen wird ein taktil erfassbarer, kontrastreicher Begrenzungsstreifen vorgesehen.

### **3.3.5 Motorisierter Individualverkehr (MIV)**

An der südlichen Planungsgrenze wird die Fahrbahn in Fahrtrichtung Norden auf einen 3,25 m breiten Fahrstreifen reduziert. Vor der Einmündung Stargarder Straße/ Berner Heerweg ist ein rd. 55 m langer Rechtsabbiegefahrstreifen vorgesehen. An der nördlichen Planungsgrenze, rd. 75 m vor der Einmündung Neusurenland/ Berner Heerweg, weitet sich die Fahrbahn auf zwei jeweils 3,25 m breite Fahrstreifen auf.

In Gegenrichtung wird die Fahrbahn an der nördlichen Planungsgrenze auf einen Fahrstreifen reduziert. Vor der Einmündung Stargarder Straße/ Berner Heerweg wird ein rd. 85 m langer Linksabbiegefahrstreifen vorgesehen. Rd. 320 m vor dem Knoten Rahlstedter Weg/ Berner Heerweg weitet sich die Fahrbahn auf zwei Fahrstreifen auf.

### **3.3.6 Lichtsignalanlagen (LSA)**

Die Lichtsignalanlage an der Einmündung Stargarder Straße/ Berner Heerweg wird neu hergestellt. Es ist vorgesehen den Radverkehr signaltechnisch vom abbiegenden motorisierten Verkehr zu trennen. Südlich der Einmündung wird eine zusätzliche Fuß- und Radwegfurt vorgesehen. Linksabbiegende Radfahrende können somit eine Radwegfurt nutzen, um dann weiter in der Stargarder Straße im Mischverkehr zu fahren. Aus der Stargarder Straße im Mischverkehr ankommende Radfahrende, die links in den Berner Heerweg einbiegen wollen, queren den Berner Heerweg im Mischverkehr und erhalten am westlichen Fahrbahnrand einen abgesenkten Bereich, in dem sie auf den Radweg auffahren können.

### **3.3.7 Öffentliche Beleuchtung (ÖB)**

Durch die Überplanung des Straßenquerschnittes ist es erforderlich Masten der Öffentlichen Beleuchtung zu versetzen und anzupassen. Im Lageplan sind die gepl. Standorte der Beleuchtungsmaste eingetragen. Nach aktuellem Planstand sind 24 Maste der öffentlichen Beleuchtung zu versetzen. Die Abstimmung mit HHVA erfolgt bei der weiteren Entwurfsbearbeitung.

### 3.3.8 Straßenbegleitgrün

Für die Realisierung der Maßnahme ist eine Baumfällung vorzunehmen. 2019 wurden bereits 9 Baumfällungen vorgenommen. Nach derzeitigem Planungsstand können 31 Neupflanzungen vorgesehen werden.

	Bestand	Planung		Differenz
Baumstandorte	13	43		+30

### 3.3.9 Ruhender Verkehr

Die Längsparkstände in der östlichen Nebenfläche des Berner Heerweges werden in 2,30 m Breite in Betonwabensteinpflaster neu hergestellt. Vor Berner Heerweg Haus-Nr. 220a bis c wird ein rd. 30 m langer, 2,50 m breiter Parkstreifen als Lieferzone ausgewiesen. Für Fahrräder sind insgesamt 22 neue Fahrradanhänger vorgesehen.

Bilanzen	Bestand	Planung	Differenz
Kfz-Parkstände	59	46	-13
Lieferzone	0	6	+6
Fahrradanlehnbügel	0	22	+22

### 3.3.10 Entwässerung

Die Entwässerung der Fahrbahn erfolgt weiterhin über Straßenabläufe mit Vorflut zu dem in der Fahrbahn liegenden vorhandenen Regenwassersiel der Hamburger Stadtentwässerung.

Eine Kanalfernaugenuntersuchung der Straßenabläufe sowie der Anschlussleitungen liegt vor. Die Straßenabläufe werden aufgrund geänderter Fahrbahnbreiten am gepl. Bordkantenverlauf neu hergestellt. An den Anschlussleitungen wurden zahlreiche Schäden festgestellt, die im Zuge der Baumaßnahme saniert werden können, sofern diese für die neu herzustellenden Straßenabläufe genutzt werden können.

