

Kontrakt-Nr.: -
PSP-Nr.: investiv: 2-21603020-20002.27
konsumtiv: 3-21603020-10100.27

Bedarfsträger: Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Eimsbüttel

Planungs- und Entwurfsdienststelle: Bezirksamt Eimsbüttel
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt

Baudienststelle: Bezirksamt Eimsbüttel
Fachamt Management des öffentlichen Raumes
Abschnitt Mobilität

Baumaßnahme: Förderung des Fuß- und Radverkehrs

Teilbaumaßnahme: BR E034 Mansteinstraße, Eppendorfer Weg bis Bismarckstraße

Schlussverschickung

ERLÄUTERUNGSBERICHT

Inhaltsverzeichnis

1	Anlass der Planung	4
2	Vorhandener Zustand	5
2.1	Planungsrahmen	5
2.2	Verkehrssituation – und Unfallzahlen	5
2.2.1	Verkehrsbelastung	6
2.2.2	Gegenüberstellung 2013/2021	6
2.2.3	Gegenüberstellung Juni/August 2021	7
2.3	Vorhandener Querschnitt	7
2.3.1	Knotenpunkte/Lichtsignalanlagen	8
2.3.2	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	8
2.3.3	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	8
2.3.4	Ruhender Verkehr	8
2.3.5	Radverkehr	9
2.3.6	Fußverkehr und Barrierefreiheit	9
2.3.7	Straßenausstattung	9
2.3.8	Straßenbegleitgrün	10
2.3.9	Denkmalschutz	10
2.3.10	Oberflächenentwässerung	11
2.3.11	Leitungsbestand	11
2.3.12	Baugrund	12
2.3.13	Kampfmittel	12
3	Planabstimmung und Öffentlichkeitsbeteiligung	12
4	Variantenuntersuchung	13
4.1	Planungsziel	13
4.2	Geprüfte Varianten	13
4.2.1	Variante 1 – Radfahrstreifen	13
4.2.2	Variante 2 – Einbahnstraße	14
4.2.3	Variante 3 – Tempo-30-Zone	15
4.2.4	Variante 3a – Verkehrsberuhigung durch Mittelinsel	15
4.2.5	Variante 3b – Verkehrsberuhigung durch Versatz	15
4.2.6	Abwägung und Begründung der Vorzugsvariante Wirtschaftlichkeitsuntersuchung	16
5	Geplanter Zustand	17
5.1	Verkehrssituation	17
5.2	Geplanter Querschnitt	18

5.2.1	Knotenpunkte/Lichtsignalanlagen	18
5.2.2	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	18
5.2.3	Motorisierter Individualverkehr (MIV).....	18
5.2.4	Ruhender Verkehr	18
5.2.5	Radverkehr	20
5.2.6	Fußverkehr und Barrierefreiheit.....	20
5.2.7	Straßenausstattung.....	20
5.2.8	Straßenbegleitgrün.....	21
5.2.9	Oberflächenentwässerung.....	21
5.2.10	Leistungsplanung.....	21
5.2.11	Baugrund	21
5.2.12	Rettungswege und Anleiterbarkeit	22
5.2.13	Lärmschutz.....	22
5.2.14	Umweltbelange.....	22
5.2.15	Verträglichkeit mit anderen Planungen.....	22
6	Planungsrechtliche Grundlagen	22
6.1	Bebauungsplanung	22
6.2	Planfeststellung	23
6.3	Denkmalschutz / Sanierungsgebiete	23
7	Umsetzung der Planung.....	23
7.1	Grunderwerb.....	23
7.2	Kosten und Finanzierung.....	23
7.3	Entwurfs- und Baudienststelle.....	24
7.4	Zeitplan	24
	Bilanzierungsübersicht.....	25

1 Anlass der Planung

Die Hansestadt Hamburg sieht in Ihrer Radverkehrsstrategie vor, bessere Voraussetzungen für ein attraktives, sicheres und komfortables Radfahren zu schaffen. Gleichwohl sollen die Fußwege durch Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit und Sicherheit eine verbesserte Förderung erhalten.

Im Zuge des Ausbaus der Velorouten im Bezirk Eimsbüttel, der im Bündnis für Radverkehr 2016 beschlossen wurde, wird die Mansteinstraße zwischen Eppendorfer Weg und Bismarckstraße als wichtige Verbindung zur Veloroute 3 und 13 radverkehrstechnisch überplant.

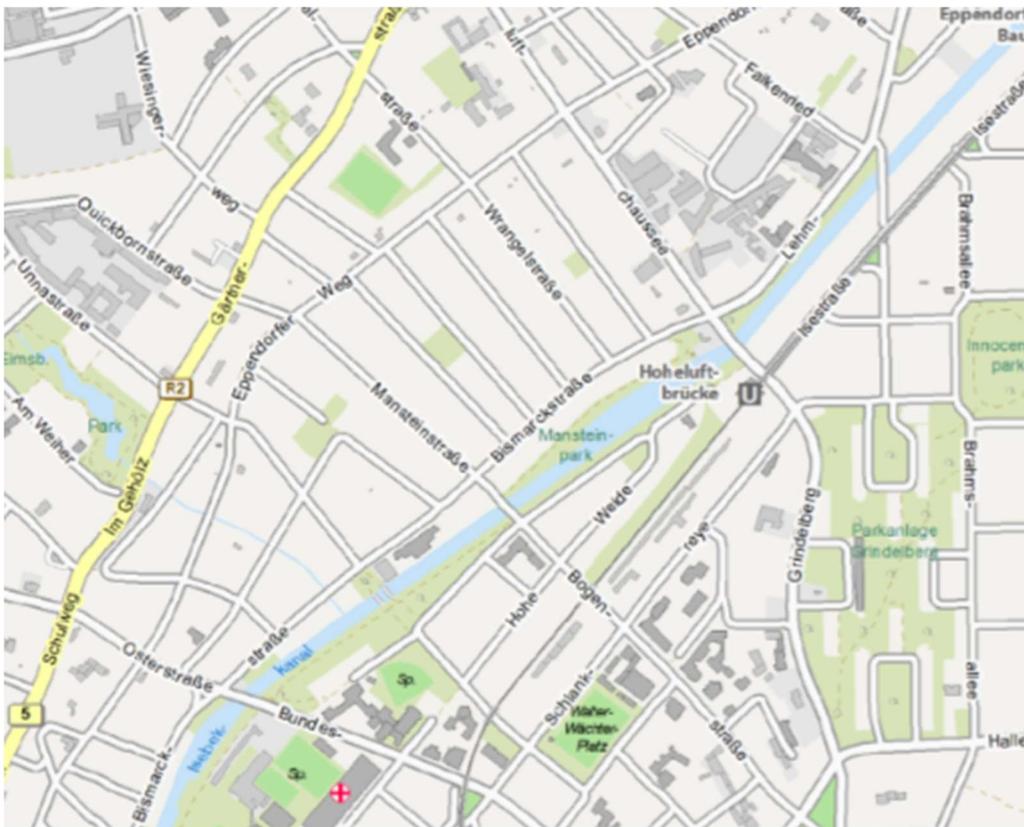


Abbildung 1: Übersichtslageplan Mansteinstraße (Quelle: Geoportal Hamburg)

Ziel der Überplanung ist die Optimierung der Straßenquerschnitte, die Errichtung von regelkonformen Radverkehrsanlagen, Gehwegen und Querungsmöglichkeiten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit unter besonderer Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit und des vorh. Baumbestandes sowie die Sanierung von Fahrbahnen, Bushaltestellen und Nebenflächen, soweit erforderlich.

Die anschließenden Straßenverkehrsflächen am Eppendorfer Weg werden im Zuge des Ausbaus für die Veloroute 13 durch den LSBG überplant und mit den Planungen des BA Eimsbüttel abgestimmt.

Zu berücksichtigen ist auch, dass im näheren Umkreis des Planungsgebietes diverse Schulen (zwei Grundschulen, eine Stadtteilschule, zwei Gymnasien und eine Berufsschule) angesiedelt sind und somit ein besonderer Anspruch an die Verkehrssicherheit der Mansteinstraße als Schulweg gestellt werden muss.

