

## 1 Anlass der Planung

Mit Drucksache 20-2398 des Hauptausschusses wurde am 05.01.2016 die Grundinstandsetzung Maienweg, zwischen Hindenburgstraße und Sengelmanstraße beschlossen. Die Drucksache 20-3243 wurde ergänzend dazu am 12.07.2016 beschlossen. Die Nebenflächen sollen ebenfalls mit betrachtet werden, um eine gute Lösung für Radfahrer/innen und Fußgänger/innen zu erreichen.

Die Fahrbahn soll auf die Mindestbreite von 6,50 m reduziert werden. Außerdem sollen Modifikationen in den Einmündungsbereichen der Knotenpunkte Maienweg / Hindenburgstraße und Maienweg / Sengelmanstraße vorgenommen werden, um die Radfahrstreifen bis an die jeweiligen Knoten heranführen zu können.

Die Umgestaltung des Knotenpunktes Maienweg / Sengelmanstraße ist nicht Bestandteil dieser Verschickung, da dieser Bereich im Zuge des Arbeitsprogrammes des Bündnisses für den Radverkehr (Vereinbarung gem. Ziffer II.3 zwischen BWVI und Bezirk Nord v. 17.07.2017) überplant wird. Die Verkehrsplanung des Knotenpunktes erfolgt jedoch parallel zu dieser Maßnahme, um eine aufeinander abgestimmte Planung gewährleisten zu können.

## 2 Vorhandener Zustand

### 2.1 Allgemeines

Die Straße Maienweg liegt in dem Stadtteil Alsterdorf im Bezirksamtbereich Hamburg-Nord und ist eine zweistreifig ausgebaute Bezirksstraße, die parallel zum Brabandkanal und zur Alster verläuft. Sie verbindet die Hauptverkehrsstraße Alsterkrugchaussee (Ring 2 / B 433) mit dem Knotenpunkt der Hauptverkehrsstraßen Ratsmühlendamm / Brombeerweg. Der Maienweg ist im Nordosten über die Hauptverkehrsstraßen Brombeerweg und Alte Landstraße mit dem Poppenbütteler Weg (Ring 3) verbunden. Durch diese Lage im Hamburger Straßennetz (siehe Strategisches Straßennetz) hat der Maienweg eine hohe verkehrliche Bedeutung.

Die Fahrbahn weist optische Schadens- und Zustandsmerkmale wie Längsrissbildungen, Querrissbildungen, Spurrinnenbildungen sowie von durch Aufgrabungen und Ausbesserungen zergliederte Oberflächen auf.

Durch die Umgestaltung des Straßenraumes sollen auch die Radverkehrsanlagen und die Gehwege unter den Gesichtspunkten Verkehrssicherheit, Funktionalität, Komfort, Durchgängigkeit und Befahrbarkeit verbessert werden, so dass sie dem Anspruch an eine „Fahrradstadt Hamburg“ sowie den Ansprüchen von mobilitätseingeschränkten Menschen gerecht werden. Diese einzelnen Ziele lassen sich jedoch, aufgrund der Straßenbäume und der beengten Platzverhältnisse im öffentlichen Grund, nur eingeschränkt umsetzen (siehe Punkt 3.2 - Variante 2).

Auf beiden Seiten des Maienweges sind bauliche Radwege vorhanden, die nicht mehr den geforderten Standards entsprechen. Die Radwege sind nicht benutzungspflichtig. Die Radfahrer/innen fahren daher im Mischverkehr auf der Fahrbahn oder auf den sehr unzulänglichen Radwegen. Der schlechte Zustand der Radwege ist auf hoch stehende Baumwurzeln und auf die teilweise beengte Lage des südöstlichen Radweges, zwischen dem Längsparkstreifen und den Straßenbäumen, zurückzuführen.

Parallel zum Maienweg verläuft südöstlich der Alster die Freizeitroute 11 sowie in der Rathenaustraße die Veloroute 4, die über die Sengelmannstraße und den Suhrenkamp weiter in Richtung Nordosten führt.

Eine Verkehrszählung vom 24.02.2004 weist für den Maienweg eine Verkehrsmenge von 15.500 bis 16.400 Kfz/24 h auf. Der Schwerverkehrsanteil (SV) liegt dabei zwischen 2,0 bis 3,1 %.

