

# Umsetzung B+R-Entwicklungskonzept für die Freie und Hansestadt Hamburg

## ERLÄUTERUNGSBERICHT B+R-Anlage Lattenkamp zur Entwurfsplanung

07.11.2018

**Auftragnehmer der Planung:**

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

## **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 der Baumaßnahme .....	4
1.3	Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag.....	5
1.4	Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien.....	5
1.5	Angaben zu weiteren Vereinbarungen.....	5
2	Planungsrechtliche Grundlagen .....	5
2.1	Sondernutzungsantrag .....	5
3	Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlagen .....	6
3.1	Beschreibung des Bestandes .....	6
3.1.1	Verkehrsbelastung .....	7
3.1.2	ÖPNV .....	7
3.1.3	Rad- und Fußgängerverkehre.....	8
3.1.4	Barrierefreiheit.....	9
3.1.5	Lichtsignalanlagen .....	9
3.1.6	Öffentliche Beleuchtung .....	9
3.1.7	Straßenbegleitgrün.....	9
3.1.8	Ruhender Kfz-Verkehr .....	10
3.1.9	Entwässerung .....	10
3.1.10	Ausstattung .....	10
3.1.11	Leitungen.....	11
3.1.12	Besonderheiten .....	11
3.2	Rahmenbedingungen .....	11
3.2.1	Umweltverträglichkeit.....	11
3.2.2	Bodengutachten .....	11
3.2.3	Grundwasser .....	12
3.2.4	Kampfmittel.....	12
3.2.5	Wurzelsuchgrabungen .....	12
4	Variantenuntersuchung .....	12
5	Technische Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante.....	14
5.1.1	Rad- und Fußgängerverkehr.....	16
5.1.2	Barrierefreiheit.....	16
5.1.3	MIV .....	16



---

5.1.4	Lichtsignalanlagen .....	16
5.1.5	Öffentliche Beleuchtung .....	16
5.1.6	Straßenbegleitgrün.....	16
5.1.7	Ruhender Kfz-Verkehr .....	17
5.1.8	Entwässerung .....	17
5.1.9	Ausstattung / Wegweisung .....	17
5.1.10	Leitungen.....	17
6	Erläuterungen zu der Wirtschaftlichkeit und der Finanzierung.....	17
6.1	Wirtschaftlichkeit .....	17
6.2	Finanzierung .....	17
7	Durchführung und Auswirkungen der Baumaßnahme .....	18
7.1	Auswirkungen aus Immissionen .....	18
7.2	Voraus- und Folgemaßnahmen .....	18
7.3	Auswirkungen der Baumaßnahme auf das unmittelbare und erweiterte Umfeld... ..	18
7.4	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft .....	18
8	Grunderwerb.....	18
9	Sonstiges.....	19





## 1 Allgemeines

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

Die U-Bahn Haltestelle Lattenkamp befindet sich zwischen den Straßen Bebelallee und Lattenkamp, unmittelbar nördlich der Straße Meenkweise. Die U-Bahn Linie U1 wird hier auf einem Bahndamm geführt, welcher mittig zwischen den Straßen Lattenkamp und Bebelallee gelegen ist und parallel zur Bebelallee verläuft. Die Straße Meenkweise wird von der U-Bahn über ein Brückenbauwerk gequert.

Die Haltestelle befindet sich im Bezirksamtsbereich Hamburg-Nord, Stadtteil Winterhude. Sie ist auf dem o.g. Bahndamm gelegen und besitzt Zu- und Abgänge sowohl zur Bebelallee (im Westen) als auch zum Lattenkamp (im Osten).

Die Bebelallee ist in dem hier betrachteten Bereich eine 2-streifige Hauptverkehrsstraße und hat eine inner- und überörtliche Verbindungsfunktion in Nord-Süd-Richtung. Die angeordnete Verkehrsgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Die Straßen Meenkweise und Lattenkamp sind bezirkliche Anliegerstraßen, die angeordnete Geschwindigkeit beträgt im hier betrachteten Bereich ebenfalls 50 km/h.

