

PSP-Nummer: 2-22403010-00024.08 / 3-22403010-000015.20

Bedarfsträger: Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Wandsbek

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

Baudienststelle: Bezirksamt Wandsbek
Fachamt MR – Abschnitt Straßenneubau

Baumaßnahme: Bündnis für den Rad- und Fußverkehr

Teilbaumaßnahme: Eilbektal (FV-W051) – Querung des Wandse-Wanderweges
Umbau zwischen Greta-Zabe-Weg und Wielandstraße

Baulänge: ca. 430 m

ERLÄUTERUNGSBERICHT

SCHLUSSVERSCHICKUNG

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.....	5
1.3.	Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag.....	7
1.4.	Beschlüsse parlamentarischer Gremien.....	7
2.	Planungsrechtliche Grundlagen	7
3.	Technische Beschreibung der Baumaßnahme	7
3.1	Gegenwärtiger Zustand	7
3.1.1	Verkehrsbelastung.....	7
3.1.2	Verkehrsunfallauswertung	8
3.1.3	ÖPNV	8
3.1.4	Fußgängerverkehr	8
3.1.5	Radverkehr	9
3.1.6	Barrierefreiheit	9
3.1.7	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	9
3.1.8	Lichtsignalanlagen (LSA).....	9
3.1.9	Öffentliche Beleuchtung (ÖB)	9
3.1.10	Straßenbegleitgrün	9
3.1.11	Ruhender Verkehr	9
3.1.12	Entwässerung.....	10
3.1.13	Ausstattung / Möblierung	10
3.1.14	Versorgungsanlagen.....	10
3.1.15	Trummenuntersuchung.....	10
3.1.16	Kampfmittel	10
3.2	Variantenuntersuchung.....	10
3.2.1	Planungsziel	10
3.2.2	Varianten zu Planungsziel 1: Querungsstelle Wandse-Wanderweg.....	10
3.2.3	Varianten zum Planungsziel 2: Herstellung ausreichender Gehwegbreiten zwischen Kleiststraße und Seumestraße.....	11
3.2.4	Abwägung und Begründung der Vorzugsvariante.....	12
3.2.5	Wirtschaftlichkeit der gewählten Variante	12
3.3	Geplanter Zustand.....	13
3.3.1	Verkehrsbelastung.....	13
3.3.2	ÖPNV	13
3.3.3	Fußgängerverkehr	13
3.3.4	Radverkehr	14
3.3.5	Barrierefreiheit	15
3.3.6	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	15
3.3.7	Lichtsignalanlagen (LSA).....	15

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

1. Allgemeines

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

Der zu überplanende Straßenabschnitt der Straße Eilbektal zwischen Greta-Zabe-Weg und Wielandstraße liegt im Bezirk Wandsbek und grenzt mit der nördlichen Straßenseite an den Bezirk Hamburg-Nord an. Die Straße Eilbektal ist eine Bezirksstraße und verläuft zwischen dem hochfrequentierten Friedrichsberger Park und dem Stadtteil Eilbek auf einer Länge von ca. 430 m.

Die Straße Eilbektal ist eine zweispurige Einbahnstraße Richtung stadteinwärts bzw. gen Westen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 Km/h. Anschließend geht sie in die Straße Eilenau und Armgartstraße über, bevor sie an den Mundsburger Damm anschließt. Innerhalb des Planungsabschnittes münden von Süden kommend die *Kleiststraße*, *Rückertstraße* sowie die *Seumestraße*. Die *Seumestraße* verläuft hierbei zwischen dem Eilbektal und dem Eilbeker Weg ringförmig.

Durch den Friedrichsberger Park verläuft die Wandse und der parallel geführte Wandse-Wanderweg der von der Außenalster bis nach Rahlstedt reicht. Im geplanten Abschnitt verbindet er den Friedrichsberger Park mit dem Mühlenteichpark. Zwischen Eilbektal und Mühlenstraße wurde am Wandse-Wanderweg zudem ein neuer Spielplatz angelegt. Problematisch ist daher die Querung über die zweispurige Einbahnstraße, da zwischen der Mühlenstraße und der Friedrichsberger Straße keine gesicherte Querung vorhanden ist.

Zwischen der Kleiststraße und der Wielandstraße ist der südliche Gehweg durch das Vz 315 zum Parken freigegeben. Hierdurch ist der Gehweg auf der Südseite nur eingeschränkt nutzbar. Eine Nutzung für mobilitätseingeschränkte Personen ist nicht möglich. Auf der Nordseite ist der Radweg ebenfalls mittels Vz 315 für das Parken freigegeben. Das Parken für Fahrzeuge unter 2,8t ist somit auf beiden Seiten der Fahrbahn erlaubt. Ein schmaler Fußweg in ungebundener Bauweise ist für den Radverkehr als Servicelösung freigegeben. Grundsätzlich findet der Radverkehr jedoch im Mischverkehr auf der Fahrbahn statt.

In der folgenden Abbildung ist der Planungsbereich in der Örtlichkeit zu sehen.

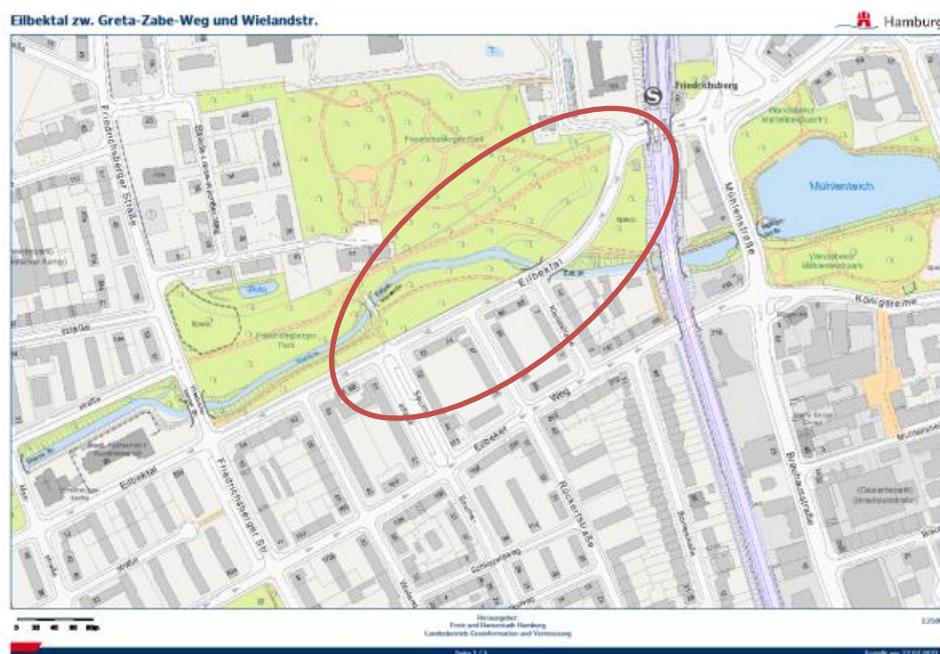


Abb. 1: Lage im Raum | Quelle: Geoportal Hamburg

1.2. Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit

Der Anlass dieser Planung ist die Drucksache mit der Nummer 20-3765.

