

1 Anlass der Planung

In der Vereinbarung Bündnis für den Radverkehr, vom 23.06.2016, wurde als eines der Ziele der Ausbau des stadtweiten Veloroutennetzes bis 2020 festgelegt. Die Maßnahme „Verbesserung der Radverkehrsführung im Knoten Maienweg / Sengelmannstraße“ ist Bestandteil des Bündnisses für den Radverkehr - Vereinbarung gem. Ziffer II.3 zwischen der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) und dem Bezirksamt Nord vom 17.07.2017 (Projekt-Nr. N14).

Ziel dieser Vereinbarung ist es, den Knotenpunkt hinsichtlich der Verkehrssicherheit, Funktionalität, Komfort, Durchgängigkeit und Befahrbarkeit im Bereich der Radverkehrsanlagen sowie der Gehwege zu verbessern, so dass die Akzeptanz und die Nutzungsrate gesteigert werden.

Die konkretisierte Planung wurde im Regionalausschuss Langenhorn-Fuhlsbüttel-Alsterdorf-Groß Borstel (FuLa) am 23.04.2018 zur Kenntnis gegeben.

2 Vorhandener Zustand

2.1 Allgemeines

Die folgende Abbildung zeigt die Lage des Planungsabschnittes im Straßennetz.



Abb. 1: Übersichtskarte (Quelle: www.geo-online.de)

Der Knotenpunkt Maienweg / Sengelmannstraße liegt in den Stadtteilen Alsterdorf und Ohlsdorf im Bezirksamtsbereich Hamburg-Nord und verbindet die Hauptverkehrsstraßen Alsterkrugchaussee (Ring 2 / B 433) mit dem Knotenpunkt Ratsmühlendamm / Brombeerweg. Der Maienweg ist im Nordosten über die Hauptverkehrsstraßen Brombeerweg und Alte Landstraße mit dem Poppenbütteler Weg (Ring 3) verbunden.

Die Sengelmannstraße ist eine vierstreifig ausgebaute Hauptverkehrsstraße, die parallel zur Hinderburgstraße verläuft. Sie verfügt im Norden über einen Anschluss zur Hauptverkehrsstraße Alsterkrugchaussee (Ring 2 / B 433) und im Süden zur Hauptverkehrsstraße Hebebrandstraße.

Durch diese Lage im Hamburger Straßennetz (siehe Strategisches Straßennetz) hat der Knotenpunkt Maienweg / Sengelmanstraße eine hohe verkehrliche Bedeutung. Eine Verkehrszählung vom 17.04.2018 weist für den südwestlichen Verlauf des Maienwegs im Querschnitt eine Verkehrsmenge von rund 14.200 Kfz/24 h auf, mit einem Schwerverkehrsanteil (SV) von 1,5 %, für den nordöstlichen Verlauf des Maienwegs ergab die Verkehrszählung eine Verkehrsmenge von ca. 18.500 Kfz/24 h, mit einem SV-Anteil von 2,0 %. Die Sengelmanstraße weist eine Verkehrsmenge von rund 40.000 Kfz/24 h (nordwestlicher Verlauf) und 45.000 Kfz/24 h (südöstlicher Verlauf) auf. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei 3,5 bis 3,9 %.

In dem Planungsabschnitt des Knotens Maienweg / Sengelmanstraße befinden sich auf der Nordwestseite ein Mehrfamilienhaus sowie eine Bäckerei, auf der Nordostseite entsteht ein neues Wohngebiet mit Mehrfamilienhäusern (Bebauungsplan Ohlsdorf 26).

Die Südwestseite ist geprägt von Einfamilienhäusern und auf der Südostseite befindet sich der Kleingartenverein 433 „Spargelkoppel“.

Ziel der Maßnahme ist es, die vorhandenen Radverkehrsanlagen sowie die Gehwege zu optimieren und regelkonform entsprechend der geltenden Richtlinien ReStra 2017, ERA 2010 und EFA 2002 herzustellen. Hierbei stehen für die Überplanung der Radverkehrsanlagen, eine durchgängige, möglichst geradlinige Verkehrsführung und Befahrbarkeit herzustellen und dem Radfahrer eigene, ausreichend breite Bewegungsräume zur Verfügung zu stellen im Vordergrund. Die potentiellen Unfallschwerpunkte sowie alle weiteren möglichen Konfliktstellen zwischen Radfahrenden und anderen Verkehrsteilnehmern sollen innerhalb des Knotens auf ein Minimum reduziert werden.