Die Straße Lattenkamp kann zwischen Meenkweise und Braamkamp in beide Richtungen befahren werden, allerdings ist eine Ausfahrt in den Braamkamp nicht möglich und es muss (über die Nebenfahrbahn einer P+R-Anlage) im Lattenkamp gewendet werden. Eine Einfahrt vom Braamkamp in den Lattenkamp ist hingegen möglich.

In unmittelbarer Nähe der Zugänge zur U-Bahn-Haltestelle befinden sich sowohl in der Bebelallee als auch im Lattenkamp jeweils die Haltepunkte der Bushaltestelle „Lattenkamp“ der Hamburger Hochbahn.

Auf beiden Seiten der U-Bahn-Haltestelle befinden sich derzeit diverse Fahrrad-Abstellmöglichkeiten in unterschiedlichster Ausführung im Bereich der jeweiligen Nebenflächen der Bebelallee und des Lattenkamps. Die für die Haltestelle genutzten Nebenflächen reichen dabei auf beiden Seiten teilweise bis unmittelbar an den Bahndamm heran. Am Zugang Bebelallee befindet sich zudem eine StadtRad-Station.

Es ist vorgesehen, die zukünftige B+R-Anlage auf beiden Seiten der Haltestelle, in der Bebelallee sowie im Lattenkamp, deutlich zu erweitern und neu herzustellen. Die B+R-Anlage wird dabei mit verschiedenen Ausstattungselementen versehen. Es ist geplant, Fahrradanhänger, überdachte Doppelstockparker und Fahrradsammelschließanlagen in unterschiedlicher Anzahl aufzustellen.

### 1.2 Begründung des Vorhabens, Anlass Notwendigkeit und Dringlichkeit der Baumaßnahme

Die P+R-Betriebsgesellschaft mbH soll auf Basis des in der Drucksache 20/14485 des Senats vom 27.01.2015 beschlossenen B+R-Entwicklungs-konzeptes den Ausbau der Bike+Ride-Standorte an den S- und U-Bahn-Haltestellen in Hamburg umsetzen.

Der Begriff „Bike+Ride (B+R)“ bezeichnet die Verknüpfung des Fahrrads mit öffentlichen Verkehrsmitteln (S-Bahn, U-Bahn, Bus und Fähre). Das Fahrrad wird dazu genutzt, eine Haltestelle des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) anzufahren, dort abzustellen und die Fahrt mit dem öffentlichen



Verkehrsmittel fortzusetzen. Im Nachtransport wird das Fahrrad nach der Fahrt mit dem öffentlichen Verkehrsmittel genutzt.

Fahrrad und ÖPNV als Bausteine des Umweltverbundes bieten hervorragende Potenziale für eine effiziente Vernetzung und zukunftsfähige Gestaltung der Mobilität im Stadtgebiet von Hamburg. Damit diese Vorteile zum Tragen kommen, ist die Entwicklung, Umsetzung und dauerhafte Pflege attraktiver Verknüpfungspunkte zwischen Fahrrad und ÖPNV von zentraler Bedeutung, denn nur attraktive B+R-Anlagen werden auch potenzielle Nutzer überzeugen und somit die Nachfrage im Umweltverbund steigern.

Die Ziele der Ausgestaltung von B+R-Anlagen sind wie folgt definiert:

- Verknüpfung des ÖPNV mit ergänzenden Angeboten
- Ausgestaltung der Haltestellen einschließlich des Umfeld als „Visitenkarte“ des ÖPNV
- Herstellen eines attraktiven Haltestellenumfeldes
- Einheitlicher Anlagenstandard und die Entwicklung einer gesamtheitlichen Instandhaltungsstrategie

Der Bereich rund um die U-Bahn-Haltestelle Lattenkamp ist gekennzeichnet von einer sehr hohen Anzahl von ungeordnet und „wild“ abgestellten Fahrrädern. Die Zahl der vorhandenen Fahrradabstellbügel bzw. sonstiger Fahrradabstellanlagen ist nicht ausreichend, um den hier herrschenden hohen Bedarf abzudecken.

### **1.3 Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag**

Bedarfsträger für die Baumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg.

Der Entwurf und die Bauausführung der nachfolgend beschriebenen Planungs- und Bauleistungen erfolgt durch die P+R Betriebsgesellschaft mbH.