Um die Sicherheit der Querungsmöglichkeit für den Fußverkehr zu erhöhen, sind Umbauarbeiten an der Straße erforderlich. Eine einfache Beschilderung ist entsprechend der Stellungnahme der BIS nicht anordnungsfähig. Im Bereich zwischen Kleiststraße und Wielandstraße fordert das Polizeikommissariat (PK 31) die Herstellung eines durchgängig nutzbaren Gehweges, welcher derzeit vom ruhenden Verkehr beansprucht wird.

Mit dieser Planung werden im Wesentlichen zwei Hauptziele verfolgt.

1. Die Sicherheit an der Querungsstelle der Straße Eilbektal im Verlauf des Wandse-Wanderweges für Nutzer/-innen verbessern.
2. Die Einschränkungen des Gehweges auf der Südseite durch parkende Fahrzeuge soll unterbunden werden.



Abb. 2 und 3: vorh. Querung Wandse-Wanderweg von West und Ost | Quelle: W/MR21

Die angesprochene Querungsstelle ist derzeit ungesichert. Da die Querung von Osten in einer Überfahrt liegt, ist sie für Blinde aus dieser Richtung nicht wahrnehmbar. Von Westen muss zunächst der Radweg niveaugleich überquert werden. Der Aufstellbereich befindet sich auf dem Radweg. Da zwei Fahrstreifen aus derselben Richtung vorliegen und aufgrund der Lage in einer Kurve, kann kein Fußgängerüberweg angeordnet werden.



Abb. 4: Kopenhagener Radweg | Quelle: W/MR21

Die Radverkehrsanlage ist baulich mit einem Kopenhagener Radweg vergleichbar. Fahrbahnseitig ist der Radweg mit einem ca. 5 cm hohen Granitbord abgesichert. Derzeit sind Flächen im Grünstreifen rechts neben dem Radweg für das Parken freigegeben. Dies stellt einen verkehrsrechtlich unzulässigen Zustand dar, weil der Radweg zum Parken überquert werden muss. Zudem ist kein Sicherheitstrennstreifen zum Schutz vor Dooring zum Radweg vorhanden und das Befahren durch Kfz führt zu substantziellen Mängeln an den Verkehrsanlagen.



Abb. 5 und 6: Einschränkung des Gehweges durch Parken, Südseite | Quelle: W/MR21

Um eine durchgängige Benutzbarkeit des Gehweges zu gewährleisten, müsste das Parken auf der Südseite um mindestens 1,10 m auf die Fahrbahn verschoben werden. Hierdurch ist ein Erhalt der Zweistreifigkeit ausgeschlossen, da die Mindestfahrbahnbreiten unterschritten würden. Es bestünde daher das Erfordernis, das Parken auf der Südseite grundsätzlich zu unterbinden.

Eine weitere Möglichkeit wäre der Verzicht auf eine Fahrspur. Das Parken könnte dann ganz- oder halbachtig auf der Fahrbahn realisiert werden.



Abb. 7: Ehemaliger Radweg und Gehweg hinter Grünstreifen, Nordseite | Quelle: W/MR21

Auf dem für das Parken freigegebenen Radweg der Nordseite, werden auch Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 2,8t verbotswidrig abgestellt. Da diese Flächen für eine solche Belastung nicht ausgelegt sind, entstehen dadurch Schäden in den Tragschichten. Eine Sanierung mit entsprechender tragfähiger Gründung ist aufgrund der angrenzenden Baumstandorte nicht durchführbar.

Die Freigabe für das Parken auf dem baulichen Radweg aufrecht zu erhalten, wird daher über längere Zeit nicht möglich sein.

Um das Parken im Planungsabschnitt zukünftig weiterhin ermöglichen zu können sowie regelkonforme Parkmöglichkeiten herzustellen, müsste auf eine Fahrspur verzichtet werden. Durch den Entfall einer Fahrspur ergäbe sich zudem auf der Nordseite die Möglichkeit den alten Radweg wiederherzustellen und die Nebenflächen vor dem Befahren zu schützen. Der ruhende Verkehr würde künftig regulär auf einem markierten Parkstreifen auf der Fahrbahn untergebracht. Eine oberflächliche Sanierung des alten Radweges würde ausreichen, um diesen wieder mit einer komfortablen Deckschicht zu versehen und für den Radverkehr freizugeben. Unterbrechungen im Parkstreifen würden das Erreichen der Seitenstraßen erlauben, was heute aufgrund des Grünstreifens nicht möglich ist.

1.3. Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag

Auftraggeber ist die FHH, vertreten durch das Bezirksamt Wandsbek, Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt, Fachamt Management des öffentlichen Raumes.

Die Projektdurchführung erfolgt über die Abteilung Straßen MR2.

1.4. Beschlüsse parlamentarischer Gremien

Die Planung fundiert auf dem Beschluss der Bezirksversammlung Wandsbek mit der Drucksachennummer 20-3765 und wird dem Ausschuss für Mobilität und Wirtschaft in einer der nächsten Sitzungen zur Zustimmung vorgelegt.

2. Planungsrechtliche Grundlagen

Für das Gebiet des überplanten Bereiches ist der Baustufenplan BS Eilbek vom 14.01.1955 sowie der Baustufenplan BS Barmbek-Süd-Uhlenhorst vom 10.09.1954 maßgebend. Der Umbau erfolgt innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinien.