Wesentliche Elemente der Optimierungsstrategie sind die Einrichtung von separaten Aufstellflächen für Radfahrer/innen in Knotenpunktbereichen sowie die ReStra-gerechte Herstellung aller Furten, Auf- und Ableitungen, Bordsteinabsenkungen sowie Nebenflächen in allen Straßenzügen und Knotenpunkten.

2.2 Verkehrssituation

Der näherungsweise in Ost-West-Richtung verlaufende Straßenzug des Maienwegs besitzt durchgängig einen Fahrstreifen je Richtung. Dazu kommen im Knotenpunkt aus nordöstlicher Richtung kommend zwei Linkabbiegestreifen für den Verkehr der Relation Maienweg Nordost in Richtung Sengelmanstraße Südost hinzu. Für den Verkehr der Relation Maienweg Nordost in Richtung Sengelmanstraße Nordwest ist ein Mischfahrstreifen ausgebildet (geradeausfahrender und rechtsabbiegender Verkehr). Das Linksabbiegen aus Richtung Südwest kommend in die Sengelmanstraße Nordwest ist nicht zugelassen. Für den rechtsabbiegenden Verkehr des Maienwegs Südwest in die Sengelmanstraße Südost existiert ebenfalls ein Mischfahrstreifen (geradeausfahrender und rechtsabbiegender Verkehr). Die Fahrstreifenbreiten liegen zwischen 2,75 m und 3,00 m.

Die vierstreifige Fahrbahn der aus Südost kommenden Sengelmanstraße weitet sich im Knotenpunkt auf zwei Fahrstreifen für den Geradeausverkehr Richtung Nordost, ein Fahrstreifen für die Rechtsabbieger in Richtung Nordost und zwei Fahrstreifen in Richtung Südost aus. Das Linksabbiegen in Richtung Maienweg Südwest ist nicht zugelassen. Im Knotenpunktarm Sengelmanstraße Südost ist ein rund 10,0 m vom Knoten-

punkt abgesetzter Mittelstreifen ausgebildet. Die Breite des Mittelstreifens beträgt 3,0 m und verschmälert sich zum Knotenpunkt hin auf 1,0 m. Der nicht signalisierte Rechtsabbiegestreifen ist durch eine Dreiecksinsel von den geradeausführenden Fahrstreifen räumlich getrennt. Auf dieser sind neben Aufstellflächen für querende Radfahrer/innen und Fußgänger/innen auch Lichtsignalmasten untergebracht. Im Rechtsabbiegestreifen ist ein Fußgängerüberweg ausgebildet. Die Breiten der geradeausführenden Fahrstreifen liegen bei 3,25 m, der Rechtsabbiegestreifen in Richtung Nordost hat eine Breite von 3,00 m.

Die Fahrbahn der aus nordwestlicher Richtung kommenden Sengelmannstraße besteht am Knotenpunkt aus vier Fahrstreifen: aus Richtung Nordwest einen Fahrstreifen für die Fahrtrichtung geradeaus und einen Mischfahrstreifen (Geradeaus und in Richtung Südwest) sowie zwei Fahrstreifen in Richtung Nordwest. Das Linksabbiegen in Richtung Maienweg Nordost ist lediglich für den ÖPNV zugelassen. Auch in diesem Knotenpunktarm ist ein ca. 10 m vom Knotenpunkt abgesetzter Mittelstreifen vorhanden. Die Breite des Mittelstreifens beträgt ca. 3,00 m und verschmälert sich zum Knotenpunkt hin auf 1,0 m. Die Fahrstreifen im nordwestlichen Verlauf der Sengelmannstraße weisen in allen Fahrtrichtungen jeweils eine Breite von 3,25 m auf.