Die Straße Eppendorfer Weg liegt in der Planungshoheit des LSBG. Eine zukünftige Planung ist in Aussicht gestellt. Lagepläne lagen bis zur Verschickung noch nicht vor und können darum nicht dargestellt werden. Aus diesem Grund wurde die Planungsgrenze auch vor den Knoten Eppendorfer Weg/Mansteinstraße gesetzt.

2 Vorhandener Zustand

2.1 Planungsrahmen

Die Mansteinstraße befindet sich im Stadtteil Hoheluft-West des Bezirks Eimsbüttel.

Der zu überplanende Abschnitt der Mansteinstraße verbindet die Velorouten 3 und 13. Der nördliche Anschluss erfolgt an den Eppendorfer Weg und der südliche Anschluss an die Bismarckstraße.

Der betrachtete Abschnitt der Mansteinstraße ist beidseitig mit Mehrfamilienhäusern aus der Jugendstilzeit und schützenswertem Baumbestand geprägt. Südlich der Mansteinstraße liegt der Isebekkanal, Isebekpark und der Mansteinpark. Die im Bestand geradlinige Linienführung der Straße wird durch die bestehenden Flurstücksgrenzen zu den Wohngrundstücken und dem erhaltenswerten Baumbestand größtenteils vorgegeben.

Die Oberflächenbefestigung der Fahrbahnen und der Nebenflächen im Planungsabschnitt sind allgemein in einem in die Jahre gekommenen, jedoch augenscheinlich akzeptablen Zustand. In der näheren Umgebung der Bauminseln sind die Oberflächen durch starken Wurzelwuchs vereinnahmt.

Die Mansteinstraße ist nicht Bestandteil des Groß- und Schwertransportnetzes Hamburg.

2.2 Verkehrssituation – und Unfallzahlen

Die Mansteinstraße dient als Verbindungstraße zwischen Eimsbüttel/Eidelstedt und dem Univiertel/Dammtorbahnhof. Die überbreite Fahrbahn ist asphaltiert und beidseitig wird in den Nebenflächen in Senkrechtaufstellung geparkt. Beidseitig sind Gehwege angeordnet. Radverkehrsanlagen sind nicht vorhanden, sodass der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt wird. Die Mansteinstraße wird von der Buslinie 181 in beide Richtungen befahren und hat drei Haltepunkte im Planungsabschnitt.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h. Eine Auswertung ergab, dass die gefahrene Geschwindigkeit in Abhängigkeit der Tageszeit zwischen 31 km/h und 18 km/h liegt.

Mit dem Bericht vom 01.10.2020 wurde die Unfallauswertung für den Zeitraum vom 01.01.2017 bis zum 31.12.2019 vorgelegt. In dem untersuchten Zeitraum ereigneten sich insgesamt 51 Verkehrsunfälle. Bei fünf Verkehrsunfällen wurden fünf Personen leicht verletzt; die restlichen Verkehrsunfälle führten lediglich zu Sachschäden. Die häufigste Unfallursache waren Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren aufgrund der räumlichen Enge des Verkehrsraums.

2.2.1 Verkehrsbelastung

Es liegen Verkehrsermittlungen vom 11. Juni 2013 und 11. Oktober 2017 vor sowie eine aktuellere Zählung vom 01. Juni 2021 und 26. August 2021.

Die Verkehrserhebung am 11. Juni 2013 ergab eine Gesamtbelastung von 5.577 KFZ/d und eine Belastung zwischen 6 Uhr und 19 Uhr von 1.338 Radfahrenden. Zur Spitzendstunde des KFZ-Verkehrs 7:45-8:45 Uhr wurden 501 KFZ/h und 283 Radfahrende/h gezählt. Die Spitzenbelastung des Radverkehrs wurde im Zeitraum von 17:45-18:45 Uhr ermittelt und beträgt 398 Radfahrende/h. Zeitgleich beträgt die KFZ-Belastung 411 KFZ/h im Querschnitt.

Bei der Verkehrserhebung am 11. Oktober 2017 wurde nur die KFZ-Belastung erfasst. Das Gesamtverkehrsaufkommen betrug 7.538 KFZ/d und zur Spitzenstunde zwischen 8 Uhr und 9 Uhr wurden 647 KFZ gezählt.

Mit Fertigstellung des Kreisverkehrs Bismarckstraße im Mai 2021 wurde zur Untersuchung der neuen Verkehrssituation im Planungsgebiet eine Verkehrszählung am 1. Juni 2021 zwischen 6 Uhr und 22 Uhr in der Mansteinstraße durchgeführt.

Zusammengefasst wurden folgende Daten erfasst:

- Belastung zwischen 6 Uhr und 19 Uhr in der Mansteinstraße: 4.006 KFZ zzgl. 2.241 Radfahrende (55,9%)

In den Spitzenstunden wurden folgende Ströme gezählt:

- 14:45-15:45 Uhr: 427 KFZ, zzgl. 178 Radfahrende 41,7%
- 08:00-09:00 Uhr: 317 KFZ, zzgl. 297 Radfahrende (93,7 %)

Hochrechnung der Gesamtbelastung Mansteinstraße: 4.839 KFZ/d

Die zum Zeitpunkt der Verkehrserhebung am 01.06.2021 geltenden Einschränkungen aufgrund der Covid-Pandemie trugen mutmaßlich zur Reduzierung der Verkehrsbelastung bei. Um aktuelle, belastbare Verkehrszahlen zu ermitteln, wurde eine weitere Verkehrszählung am 26.08.2021 durchgeführt, da hier das Verkehrsaufkommen mit einem ähnlichen Niveau wie vor der Pandemie zu erwarten wäre.

Zusammengefasst wurden folgende Daten erfasst:

- Gesamtbelastung Mansteinstraße: 5.924 KFZ/d und 2.492 Radfahrende (42%)
- Belastung zwischen 6 Uhr und 19 Uhr in der Mansteinstraße: 4.892 KFZ zzgl. 2.004 Radfahrende (41,0%)

In den Spitzenstunden wurden folgende Ströme gezählt:

- 15:45-16:45 Uhr: 498 KFZ, zzgl. 176 Radfahrende (35,3 %)
- 18:45-19:45 Uhr: 441 KFZ, zzgl. 283 Radfahrende (64,2 %)

2.2.2 Gegenüberstellung 2013/2021

Im Vergleich zur Verkehrszählung vom 13. Juni 2013 hat die Verkehrsbelastung vom 26. August 2021 gering zugenommen. Beide Gesamtbelastungen liegen knapp unter 6.000 KFZ/d (Vergleich: 2013 → 5.577 KFZ/d und Aug. 2021 → 5.924 KFZ/d). Im Vergleich mit

der Erfassung aus 2017 hat die Gesamtbelastung am 26. August 2021 sogar um rd.1.600 KFZ/d abgenommen (Vergleich 2017: 7.538 KFZ/d und Aug. 2021 5.924 KFZ/d).

Die Anzahl der Radfahrenden vom 26. August 2021 hat im Vergleich zum 13. Juni 2013 in der Zeit zwischen 6 Uhr und 19 Uhr um 666 Radfahrende zugenommen (Vergleich: 2013 1.338 Radfahrende und Aug. 2021 2.004 Radfahrende). In der Spitzenstunde zwischen 8 Uhr und 9 Uhr hat sich die Anzahl der Radfahrenden am 26. August 2021 im Vergleich zum 13. Juni 2013 verdoppelt.

2.2.3 Gegenüberstellung Juni/August 2021

Zwischen den Verkehrszählungen am 01. Juni 2021 und 26. August 2021 hat eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens zwischen 6 Uhr und 19 Uhr um rd. 18 % und eine Abnahme der Radfahrenden um rd. 10,5 % stattgefunden.

2.3 Vorhandener Querschnitt

Die asphaltierte Fahrbahn der Mansteinstraße verfügt je Fahrtrichtung über einen Fahrstreifen mit einer Breite von ca. 3,45 m und Kfz-Parkständen in Senkrechtaufstellung mit einer Breite von 5,90-6,05 m. Die Querschnittsbreite der asphaltierten Fläche beträgt insgesamt 11-11,20 m. Die Fahrbahn wurde ursprünglich mit Granitgroßpflaster befestigt, welches noch unter der Asphaltbefestigung erhalten ist. Die beidseitige Gehwegbreite beträgt 2,00 m.