3. Technische Beschreibung der Baumaßnahme

3.1 Gegenwärtiger Zustand

3.1.1 Verkehrsbelastung

Die letzte Verkehrszählung wurde vom LSBG am 18.08.2020, Zählstelle 3067 Eilbektal SW Mühlenstraße T218, durchgeführt. Demnach beträgt die Verkehrsstärke 10.862 Kfz/24h mit einem LKW-Anteil von 1,4% und in der Spitzenstunde 1.117 Kfz/h mit einem LKW-Anteil von 1.2%.

Gemäß dem Regelwerk RAS06 – Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Abschnitt 6.1.1.2 liegen die Anhaltswerte für die Kapazität von zweistreifigen Streckenabschnitten von Hauptverkehrsstraßen zwischen 1.400 Kfz/h und 2.200 Kfz/h im Querschnitt. Legt man die Hälfte des höchsten Wertes von 1.100 Kfz/h als Anhaltswert zu Grunde, würde dies eine einstreifige Führung auf der Strecke im Eilbektal erlauben.

Vor den Knotenpunkten sind jedoch zweistreifige Aufstellbereiche erforderlich, soll die Leistungsfähigkeit

der Straße erhalten bleiben. Am nächstgelegenen Knoten Friedrichsberger Straße würde die erforderliche Aufstelllänge mindestens 30 m betragen.

3.1.2 Verkehrsunfallauswertung

Die Verkehrsunfallauswertung des Streckenabschnittes Eilenau / Eilbektal zwischen Wartenau und S-Friedrichsberg von der Polizei Hamburg / Verkehrsdirektion Lagezentrum Verkehr – VD 01 EGV 22802 / 2020 am 28.05.2020 umfasst die Jahre 2017 – 2019. Demnach ereigneten sich 18 Verkehrsunfälle mit Radfahrenden, dabei kam es in 13 Fällen zu Verletzten.

Im Plangebiet, von Knotenpunkt Greta-Zabe-Weg bis Wielandstraße, ereigneten sich 8 Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung. Dabei handelte es sich überwiegend um Abbiege- und Einbiege-Unfälle an den Knotenpunkten.

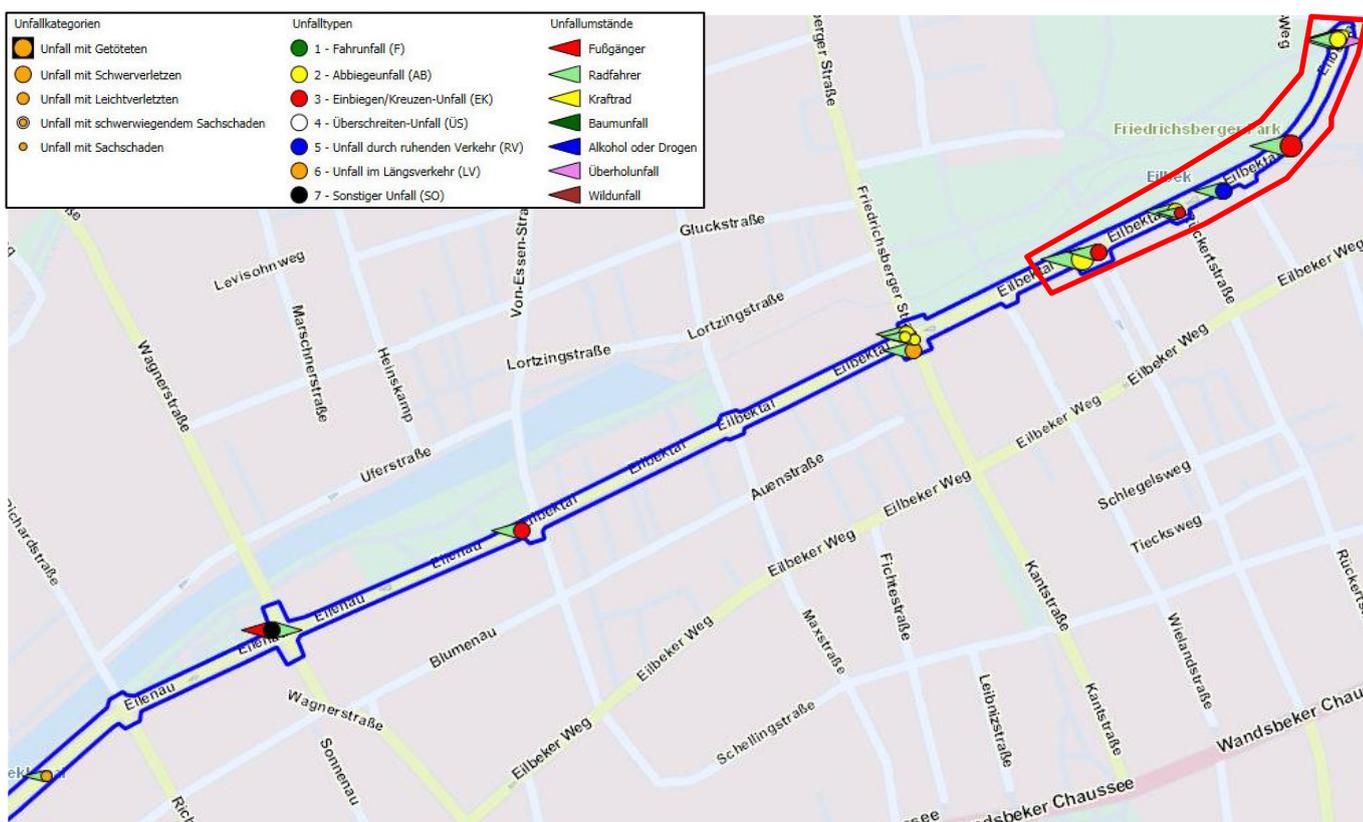


Abb. 8: Ausschnitt aus der Unfallauswertung

3.1.3 ÖPNV

In der Straße Eilbektal findet Linienbusverkehr vom HVV (Hamburger Verkehrsverbund) mit der Busnummer 16 statt. Im Planungsbereich befindet sich die Bushaltestelle *Seumestraße* auf Höhe der Hausnummern 66/68. Die Haltestelle ist nur provisorisch ausgebaut, der Wartebereich befindet sich auf dem ehemaligen Radweg, es besteht keine Barrierefreiheit.