### **1.4 Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien**

Das B+R-Entwicklungskonzept wurde in der Drucksache 20/14485 des Senats vom 27.01.2015 beschlossen.

### **1.5 Angaben zu weiteren Vereinbarungen**

-entfällt-

## **2 Planungsrechtliche Grundlagen**

Im Maßnahmenbereich gilt der Baustufenplan Winterhude vom 14.1.1955.

Aus dem Baustufenplan ergeben sich keine weiteren Maßgaben für diese Maßnahme.

### **2.1 Sondernutzungsantrag**

Für die Herstellung der B+R-Anlagen ist eine Sondernutzungserlaubnis für die öffentlichen Straßenverkehrsflächen erforderlich. Die für die Erlaubnis erforderlichen Abstimmungen mit den Trägern öffentlicher Belange wird im Vorwege sowie planungsbegleitend durchgeführt.

### 3 Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlagen

#### 3.1 Beschreibung des Bestandes

Zur Herstellung der B+R-Anlage Lattenkamp werden sowohl Nebenflächen im Bereich der Bebelallee als auch Nebenflächen im Bereich des Lattenkamps genutzt und entsprechend umgebaut. Nachfolgend werden beide Bereiche jeweils getrennt beschrieben.

##### Bebelallee

Der umzubauende Bereich der Nebenflächen umfasst eine ca. 20 x 16 m große Fläche, welche sich direkt südwestlich des Haltestellenausganges befindet. Sie beginnt unmittelbar am Fuße des Bahndammes und reicht bis zur vorhandenen StadtRad-Station. Eine weitere, etwas kleinere Fläche (ca. 5 x 8 m) befindet sich unmittelbar nördlich des Haltestellenzuganges im Bereich der bereits vorhandenen Fahrradabstellanlagen.

Die Bebelallee ist in dem hier betrachteten Bereich eine 2-streifige Hauptverkehrsstraße. Die Nebenflächen zwischen Fahrbahn und Bahndamm bzw. zwischen Fahrbahn und Haltestellenzugang weisen eine Breite von ca. 25 m auf.

Unmittelbar auf Höhe des U-Bahn-Zuganges befindet sich in der Bebelallee ein Haltepunkt der Bushaltestelle „Lattenkamp“. Der Haltepunkt ist als Busbucht in Betonbauweise ausgebildet. Zwischen der Bushaltestelle und dem Zugang zur U-Bahn befindet sich auf gesamter Länge eine ca. 3,0 m breite Überdachung, so dass ein Fahrgast vollständig überdacht zwischen Bus und U-Bahn wechseln kann. Die Überdachung geht im Bereich der Bushaltestelle in die dortigen Fahrgastunterstände über.

Sämtliche Nebenflächen bzw. Fußgängerbereiche zwischen Bushaltestelle und Zugang zur U-Bahn sind mit Beton-Gehwegplatten 50/50/7 befestigt. Im Bereich der Überdachung sind zusätzlich rote Klinkerbänder eingelassen, um den Zugang zur U-Bahn-Station optisch hervorzuheben. Die Fahrgastwarteflächen an der Bushaltestelle sind mit Betonsteinpflaster 25/25/7 cm, grau, befestigt.

Nördlich und südlich des U-Bahn-Zuganges befinden sich diverse Fahrradabstellmöglichkeiten in den Nebenflächen. Es sind Anlehnpfosten, Anlehnbügel sowie auch überdachte Anlehnbügel vorhanden. Die Anlehnbügel und -pfosten sind teilweise verbogen, teilweise abgängig und generell in einem sehr schlechten Allgemeinzustand.

Die Oberflächen rund um die Fahrradabstellanlagen sind überwiegend mit einer Deckschicht ohne Bindemittel (Grand) oder in Teilen auch mit Gehwegplatten 50/50/7 cm befestigt.

Die Anzahl der vorhandenen Abstellbügel ist deutlich zu gering für den herrschenden Bedarf. In weiten Teilen rund um die Haltestelle werden daher Fahrräder „wild“ abgestellt, so z.B. am Zaun der Bahndammbegrenzung oder an den Pfosten der Überdachungen.