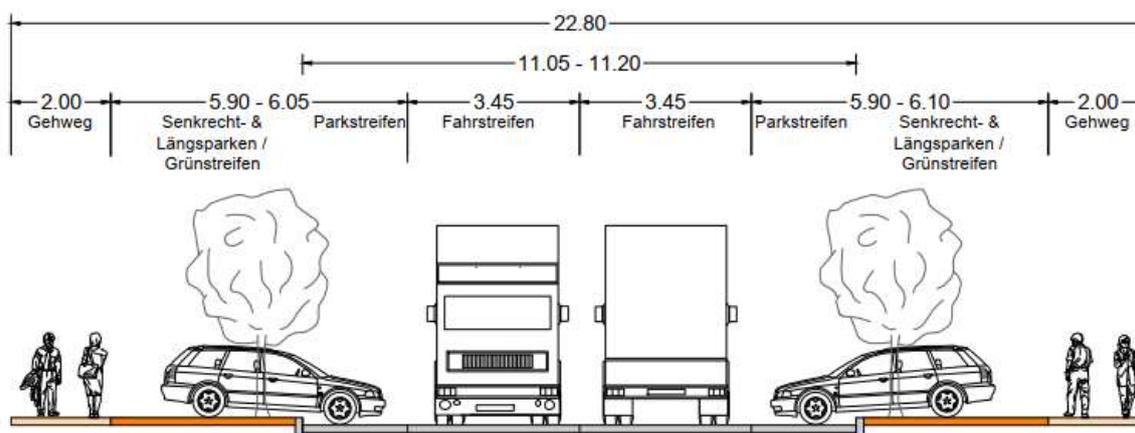


Abbildung 2: Bestandsquerschnitt

Am nördlichen Knotenpunkt (Eppendorfer Weg) verbreitert sich die Fahrbahn auf einen Linksabbiegefahrstreifen sowie einen kombinierten Geradeaus- und Rechtsabbiegestreifen. Die Fahrstreifen weisen eine Breite zwischen 3,25 m und 4,50 m auf.

Am südlichen Ende des Planungsabschnitts wurde kürzlich ein Kreisverkehr am Knoten Bismarckstraße / Mansteinstraße baulich umgesetzt.

Im Planungsabschnitt sind nur wenige Grundstückszufahrten vorhanden. Querungsstellen für Fußverkehre sind nicht vorhanden. Aufgrund des hohen Parkdrucks und der eng parkenden Fahrzeuge ist eine Querung der Straße schwer möglich. Auch das Verlassen der

Nebenflächen mit dem Fahrrad ist durch den Parkdruck erschwert. Die parkenden Fahrzeuge stehen teilweise weit auf den Nebenflächen sodass der zur Verfügung stehende Gehweg stark eingeschränkt ist.

Die vorhandenen Bushaltestellen sind nicht barrierefrei ausgebildet.

2.3.1 Knotenpunkte/Lichtsignalanlagen

Der Knoten Mansteinstraße / Eppendorfer Weg ist lichtsignalgeregelt. Der Fußgängerverkehr wird auf Furten über den Knoten geführt, taktile Elemente fehlen.

Der Knoten Mansteinstraße / Bismarckstraße wurde zu einem Kreisverkehr umgebaut. Der Fußgängerverkehr wird über Fußgängerüberwege über die Fahrbahn geleitet. Der Knotenpunkt ist bereits barrierefrei ausgebaut.

2.3.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Im Planungsbereich verkehrt die Buslinie 181 im 10-Min-Takt. Im nördlichen Planungsabschnitt befinden sich beidseitig Bushaltestellen am Fahrbahnrand mit Fahrgastunterständen. Im südlichen Abschnitt befindet sich eine weitere Bushaltestelle auf der Nordseite ebenfalls mit Fahrgastunterstand. Die Bushaltestelle in südlicher Fahrtrichtung liegt südlich des Kreisverkehrs und außerhalb des Planungsabschnittes. Der Ausbau der Bushaltestellen innerhalb des Planungsgebietes entspricht nicht den aktuellen Regelwerken, Bussonderborde und taktile Leitelemente wurden bisher nicht verbaut.

2.3.3 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Der MIV wird auf der Asphaltfahrbahn über eine denkmalgeschützten Bestandsfahrbahn aus Granitgroßpflaster mit einem Fahrstreifen je Richtung geführt.

Es grenzen insgesamt nur vier Grundstückszufahrten an die Fahrbahn.

Am nördlichen Knotenpunkt (Eppendorfer Weg) verbreitert sich die Fahrbahn auf einen Linksabbiegefahrstreifen sowie einen kombinierten Geradeaus- und Rechtsabbiegestreifen. Die Fahrstreifen weisen eine Breite zwischen 3,25 m und 4,50 m auf.

Am südlichen Ende des Planungsabschnitts wurde kürzlich ein Kreisverkehr am Knoten Bismarckstraße / Mansteinstraße baulich umgesetzt.

2.3.4 Ruhender Verkehr

Die Mansteinstraße verfügt beidseitig über Senkrechtparkstände, die halb auf dem Gehweg und halb auf der Fahrbahn angeordnet sind. Die Bereiche der Baumscheiben auch werden als Längsparkstände genutzt, sind aber nicht als solche angeordnet. Die Parkstände sind durch Längsmarkierung von der Fahrbahn abgegrenzt.

Die Nebenflächen im Bereich der Parkstände sind mit Grand oder Asphalt befestigt. Insgesamt sind rd. 155 Parkstände im Planungsgebiet vorhanden. Es wird im Bereich der Baumkronen und zum Teil auf Wurzeln geparkt. Der vorhandene Parkdruck ist sehr hoch, was auch durch eine große Anzahl an Falschparkern bestätigt wird.

Für den Car-Sharing Anbieter des HVV „switchh“ befinden sich 4 Parkstände im nördlichen Planungsabschnitt auf Höhe der Hausnummern 42 und 40.

Auf Höhe der Hausnummer 22 befindet sich eine frei zugängliche e-Ladestation mit zwei Ladepunkten.

Fahrräder werden derzeit an Baumschutzbügeln und an Zäunen befestigt oder in den im Planungsgebiet vorhandenen 10 Fahrradhäusern aufgestellt, weitere Fahrradhäuser befinden sich in unmittelbarer Nähe zum Planungsgebiet. Bei einer Erhebung wurden 205 abgestellte Fahrräder gezählt. Werden die Fahrradhäuser mit einer Vollauslastung hinzugerechnet, ergibt sich ein Bedarf von insgesamt ca. 325 Fahrradplätzen. Das Abstellen von Fahrrädern in Vorgärten ist auf der südöstlichen Seite aus Denkmalschutzgründen nicht gestattet.

2.3.5 Radverkehr

Im Planungsabschnitt der Mansteinstraße sind keine Radverkehrsanlagen vorhanden. Der Radverkehr wird im Mischverkehr bei Tempo 50 auf der Fahrbahn geführt. Durch eng parkende Fahrzeuge ist es für Radfahrende teilweise nicht möglich, das Fahrrad vom Abstellplatz auf die Straße zu schieben und umgekehrt. Daher wird teilweise auch auf dem Gehweg gefahren.

Der südliche Anschluss zur Bismarckstraße und Bogenstraße ist Teil der Veloroute 3. Die Bismarckstraße wurde 2020 radverkehrstechnisch umgebaut. Am nördlichen Anschluss der Mansteinstraße verläuft die Veloroute 13 über die Straße Eppendorfer Weg.

2.3.6 Fußverkehr und Barrierefreiheit

Der vorhandene Gehweg ist beidseitig 2,00 m breit und ist überwiegend mit Betonplatten und teils mit Betonpflaster hergestellt. Angrenzend dazu befinden sich auf einer Seite die Grundstücksgrenzen und auf der anderen Fahrbahnseite eine Baumreihe sowie zwischen den Bäumen senkrecht parkender Verkehr. Die Nebenflächen in diesem Bereich sind gemäß der aktuellen ReStra unterdimensioniert und befinden sich stellenweise in einem schlechten baulichen Zustand. Durch den Überhang parkender Kfz, die Mitbenutzung des Gehweges durch den Radverkehr und durch das Anschließen von Fahrrädern an Zäunen und Baumschutzbügeln wird die nutzbare Gehwegbreite bereichsweise sehr stark eingeengt.