3.1.4 Fußgängerverkehr

Im Eilbektal sind beidseitige Gehwege mit ca. 1,50 m Breite vorhanden, die überwiegend mit Betonplatten befestigt sind. Auf der Südseite ist der Gehweg für das Parken freigegeben. Auf der Nordseite ab der Kleiststraße wird der Gehweg hinter einem Grünstreifen von der Fahrbahn abgesetzt geführt und ist durchgehend mit Grand befestigt. Nördlich der Wandse im Friedrichsberger Park verläuft der Wandse-Wanderweg parallel zum Straßenverlauf. Östlich des Überführungsbauwerks der Wandse, biegt der

Wandse-Wanderweg dann ebenfalls nach Osten ab und überquert die Straße Eilbektal auf Höhe des Spielplatzes. Folgt man dem Wandse-Wanderweg weiter Richtung Osten, so gelangt man kreuzungsfrei unter der S-Bahn (Friedrichsberg) und Mühlenstraße hindurch zum Wandsbeker Mühlenteichpark.

3.1.5 Radverkehr

Im Eilbektal sind lediglich auf der Nordseite Radverkehrsanlagen vorhanden. Ab dem Knotenpunkt Eilbektal/ Greta-Zabe-Weg beginnt ein etwa 50 m langer Abschnitt mit roten 25x25 cm Pflastersteinen befestigt in einer Breite von 1,75 m, der danach in eine bituminöse Befestigung übergeht. Die Radverkehrsführung verläuft anschließend ein kurzes Stück als Radfahrstreifen auf der Fahrbahn und endet etwa auf Höhe der Kleiststraße. Eine Radwegebenutzungspflicht besteht nicht. Der Gehweg auf der Nordseite ist jedoch durch das Zusatzschild Z 1022-10 für den Radverkehr freigegeben. Der ehemalige bauliche Radweg ist fortan durch den ruhenden Verkehr beansprucht.

3.1.6 Barrierefreiheit

Im Bereich der vorhandenen Querungsstelle für den Wandse-Wanderweg sind bislang keine Bodenindikatoren/ taktilen Leitelemente oder andere Orientierungshilfen vorhanden. Zudem ist der Bord auf der Nordseite der Querungsstelle nicht regelkonform abgesenkt, was beispielsweise für Rollstuhlfahrende eine Herausforderung ist.

Der Gehweg auf der Südseite der Straße Eilbektal kann derzeit von Personen mit Mobilitätseinschränkungen aufgrund der parkenden Fahrzeuge (s. Abb. 5 und 6 oben) nicht oder nicht sicher begangen werden.

3.1.7 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Straße Eilbektal ist eine zweispurige bituminös befestigte Fahrbahn mit einer Breite von insgesamt ca. 7 m und hat ein Dachprofil. Es handelt sich um eine Einbahnstraße in Richtung stadteinwärts.

3.1.8 Lichtsignalanlagen (LSA)

In dem Planungsbereich sind keine LSA oder FLSA (Fußgängerlichtsignalanlage) vorhanden.

3.1.9 Öffentliche Beleuchtung (ÖB)

Die öffentlichen Beleuchtungsmaste befinden sich in der südlichen Nebenfläche.

3.1.10 Straßenbegleitgrün

Das Straßenbegleitgrün mit teils großkronigen Bäumen verläuft fast über den gesamten Straßenabschnitt in einem Grünstreifen auf der Nordseite der Fahrbahn, zwischen Fuß- und (ehemaligen) Radweg.

3.1.11 Ruhender Verkehr

Für den ruhenden Verkehr sind keine gesonderten Flächen vorhanden. Es können jedoch insgesamt ca. 52 Fahrzeuge in den Nebenflächen abgestellt werden. Hierzu sind Grünflächen sowie Rad- und Gehwege mit Vz 315 freigegeben. Der Radweg wird hierdurch ab Kleiststraße vollständig und der Gehweg überwiegend in seiner Benutzbarkeit eingeschränkt.

3.1.12 Entwässerung

Die Ableitung des anfallenden Oberflächenwassers erfolgt über Längsgefälle und Querneigungen in das vorhandene Mischwassersiel der HSE (Hamburger Stadtentwässerung).

3.1.13 Ausstattung / Möblierung

Im Planungsbereich sind als Straßenmöblierung 12 Fahrradanhänger vorhanden.

3.1.14 Versorgungsanlagen

Im Planungsbereich sind die in Stadtstraßen üblichen Ver- und Entsorgungsleitungen vorhanden. Aufgrund der geringen Eingriffstiefen in den Straßenkörper wurde jedoch auf eine Leitungsabfrage und einhergehend auf die Erstellung eines Leitungsbestandsplanes verzichtet.

3.1.15 Trummenuntersuchung

Auf eine Trummenuntersuchung wurde verzichtet, da an den bestehenden Entwässerungsanlagen keine baulichen Änderungen vorgesehen sind.

3.1.16 Kampfmittel

Ein Antrag auf Kampfmittelbeurteilung wurde aufgrund des geringen Eingriffes in den Straßenkörper bei der BIS bzw. Feuerwehr nicht gestellt.

3.2 Variantenuntersuchung

3.2.1 Planungsziel

Das wesentliche Planungsziel ist die Herstellung einer sicheren Querung der Straße Eilbektal für Nutzer/-innen des Wandse-Wanderwegs sowie die Unterbindung der parkenden Autos auf dem Gehweg, die diesen sehr verengen. Das PK31 hatte auf die Fragen der Politik in der Drucksache Nummer 20-3765 vom 21.12.2016 unter anderem auf das Thema zur Errichtung eines Fußgängerüberweges folgende Aussage gemacht.

Zitat: „Es wird auf die Stellungnahme der Verkehrsdirektion 52 vom 05.01.2012 zum Beschluss der Bezirksversammlung vom 08.12.2011; Drs. 19 / 1171 verwiesen.

Die darin aufgeführten rechtlichen Voraussetzungen für die Anlage von Zebrastreifen, Ampelanlagen oder sonstigen Querungshilfen, haben sich nicht geändert.“

Zum Zeitpunkt der Drucksache ging man von einer zweispurigen Fahrbahn aus und die Antworten waren damals dementsprechend. Um das Planungsziel einer sicheren Querung zu erreichen, muss somit die Fahrstreifenanzahl reduziert werden.

