
Erläuterungsbericht straßenverkehrstechnische Planung

zur 1. Planverschickung

Baumaßnahme: Neu-, Um- und Ausbau von Straßen

Teilbaumaßnahme: Güntherstraße zwischen Lessingstraße und Lübecker Straße

1 ANLASS DER PLANUNG

Gemäß Beschluss der Bezirksversammlung ist

- die Güntherstraße zwischen Lessingstraße und Lübecker Straße auf ca. 100 m Länge für den Radverkehr in beiden Richtungen freizugeben und
- der Knotenpunkt Güntherstraße- Lessingstraße umzubauen, so dass die Tempo-30-Zone (Lessingstraße) mehr Akzeptanz erhält.

In der Güntherstraße verläuft die bezirkliche Fahrradroutenroute Nr. 33. Das östliche Ende der Güntherstraße ist auf ca. 100 m Länge als Einbahnstraße in Fahrtrichtung Lübecker Straße ausgewiesen, die nicht für den gegenläufigen Radverkehr freigegeben ist. Derzeit wird der Abschnitt unerlaubter Weise durch Radfahrer in Gegenrichtung befahren, so dass eine Radverkehrsanlage eingerichtet werden soll.

Darüber hinaus wird der untergeordneten Lessingstraße (Tempo-30-Zone) am Knotenpunkt mit der Güntherstraße Vorfahrt eingeräumt. Durch diese für Fahrzeugführer unverständliche Bevorrechtigung haben sich in der in der Vergangenheit Unfälle ereignet.

Im Rahmen dieser Maßnahme wird die Güntherstraße zwischen Lessingstraße und Lübecker Straße auf ca. 100 m Länge sowie der Knotenpunkt Güntherstraße/ Lessingstraße überplant.

2 VORHANDENER ZUSTAND

2.1 Allgemeines

Die Güntherstraße ist eine Bezirksstraße im Stadtteil Hohenfelde. Der zu überplanende Bereich liegt am östlichen Ende der Güntherstraße zwischen den Einmündungen Lessingstraße und Lübecker Straße. In dem ca. 100 m langen Planungsabschnitt ist die Güntherstraße als Einbahnstraße Richtung Lübecker Straße ausgewiesen.

Gemäß der aktuellen Verkehrszählung vom 12.06.2018 liegt die Verkehrsbelastung am Knoten Lessingstraße/ Güntherstraße bei ca. 4.800 Kfz/13h mit einem Schwerverkehrsanteil von ca. 1,7%.

Die überwiegende Bebauung im betrachteten Abschnitt besteht aus mehrstöckigen Wohn- und Gewerbegebäuden. An der Einmündung Lübecker Straße ist eine gastronomische Einrichtung vorhanden.

2.2 Verkehrssituation

Die vorhandene Fahrbahn ist in Asphaltbauweise hergestellt und hat in Höhe Hausnummer 98 eine Gesamtbreite von ca. 9,6 m. Die Güntherstraße ist eine Querverbindung innerhalb des Stadtteils und die zulässige Geschwindigkeit beträgt 50 km/h. Insbesondere zum Feierabendverkehr wird die Straße in Richtung Wandsbek (stadtauswärts) durch den Kfz-Verkehr und Radfahrer genutzt.

In der Güntherstraße sind drei Richtungsfahrstreifen angelegt, von denen der linke und mittlere Fahrstreifen als Linksabbiegestreifen dienen. Vom rechten Fahrstreifen kann nach links und rechts in die Lübecker Straße eingebogen werden. Die Fahrstreifen sind durch entsprechende Fahrbahnmarkierungen getrennt und weisen Breiten zwischen 3,0 m und 3,35 m auf. Die Asphaltdecke wurde bereits an mehreren Stellen ausgebessert. Auf Grund der Verkehrsbelastung ist die Straße der Belastungsklasse 1,0 zuzuordnen. Baugrunduntersuchungen wurden beauftragt und werden in der weiteren Planung berücksichtigt.