Der Rad- und Fußgängerverkehr quert die Knotenpunktarme über getrennte, nicht abgesetzte Furten durch eine gemeinsame Signalisierung. Die Berechnung der Zwischenzeiten der LSA im Maienweg erfolgte unter Berücksichtigung „Radfahrer räumen“.

In den Nebenflächen der vier Knotenpunktarmen sind größtenteils Rad- und Gehwege ausgebildet. Entlang der Sengelmannstraße hat der Radweg in den östlichen Nebenflächen eine Breite von 1,25 m bis 1,30 m, der Radweg in den westlichen Nebenflächen ist circa 1,60 m breit. Beidseitig sind Gehwege (größtenteils befestigt mit grauen Betonplatten 50 / 50 cm) mit Breiten von 1,50 m bis 2,00 m vorhanden. Die Radwege entlang der Sengelmannstraße sind überwiegend mit roten Betonsteinpflaster 25 / 25 cm ausgestaltet. Die Gehwege werden zu den Radwegen hin durch 2,00 m breite Grünstreifen abgetrennt. Sicherheitsstreifen sind durchgängig vorhanden und weisen eine ausreichende Breite zur Aufnahme von Beleuchtungsmasten und Schilderpfosten auf. Sie sind der aktuellen Regelbauweise entsprechend mit grauem Pflaster 25 / 25 cm oder mit Betonpflaster 10 / 20 cm befestigt.

Im südwestlichen Verlauf des Maienwegs befindet sich in den nördlichen Nebenflächen ein unbefestigter Gehweg (wassergebundene Decke) mit einer Breite von ca. 1,60 m 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 m bis 2,00 m. Im Maienweg befinden sich einseitig angeordnete Längsparkstände (südliche Nebenflächen) mit einer Ladestation für zwei Elektroautos.

In den nördlichen Nebenflächen des nordöstlichen Verlaufs des Maienwegs wurden im Zuge der Planung und der Erschließungsmaßnahme des Wohnquartiers „Am Weißenberge“ die Nebenflächen entlang des Wohnquartiers erneuert. In diesem Abschnitt beträgt die Breite des Radweges 2,00 m (Betonpflastersteine 25 / 25 cm) und die Breite des Gehweges 2,50 m (Betonplatten 50 / 50 cm). Der Radweg ist durch einen 3,00 m breiten Grünstreifen mit Baumbestand von der Fahrbahn abgetrennt. Zwischen dem

Rad- und Gehweg ist ein 0,25 m breiter Trennstreifen mit taktilem und optischem Kontrast ausgebildet. Außerhalb des Abschnittes „Am Weißenberge“ verschmälern sich die Breiten des Rad- und Gehweges jeweils auf circa 1,00 m.

Im Maienweg Nordost wird der stadtauswärts fahrende Radverkehr auf einem nicht benutzungspflichtigen baulichen Radweg geführt. Der Fußgängerverkehr wird auf einem circa 1,00 m breiten als Gehweg erkennbaren nicht befestigten Weg geführt. Im Maienweg Nordost befinden sich einseitig angeordnete Längsparkstände. Diese sind mit Rausgittersteinen aus Beton befestigt und weisen eine Breite von rund 2,50 m auf. Sicherheitstrennstreifen sind zwar vorhanden, weisen jedoch unzureichende Breiten auf und sind nicht entsprechend der Regelbauweise befestigt.

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.

In der Sengelmannstraße verläuft die Buslinie 118. Die Buslinie 174 verläuft in einer Nordost-Verbindung über den Knoten Sengelmannstraße in den östlichen Abschnitt des Maienwegs.

In den Nebenflächen befinden sich zahlreiche Einbauten, wie eine Litfaßsäule und Werbetafel, Ladestation (E.-Autos), Schaltschränke, Absperr- und Baumschutzbügel, Verkehrszeichen und Pfosten.

Die Gehwegüberfahrten sind mit Betonwabensteinpflaster befestigt.

Die Entwässerung der Fahrbahn und Nebenflächen erfolgt über Straßenabläufe, die in allen Knotenpunktarmen angeordnet sind. Die Straßenabläufe sind an das vorhandene Mischwassersiel angeschlossen.