3.2.2 Varianten zu Planungsziel 1: Querungsstelle Wandse-Wanderweg

Da weder die Voraussetzungen für einen Fußgängerüberweg noch für eine Signalanlage in der Örtlichkeit gegeben sind, besteht nur die Möglichkeit einer ungesicherten Querungsstelle. Das PK31 hatte dies in der Drucksache 20-3765 (unter Punkt 5) damit begründet, dass ihre Überprüfung der Verkehrsverhältnisse an der Stelle gezeigt habe, dass keine ausreichenden Querungszahlen für einen

FGÜ oder eine FLSA vorliegen.

Variante 1: Einengung rechts

Durch die zweistreifige Einbahnstraße besteht das grundlegende Problem, dass bei Überholvorgängen keine ausreichende Sichtbeziehung zu den Nebenflächen hergestellt werden kann. Zusätzlich erschweren die im Kurveninneren abgestellten Fahrzeuge die Sicht auf die Querungsstelle. In Variante 1 wurde versucht diesen Problemen entgegenzuwirken, indem man auf dem rechten Fahrstreifen eine bauliche Einengung vorsieht. Von Westen kommende Fußgänger überqueren zunächst den Radweg, um sich dann auf einer ca. 3m breiten Verkehrsinsel erneut aufzustellen, um den verbleibenden Fahrstreifen in einer Lücke zu überqueren. Diese Variante hat den Nachteil, dass Großfahrzeuge, welche auch innerorts dem Rechtsfahrgebot unterliegen einen Spurwechsel vollziehen müssen. Dies wurde aufgrund der Kurvenlage als unfallträchtig eingestuft und deshalb verworfen.

Variante 2: Einengung links

Um einen Spurwechsel von Großfahrzeugen zu vermeiden wird die Einengung auf der linken Fahrspur eingerichtet. Hierdurch ergibt sich jedoch die Problematik, dass sich der Aufstellbereich für von Westen kommende Fußgänger weiterhin auf dem Radweg befindet.

Variante 3: Beidseitige Einengung

Eine beidseitige Einengung ermöglicht es den Fußgängern zunächst den Radweg zu überqueren und sich dann sicher an Fahrbahnrand aufzustellen, um auf eine Lücke im Verkehr zu warten. Hierdurch entsteht jedoch eine unklare Situation für den Kfz-Verkehr vor der Einengung, da kein klarer Vorrang gegeben ist. Die Fahrzeugführer müssen sich frühzeitig verständigen, was aufgrund der Kurvenlage ungünstig ist.

Variante 4: Beidseitige Einengung mit Erweiterung durch Parkstreifen

Ziel ist es eine Kombination aus einer beidseitigen Einengung und einer Weiterführung des rechten Fahrstreifens zu finden. Hierzu wird der Verflechtungsbereich schon weiter vorgelagert und die Fahrbahn verzogen, damit sie sich an der Querungsstelle etwa in Mittellage befindet. Um die Flächen effektiv zu nutzen, wird das Parken aus den Nebenflächen auf die Restfahrbahn verlagert. Hierdurch können auch weiterhin Parkmöglichkeiten angeboten werden.

Die Variante 4 wird weiterverfolgt, da sie am besten geeignet ist, das Planungsziel zu erreichen und die größte Verkehrssicherheit gewährleistet.

3.2.3 Varianten zum Planungsziel 2: Herstellung ausreichender Gehwegbreiten zwischen Kleiststraße und Seumestraße

Variante 1: Wegordnen des Gehwegparkens auf der Südseite

Da der Gehweg an sich dem gängigen Regelmaß entspricht, lassen sich die erforderlichen Breiten durch das Wegordnen der Vz 315 erreichen. Sofern keine sonstigen Halteverbote angeordnet werden, könnte künftig am linken Fahrbahnrand geparkt werden. Variante 1 ist kosteneffizient und ohne baulichen Aufwand umzusetzen. Es sind jedoch keine Optionen enthalten die Situation für den Radverkehr zu verbessern. Durch das Parken auf der Fahrbahn würde faktisch eine Spur verlorengehen, die Verteilung der Restflächen wäre ineffizient genutzt. Es besteht die Gefahr, dass ohne klare Regelung die Sichtfelder an den Einmündungen zugeparkt werden.

Variante 2: Wegordnen des Gehwegparkens auf der Südseite und Halteverbote

Zur Aufrechterhaltung beider Fahrstreifen werden zusätzlich Vz 283 auf der Südseite gestellt. Hierdurch könnte sichergestellt werden, dass Beeinträchtigungen für den fließenden Verkehr ausgeschlossen sind.

Circa die Hälfte der Parkmöglichkeiten gingen hierdurch verloren. Bei einer künftigen Abgängigkeit des Radweges auf der Nordseite könnte das Parken ganz entfallen. Durch die im Süden angrenzende Wohnbebauung ist jedoch ein starker Parkdruck vorhanden.

Variante 3: Anlegen eines Radfahrstreifens auf der Fahrbahn

Anders als in Variante 1 würde das Parken auf der Südseite mittels Markierung und Beschilderung halbachtig angeordnet. Damit verbliebe genug Raum für den Fußverkehr und einen Radfahrstreifen auf der Nordseite der Fahrbahn. Diese Lösung ist ebenfalls mit geringem Aufwand umzusetzen, berücksichtigt jedoch nicht das Instandhaltungsproblem der nördlichen Nebenflächen.

Variante 4: Wiederherstellung des baulichen Radwegs

Das Parken auf der Südseite wird wie in Variante 3 beschrieben halbachtig angeordnet. Auf der Nordseite wird das Parken auf die Fahrbahn verlagert und der bauliche Radweg wiederhergestellt.

Die Variante 4 wird weiterverfolgt. Hierdurch kann zusätzlich verhindert werden, dass der bauliche Radweg weiter Schaden nimmt. Der Radweg kann mit einer neuen Asphaltdecke (DSK) versehen werden, wozu keine Erneuerung der Tragschichten erforderlich ist.

3.2.4 Abwägung und Begründung der Vorzugsvariante

Durch die Reduzierung um eine Fahrspur aus Planungsziel 1 ergibt sich die Umsetzbarkeit von Planungsziel 2. Bei den gewählten Vorzugsvarianten wurden die Interessen aller Verkehrsteilnehmer gleichermaßen berücksichtigt. Derzeit bestehende Missstände und verkehrsrechtlich unzulässige Situationen können beseitigt werden.

3.2.5 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 die aktuelle Planung, 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.