Die Nebenflächen sind im gesamten Planungsabschnitt nicht barrierefrei ausgebaut, taktile Elemente und regelkonforme Bordkantenabsenkungen sind nicht vorhanden. Die Bushaltestellen sind ebenfalls nicht barrierefrei ausgebaut. Auch sind keine ausgewiesenen barrierefreien Parkstände im Planungsgebiet vorhanden.

2.3.7 Straßenausstattung

Im gesamten Planungsgebiet sind Ausstattungselemente im Straßenraum vorhanden. Dabei handelt es sich in erster Linie um Schaltschränke, 10 Fahrradhäuser, eine Litfaßsäule (Mansteinstraße Nr. 4), Postübergabeschränke, wegweisende Beschilderung und Bushaltestellenausstattung wie Fahrgastunterstände und Haltestellenmaste.

In den Nebenflächen der Mansteinstraße befinden sich auf der Nordseite zwölf Peitschenmasten mit Langfeldleuchten. Diese sind auf der Strecke in einem Abstand von 25-35 m angeordnet.

2.3.8 Straßenbegleitgrün

Entlang der Mansteinstraße ist beidseitig erhaltenswerter Baumbestand vorhanden. Die Bäume stehen zum Teil sehr dicht an der Fahrbahn. Im Zuge der Planung sind die insgesamt 42 vorhandenen Bäume zu berücksichtigen, siehe Straßenbaumkataster in Abbildung 2. Der vorhandene Baumbestand ist zu erhalten.

Durch starken Wurzelwuchs wurden die angrenzenden Oberflächen bereits stark geschädigt. Die Wurzeln sind teilweise mit vorhandenen Bordkanten verwachsen.



Abbildung 3:
Straßenbaumkataster Mansteinstraße (Quelle: Geoportal Hamburg)

2.3.9 Denkmalschutz

Die Mansteinstraße zeichnet sich durch ein großzügiges Straßenbild mit tiefen Vorgartenzonen und hohem straßenseitigen Baumbestand aus. Im Quartier gilt die städtebauliche Erhaltungsverordnung. Die Fahrbahn wurde mit Granitgroßpflaster hergestellt, welches unter der Asphaltfahrbahn noch erhalten und welche wie die bestehende Bordkantenführung zu schützen ist.

Die Gebäude auf der Südseite bilden ein Denkmalensemble mit folgenden unter Denkmalschutz stehenden Gebäuden:

Mannsteinstraße 3, 5, 7, 9, 11, 13, 15, 17, 19, 21, 23, 25, 27, 29, 31, 33, 35, 37, 39 und 41 (Reihenvillen) Etagenhausensemble mit Vorgärten und historischen Einfriedungen, alleartige Bepflanzung (durchlaufende Linie der Straßenbäume).

Aus Denkmalschutzgründen sind die Vorgartenzonen als grüne Freiflächen zu erhalten. Fahrradparken kann deshalb kaum oder gar nicht untergebracht werden.



Abbildung 4 - Unter Denkmalschutz stehende Gebäude im Planungsabschnitt (Quelle: Geoportal Hamburg)

2.3.10 Oberflächenentwässerung

Die Fahrbahn weist ein Dachgefälle auf. Das Niederschlagswasser wird durch Wasserläufe aus Granitgroßpflaster gesammelt und über Straßenabläufe in das Mischwassersiel der Hamburger Stadtentwässerung geleitet. Diese befinden sich am Fahrbahnrand in einem Abstand von 35 bis 125 m. Die Nebenflächen entwässern in Richtung Fahrbahn.

Die Straßenabläufe leiten das Niederschlagswasser über Anschlussleitungen in vorhandene Mischwassersiele der Hamburger Stadtentwässerung. Eine Reinigung des Wassers findet nicht statt.

2.3.11 Leitungsbestand

Es liegen Informationen über verschiedene Versorgungsleitungen vor:

- Gas (Leitungsträger: Gasnetz Hamburg)
- Trinkwasser (Leitungsträger: Hamburg Wasser/HWW)
- Mischwasser (Leitungsträger: Hamburger Stadtentwässerung/HSE)
- Strom (Leitungsträger: Stromnetz Hamburg)
- Fernwärme (Leitungsträger: Vattenfall Wärme Hamburg)
- Kommunikation (Leitungsträger: Deutsche Telekom, Dataport, Primacom, Verizon, Vodafone Kabel Deutschland, willy.tel/wilhelm.tel)

Im Zuge des Planungsprozesses wird eine gesonderte Beteiligung der Leitungsträger erfolgen.

2.3.12 Baugrund

Mit dem Bericht vom 27.01.2021 liegt die Bohrkernuntersuchung für den Planungsabschnitt vor. Die Fahrbahn weist einen Asphaltaufbau aus Deckschicht 0/8 und Asphalttragschicht mit einer Mächtigkeit zwischen 7,5 cm und 11,5 cm sowie einem darunterliegenden denkmalgeschützten Pflaster mit einer Schichtdicke zwischen 14 cm und 20 cm auf. Der befestigte Aufbau setzt sich aus einem Schluff-Sand-Gemisch zusammen. Die Nebenflächen wurden mit einer Einbindetiefe von 40 cm untersucht. Im Bereich der Grünflächen wurde ein Aufbau aus Sand und Sand-Schluff-Gemisch jeweils durchzogen mit Wurzelwerk bestimmt. Die Parkflächen bestehen aus einem Sand-Kies-Gemisch mit Schlackeanteil. asdasd

2.3.13 Kampfmittel

Es besteht nach Luftbildauswertung / Fernerkundung in Teilbereichen ein Verdacht auf allgemeine Bombenblindgänger in der Fahrbahn und in den Nebenflächen. In weiteren Teilbereichen besteht kein Hinweis auf Bombenblindgänger oder vergrabene Kampfmittel aus dem II. Weltkrieg. Für einen Großteil der Fahrbahn- und Nebenflächen in der Mansteinstraße ist noch keine Gefahrenerkundung / Luftbildauswertung erfolgt. Das Erfordernis nach weiteren Erkundungen wird im Zuge der Festlegung der Ausbautiefe berücksichtigt. Nach heutigem Kenntnisstand sind keine weiteren Maßnahmen notwendig.

3 Planabstimmung und Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Zeitraum vom 12. November bis zum 13. Dezember 2020 hatte die Öffentlichkeit auf der Seite www.hamburg.de/eimsbuettel/strassenbau die Möglichkeit, ihre Anregungen zur Umgestaltung von vier Straßenzügen (Bundes-, Manstein- und Sillemstraße sowie Wördemanns Weg) im Bezirk Eimsbüttel einzubringen.

Auf einer digitalen Karte konnten in den betreffenden Straßenzügen Ideen und Kommentare zu den Themen Bus und Bahn, Carsharing und Stadtrad, Fußverkehr, Parkplätze, Radverkehr sowie Stadtgrün vermerkt werden.

Zur Umgestaltung der Mansteinstraße gab es 335 Öffentlichkeitsbeiträge nach Themenkategorien. Die Beiträge zeigen, dass die Umgestaltung viel diskutiert wurde und die Öffentlichkeit sich eine radfahrende- und fußgängerfreundliche sowie eine verkehrsberuhigtere Mansteinstraße wünschen.

Im Ergebnis wird für die Mansteinstraße eine Verkehrsberuhigung (42 Beiträge), eine Reduzierung / Ordnung von Parkplätzen (34 Beiträge) und Radverkehrsführung am Fahrbandrand (28 Beiträge) sowie eine Erhöhung von Fahrradstellplätzen (26 Beiträge) und breitere Gehwege (23 Beiträge) befürwortet. Die Ergebnisse floßen im Planungsprozess mit ein.

Zusätzlich wurde das Projekt Mansteinstraße im Kerngebietsausschuss Eimsbüttel am 13.06.2022 vorgestellt.

Eine erste Verschickung wurde im April 2022 durchgeführt. Aufgrund der Einwände der Behörde für Denkmalschutz wurde die Planung überarbeitet. Alle weiteren Einwände wurden geprüft, abgewägt und nach Möglichkeit in der weiteren Planung berücksichtigt.

4 Variantenuntersuchung

4.1 Planungsziel

Die Planung folgt dem Grundsatz, eine radverkehrsfreundliche Anbindung an die Velorouten 3 aus südlicher Richtung und Veloroute 13 aus nördlicher Richtung zu schaffen. Die Verkehrsflächen sind ReStra-konform und barrierefrei auszubilden.