Für die Randeinfassung wurden Hochbordsteine (Granitbord) verwendet, aber nicht ReStra-gerecht abgesenkt. Im gesamten Planungsgebiet sind keine taktilen Leiteinrichtungen vorhanden.

Die Entwässerung der Verkehrsflächen erfolgt über Trummen an beiden Fahrbahnrändern in das Mischwassersiel.

In den Seitenräumen ist beidseitig das Parken ganz auf Gehwegen (VZ 615-63) zugelassen. Die Gehwege weisen beidseitig Breiten von ca. 3,75 m auf und sind mit unterschiedlichen Belagsarten befestigt (Betonplatten, Betonpflaster, Asphalt). Insgesamt sind im Planungsbereich ca. 18 Parkstände ausgewiesen. Der barrierefreie Parkstand vor Hausnr. 94 liegt außerhalb des Planungsbereiches und bleibt erhalten.

Radverkehrsanlagen sind nicht vorhanden. Der Radverkehr findet auf der Fahrbahn statt. Im Bereich der Einmündung Lübecker Straße wird der Radverkehr in Fahrtrichtung Osten vor der Lichtsignalanlage auf den benutzungspflichtigen Radweg in der Lübecker Straße aufgeleitet.

Die Lessingstraße ist als Einbahnstraße (Fahrtrichtung Osten) mit Tempo 30 ausgewiesen und für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben.

Zu den Hausnummern 75, 77, 98 und 104 sind Gehwegüberfahrten vorhanden und mit unterschiedlichen Belägen befestigt (Großsteinpflaster, Wabensteinpflaster, Betonplatten).

Die Güntherstraße ist an die Lübecker Straße mit einer Lichtsignalanlage angebunden (K-LSA 6362). Die Fahrzeuge werden über Induktivschleifen erfasst.

In der Güntherstraße verkehren keine Buslinien. Nördlich der Einmündung Güntherstraße/ Lübecker Straße liegt die Haltestelle „U Wartenau“ und wird von den Schnellbuslinien 35 und 36 angefahren.

Die Straßenbeleuchtung befindet sich auf der nördlichen Seite im Sicherheitstrennstreifen in einem Abstand von ca. 30 m.

Vor Hausnr. 94 ist eine wegweisende Beschilderung aufgestellt (VZ 438). An der Einmündung Lübecker Straße ist eine wegweisende Beschilderung Richtung Centrum (VZ 432-20) an der Lichtsignalanlage montiert.

Im Planungsbereich sind mehrere Park- und Fahrradbügel sowie Stahlpfosten angeordnet und werden zum Abstellen von Fahrrädern genutzt. Zum Teil werden Fahrräder direkt an den Häuserwänden abgestellt und schränken dadurch die geringe Gehwegbreite zusätzlich ein. Die Anzahl an Fahrradabstellmöglichkeiten ist nicht ausreichend. Im Bereich der Lichtsignalanlage ist ein Müllbehälter vorhanden.

Im Knotenbereich Lessingstraße/ Güntherstraße und entlang der Lübecker Straße sind mehrere Laubbäume vorhanden.

3 GEPLANTER ZUSTAND

3.1 Planungsansatz

Der vorliegenden Verkehrsplanung ging eine intensive Vorplanungsphase mit der Untersuchung verschiedener Querschnittsvarianten voraus. Die Planungsrandbedingungen der Umgestaltung Gütherstraße sind:

- Erstmalige Einrichtung von Radverkehrsanlagen in der Güntherstraße in beiden Fahrtrichtungen
- Entfall von einem der drei Richtungsfahrstreifen
- Änderung der Vorfahrtsregelung an der Einmündung Gütherstraße/ Lessingstraße
- Erhalt des Baumbestandes
- Erhalt möglichst vieler Parkstände

Die Verkehrsbelastung beträgt gemäß der Zählung vom 12.06.2018 am Knotenpunkt Güntherstraße/ Lessingstraße rd. 4.800 Kfz/13h (Zählung 6-19 Uhr) bei einem Schwerverkehrsanteil von rd. 80 LKW/13h (ca. 1,7 % Anteil SV).