Der schlechte bauliche Zustand der nördlichen Nebenflächen kann zum gegenwertigen Zeitpunkt noch kostengünstig verbessert werden. Hierdurch können langfristig Instandhaltungskosten eingespart werden. Ansonsten werden alle baulichen Eingriffe auf das erforderliche Minimum reduziert. Eine weitere Kosten-Nutzen-Analyse bzw. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung im eigentlichen Sinne ist nicht durchführbar, da sich keine geeigneten, technisch gleichwertigen und wirtschaftlich sinnvollen Alternativen anbieten.

Ein effizienter bzw. wirtschaftlicher Einsatz der Mittel ist damit gewährleistet. *Unter Berücksichtigung der örtlichen und verkehrlichen Randbedingungen ist die aufgetragene Planung die wirtschaftlichste Lösung.*

3.3 Geplanter Zustand

3.3.1 Verkehrsbelastung

Für die Planung liegt eine Verkehrszählung vom 18.08.2020 vor. Es handelt sich dabei um eine Querschnittszählung im Bereich des Unterführungsbauwerks der S1. Da keine größeren Zu- und Abflüsse im Plangebiet möglich sind, ist davon auszugehen, dass die Verkehrsstärken über die gesamte Strecke erhalten bleiben. Am Zähltag wurden 10.862 Fahrzeuge erfasst mit 1,4% Schwerverkehrsanteil. Die Spitzenstunde liegt zwischen 07:15 und 08:15 Uhr vor und weist eine Verkehrsstärke von 1.117 Fahrzeugen auf. Auffällig ist, dass im übrigen Tagesverlauf die Verkehrsstärken mit 600 bis maximal 800 Kfz/h deutlich geringer ausfallen. In der Abendspitze von 16:45 bis 17:45 wurden noch 904 Fahrzeuge erfasst. Bis 900 Kfz/h bestehen keine Bedenken, dass die Straße auch mit nur einer Fahrspur den Verkehr störungsfrei abwickeln kann. Diese Voraussetzung ist 23 Stunden am Tag erfüllt. Auch bei rund 1.100 Fahrzeugen ist die Strecke einspurig noch leistungsfähig, jedoch kann es während der morgendlichen Spitzenstunde zu leichter Rückstaubildung vor der Spurreduzierung kommen. Daher wurde für den zweispurigen Bereich eine Länge von 125 m gewählt, um auszuschließen, dass sich der Rückstau über den Knotenpunkt Mühlenstraße fortsetzen kann.

3.3.2 ÖPNV

Es sind keine Änderungen gegenüber dem Bestand geplant. Die Ausbaugrenze endet vor der Haltestelle Seumestraße. Es wird lediglich im hinteren Bereich der Bushaltestelle die Markierung der Sperrfläche um 10 Meter gen stadtauswärts verlängert, um dem Busfahrer eine sichere Anfahrt an die Bushaltestelle zu gewährleisten.

3.3.3 Fußgängerverkehr

Im Wesentlichen bleiben die Gehwege wie im Bestand erhalten. Änderungen werden im Bereich der geplanten Querungsstelle sowie zwischen der Kleiststraße und der Seumestraße vorgenommen, die im Folgenden beschrieben werden.

Geplante Querungsstelle

Es ist eine mindestens 4 m breite ungesicherte Querung der Straße Eilbektal über den Wandse-Wanderweg mit zwei Vorsprüngen (sogenannte Nasen) zur Fahrbahn vorgesehen. Zur Herstellung der Querungsstelle soll am Bestand folgendes vorgenommen werden.

Auf beiden Seiten der vorhandenen Fahrbahn werden bis zu 2,40 m Asphalt ausgebaut und durch einen neuen Aufbau mit Betonpflastersteinen 25x25 cm ersetzt. Hierdurch entsteht eine ebene Aufstellfläche für Nutzer: innen zur Fahrbahn hin, die mit Hochborden abgegrenzt wird. An der Querungsstelle sind taktile Platten mit ± 0 cm und +6 cm Bordansicht vorgesehen.

Im Bereich der Querungsstelle werden die Gehwege mit neuen Betonplatten 50x50 cm versehen. Zudem wird das Schutzgitter auf der Südseite sowie beidseitig die alten Borde im Bereich der Querungsstelle entsprechend zurückgebaut.

Die vorhandene Überfahrt auf der Südseite wird westseitig leicht verschmälert, um den Vorsprung (Nase) und den Gehwegbereich ermöglichen zu können.

Erweiterung des Gehweges zwischen Kleiststraße und Seumestraße

Um den vorhandenen 1,50 m breiten Gehweg im Eilbektal zwischen der Kleiststraße und der

Seumestraße nach Möglichkeit annähernd auf das Regelmaß von 2,65 m gemäß der ReStra zu bringen, wird der bisher unbefestigte Streifen zwischen dem Gehweg und der Straßenbegrenzungslinie auf der Südseite mit einreihige 25x25 cm Betonpflastersteine bzw. mit einreihige 50x50 cm Betonplatten ergänzt. Durch das Neuordnen des ruhenden Verkehrs und dem Aufbringen der halbseitigen Parkmarkierung (sowohl auf der Fahrbahn als auch in der Nebenfläche) wird der Gehwegbereich zukünftig komplett dem Fußverkehr zur Verfügung stehen und darüber hinaus durch die neue Fahrbahnaufteilung sogar um zusätzliche 50 cm erweitert. Hierdurch kann dem Fußverkehr ein bis zu ca. 2,55 m breiter Gehweg zur Verfügung gestellt werden.

Um den zu Fuß gehenden Personen eine weitere (ungesicherte) Quermöglichkeit über die Straße Eilbektal zu ermöglichen, wird im östlichen Einmündungsbereich der Seumestraße die vorhandene Sperrmarkierung ausgespart.

3.3.4 Radverkehr

Der Radfahrende darf ab dem Knotenpunkt Eilbektal/ Greta-Zabe-Weg zukünftig nicht mehr auf der Fahrbahn im Mischverkehr fahren. Hierfür wird je ein Verkehrszeichen 237 (Radweg) an den drei Knoten Grete-Zabe-Weg, Kleiststraße und Rückertstraße angebracht. Diese Regelung gilt dann bis zum Ende des geplanten Schutzstreifens, danach fährt der Radfahrende im Mischverkehr. Nach der vorhandenen Bushaltestelle (Seumestraße) wird die Straße zweispurig, wodurch Pkws wieder den notwendigen Sicherheitsabstand von 1,50 m beim Überholen des Radverkehrs einhalten können.