An drei von den vier zum Knoten führenden Straßen stehen Beleuchtungsmasten und zwar jeweils am Knotenarm des Maienweges (Süd- bzw. Nordseite) sowie an der Sengelmannstraße (Nordseite, beidseitig). Darüber hinaus steht auf dem mittleren südlichen Fahrbahnteiler ein Beleuchtungsmast mit zwei Leuchtkörpern. Hierdurch wird im Wesentlichen der direkte Knotenpunktbereich beleuchtet. Im Knotenarm Sengelmannstraße Nordwest befindet sich zudem ein Mast mit einer Verkehrskamera.

Wegweisende Beschilderung findet sich im Knotenarm Maienweg Nordost mit Hinweisen auf die Autobahn (BAB 7, Flensburg) und den Flughafen sowie im Knotenarm Sengelmannstraße Südost mit Hinweis auf den Stadtteil Poppenbüttel. Die Beschilderung ist an separaten Masten angebracht.

In sämtlichen Nebenflächen der vier Knotenpunktarme befindet sich Baumbestand. Entlang der Sengelmannstraße befindet sich zusätzlich Baumbestand in den begrünten Mittelstreifen.

3 Geplanter Zustand

3.1 Planungsansatz

Ziel der Planung ist es durch eine Umgestaltung des Knotenpunktes die Radverkehrsführung sowie die Gehwege unter den Gesichtspunkten Verkehrssicherheit, Funktionalität, Komfort, Durchgängigkeit und Befahrbarkeit zu optimieren, so dass sie dem Anspruch an

eine „Fahrradstadt Hamburg“ sowie den Ansprüchen von mobilitätseingeschränkten Menschen gerecht werden. Das Planungsgebiet dieser Maßnahme ist der unmittelbare Knotenpunktbereich. Die vier Knotenpunktarme Sengelmannstraße Nord-West, Sengelmannstraße Süd-Ost, Maienweg Süd-West und Maienweg Nord-Ost werden überplant.

Die Anschlussplanung im Maienweg Südwest erfolgt gemäß der Planung „Grundinstandsetzung Maienweg zwischen Hindenburgstraße und Sengelmannstraße“ in Form beidseitiger Radfahrstreifen mit einer Breite von jeweils 1,85 m (inkl. Markierung). Im Maienweg Nordwest erfolgt die Anschlussplanung in den nördlichen Nebenflächen gemäß der Erschließungsmaßnahme „Am Weißenberge“ (B-Plan Ohlsdorf 26). Die Anschlussplanung in den verbleibenden Knotenpunktarmen erfolgt gemäß Bestand.

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

Im Vorfeld der Planungen wurde geprüft, welche Radverkehrsanlage für den links abbiegenden Radverkehr im vorliegenden Knoten geeignet ist. Folgende Möglichkeiten sind untersucht worden:

1. Direktes Linksabbiegen
2. Indirektes Linksabbiegen

Variante 1: Direktes Linksabbiegen

Die Voraussetzungen für direkt links abbiegenden Radverkehr sind gem. ERA 2010 günstig, wenn bei einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h die Verkehrsstärke in Fahrtrichtung des Radverkehrs 800 Kfz/h nicht übersteigt und nur ein Fahrstreifenwechsel notwendig ist. Da die vorliegenden Verkehrszahlen die in der ERA 2010 genannte Schwelle von 800 Kfz/h in Fahrtrichtung des Radverkehrs überstiegen, wurde diese Variante verworfen.

Variante 2: Indirektes Linksabbiegen

Die indirekte Radverkehrsführung beim Linksabbiegen wurde als favorisierte Lösung gemäß Vorabstimmung mit VD und PK gewählt, da bei dieser Variante eine sichere Führung des Radverkehrs möglich ist. Die Flächenverfügbarkeit im Knoten ist ausreichend, so dass entsprechende Aufstellbereiche ausgebildet werden können.

Im Vorfeld der Planung wurde darüber hinaus geprüft, ob die sogenannte „Berliner-Lösung“ an den Knotenpunktarmen umsetzbar ist. Die Auf- und Ableitung des Radverkehrs im Kreuzungsbereich auf die Fahrbahn und die daraus resultierende fahrbahngleiche Führung über die Kreuzung trägt zur Sicherheit bei, da der Radverkehr im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs ist. Durch die Auf- und Ableitung vor dem Knotenpunkt stehen für die Anlagen des Fußgängerverkehrs größere Flächen zur Verfügung, die im Bereich des Knotens Maienweg / Sengelmannstraße für die Unterbringung der taktilen Bodenindikatoren benötigt werden.