Im Maienweg verkehrt kein ÖPNV. In der Hindenburgstraße verläuft die Buslinie 23 sowie in der Sengelmannstraße die Buslinie 118. Die Buslinie 174 verläuft in einer Nord-Ost-Verbindung über den Knoten Sengelmannstraße in den östlichen Abschnitt des Maienwegs.

In dem Planungsabschnitt Maienweg befinden sich auf der Nordwestseite Mehrfamilienhäuser, die Freiwillige Feuerwehr Alsterdorf, eine Tankstelle, eine Kita, eine Senioreneinrichtung sowie eine Bäckerei.

Die Südostseite ist zwischen der Hindenburgstraße und der Straße „Am Brabandkanal“ geprägt von zwei Mehrfamilienhäusern, in denen sich im Erdgeschoss eine Bäckerei, ein Kiosk sowie eine Kita befinden. Der restliche Straßenabschnitt besteht bis zur Sengelmannstraße aus Einfamilienhäusern.

## 2.2 Verkehrssituation

Die 2-streifige Fahrbahn des Maienweges hat zwischen der Hindenburgstraße und der Sengelmannstraße eine Breite von rund 7,00 m. Im Bereich des Knotenpunktes Hindenburgstraße weitet sich der Maienweg auf einer Länge von ca. 50,0 m in einen Querschnitt mit drei Fahrstreifen auf. Zwei Fahrstreifen werden in Richtung stadteinwärts (geradeaus-rechts und links) geführt und einer in Richtung stadtauswärts. Die Fahrstreifenbreiten liegen zwischen 3,00 m bis 6,00 m (geradeaus-rechts).

Im Bereich des Knotenpunktes Sengelmannstraße bleiben im Maienweg die Anzahl der Fahrstreifen sowie die Fahrbahnbreite unverändert. Die angeordnete Fahrbeziehung für den Kfz-Verkehr in Richtung stadtauswärts ist geradeaus-rechts.

In den Knotenpunkten Maienweg / Hindenburgstraße und Maienweg / Sengelmannstraße befinden sich Lichtsignalanlagen (LSA). Die Berechnung der Zwischenzeiten der LSA in beiden Knoten erfolgte unter Berücksichtigung „Radfahrer räumen“.

Die Straße Am Brabandkanal ist als Tempo-30-Zonen ausgewiesen.

Die Fußgänger- und Radverkehrsführung ist im Maienweg beidseitig im Separationsprinzip ausgeführt. Die Radwege sind nicht benutzungspflichtig.

Auf der Nordwestseite befindet sich ein unbefestigter Gehweg (wassergebundene Decke) mit einer Breite von ca. 1,60 bis 1,80 m, an dem der bauliche Radweg (Asphalt) mit einer Breite von rund 1,00 m grenzt. Der Radweg wird zur Fahrbahn hin durch einen rund 1,20 m breiten Grünstreifen abgetrennt.

Auf der Südostseite befindet sich ebenfalls ein unbefestigter Gehweg (wassergebundene Decke) mit einer Breite von ca. 1,40 bis 2,00 m. In einem Teilabschnitt westlich der Straße „Am Brabandkanal“ weist der befestigte Gehweg eine Breite von 2,00 bis 3,80 m auf. Der

bauliche Radweg (größtenteils in Asphalt), dessen Breite zwischen 1,10 bis 2,00 m variiert, wird durch einen 1,80 m breiten Grünstreifen vom Gehweg getrennt. Zwischen dem Radweg und der Fahrbahn befindet sich ein unbefestigter Längsparkstreifen (wassergebundene Decke) mit einer Breite von ca. 3,80 m, in dem sich ein befestigter Wasserlauf (Betonmuldensteine, ca. 50 cm Breite) befindet.

In den Nebenflächen befinden sich zahlreiche Einbauten, wie Schaltschränke, Absperr-, Baumschutz- und Fahrradbügel, Findlinge, Verkehrszeichen, Pfosten sowie eine Ladestation für Elektroautos (vor Sengelmannstraße Haus-Nr. 95).

Die Gehwegüberfahrten sind mit unterschiedlichem Pflaster befestigt (Betonplatten, Betonwabensteinpflaster und Großpflaster aus Naturstein).

Im Maienweg befinden sich einseitig angeordnete Längsparkstände in Richtung stadtauswärts (Südostseite) die mit einer wassergebundenen Decke befestigt sind.

Die Entwässerung erfolgt über beidseitige Wasserläufe und Trummen, die an das vorhandene Mischwassersiel angeschlossen sind. Auf der Nordwestseite (stadteinwärts) befinden sich der Wasserlauf und die Trummen am Fahrbahnrand und auf der Südostseite (stadtauswärts) im Längsparkstreifen.