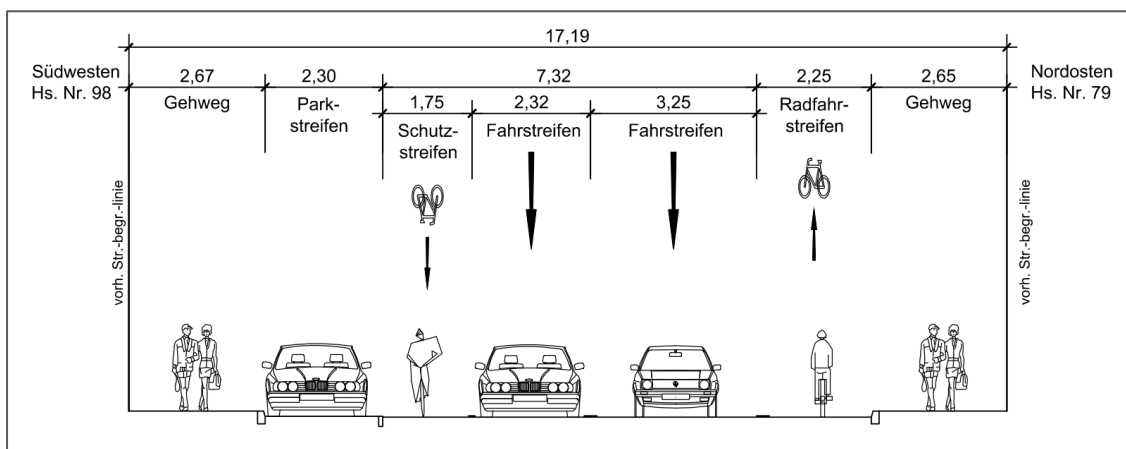
Zur abendlichen Spitzenstunde verkehren 566 Kfz/h in Höhe Hausnr. 96. Nach ERA Abschnitt 2.3 ist die Güntherstraße somit knapp in den Belastungsbereich II einzustufen. Für den Radfahrer in Fahrtrichtung Osten sind daher zusätzliche Angebote vorzusehen (z.B. Schutzstreifen). Der empfohlene Grenzwert für die Anordnung der Schutzstreifen nach ERA von 1.000 LKW/d wird sehr deutlich unterschritten.

Für den Radverkehr in Gegenrichtung der Einbahnstraße kommen nach ERA Abschnitt 7.2 grundsätzlich Radfahrstreifen oder Radwege in Betracht.

Auf Grundlage der vorgenannten Randbedingungen wurden mehrere Querschnittsvarianten untersucht. Nachfolgend sind die beiden unter Berücksichtigung der verfügbaren Querschnittsbreite von rd. 17 m entwickelten Vorzugsvarianten beschrieben:

Variante 1: Schutzstreifen und Radfahrstreifen

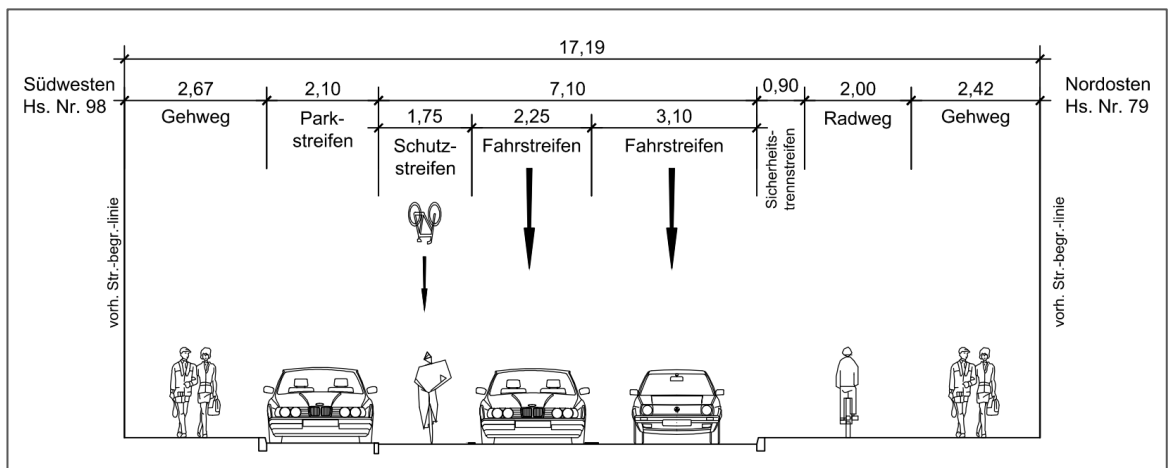
Die Variante berücksichtigt für den Radfahrer in Gegenrichtung der Einbahnstraße einen Radfahrstreifen mit Regelbreite von 2,25 m.