Südlich des U-Bahn-Zuganges befindet sich ein fensterloser Backsteinbau in den Nebenflächen. Dieser dient als Zugang zu einem unterirdischen Röhrenbunker aus dem 2. Weltkrieg. Der Zugang zum Bunker ist verschlossen.

Am südlichen Ende des Bahndammes, am Übergang zur Brücke über die Meenkweise, befindet sich ein weiterer Backsteinbau. Dieser wird als Kiosk bzw. Mini-Cafe mit Außenbewirtung genutzt.

Im gesamten Bereich der Nebenflächen befinden sich diverse große Straßenbäume.



Die weiteren Nebenflächen in Richtung Süden / Richtung Meenkweise sind mit Gehwegbereichen (Betonplatten) sowie ungebundenen Bereichen (rund um die vorhandenen Bäume) versehen. Im direkten Eckbereich Bebelallee/Meenkweise sind in der Nähe des Fahrbahnrandes weitere Fahrradanhängerbühel in den Nebenflächen vorhanden.

### Lattenkamp

Die westlichen Nebenflächen in der Straße Lattenkamp weisen eine Breite von ca. 8,0 m (im Bereich vor dem Zugang zur U-Bahn) bis 15,0 m (zwischen Fahrbahn und Bahndamm) auf. Die Gehwegbereiche der Nebenflächen sind durchgängig mit Beton-Gehwegplatten 50/50/7 cm befestigt.

Unmittelbar vor dem U-Bahn-Zugang befindet sich ein weiterer Haltepunkt der Bushaltestelle „Lattenkamp“, welcher in Form von zwei voneinander getrennten Busverkehrsflächen ausgebildet ist. Zwischen diesen beiden Busflächen befindet sich ein Fußgängerüberweg über den Lattenkamp. Die nördliche Busverkehrsfläche ist in Betonbauweise hergestellt. Die südliche Verkehrsfläche besteht aus Beton-Wabensteinpflaster bzw. Asphalt.

Nördlich des U-Bahn-Zuganges sind zwischen Gehweg und Bahndamm diverse Fahrradanhängerbühel angeordnet. Darüber hinaus ist hier ein abschließbarer und überdachter Fahrradkäfing (betrieben durch B+R) vorhanden. In diesem Käfing können Fahrradstellplätze dauerhaft angemietet werden. Die Oberflächenbefestigungen im Bereich der Anlehnbühel und des Fahrradkäfings variieren zwischen Asphalt und Gehwegplatten 50/50/7 cm.

Nördlich der Fahrradabstellanlagen schließt sich eine P+R-Anlage an. Diese P+R-Anlage verläuft parallel zwischen Lattenkamp und Bahndamm. Sie besteht aus einer Nebenfahrbahn und beidseitig angeordneten Schrägparkplätzen. Die Schrägparkplätze sind regelmäßig durch Baumscheiben unterbrochen. Die Nebenfahrbahn besteht aus Asphalt; die Parkstände weisen eine Oberflächenbefestigung aus Beton-Wabensteinpflaster auf. Die P+R-Anlage ist von Norden aus anfahrbar und beginnt an der Einmündung Braamkamp. Unmittelbar vor den Fahrradabstellanlagen mündet die Nebenfahrbahn der P+R-Anlage wieder in den Lattenkamp.

Im südlichen Bereich der P+R-Anlage befinden sich eine Elektroladesäule sowie ein switchh-Punkt.

Im gesamten westlichen Nebenflächenbereich des Lattenkamps befinden sich diverse große Straßenbäume.

### 3.1.1 Verkehrsbelastung

Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke auf der Bebelallee liegt gemäß einer einzelnen Erhebung vom 14.08.2012 bei ca. 20.350 Kfz / 24 Std. im Abschnitt zwischen Meenkweise und Deelböge. Der Schwerlastverkehr liegt bei ca. 2,7 %.

Für die Straße Lattenkamp liegen keine Verkehrserhebungsdaten vor.

### 3.1.2 ÖPNV

#### Bebelallee

Unmittelbar vor dem Zugang zur U-Bahn-Station befindet sich auf der östlichen Straßenseite der Bebelallee ein Haltepunkt der Bushaltestelle „Lattenkamp“. Der Haltepunkt ist als Busbucht in Betonbauweise ausgebildet.