Eine Beleuchtung in Form von Auslegermasten ist überwiegend auf der Südostseite (stadtauswärts) vorhanden. Die Masten haben einen Abstand von ca. 30 m. Westlich der Straße „Am Brabandkanal“ beträgt der Abstand rund 17,0 m.

In dem Planungsabschnitt befindet sich auf beiden Seiten ein alleeartiger Baumbestand (Eichen und Linden), der sich in einem Grünstreifen befindet. Stadteinwärts zwischen dem Radweg und der Fahrbahn sowie stadtauswärts zwischen dem Radweg und dem Gehweg.

### **3 Geplanter Zustand**

#### **3.1 Planungsansatz**

Ziel der Planung ist die Vorbereitung und Ausschreibung der Arbeiten für eine Sanierung der Fahrbahn und Nebenflächen. Die Breite der Fahrbahn wird zugunsten des beidseitigen Radfahrstreifens zwischen der Hindenburgstraße und der Sengelmannstraße auf der Südostseite (stadtauswärts) erweitert, die Querschnittsaufteilung bleibt jedoch im Wesentlichen erhalten.

Zur Feststellung der gegebenen Bauweisen wurde eine Bohrkernuntersuchung für die Fahrbahn und Nebenflächen beauftragt. Die Tragfähigkeit in beiden Fahrtrichtungen wurde bereits untersucht. Anhand dieser bereits vorliegenden Ergebnisse und der optischen Mängel wird davon ausgegangen, dass der Oberbau großflächig nicht den heutigen Anforderungen einer erforderlichen Belastungsklasse von 3,2 entspricht. Um einen ausreichend standfesten Aufbau mit langer Nutzungsdauer zu gewährleisten, wird daher eine grundhafte Erneuerung der Fahrbahnbefestigung geplant.

Für den Knotenpunkt Maienweg / Hindenburgstraße ist aufgrund der tlw. Erweiterungen der Fahrbahn für die Radverkehrsführung („Velo-Weiche“, Ableitung Radverkehr etc.), der geänderten Fahrbahnrandeinfassungen sowie Fahrbahnmarkierungen eine Sanierung der Deckschicht vorgesehen.

Zur Verbesserung der Radverkehrsanlagen und Gehwege soll der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch die Herstellung von beidseitigen Radfahrstreifen wird auf der Nordwestseite (stadteinwärts) zusätzlicher Raum für den Fußgängerverkehr geschaffen, da die Fläche des derzeitigen Radweges dem Gehweg zugeführt wird. Die Barrierefreiheit für Menschen mit Behinderungen wird im Zuge der Planung berücksichtigt. Der geplante Radfahrstreifen schließt an die Radverkehrsführung im Knoten Hindenburgstraße sowie im Knoten Sengelmanstraße an. Die Radverkehrsführung für den Knoten Sengelmanstraße wird zusammen mit dieser Planung überarbeitet, erfolgt in einer separaten Verschickung, da der Knoten Maienweg / Sengelmanstraße Bestandteil des Bündnisses für den Radverkehr ist.

Die Längsparkstände auf der Südostseite werden aufgrund der Fahrbahnerweiterung zwischen den Straßenbäumen in verringerter Anzahl neu angeordnet.

### 3.1.1 Radverkehrsführung

Im Vorfeld der Planungen wurde geprüft, welche Anlage von Radverkehrsanlagen für diese Maßnahme geeignet ist. Da die Anlage eines gemeinsamen Geh- und Radweges zu keiner Verbesserung für den Fußgänger- und Radverkehr führt, sind folgende Möglichkeiten bzw. Varianten der Radverkehrsführung untersucht worden.

1. Führung des Radverkehrs im Mischverkehr - heute schon möglich, da die Radwegebenutzungspflicht aufgehoben wurde, jedoch bei einem DTVw-Wert von rund 16.500 Kfz/24 h sowie einem Schwerverkehrsanteil von bis zu 3,1 % nur für geübte und sichere Radfahrer/innen geeignet → gem. ERA nicht empfohlen
2. Anlage eines Rad- beziehungsweise Schutzstreifens - umsetzbar durch den Rückbau von Längsparkständen
3. Anlage eines baulichen Radweges - nur möglich, durch beidseitige großräumige Baumfällungen und / oder eine Reduzierung des Längsparkstände

Folgende Varianten wurden abgewogen:

#### **Variante 1**

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

#### **Variante 2**

Die Einrichtung eines beidseitigen Radfahrstreifens wurde als favorisierte Lösung gewählt, da bei dieser Variante eine sichere Führung des Radverkehrs ohne Verlust von Bäumen möglich ist.