Durch den Entfall eines Kfz-Fahrstreifens und Berücksichtigung eines Schutzstreifens mit 1,75 m Breite können ReStra-konforme Seitenräume für die Fußgänger mit 2,65 m Breite sichergestellt werden. Bei dieser Variante ist einseitig ein Längsparkstand mit 2,30 m Breite zu realisieren.

Variante 2: Schutzstreifen und Radweg

Bei Variante 1 könnten sich Konflikte zwischen dem Kfz-Verkehr auf dem linken Fahrstreifen und dem entgegenkommenden Radfahrer auf dem Radfahrstreifen ergeben. Dadurch dass keine bauliche Trennung zwischen dem Radfahrstreifen und dem Kfz-Fahrstreifen vorhanden ist, bestünde z.B. bei Spurwechsel im Kurvenbereich die Gefahr, dass ein Kfz den Radfahrstreifen überstreicht oder überfährt.



Alternativ wurde Variante 2 erarbeitet, bei der der Radverkehr entgegen der Einbahnstraße auf einem baulichen Radweg mit 2,00 m Breite im Seitenraum geführt wird. Der Einmündungsbereich zur Lübecker Straße ist umzugestaltet und eine Anbindung an den angeordneten Radweg herzustellen. In dem erforderlichen Sicherheitstrennstreifen in der Gütherstraße wird die öffentliche Beleuchtung aufgestellt.

Für den Radfahrer in Richtung Lübecker Straße wird -wie in Variante 1- ein Schutzstreifen mit 1,75 m Breite vorgesehen und vor der Einmündung Lübecker Straße auf den angeordneten Radweg aufgeleitet.

Weitere Varianten:

Der Erhalt von Parkstreifen an beiden Fahrbahnrandern wurde geprüft. Unter Berücksichtigung der Planungsrandbedingungen ist diese Variante auf Grund der beengten Querschnittsbreite jedoch nicht möglich.

Weitere Varianten mit vollständigem Entfall der Parkstreifen zugunsten von breiteren Radfahrstreifen bzw. Radwegen wurden zwar untersucht, aber im Hinblick auf den örtlichen Parkdruck nicht weiter ausgearbeitet.

Ferner wurde im Knotenbereich Güntherstraße/ Lessingstraße eine gefälligere Kurvenführung in Richtung Lübecker Straße geprüft. Unter Berücksichtigung des vorhandenen Baumes bei Hausnr. 94 wird eine Anpassung des Bordverlaufes jedoch nicht weiter betrachtet.

Vorzugsvariante:

Unter der Prämisse mögliche Konfliktpunkte zwischen dem Kfz-Verkehr und dem in Gegenrichtung der Einbahnstraße zugelassenen Radverkehr auszuschließen, wird der Variante 2 mit einem Radweg im Seitenraum der Vorzug gegeben.

3.2 Einzelheiten der Planung

Im gesamten Planungsbereich werden die Borde neu gesetzt und die Oberflächenentwässerung entsprechend angepasst.

In der Lessingstraße ist es den Radfahrern weiterhin erlaubt, entgegen der Einbahnstraße zu fahren. Die Anbindung der Lessingstraße an die Güntherstraße erfolgt über einen abgesenkten Hochbordstein und eine Teilaufpflasterung mit Rechteckpflaster aus Beton. Für die Radfahrer ist eine 1,60 m breite Schleuse vorgesehen.