Der Fahrbahnquerschnitt ist so zu planen, dass Busbegegnungsverkehr ermöglicht wird (Fahrstreifenbreiten min. 3,25 m). Dabei ist die Nutzung der Mansteinstraße als Schulweg grundhaft in den Planungsüberlegungen zu berücksichtigen.

Zudem soll eine große Anzahl an Fahrradabstellmöglichkeiten hergestellt werden. Die vorhandenen Fahrradhäuser sollen mittelfristig im gesamten Hamburger Stadtgebiet abgeschafft und im Zuge der Optimierung des Quartierparkens durch alternative Fahrradhäuser, die durch die FHH zu bewirtschaften sind, ersetzt werden. Potentielle Flächen für den zukünftigen Bedarf an abschließbaren Anlagen werden in der weiteren Planung berücksichtigt.

Für den Fußverkehr sollen regelkonforme und barrierefreie Gehwege hergestellt werden.

Der vorhandene Baumbestand ist zu erhalten und der Parkraum ist unter Berücksichtigung des Parkdrucks neu zu ordnen.

Im Bereich der Fahrbahn ist eine Deckensanierung und im Bereich der Nebenflächen ist ein Vollausbau mit rd. 40 cm vorgesehen. Des Weiteren ist die Bestandsbordkantenführung in die Planung zu integrieren und das denkmalgeschützte Granitgroßpflaster in der Fahrbahn zu erhalten.

4.2 Geprüfte Varianten

In die Prüfung der Varianten für die Abwägung der Vorzugsvariante unter Berücksichtigung der fachlich/technischen Vorgaben und der Wirtschaftlichkeit werden nur die in dem entsprechenden Straßenraum realisierbaren Varianten einbezogen.

Zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs wurden mehrere Varianten zur Umgestaltung der Mansteinstraße untersucht. Dabei wurde der Bedarf an Fahrradabstellmöglichkeiten und Kfz-Parkständen berücksichtigt (vgl. Kap. 2.3 und 2.8). Der Platzbedarf für die Anordnung eines Radwegs in den Nebenflächen würde den Entfall der vorhandenen schützenswerten Bäume und eine Reduzierung von Parkständen erfordern, somit wurde die Anordnung eines Radwegs in den Nebenflächen nicht weiterverfolgt.

4.2.1 Variante 1 – Radfahrstreifen

Durch den Ausbau von Radfahrstreifen würde eine erhöhte Sicherheit für den Radverkehr geschaffen werden. Aufgrund des Straßenquerschnitts könnten in dieser Variante beidseitig Längsparkstände zwischen dem Baumbestand realisiert werden, wodurch sich die Parkstände von 155 auf 56 reduzieren. In den Nebenflächen könnten ca. 92 Fahrradbügel (184 Fahrradstellplätze) aufgestellt werden. Die Fahrbahnbreite bleibt mit 11 m erhalten (2x Radfahrstreifen 2x2,25 m; Fahrbahn 6,50 m), und somit auch die Bordkantenführung.

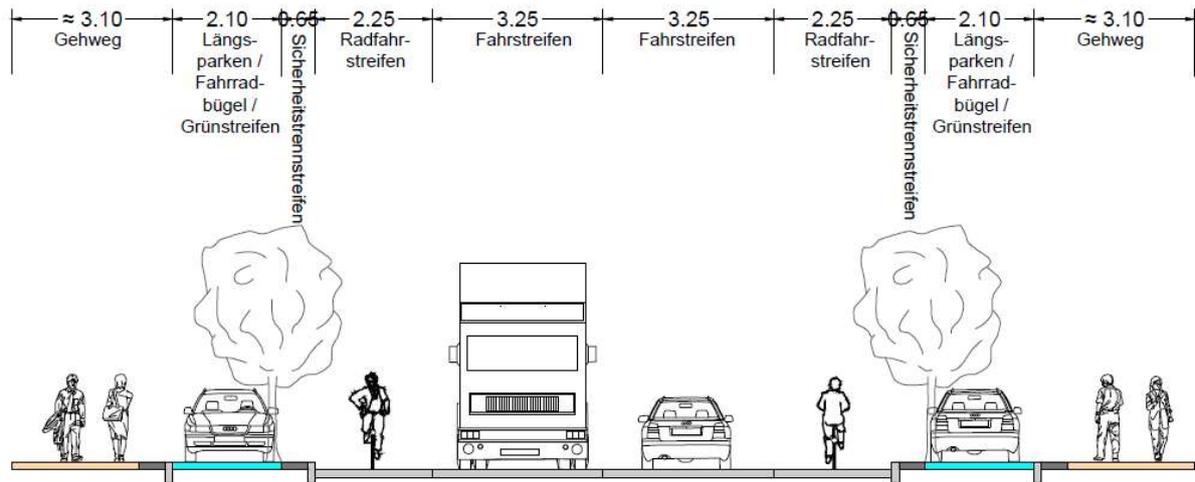


Abbildung 3: Querschnitt Variante 1 – Radfahrstreifen

4.2.2 Variante 2 – Einbahnstraße

Durch die Umgestaltung in eine Einbahnstraße würde die Fahrbahnbreite reduziert werden, wodurch viel Raum für den Rad- und Fußverkehr sowie den ruhenden Verkehr geschaffen würde. Des Weiteren würde der Durchgangsverkehr gemindert und damit eine Verkehrsberuhigung geschaffen werden. Der Radverkehr würde in Fahrtrichtung im Mischverkehr und entgegen der Fahrtrichtung auf einem Radfahrstreifen geführt werden. Parkstände können durch beidseitiges Längsparken zwischen Fahrbahn und Baumbestand, durch Schrägparken zwischen dem Baumbestand oder einer Kombination dessen realisiert werden.

Zur Reduzierung der Fahrbahnbreite bzw. zum Herstellen von Schrägparken müsste mindestens auf einer Seite die Bordkantenführung versetzt werden. Die Buslinie 181 fährt bei dieser Variante die Mansteinstraße nur in eine Fahrtrichtung an, sodass eine Verlegung der Busroute und von Haltestellen in die andere Fahrtrichtung erforderlich ist.

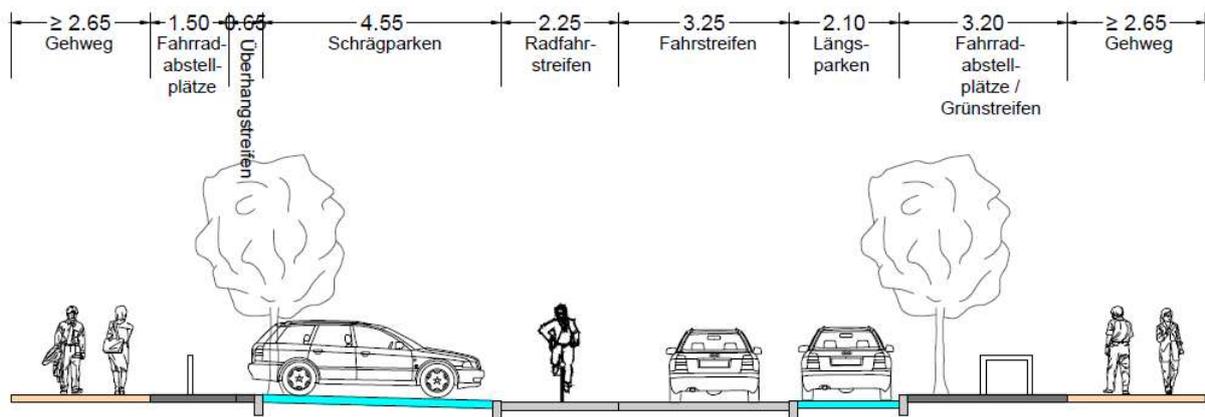


Abbildung 4: Exemplarischer Querschnitt Variante 2 – Einbahnstraße

4.2.3 Variante 3 – Tempo-30-Zone

Der Radverkehr würde in einer Tempo-30-Zone im Mischverkehr geführt werden. Die Fahrbahnbreite wird auf das Mindestmaß für Busbegegnungsverkehr von 6,50 m reduziert, wodurch in den Nebenflächen ausreichend Platz für regelkonforme Gehwege, Grünstreifen und Fahrradparken geschaffen wird. Die Zugänglichkeit der Nebenflächen, für die Radfahrenden von der Fahrbahn aus, wird gegeben.