Durch die Verlagerung des Radverkehrs aus den Nebenflächen können diese umgestaltet werden. Die dabei verbleibende Fläche für den Fußgängerverkehr verbreitert sich dadurch insbesondere auf der Nordwestseite (stadteinwärts).

### Variante 3

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

#### 3.1.2 Überquerungsanlage (Mittelinsel) für den Fußgängerquerverkehr

- Vorteile:
- Mittelinsel ermöglicht eine Ruhepause, gerade für ältere Menschen
  - Verringerung des Unfallrisiko, da nur einer Fahrtrichtung zu beachten ist
  - verkehrsberuhigende Maßnahme
- Nachteile:
- die Mittelinsel soll sich möglichst in Bereichen häufiger Fußgängerquerverkehre befinden, aber nicht in unmittelbarer Nähe von signalisierten Fußgängerquerungen angeordnet werden
  - die Anordnung eines durchgängigen Radfahrstreifens im Bereich der Mittelinsel wäre nur unter den Verlust von ca. 3-6 Straßenbäumen möglich (je nach Variante)
- Bewertung:
- Aufgrund keiner ersichtlichen Quell- und Zielverkehre und der Nähe zum signalisierten Knoten Maienweg / Sengelmannstraße, speziell mit Hinblick auf die Lage der Seniorenwohnanlage, wurde die Planung einer Überquerungsanlage für den Fußverkehr nicht weiter verfolgt.

#### 3.2 Einzelheiten der Planung (Variante 2)

Durch die Einrichtung von beidseitigen Radfahrstreifen mit einer Breite von 1,85 m (inkl. der Markierung) ergibt sich die Notwendigkeit der Fahrbahnverbreiterung im gesamten Planungsabschnitt an der Südostseite (stadtauswärts). Die Verbreiterung der Fahrbahn erfolgt im Zuge der Grundinstandsetzung. In der Folge werden auch die Bordsteinführungen verändert.

Die Fahrbahnachse wird zwischen den Knoten Hindenburgstraße und Sengelmannstraße in ihrer Lage verändert, sodass sich auf der Nordwestseite der Abstand zwischen dem Fahrbahnrand und den Straßenbäumen um rund 50 cm vergrößert. Die Regelbreite der Fahrstreifen wird 3,25 m betragen. Dadurch wird das unzulässige Überfahren der Radfahrstreifen durch den Kfz-Verkehr - außer um legale Parkstände dahinter zu erreichen - im Regelfall ausgeschlossen.

Im Maienweg wird die Breite des Linksabbiegers (stadteinwärts) östlich des Knoten Hindenburgstraße sowie des Rechtsabbiegers (stadtauswärts) westlich des Knoten Hindenburgstraße jeweils auf eine Breite von 3,00 m reduziert, wodurch zusätzlicher Raum gewonnen werden kann.

Die beidseitigen Radfahrstreifen im Maienweg werden bis an den Knoten Hindenburgstraße herangeführt. Westlich des Knotenpunktes wird der Radverkehr in Richtung Osten über eine Ableitung, die rund 40,0 m vor dem Knoten liegt, auf den Radfahrstreifen geführt. Der Radfahrstreifen wird dabei links neben dem Rechtsabbieger angeordnet, um die Verkehrssicherheit für die Radfahrenden zu erhöhen (u.a. „toter Winkel“). Der Radverkehr in Richtung stadteinwärts erhält westlich des Knotens eine sogenannte „Velo-Weiche“, damit

der Radverkehr zwischen der Fahrbahn (Mischverkehr) und dem nicht benutzungspflichtigen Radweg wählen kann. Die „Velo-Weiche“ soll dem Radverkehr sowie dem MIV diese „Wahl“ verdeutlichen und eine verkehrssichere Führung in den Mischverkehr ermöglichen. In dem Knotenpunkt werden gesonderte Radfahrstreifen, Fahrrad-Abbiegestreifen, Radwegefurten sowie Aufstelltaschen zum indirekten Abbiegen angeordnet.

Im Bereich der Sengelmanstraße werden die Radfahrstreifen im Maienweg bis an den Knoten herangeführt. Der Knoten Maienweg / Sengelmanstraße wird in einer separaten Maßnahme, die dem Arbeitsprogramm des Bündnis für den Radverkehr zugeordnet ist, überplant.