Es ist geplant über den vorhandenen bituminös befestigten Radweg auf der Nordseite eine zusätzliche dünne Asphaltdeckschicht in Kaltbauweise (DSK) in roter Farbe einzubauen. Der Einsatz von DSK wurde gewählt, um unter anderem Kosten und Ressourcen für einen neuen Aufbau zu sparen sowie um Wurzelschäden an den vorhandenen Bäumen, die innerhalb des Grünstreifens in Reihe stehen, zu vermeiden.

Der Radweg wird im Bereich der Querungsstelle anstelle der DSK mit roten Betonsteinpflastersteinen 25x25 cm befestigt, um die Querungsstelle für alle Verkehrsteilnehmenden zu verdeutlichen sowie für Fußgänger: innen sicherer und komfortabler zu machen.

Ab der Kleiststraße soll der derzeit für das Parken genutzte bituminös befestigte Streifen zur Verlängerung des Radweges in Anspruch genommen werden.

Ab Höhe der Rückertstraße geht der vorhandene bituminös befestigte Radweg in Betonpflastersteine über. Auf die vorhandenen Betonpflastersteine wird eine zusätzliche dünne Asphaltdeckschicht in Kaltbauweise (DSK) in roter Farbe aufgetragen.

Gegenüber den Einmündungen der Kleiststraße und der Rückertstraße werden Aufstellflächen für abbiegende Radfahrende geschaffen, mit jeweils zwei Inseln, um den Radfahrenden vor dem MIV zu schützen. Der Radfahrende kann in der Lücke zwischen den beiden Inseln sicher stehen, wenn er von Nord-Osten kommend in die Straßen abbiegen möchte.

Die Radfahrenden können auch aus den jeweiligen Straßen unter Beachtung des MIV auf den Radweg gelangen. Die Aufstellflächen wurden dafür breit genug geplant. Diese Aufstellflächen werden zudem rot markiert und mit einem Fahrrad Piktogramm sowie Richtungspfeilen versehen, um auch ein illegales Parken zu unterbinden.

Auf Höhe der Seumestraße wird der Radverkehr auf die Fahrbahn abgeleitet. Von dort aus fährt er weiter auf dem neuen 2,25 m breiten Schutzstreifen bis zur vorhandenen Bushaltestelle und geht anschließend

in den Mischverkehr über.

Auf der Nordseite Höhe der Kleiststraße wird der mit Betonpflastersteinen befestigte Bestandsradweg, der als Übergang bzw. Abzweig zum vorhandenen Gehweg fungiert, zurückgebaut. Im Bereich des Gehweges wird er durch Grand ersetzt, damit der Gehweg eine einheitliche Befestigung erhält.

Im Bereich des zukünftigen Radweges werden die vorhandenen Betonpflastersteine ebenfalls zurückgebaut und durch eine neue DSK inkl. einer ca. 10 cm dicken Kaltasphalttragschicht ersetzt, um die Befestigung des Radweges gleichermaßen einheitlich zu gestalten. Der Übergang zwischen Grand und der DSK Fläche wird mit einem Tiefbord getrennt.

Ab der Kleiststraße entfällt die vorhandene Service-Lösung und zudem wird die Weiterfahrt des Radverkehrs in den Friedrichsberger Park gänzlich unterbunden. Dazu wird an der Ecke zur Park Zuwegung das Verkehrszeichen Vz 239 (Gehweg) angeordnet.

Im Planungsbereich werden insgesamt 17 neue Fahrradanhänger aufgestellt. Fünf davon werden im Bereich der Bushaltestelle (Seumestraße), vier östlich der Rückertstraße, drei westlich der Seumestraße sowie jeweils einer auf den fünf geplanten Inseln (zwischen Höhe Kleiststraße und Seumestraße) montiert.

Bilanz Fahrradanhänger

	vorhanden	geplant	Differenz
Summe	12	29	+17

3.3.5 Barrierefreiheit

Es werden im Bereich der neuen ungesicherten Querungsstelle (Bord) Absenkungen von ± 0 cm und +6 cm mit taktilen Leitelementen (Sperr- und Richtungsfelder) vorgesehen.

3.3.6 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Fahrbahn wird zukünftig etwa 55 m hinter dem Knotenpunkt Eilbektal/ Greta-Zabe-Weg bis kurz vor der vorhandenen Bushaltestelle auf etwa Höhe der Hausnummer 66, von zweispurig auf einspurig verschmälert. Die neue einstreifige Fahrbahn wird eine Breite von mindestens 3,50 m haben. Der entfallene Fahrstreifen wird für den ruhenden Verkehr verwendet, um regelkonforme und ausgewiesene Längsparkstände generieren zu können.

Die Fahrstreifenreduzierung wird durch Vz 297.1 -21 angekündigt.

Am Beginn der Einspurigkeit wird auf der Südseite auf den entfallenen Fahrstreifen eine kleine Insel aus Klebeborden hergestellt, die mit Gussasphalt verfüllt ist. Auf dieser Insel soll das Verkehrszeichen Vz 626-20 (Leitplatte) aufgestellt werden. Eine weitere Insel wird auf der Nordseite auf Höhe der Seumestraße mit dem Verkehrszeichen 626-10 (Leitplatte) hergestellt.

Aufgrund der Fahrstreifenreduzierung im Eilbektal werden die Einmündungsbereiche der Kleiststraße, der Rückertstraße sowie der Seumestraße durch Fahrbahnmarkierungen verkleinert.

3.3.7 Lichtsignalanlagen (LSA)

Es sind keine Änderungen gegenüber dem Bestand geplant.

3.3.8 Öffentliche Beleuchtung (ÖB)

Es sind keine Änderungen gegenüber dem Bestand geplant. Es soll lediglich jeweils ein neues Verkehrsschild Vz 315-51 bzw. -52 (Parken auf Gehwegen halb in Fahrrichtung links – Anfang bzw. Ende) an die vorhandenen ÖB-Maste Ecke Rückertstraße sowie ein Vz 315-61 (Parken auf Gehwegen ganz in Fahrrichtung links – Anfang) westlich der Seumestraße befestigt werden.

3.3.9 Straßenbegleitgrün

Es sind keine Änderungen gegenüber dem Bestand geplant. Nur im Bereich der geplanten Querungsstelle wird eine kleine Grünfläche (Bäume nicht betroffen) von ca. 2 m² für die Erweiterung des Gehweges in Anspruch genommen.