Die vorhandene Bordkantenführung wird zum Schutz des vorhandenen Baumbestands und aus Denkmalschutzgründen in den Querschnitt integriert.

Zur Unterstützung der Verkehrsberuhigung und -sicherheit wird die Fahrbahn mit verkehrsberuhigenden Elementen versehen. Gem. ReStra kommen hierfür drei verkehrsberuhigende Elemente in Frage, untersucht wurden die Varianten Mittelinsel (3a) und Fahrbahnversatz (3b).

Bei dieser Variante können 54 Parkstände für den MIV und 207 Fahrradabstellanlagen hergestellt werden.

4.2.4 Variante 3a – Verkehrsberuhigung durch Mittelinsel

Die Geradlinigkeit der Fahrbahn bleibt erhalten. Zur Verkehrsberuhigung sind im Planungsabschnitt zwei Mittelinseln mit ungesicherten Fußgängerüberwegen vorgesehen.

Beidseitig der Fahrbahn wird Längsparken angesetzt. Die Bestandsbordsteinkante bildet die Trennung von Fahrbahn und Parken von der Nebenfläche. Damit bleiben für die Nebenflächen beidseitig rd. 5,90 m Raum und es können rd. 210 Fahrradstellplätze und 6 Stellplätze für Lastenräder geschaffen werden. Durch das Längsparken können 45 Parkplätze angeordnet werden.

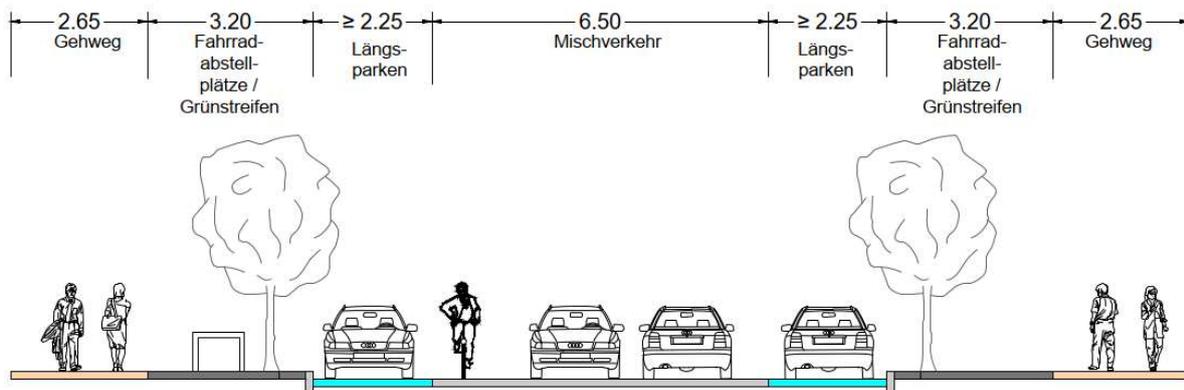


Abbildung 5: Exemplarische Querschnitte Variante 3a - Tempo-30-Zone mit geradliniger Verkehrsführung

4.2.5 Variante 3b – Verkehrsberuhigung durch Versatz

Die Geradlinigkeit wird durch Verschwenke durchbrochen und einen alternierenden Versatz der Fahrbahn vorsehen. Damit wird der Straßenquerschnitt analog zur Variante 2 das Herstellen von Parkständen mit verschiedener Fahrzeugaufstellung erlauben, Längs- und Schrägparken sind alternierend angeordnet werden. Es können rd. 82 Parkplätze und rd. 230 Fahrradbügel sowie 6 Stellplätze für Lastenräder geschaffen werden.

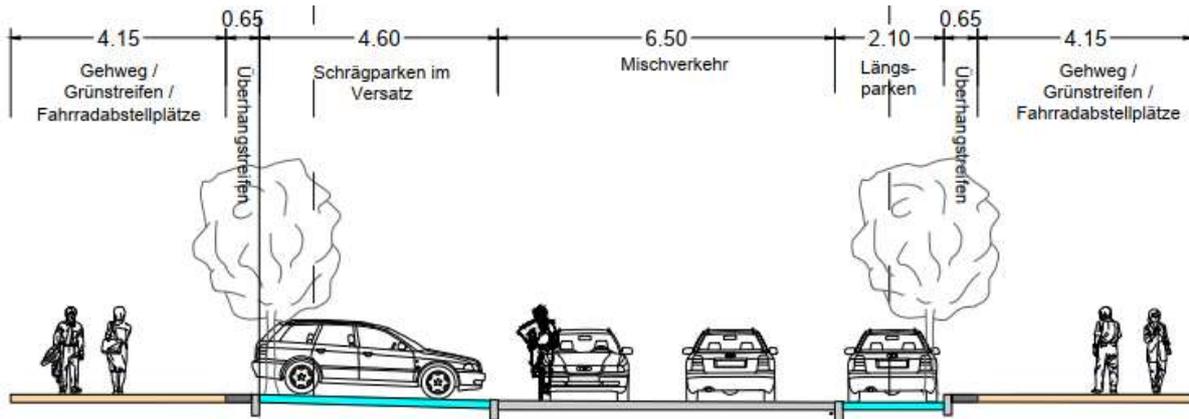


Abbildung 6: Exemplarische Querschnitte Variante 3b - Tempo-30-Zone mit verschwenkter Fahrbahn

4.2.6 Abwägung und Begründung der Vorzugsvariante Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

Die Variante 1 stellt durch das Herstellen von Radfahrstreifen eine Verbesserung für den Radverkehr dar, wird aus Gründen der geringen Anzahl an neu herzustellenden Parkständen (1/3 des Bestands) und Fahrradbügeln im Vergleich zu den anderen Varianten jedoch nicht weiterverfolgt. Durch das Ordnen der Parkflächen wird zudem eine Verkehrsbeschleunigung erwartet.

Die Variante 2 erlaubt durch die Einführung einer Einbahnstraße eine Reduzierung der Fahrbahnbreite und damit die Möglichkeit eine größere Anzahl an Parkständen herzustellen. Dafür ist jedoch eine Verlegung der Busroute der Linie 181 und der Haltestellen, in eine der Fahrtrichtungen bzw. andere Straße erforderlich. Eine Verbesserung der Verkehrsführung ist durch die Einbahnstraße nicht zu erwarten. Aus diesen Gründen wird diese Variante nicht weiter berücksichtigt.

Die Variante 3 bietet durch die Einführung einer Tempo-30-Zone eine Verbesserung für alle Verkehrsteilnehmenden sowie eine Verkehrsberuhigung.

Im Sinne der Förderung des Radverkehrs wurde die Variante 3 mit Tempo-30-Zone und der verschwenkten Fahrbahnführung zur Vorzugsvariante der 1. Verschickung gewählt, da hier ein Vorteil in der Parkplatzbilanz gegenüber der Variante 1 lag. Am 21.04.2022 wurde die Vorzugsvariante an die Träger öffentlicher Belange verteilt. Vor allem die Symmetrie der Mansteinstraße und damit die Geradlinigkeit der Fahrbahn sowie die Integration der Bestandsborsteinkante in den neuen Querschnitt hat für den Denkmalschutz Priorität. Dies wird mit der Variante 4b (verschwenkte Fahrbahn) nicht eingehalten. Der Denkmalschutz lehnte die Variante 4b ab.

Um den Belangen des Denkmalschutzes gerecht zu werden, wird mit der 2. Verschickung die Variante 3a (Tempo-30-Zone mit geradliniger Verkehrsführung und Mittelinseln zur Verkehrsberuhigung) als Vorzugsvariante gewählt.

Mit der gewählten Vorzugsvariante ergibt sich folgende Gesamtbilanz:

Parkstandsbilanz:

	Parkstände	Parken am Fahrbahnrand ¹	barrierefreie Parkstände	Buspark- stände/ Bushaltestelle	Lieferzonen	Fahrrad- parkstände +Lastenräder (Anzahl Bügel)
Planung	60	58	2	3	/	177+34
Bestand	100	55	/	3	/	109

Die Maßnahme wird nach der aktuellen Fassung der Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen (ReStra) ausgeführt. Die gewählte Lösung entspricht den technischen Anforderungen und die Befestigung der Flächen erfolgt in den Standardbauweisen und mit den Baustoffen, wie sie in der ReStra festgelegt wurden.