Die Anlagen für den ruhenden Verkehr werden unter Berücksichtigung der Sichtdreiecke an den Grundstückszufahrten auf der Südseite neu hergestellt. Es werden acht Längsparkstände in einer Breite von 2,10 m in Wabensteinpflaster ausgeführt. Es entfallen somit 10 Parkstände. Als Abgrenzung zur Fahrbahn ist ein Tiefbord vorgesehen. Auf der Nordostseite sind im Sicherheitstrennstreifen Pfosten gegen unerlaubtes Parken vorgesehen.

Die Gehwege werden gemäß ReStra mit Gehwegplatten aus Beton hergestellt. Alle Querungsstellen werden mit taktilen Leitelementen ausgestattet und erhalten getrennte Absenkungen mit Antrittshöhen von 0 cm bzw. 6 cm.

Die öffentliche Beleuchtung wird im Planungsgebiet an die geänderten Bordkantenverläufe angepasst und in den neuen 0,9 m breiten Sicherheitstrennstreifen umgesetzt. Die in den Lageplänen eingetragenen vier neuen ÖB-Standorte sind vorbehaltlich der Prüfung von HHVA als Vorschlag zu betrachten.

Die vorhandenen Masten der Lichtsignalanlage Lübecker Straße werden gemäß der neuen Planung entsprechend versetzt. Durch den Entfall eines Fahrstreifens ergibt sich ein kürzerer Querungsweg. Die Signalsteuerung ist anzupassen.

Die wegweisende Beschilderung ist für ein ausreichendes Lichttraumprofil am Parkstand geringfügig zu versetzen. An der Einmündung Lübecker Straße ist die wegweisende Beschilderung an den neuen LSA-Mast umzusetzen.

Sämtliche Einbauten sind an die neue Oberflächenbefestigung und -höhe anzupassen.

Es sind keine Baumfällungen geplant, so dass alle vorhandenen Bäume erhalten bleiben. Neupflanzungen können im beengten Straßenquerschnitt nicht vorgenommen werden.

4 PLANUNGSRECHTLICHE GRUNDLAGEN

Der Umbau der Güntherstraße und Lessingstraße erfolgt innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinien gem. Bebauungsplan Hohenfelde 5 vom 08.08.1967 und im Geltungsbereich des Baustufenplanes Hohenfelde vom 03.06.1955.

Der Planungsbereich liegt außerhalb von Natur- und Wasserschutzgebieten.

Die Etagenhäuser der Güntherstraße 94-100 sowie die ehemalige Tankstelle (Lessingstraße 6) stehen unter Denkmalschutz.

Sonstige Schutzgebiete sind nicht betroffen.

5 UMSETZUNG DER PLANUNG

5.1 Grunderwerb

Die Baumaßnahme wird innerhalb der gemäß B-Plan festgesetzten Straßengrenzungslinien und im Geltungsbereich des Baustufenplanes durchgeführt. Grunderwerb muss nicht getätigt werden.

5.2 Kosten und Finanzierung / Haushaltstitel

Kostenträger ist die Freie und Hansestadt Hamburg. Die Finanzierung der o. g. Maßnahme erfolgt aus dem Programm „Neu-, Um- und Ausbau von Straßen“ mit dem PSP-Element: 2-22003010-10003.50.

5.3 Entwurfs- und Baudienststelle

Für den Entwurf und die Ausführung ist die

Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Hamburg-Nord
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachamt Management des öffentl. Raumes
Fachbereich Tiefbau - N/MR 2- zuständig.

5.4 Terminierung der Planung und Bauausführung

Die Straßenbauarbeiten werden voraussichtlich ab dem II. Quartal 2019 durchgeführt. Es ist eine Bauzeit von ca. 8 Wochen vorgesehen. Die Baumaßnahme soll in einer Baustufe ausgeführt werden.

Verfasst: Hamburg, 20.09.2018

Bearbeitet: Hamburg, 26.09.2018

██████████

██████████

██████████
Ingenieurgesellschaft mbH

N/MR 2212