3.2 Einzelheiten der Planung

Die Planung erfolgt unter Beibehaltung der Fahrstreifenanzahl und der Fahrbeziehungen. Der stadtauswärts führende Fahrstreifen (Maienweg nordöstlicher Verlauf) wird im Zuge der Planung auf 3,25 m reduziert. Die Überplanung des Knotens berücksichtigt die Planung der Erschließungsmaßnahme „Am Weißenberge“ und schließt entsprechend an der Radverkehrsanlage Maienweg Nordost an.

Der Radverkehr wird mit Hilfe von gesonderten Radfahrstreifen, Fahrrad-Abbiegestreifen, Radwegefurten sowie Aufstelltaschen zum indirekten Abbiegen im Knoten geführt.

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.

3.2.1 Fußgänger- und Radverkehrsführung

Die Gehwege sind größtenteils mit Breiten von $\geq 2,65$ m bemessen. Auf der Nordwest- und auf der Südostseite des südwestlichen Verlaufs des Maienwegs betragen die Gehwegbreiten 2,00 m bis 2,25 m. Als Nebenflächenbefestigung sind Gehwegplatten aus Beton 50 x 50 cm vorgesehen.

Der geradeausfahrende und linksabbiegende Radverkehr aus den Knotenpunktarmen Sengelmannstraße Nordwest und Maienweg Nordost werden entsprechend der „Berliner-Lösung“ vor dem Knotenpunkt auf Fahrbahnniveau abgeleitet und gemeinsam mit dem motorisierten Verkehr über den Knoten geführt. Die Aufleitung des Richtung Südost fahrenden Radverkehrs auf die Nebenflächen erfolgt nach Queren des Knotenpunktes. Der geradeausfahrende und linksabbiegende Radverkehr der Sengelmannstraße Südost wird ca. 120 m vor dem Knoten mit Beginn des Kfz-Rechtsabbiegestreifens auf einen Radfahrstreifen abgeleitet und links neben dem Rechtsabbieger geführt. Der Radverkehr wird parallel zum Kfz-Verkehr in dessen Sichtfeld geführt, zudem wird dem rechtsabbiegenden Kfz-Verkehr frühzeitig und deutlich signalisiert, dass der Radfahrstreifen gekreuzt werden muss. Der Richtung Nordwest fahrende Radverkehr wird unmittelbar nach dem Knotenpunkt auf einen baulichen Radweg auf geleitet.

Der Radverkehr im Maienweg Südwest wird beidseitig auf einem Radfahrstreifen fahrbahngleich geführt, somit entfällt die sogenannte „Berliner Lösung“ in diesem Knotenpunktarm. Der in Richtung Nordost fahrende Radverkehr wird auf einem Radfahrstreifen, der nach 30 m in einen Schutzstreifen übergeht, geführt. Da die Anschlussplanung für die Erschließung „Am Weißenberge“ voraussichtlich zu einem späteren Zeitpunkt baulich umgesetzt wird, wird der Radfahrstreifen in dieser Planung in eine „Velo-Weiche“ übergehen, um dem Radverkehr die Wahl zwischen der Nebenfläche oder dem Mischverkehr zu ermöglichen.

Der, aus der Sengelmannstraße Südost in den Maienweg Nordost einbiegende, Radverkehr wird vor dem Knotenpunkt abgeleitet und fahrbahngleich auf einem Radfahrstreifen geführt.

Für den indirekt links abbiegenden Radverkehr sind entsprechende Aufstellflächen mit Haltelinien im Knotenpunkt ausgebildet, für die eine eigene Lichtsignalisierung mit entsprechenden Signalgebern vorgesehen werden soll.

Um eine Aufstellung und ein Anfahren im Blickfeld des Kfz-Verkehrs zu ermöglichen, sind die Haltelinien des Radverkehrs 3,00 m vor den Haltelinien des rechtsabbiegenden Kfz-Verkehrs angeordnet. Die Distanz zwischen den Haltelinien des indirekt links abbiegenden Radverkehrs und des Kfz-Verkehrs beträgt über 3,00 m.