	1	2	3	4a	4b
ÖPNV	0	--	+	-	-
MIV	0	--	+	0	0
Radverkehr	++	+	+	+	+
Fußverkehr	+	+	+	+	+
Denkmalschutz	+	0	0	-	--
Aufenthaltsqualität	+	+	+	+	+
Ruhender Kfz-Verkehr	--	0	0	-	0
Fahrradparken	++	+	+	+	+
Oberflächenentwässerung	0	0	0	0	0
Grünflächen	+	+	+	+	+
Gesamt:	6+	+	7+	2+	2+

5 Geplanter Zustand

5.1 Verkehrssituation

Die Mansteinstraße wird zwischen Eppendorfer Weg und Bismarckstraße in eine Tempo-30 Zone umgeplant. Der Radverkehr wird wie im Bestand im Mischverkehr geführt. Der Ruhende Verkehr wird beidseitig neu geordnet. Dadurch stehen in Zukunft ausreichend Flächen für Fahrradparken zur Verfügung. Für den Fußverkehr werden ausreichend breite Gehwege in den Nebenflächen geschaffen.

	Bestand	Planung	Bilanz
Tempo 50 [km]	rd. 0,36 km	0	-
Tempo 30 Zone [km]	/	rd. 0,36 km	+
Tempo 20-25 Zone [km]	/	/	0
Tempo 30 Strecke [km]	/	/	0
Verkehrsberuhigter Bereich [km]	/	/	0

¹ Hier alle legal nutzbaren Stellplätze am Fahrbahnrand summieren, die nicht extra angeordnet sind [5 m Raster – aber nur außerhalb von Einmündungen, Gehwegüberfahrten und Park- oder Halteverbotszonen].

neben den Fahrstreifen hergestellt. Die Einhaltung der Sichtfelder wurde bei der Anordnung der Parkstände berücksichtigt.

Seit Mai 2022 gilt das Bewohnerparken im Gebiet des Generalviertels. Die Mansteinstraße gehört zur Zone E308. Die Einführung des Bewohnerparkens hat den Parkdruck in der Mansteinstraße deutlich reduziert. Die Standorte der Parkscheinautomaten wurden bereits in die Planung übernommen.

Die bestehenden 4 Parkstände für Carsharing sowie die e-Ladesäule mit zwei Ladepunkten bleiben erhalten. Ein Ausbau der e-Mobilität im Planungsgebiet ist, im Zuge der Stromnetzsanierung zu klären.

Die Nebenflächen zwischen Parkständen und Gehweg werden mit Fahrradabstellanlagen ausgestattet. Als Alternative zu den bestehenden Fahrradhäusern werden im Zuge der Gestaltung des Quartierparkens Prototypen neuer Fahrradhäuser aufgestellt, Platzhalter sind in der Planung vorgesehen.

Zudem sind Stellplätze für Lastenräder im Bereich des ruhenden Verkehrs vorgesehen.

Parkstandsbilanz:

	Bestand	Planung	Bilanz
Parkstände	155	60	-95
Parken am Fahrbahnrand	/	60	/
Parkstände in Lieferzonen ²	/	/	/
barrierefreie Parkstände	/	2	+2
Parkstände für Elektrofahrzeuge	2	2	0
Parkstände für Krafträder	0	0	0
Taxistände	/	/	/
Busparkstände/ Bushaltestelle	3	3	+/-0
Lieferzonen, zeitlich beschränkt	/	/	/
Parkstände für Sharingfahrzeuge	4	4	0
Fahrradparkstände (Anzahl Bügel)	109	177	+68
Lastenrad-Stellplätze (Anzahl Bügel)	0	34	+34

² Parkstände in Lieferzonen außerhalb der Beschränkung (Mo-Fr 9-20 Uhr, Sa 8-16 Uhr)

5.2.5 Radverkehr

Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Aufgrund der Einführung einer Tempo-30-Zone werden keine Radverkehrsanlagen ausgewiesen. Zuwegungen zu den Nebenflächen mit den Fahrradstellplätzen werden in der Planung vorgesehen.

Vorwiegende Art der Radverkehrsführung:

Planung	Mischverkehr
Bestand	Mischverkehr

Herstellung von Radverkehrsanlagen [km]:

Radfahrstreifen	/
Schutzstreifen	/
Bauliche Radwege	/
Fahrradstraße	/
Mischverkehr Fahrbahn	rd. 0,36 km

5.2.6 Fußverkehr und Barrierefreiheit

Die Nebenflächen teilen sich in Gehwege, Baumscheiben und Parkflächen für Fahrräder auf. Die Gehwege verfügen über regelkonforme Breiten von 2,5 m. Die in der ReStra aufgeführte Regelbreite von 2,65 m inkludiert die Bordkantenführung in der Breite. Da zwischen Bordkantenführung und Gehwegen weitere Nebenflächen liegen, ist hier eine Gehwegbreite von 2,5 m (exklusive Bordkantenführung) regelkonform.

Vorhandene Querungsmöglichkeiten am Anfang und Ende der Mansteinstraße bleiben erhalten. Zwei zusätzliche baulich herzustellende Querungen werden mit den Mittelseln und nicht gesicherten Fußgängerüberwegen planerisch berücksichtigt, wobei in Tempo 30-Zonen grundsätzlich mit querenden Fußgängern zu rechnen ist. Zudem werden Sitzbänke beidseitig an den Querungsmöglichkeiten aufgestellt.

Die Nebenflächen werden barrierefrei ausgebaut. Die nicht gesicherten Querungsmöglichkeiten werden mit taktilen Elementen ausgestattet werden. Die Bushaltestellen werden ebenfalls barrierefrei mit Bodenindikatoren und Bussonderborden ausgestattet.

5.2.7 Straßenausstattung

Die im Planungsgebiet vorhandene Litfaßsäule, Postübergabeschränke und wegweisende Beschilderung bleiben im Zuge der Umgestaltung prinzipiell erhalten. Die Schaltschränke werden im Zuge der Leitungssanierung erneuert und teilweise versetzt. Im Planungsabschnitt vorhandenen Fahrradhäuser sollen langfristig zurückgebaut werden.

Diese Flächen dienen zum Teil als Platzhalter für noch in der Prototyp-Phase befindlichen Fahrrad-Kleingaragen.

Die Bushaltestellenausstattung wie Fahrgastunterstände und Haltestellenmaste werden entsprechend der Verlegung der Haltestellen versetzt.

Zusätzlich werden neue Fahrradbügel auch für Lastenräder im gesamten Planungsgebiet aufgestellt.

Im Zuge der Umgestaltung von Nebenflächen ist das Versetzen von Masten der öffentlichen Beleuchtung zum Teil erforderlich und wird in der weiteren Planung berücksichtigt.

5.2.8 Straßenbegleitgrün

Im Verlauf der Maßnahmen sollen keine Bäume gefällt werden. Die Baumschutzbügel werden zurückgebaut. Um den Baumbestand beim Umbau zu erhalten/nicht zu beschädigen, werden zwei Baumquartiergrößen (je nach Baumart/-größe) realisiert. Das Gehwegmaterial wird in Einzelfällen um den Baumbereich variabel gestaltet, um der Wurzelversorgung gerecht zu werden. D. h. in Einzelfällen kann es gemäß Baumgutachterlicher Stellungnahme möglich sein, dass ein Baumquartier vergrößert oder andere besondere Maßnahmen für den Baumerhalt notwendig sind. Eine Baumpflegerische Begleitung wird Bestandteil der Ausführung.

Baumbilanz:

Baumfällungen	/
Baumneupflanzungen (ortsnah oder in der unmittelbaren Umgebung)	/

5.2.9 Oberflächenentwässerung

Das Oberflächenwasser wird weiterhin über Straßenabläufe gesammelt und in das vorhandene Mischsiel der Hamburger Stadtentwässerung eingeleitet.

Im Zuge der Planung müssen Trummen jedoch versetzt bzw. beschädigte erneuert werden.