3.3.10 Ruhender Verkehr

Der ruhende Verkehr wird neu sortiert und der entfallene Fahrstreifen wird zukünftig als Parkfläche genutzt sowie durch Fahrbahnmarkierungen kenntlich gemacht. Nach der Maßnahme wird das Parken bis zur geplanten Querungsstelle nur auf der Südseite sowie nach der Querungsstelle bis Kleiststraße nur auf der Nordseite und anschließend bis Seumestraße beidseitig möglich sein. Die Parkstände werden nicht einzeln markiert.

Parkstandbilanz

	vorhanden	geplant	Differenz
Summe	60	58	-2*

* Die leicht negative Bilanz ergibt sich zum einen aufgrund der geplanten fünf Fahrradanhänger im Bereich der Bushaltestelle und zum anderen wegen der erforderlichen Versetzung der geplanten Insel auf Höhe der geplanten Radableitung gen stadtauswärts um ca. 5 m. Ohne die Versetzung wäre ansonsten die Sicht auf den Radfahrer durch den rechtsliegenden Parkstreifen beeinträchtigt und folglich auch die Sicht an der Zufahrt zur Haltestelle nicht ausreichend, um sicher in die Haltestelle zu fahren.

3.3.11 Entwässerung

Die Ableitung des anfallenden Oberflächenwassers erfolgt weiterhin über Längsgefälle und Querneigungen in das vorhandene Mischwassersiel der HSE.

Im Bereich der geplanten Querungsstelle wird das neue Hochbord bis zum Bestandsbord gezogen, um den vorhandenen Wasserlauf zu unterbrechen. Das Regenwasser fließt dann entlang der neuen Bordführung. Die Unterbrechung des Wasserlaufes ist erforderlich, um die Lücke nach dem Rückbau des vorhandenen Bordes mit Betonpflastersteinen schließen zu können.

3.3.12 Ausstattung / Möblierung

Im Rahmen der Maßnahme entfallen diverse vorhandene Verkehrsschilder und neue werden entsprechend der Planung hinzukommen, die in den Lageplänen gekennzeichnet sind.

3.3.13 Versorgungsanlagen

Keine Änderungen geplant. Falls im Zuge des Straßenbaus doch Ver- und Entsorgungsleitungen betroffen werden sollten, gelten die folgenden Hinweise.

Die genauen Lagen der Fremdleitungen sind vor Beginn der Straßenbauarbeiten bei Bedarf durch Probeaufgrabungen festzustellen oder durch die zuständigen Leitungsträger örtlich angeben zu lassen. Die Leitungsträger sind für die jeweils korrekte Lage und Überdeckung ihrer Leitungen verantwortlich. Durch die geplante Maßnahme können im Rahmen der Folgepflicht der Leitungsträger Arbeiten an vorhandenen Leitungen erforderlich werden, wie z. B. Umlegungen und Tieferlegungen von Leitungen.

3.4 Bautechnische Einzelheiten

3.4.1 Auflistung der Aufbauten nach ReStra

Die Fahrbahn und Nebenflächen erhalten Befestigungen gemäß dem aktuellen Hamburger Regelwerk für Planung und Entwurf von Stadtstraßen (ReStra), in Anlehnung an die Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV).

Die Herstellung der Fahrbahn und Nebenflächen erfolgt gemäß der ReStra und RStO 12 mit Standardmaterialien und die DSK (Dünne Asphaltdeckschichten in Kaltbauweise) gemäß ZTV BEA-StB (zusätzliche technische Vertragsbedingungen für die bauliche Erhaltung von Asphaltstraßen).

3.4.2 Auflistung der Randeinfassungen nach ReStra

Im Bereich der geplanten Querungsstelle sind Hochborde aus Beton vorgesehen.

3.5 Durchführung der Baumaßnahme inkl. Kosten

Die Ausführung des Straßenbaus ist für Ende 3. Quartal / Anfang 4. Quartal 2024 vorgesehen. Die Bauzeit beträgt rund 8 Wochen. Die Maßnahme wird unter fließendem Verkehr (MIV) durch eine halbseitige Sperrung realisiert.

Die Baukosten werden im Rahmen der Ausführungsplanung ermittelt.

Schnittstellen zu anderen Maßnahmen

Stand jetzt sind keine direkten Schnittstellen zu anderen Maßnahmen vorhanden. Zu nennen wären an dieser Stelle ggf. indirekte Schnittstellen – einmal die Leitungsbauarbeiten von Stromnetz Hamburg unter anderem in den Straßen Glückstraße, Bürgerstraße, Eilbektal, Friedrichsberger Straße und Eilbeker Weg in der Zeit von 01.07.2022 bis 31.03.2028 für die Gesamtmaßnahme sowie von Hamburg Wasser in der Wandsbeker Chaussee bis Kantstraße zwischen dem 01.07.2024 und 01.07.2025.

4. Umweltbelange

4.1 Umweltverträglichkeitsprüfung

Die Baumaßnahme stellt keine erheblichen Eingriffe im Sinne des §1 Abs.3 Satz 2 der 16. BlmschV dar. Die Baumaßnahme erfüllt die in § 13a des Hamburgischen Wegegesetz genannten Kriterien nicht.

4.2 Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen

Ausgleich und Ersatzmaßnahmen sind nicht geplant.

4.3 Auswirkungen aus Immissionen

Immissionsrichtwerte und zulässigen Arbeitszeiten (gemäß AVV Baulärm, Bundesimmissionsschutzgesetz u.a.) werden eingehalten.

5. Grunderwerb

Für die Realisierung der Maßnahme ist kein Grunderwerb erforderlich.

6. Anmerkungen zur Finanzierung

Kostenträger der Maßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg. Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt aus dem Bündnis für den Rad- und Fußverkehr.

PSP-Element-Nr.:

PSP investiv: 2-22403010-00024.08

PSP konsumtiv: 3-22403010-000015.20

Nach Fertigstellung der Baumaßnahme verbleibt dieser Straßenabschnitt im Anlagevermögen des Bezirks. Die Unterhaltung und das Anlagenmanagement obliegen dem Bezirk.

Ausbaubeiträge können gemäß Hamburgisches Wegegesetz (HWG) nicht erhoben werden.

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
Sachbearbeitung	██████	██████		
Abschnittsleitung	██████	██████████████████		
Abteilungsleitung	██████	██████		