3.2.2 ÖPNV

Der Verlauf der Buslinie 174 wurde bei der Überplanung des Knotenpunktes Maienweg / Sengelmannstraße hinsichtlich der Schleppkurve berücksichtigt.

3.2.3 Ruhender Verkehr

In den südöstlichen Nebenflächen des Richtung Süd-West verlaufenden Maienwegs werden Parkstände zwischen den Straßenbäumen angeordnet (mit einer Ladestation für zwei Elektroautos). Die Parkstände erhalten aufgrund der Baumwurzeln eine Oberflächenbefestigung aus Kunststoffwabengitter, die eine geringe Einbautiefe haben und die keine Einfassung aus Borden benötigen. Der genannte Standort der zu verlegenden Ladestation ist mit Hilfe eines Baumsachverständigen festzulegen.

Die Bilanz der Parkstände stellt sich wie folgt dar:

Abschnitt	Anzahl der vorh. Parkstände	Anzahl d. geplanten Parkstände	Bilanz
Maienweg Südwest	2	2	0
Maienweg Nordost	0	0	0
Sengelmannstraße Nordwest	0	0	0
Sengelmannstraße Südost	0	0	0
Summe	2	2	0

Annahme: Länge eine Längsparkstandes 5,20 m gem. ReStra. Kurze Parkstandslücken für Kleinwagen (wie z.B. Smart) wurden nicht berücksichtigt.

3.2.4 Straßenentwässerung

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. Um die Höhenlage der neuen Nebenflächen nicht zu sehr vom Bestand abweichen zu lassen (Baumwurzeln, Leitungen könnten ihre Überdeckung verlieren) kann es erforderlich werden, dass die geplanten Radfahrstreifen in Richtung Fahrbahn geneigt sind und der Wasserlauf zwischen Fahrbahn und Radfahrstreifen liegt.

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.

Am tiefliegenden Fahrbahnrand werden neue Wasserläufe aus Gussasphalt in einer Breite von 0,30 m geplant.

3.2.5 Bäume und Grünflächen

Im Zuge der regelkonformen Umgestaltung des Knotenpunktes müssen keine Bäume entfernt werden.

Zur Realisierung der Maßnahme sind Eingriffe in den Wurzelbereich der angrenzenden Straßenbäume erforderlich. Zur besseren Einschätzung der Eingriffe - durch die geplante Baumaßnahme - wurden daher frühzeitig Wurzelsuchgrabungen in festgelegten Teilbereichen durchgeführt. Die Ergebnisse sind in einer gutachterlichen Stellungnahme aufgezeigt und werden in den einzelnen Planungsphasen im Detail berücksichtigt. Besonders betroffen sind die Bereiche in denen die Fahrbahn erweitert wird und die Bordsteine neu gesetzt werden. Hier hatte die Wurzelsuchgrabung ergeben, dass überwiegend Feinwurzeln betroffen sind. Der Schwerpunkt der Untersuchung lag zudem in den Bereichen, in denen bisher keine Oberflächenbefestigung existierte, wie z.B. in den zukünftigen östlichen Parkbereichen - zwischen den Bäumen und in den Gehwegen.

Der vorhandene Baumbestand wird während der Bauzeit gegen mechanische Beschädigungen geschützt. Eine baumpflegerische Begleitung wird während der Baumaßnahme punktuell stattfinden, speziell in den vorher genannten Bereichen.

Die Bilanz der Bäume stellt sich wie folgt dar:

Abschnitt	Anzahl der vorh. Str.-Bäume	Anzahl d. entfallenden Str.-Bäume	Anzahl der Neuanpflanzungen	Bilanz
Maienweg Südwest	2	0	0	0
Maienweg Nordost	0	0	0	0
Sengelmannstraße Nordwest	1	0	0	0
Sengelmannstraße Südost	0	0	0	0
Summe	3	0	0	0

Der zu fällende Straßenbaum sowie die Neupflanzung im Maienweg Nordost (Nordseite) wurden in dieser Bilanz nicht berücksichtigt, da diese Straßenbäume bereits in der Anschlussplanung Erschließungsmaßnahme „Am Weißenberge“ (B-Plan Ohlsdorf 26) aufgenommen wurden.