5.2.10 Leitungsplanung

Mit der Verteilung der 1. Verschickung vom 21.04.2022 wurden auch die Leitungsträger über die Planung zur Umgestaltung informiert. Leitungsträger mit Sanierungsbedarf haben diese im Zuge der Rückmeldung zur 1. Verschickung angemeldet. Die Planungen zur Leitungssanierung befinden sich in der Abstimmung. Erste Baumaßnahmen haben im Januar 2023 angefangen.

5.2.11 Baugrund

Die Fahrbahn erhält eine Deckensanierung. Das Denkmalgeschützte Großpflaster unterhalb der Fahrbahn bleibt erhalten.

5.2.12 Rettungswege und Anleiterbarkeit

Die Umwandlung von Senkrechtparkständen zu Längsparkständen hat keine negative Auswirkung auf die Anleiterbarkeit und die Rettungswege im Planungsgebiet.

5.2.13 Lärmschutz

Die Umbaumaßnahmen beinhalten die Neuordnung des Querschnitts. Im Zuge dieser Neuordnung wurde geprüft, ob die Planung nach §1 Abs. 2 der BlmSchV eine wesentliche Änderung der Straße zufolge hat.

Durch die Reduzierung der Fahrstreifenbreite und Neuordnung des ruhenden Verkehrs handelt es sich nicht um einen baulichen Eingriff zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und somit liegt keine wesentliche Änderung im Sinne der BlmSchV vor. Insofern sind auch keine Immissionsschutzmaßnahmen notwendig.

5.2.14 Umweltbelange

Mit dem Integrierten Klimaschutzkonzept Eimsbüttel vom 27.01.2022 wurde vereinbart bei baulichen Maßnahmen zu prüfen, „...ob spürbare Verbesserungen auch ohne bauliche Maßnahmen erreicht werden können, um die in der Herstellung verbrauchte graue Energie so gering wie möglich zu halten...“.

Ziel der Überplanung ist die Optimierung der Straßenquerschnitte, die Radverkehrsförderung und ein regelkonformer Ausbau von Gehwegen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit unter besonderer Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit und des vorh. Baumbestands. Die Sanierung von Fahrbahnen und Nebenflächen, erfolgt soweit erforderlich.

Im Bereich der Fahrbahn ist eine Deckensanierung vorgesehen. Unter der Asphaltsschicht befindet sich denkmalgeschütztes Großpflaster, womit ein Großteil des Bestandes in der geplanten Fahrbahn erhalten bleibt und in den Parkflächen als Oberflächenbefestigung verwendet werden kann. Die Bestandsbordsteinkante wird in den Querschnitt integriert und bleibt ebenfalls erhalten.

Im Bereich der Nebenflächen ist ein Vollausbau mit rd. 40 cm vorgesehen. Die Wahl der Materialien im Bereich des Gehweges und der Fahrradabstellflächen wird mit der Schlussverschickung getroffen und damit die Prüfung einer Materialwiederverwendung und energiearmer Alternativen.

5.2.15 Verträglichkeit mit anderen Planungen

Derzeit laufen Planungen des LSBGs für den Eppendorfer Weg. Die Abstimmung der Planungsteams erfolgt in regelmäßigen Abständen.

6 Planungsrechtliche Grundlagen

6.1 Bebauungsplanung

Die Maßnahme findet innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinien statt.

Im Planungsbereich gilt folgendes Planungsrecht:

- Baustufenplan D133 von 13.07.1954
- Baustufenplan BS Eimsbüttel-Hoheluft-West von 14.01.1955

6.2 Planfeststellung

-entfällt-

6.3 Denkmalschutz / Sanierungsgebiete

Die Planung der Umgestaltung der Mansteinstraße sowie die Leitungssanierung erfolgte in enger Abstimmung mit dem Denkmalschutz unter Berücksichtigung der denkmalpflegerischen Belange. Die Symmetrie der Mansteinstraße bleibt mit der Geradlinigkeit sowie Breite der Bestandsfahrbahn erhalten und die Bestandsbordsteinkante wird in den Querschnitt mit aufgenommen. Mit einer ausreichend eingeplanten Anzahl von Fahrradstellplätzen soll auch das Anschließen der Fahrräder an den denkmalgeschützten Zäunen verhindert werden.

7 Umsetzung der Planung

7.1 Grunderwerb

Die Baumaßnahme wird innerhalb der Straßenbegrenzungslinien durchgeführt. Es muss kein Grunderwerb getätigt werden.

7.2 Kosten und Finanzierung

Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt durch Mittel der BVM über die PSP Elemente: investiv 2-21603020-20002.27 sowie konsumtiv 3-21603020-10100.27.

Durch Beachtung der einschlägigen Regelwerke, die anerkannten Regeln der Technik und der in Hamburg üblichen Standardbauweise ist die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme gegeben.

Die detaillierten Kosten werden in der weiteren Entwurfsplanung ermittelt.

Die Fahrbahnoberfläche der Mansteinstraße befindet sich einem schlechten Zustand. Auf nahezu der gesamten Strecke mussten bereits im Vorwege Schäden an der Fahrbahn provisorisch beseitigt werden, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Diese Instandhaltungskosten steigen aufgrund des zunehmend schlechteren Zustands als Folge des sich kumulierenden Unterhaltungsrückstands kontinuierlich an, ohne dass dabei mittelfristige Verbesserungen erzielt würden. Neben den hohen betriebswirtschaftlichen Kosten kommt es im Zuge der wiederholt erforderlichen Instandhaltungsmaßnahmen zu hohen volkswirtschaftlichen Belastungen aufgrund der weitreichenden verkehrlichen Behinderungen. Ein Unterlassen von Maßnahmen über die verkehrssichernde Unterhaltung hinaus, führt damit zu Kosten, die aus ökonomischer Sicht nicht vertretbar sind.

Der konkret zu errechnende monetäre Nutzen dieser Maßnahme lässt sich nicht darstellen.

7.3 Entwurfs- und Baudienststelle

Die Entwurfs- und Baudienststelle ist die Freie und Hansestadt Hamburg, vertreten durch das Bezirksamt Eimsbüttel, Fachamt Management des öffentlichen Raums.

7.4 Zeitplan

Die Ausführung der Maßnahme ist für das zweite Quartal Jahr 2024 geplant.

Die Gesamtbauzeit beträgt abschnittsweise voraussichtlich 9 Monate.

Verfasst:

iwb Ingenieure Infrastruktur GmbH & Co. KG

Hamburg, den 26.02.2024



Bilanzierungsübersicht

Verkehrssituation

	Bestand	Planung	Bilanz
Tempo 50 [km]	rd. 0,36 km	/	- 0,36 km
Tempo 30 Zone [km]	/	rd. 0,36 km	+0,36 km
Tempo 20-25 Zone [km]	/	/	/
Tempo 30 Strecke [km]	/	/	/
Verkehrsberuhigter Bereich [km]	/	/	/

Parkstandsbilanz:

	Bestand	Planung	Bilanz
Parkstände	155	60	-95
Parken am Fahrbahnrand	/	/	/
Parkstände in Lieferzonen ³	/	/	/
barrierefreie Parkstände	/	2	+2
Parkstände für Elektrofahrzeuge	2	2	0
Parkstände für Krafträder	0	0	0
Taxistände	/	/	/
Busparkstände/ Bushaltestelle	3	3	+/-0
Lieferzonen, zeitlich beschränkt	/	/	/
Parkstände für Sharingfahrzeuge	4	4	0
Fahrradparkstände (Anzahl Bügel)	109	177	+68
Lastenrad-Stellplätze (Anzahl Bügel)	0	34	+34

Vorwiegende Art der Radverkehrsführung:

Planung	Mischverkehr
Bestand	Mischverkehr

³ Parkstände in Lieferzonen außerhalb der Beschränkung (Mo-Fr 9-20 Uhr, Sa 8-16 Uhr)

Herstellung von Radverkehrsanlagen [km]:

Radfahrstreifen	/
Schutzstreifen	/
Bauliche Radwege	/
Fahrradstraße	/
Mischverkehr Fahrbahn	rd. 0,36 km

Baumbilanz:

Baumfällungen	/
Baumneupflanzungen (ortsnah oder in der unmittelbaren Umgebung)	/
Bilanz	/

Herstellung/Sanierung (falls vorliegend):

Fahrstreifen-km (Asphaltfläche m ² / 3500)	rd. 0,36 km rd. 4.000 m ²
Gehwegflächen [km]	rd. 0,36 km