Die Aufteilung der Fahrbahnen und die Fahrbeziehungen in den Knotenpunkten Hindenburgstraße und Sengelmanstraße sowie die Lichtsignalanlagen bleiben erhalten.

Entlang der Bordsteinführungen werden grundsätzlich die Sicherheitstrennstreifen, zwischen dem Radfahrstreifen und den Längsparkständen in der Nebenfläche, in einer Breite von 0,5 m angeordnet. Dies geschieht zur Schaffung von zusätzlichen Räumen in der Fahrbahn und zugunsten der erhaltenen Bäume.

Die Breite der Gehwege beträgt auf der Nordwestseite 2,25 m bis 2,50 m. In den Bereichen der Baumscheiben wird die Breite auf knapp 2,00 m reduziert, was den Begegnungsverkehr von Kinderwagen, Rollstuhlfahrern etc. jedoch weiterhin ermöglicht.

Auf der Südostseite (stadtauswärts) ergibt sich die Gehwegbreite aus der Lage der Flurstücksgrenzen und der Straßenbäume bzw. der Längsparkstände und beträgt rund 2,0 m. Zwischen den Längsparkständen und dem Gehweg befindet sich ein Sicherheitstrennstreifen mit einer Breite von 0,65 m. Im Bereich von Baumscheiben kann es aufgrund der vorhandenen Baumwurzeln teilweise erforderlich werden eine ungebundene Deckschicht als Befestigung vorzusehen, sodass der Gehweg nicht durchgängig gepflastert ist.

Bei den Gehwegüberfahrten werden, bis auf die Grundstückszufahrten zur Freiwilligen Feuerwehr / Tankstelle sowie die Feuerwehrzufahrten, keine sogenannten Schwalbenschwänze in den Nebenflächen ausgeführt, damit bei den Längsparkständen mehr Raum zur Verfügung steht. Durch die Anlage der Radfahrstreifen ist eine Schleppkurve gesichert.

Auf der Südostseite werden Längsparkstände zwischen den Straßenbäumen angeordnet. Die Parkstände erhalten aufgrund der Baumwurzeln eine Oberflächenbefestigung aus Kunststoffwabengitter, die eine geringe Einbautiefe haben und daher nicht zwingend eine Einfassung aus Tiefborden benötigen.

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

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

Auf beiden Seiten des Maienwegs werden in den Nebenflächen punktuell einige Fahrrad-anlehnbügel eingebaut.

Der vorhandene Baumbestand wird während der Bauzeit gegen mechanische Beschädigungen geschützt. Eine baumpflegerische Begleitung wird während der Baumaßnahme stattfinden.

## 4 Planungsrechtliche Grundlagen

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

Im Planungsbereich gilt folgendes Planungsrecht:

- Baustufenplan Fuhlsbüttel-Alsterdorf-Groß- und Kleinborstel-Ohlsdorf (westlicher Teil), Blatt 1, festgestellt am 14.01.1955
- Bebauungsplan Alsterdorf 3, festgestellt am 05.05.1982
- Bebauungsplan Alsterdorf 5, festgestellt am 25.06.1997

## 5 Umsetzung der Planung

### 5.1 Grunderwerb

Grunderwerb wird nicht erforderlich.

### 5.2 Finanzierung

Die Finanzierung erfolgt über die Produktgruppe 220.03.

Da der Knoten Maienweg / Hindenburgstraße in dieser Planung berücksichtigt wird, werden die ursprünglich geschätzten Gesamtkosten in Höhe von 2,3 Mio. € voraussichtlich überschritten.

### 5.3 Entwurfs- und Baudienststelle

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

Die Aufgaben des Trägers der Wegebaukosten nimmt bei Planung, Entwurf, Ausführung, Betrieb und Unterhaltung der öffentlichen Beleuchtung sowie den Lichtsignalanlagen die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, gemäß IV (1) der Anordnung zur Durchführung des Hamburgischen Wegegesetzes, wahr.

### 5.4 Realisierungstermin

Die Umsetzung der Maßnahme ist im Frühjahr / Sommer 2019 geplant.

Bearbeitet: Dipl.-Ing. Otte

Verfasst: Hamburg, den 16.04.2018

gez. i. V. Buchhorn \_\_\_\_\_  
Dipl.-Ing. Buchhorn, Sweco GmbH