Das Oberflächenwasser der Nebenflächen soll in den Grünflächen zur Versickerung gebracht werden.

Voraussichtlich sind eine Rückhaltung und Reinigung des Oberflächenwassers erforderlich. Die Prüfung erfolgt bei der weiteren Entwurfsbearbeitung.

### 3.3.11 Ausstattung / Möblierung

Möblierungseinrichtungen, Beschilderung, Abfallbehälter etc. werden erneuert und/ oder versetzt.

### **3.3.12 Versorgungsanlagen**

Die Erfordernisse von Leitungsbauarbeiten werden im Rahmen der weiteren Entwurfsbearbeitung und der Leitungstrassenplanung geklärt.

## **3.4 Bautechnische Einzelheiten**

### **3.4.1 Auflistung der Aufbauten nach ReStra**

Die Festlegung der Aufbauten erfolgt bei der weiteren Entwurfsbearbeitung.

Gemäß der Karte „Flächenklassifikation für den Einbau von Ersatzbaustoffen“ zum Merkblatt zur Ermittlung des höchsten zu erwartendem Grundwasserstands beim Einsatz von Ersatzbaustoffen in Hamburg ist der Einbau von Ersatzbaustoffen in einem rd. 200 m langen Abschnitt, beginnend an der südlichen Planungsgrenze bis ca. Berner Heerweg Haus Nr. 204e, möglich. Nördlich von Haus Nr. 204e ist der Einbau von Ersatzbaustoffen nicht zulässig.

### **3.4.2 Auflistung der Randeinfassungen nach ReStra**

Die Festlegung der Randeinfassungen erfolgt bei der weiteren Entwurfsbearbeitung.

### **3.4.3 Sonstige bautechnische Einzelheiten**

Die Festlegung sonstiger baulicher Einzelheiten erfolgt bei der weiteren Entwurfsbearbeitung.

## **3.5 Durchführung der Baumaßnahme inkl. Kosten**

Zuständige Entwurfs- und Baudienststelle ist das Bezirksamt Wandsbek, Dezernat für Wirtschaft, Bauen und Umwelt, Fachamt Management des öffentlichen Raumes.

Die Baukosten werden auf ca. **12.000.000,00 €** (brutto) geschätzt.

## **4. Umweltbelange**

### **4.1. Umweltverträglichkeitsprüfung**

#### Lärmschutz

Der Umfang der geplanten Baumaßnahme stellt keinen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV dar. Dieser wäre z.B. gegeben, wenn die Straße um mindestens einen durchgehenden Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr erweitert würde.,

Da sich die Fahrbahnbreiten für Kfz verringern und diese Fläche von Fuß- und Radverkehr genutzt wird, sind an dieser Stelle keine zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

#### Umweltverträglichkeit

Durch die Baumaßnahme sind keine erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltensziele für den Natur- und Landschaftshaushalt zu erwarten. Nach den Kriterien des §13a Hamburger Wegegesetz ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht erforderlich.

## 4.2. Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, wie Standorte für Ersatzpflanzungen außerhalb des Planungsgebietes sind derzeit nicht vorgesehen.

## 4.3. Auswirkungen aus Immissionen

Die gesetzlich vorgegebenen Immissionsrichtwerte und zulässigen Arbeitszeiten (gemäß AVV-Baulärm, Bundesimmissionsschutzgesetz u.a.) werden berücksichtigt.

## 5. Grunderwerb

Es ist kein Grunderwerb vorgesehen.

Der Ausbau der Verkehrsflächen erfolgt innerhalb der Straßenbegrenzungslinien.

## 6. Anmerkungen zur Finanzierung

Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt aus Mitteln des Bündnisses für Fuß- und Radverkehr.

PSP-Element-Nr.: 2-22403010-00028.09

Projekt-Nr.: 16-055

Nach Fertigstellung der Baumaßnahme obliegt die Unterhaltung dem Bezirk Wandsbek.

## 7. Sonstiges

Im Rahmen des Planungsprozesses werden durch Erst- und Schlussverschickung alle erforderlichen Dienststellen, Personen und Institutionen am Abstimmungsverfahren beteiligt.

Funktion	Leitzeichen	Zeichnungsvermerk	Datum	Unterschrift
LEHNE Ing. GmbH		Verfasst	21.11.2023	██████████
Sachbearbeitung	██████████	Bearbeitet	22.11.2023	██████████