3.2.6 Barrierefreiheit

Die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Personen sowie Menschen mit eingeschränkten kognitiven Fähigkeiten werden bei der Planung der Verkehrsflächen entsprechend der ReStra und H BVA berücksichtigt. Im Planungsabschnitt werden in allen Knotenbereichen und Querungen taktile Leiteinrichtungen für Menschen mit Sehbehinderungen vorgesehen.

Die Begrenzungsstreifen sowie die Aufmerksamkeitsstreifen und -felder werden in Noppenplatten im Format 25/25/7 cm ausgeführt. Die Sperr- und Richtungsfelder sowie die Leitstreifen werden in Rippenplatten im Format 25/25/7 cm ausgeführt.

Die Bordsteine werden an den Querungen für Rollator- bzw. Rollstuhlnutzer auf 0 cm und für die Langstocknutzer auf 6,0 cm abgesenkt („getrennte Querungen“).

Bei den signalisierten Fußgängerübergängen soll eine entsprechende Sehbehinderten-signalisierung vorgesehen werden.

Durch die klare Trennung des Fuß- und Radverkehrs (Begrenzungstreifen, Radfahrstreifen) sowie durch die in Teilbereichen erreichte Querschnittsverbreiterung der Gehwege erhöhen sich die Sicherheit und Aufenthaltsqualität für Fußgänger.

3.2.7 Straßenbeleuchtung und Ausstattung / Werbetafeln

Durch die Umgestaltung des Straßenquerschnittes und der damit verbundenen Veränderung der Nebenflächen ist es erforderlich, die Anlagen der öffentlichen Beleuchtung in der Örtlichkeit z. T. zu versetzen, zu erneuern und insgesamt den heutigen Bedürfnissen entsprechend anzupassen.

Die Ladestation für die Elektroautos auf der Südwestseite des Knoten muss für die Neuordnung der Längsparkstände versetzt werden. Der Betreiber klärt den neuen Standort mit dem Bezirksamt Hamburg-Nord als zuständiger Behörde für die Sondernutzung.

Der Kameramast in der Sengelmannstraße Nordwest (Westseite) muss ebenfalls versetzt werden sowie Pfeilwegweiser, Pfosten und Bügel entfernt oder entsprechend versetzt werden müssen.

Es ist vorgesehen eine Sitzbank im Planungsabschnitt aufzustellen.

3.2.8 Ver- und Entsorgungsleitungen

Eine Leitungsanfrage ist durchgeführt worden. Seitens der Versorgungsunternehmen ist durch Gasnetz Hamburg für 2019 der Austausch der Gasleitung zwischen Maienweg Haus-Nr. 37 bis 211 benannt worden. Diese Leitungsarbeiten sollen im Knotenpunktbereich zeitlich so umgesetzt werden, dass der Straßenbau direkt im Anschluss erfolgen kann.

Seitens der Versorgungsunternehmen sind keine Baumaßnahmen genannt worden.

Inwieweit sich ein Erfordernis zur Anpassung von Leitungen, Kabelschächten oder Schaltschränken aufgrund der geplanten Umbaumaßnahmen an der Straße ergibt, kann erst im weiteren Ablauf der Planung festgestellt werden.

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 Ohlsdorf 26, festgestellt am 16.12.2013

5 Umsetzung der Planung

5.1 Grunderwerb

Die Baumaßnahme wird innerhalb der Straßenbegrenzungslinien durchgeführt. Grunderwerb wird nicht erforderlich.

5.2 Finanzierung

Die Finanzierung erfolgt aus Mitteln des Bündnisses für den Radverkehr. Die Maßnahme hat das PSP-Element 2-22003010-20009.14.

5.3 Entwurfs- und Baudienststelle

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

5.4 Realisierungstermin

Die Umsetzung der Maßnahme ist im Sommer 2019 geplant.

Bearbeitet: [REDACTED]

Verfasst: [REDACTED]

Hamburg, den 20.09.2018