Die Bushaltestelle wird von folgenden Buslinien angefahren:





Buslinie 39 (Hochbahn)	U Wandsbek Markt
Buslinie 114 (Hochbahn)	Lufthansa Basis (Haupteingang)
Buslinie 214 (Hochbahn)	Klotzenmoor (Mitte)
Buslinie 292 (Hochbahn)	U Ochsenzoll/U Langenhorn Markt
Buslinie 281 (Hochbahn)	S Krupunder

### Lattenkamp

Unmittelbar vor dem Zugang zur U-Bahn-Station befindet sich auf der westlichen Straßenseite des Lattenkamps ein weiterer Haltepunkt der Bushaltestelle „Lattenkamp“. Dieser besteht aus 2 einzelnen Busverkehrsflächen, welche durch einen Fußgängerüberweg über den Lattenkamp voneinander getrennt sind. Die nördliche Busverkehrsfläche ist in Betonbauweise hergestellt. Die südliche Verkehrsfläche besteht aus Beton-Wabensteinpflaster und Asphalt.

Die Bushaltestelle wird von folgenden Buslinien angefahren:

Buslinie 39 (Hochbahn)	Teufelsbrück (Fähre)
Buslinie 114 (Hochbahn)	U Klosterstern
Buslinie 214 (Hochbahn)	U Lattenkamp
Buslinie 292 (Hochbahn)	U Lattenkamp
Buslinie 281 (Hochbahn)	U Lattenkamp

### 3.1.3 Rad- und Fußgängerverkehre

#### Bebelallee

In der Bebelallee wird der Radverkehr auf einem Radfahrstreifen auf der Fahrbahn geführt. Im Bereich der Bushaltestelle „Lattenkamp“ führt der Radfahrstreifen an der Busbucht vorbei. In der Bebelallee verläuft die Veloroute 4.

Der Radfahrer gelangt über den Eckbereich des Knotenpunktes Bebelallee/Meenkweise über die vorhandenen Nebenflächen zu den Fahrradabstellanlagen an der U-Bahn-Station. Aufgrund der zu geringen Anzahl an Fahrradanhängern kommt es im gesamten Bereich rund um den U-Bahn-Zugang zu einer Vielzahl an „wild“ und ungeordnet abgestellten Fahrrädern.

Der Fußgänger wird auf den Nebenflächen und den dortigen Gehwegen geführt. Die Gehwege sowie der Bereich rund um den Zugang zur U-Bahn-Station sind mit Beton-Gehwegplatten 50/50/7 cm befestigt. Im Bereich der Bushaltestelle sind die Fahrgastwartebereiche mit Betonsteinpflaster 25/25/7 cm, grau, befestigt.

Zwischen der Bushaltestelle und dem U-Bahn-Zugang befindet sich auf gesamter Länge eine rd. 3,0 m breite Überdachung. Hier sind die Gehwegplatten zusätzlich mit Bändern aus rotem Klinkerpflaster durchzogen.

#### Lattenkamp

Im Lattenkamp sind keine gesonderten Radverkehrsanlagen eingerichtet. Der Radverkehr fährt im Mischverkehr auf der Fahrbahn.



Aufgrund der zu geringen Anzahl an Fahrradanhängern kommt es im gesamten Bereich rund um den U-Bahn-Zugang zu einer Vielzahl an „wild“ und ungeordnet abgestellten Fahrrädern.

Die Gehwege in den Nebenflächen weisen eine Oberflächenbefestigung aus Beton-Gehwegplatten 50/50/7 cm auf. Im Bereich der vorhandenen Fahrradabstellanlagen am Zugang zur U-Bahn-Station besteht die Oberfläche teilweise aus Asphalt.

### 3.1.4 Barrierefreiheit

#### Bebelallee

Im Rahmen der Ertüchtigung der Veloroute 4 in der Bebelallee wurden im Jahre 2015/2016 der gesamte Straßenzug, die Bushaltestelle „Lattenkamp“ sowie der Knotenpunkt Meenkweise vollständig umgebaut und erneuert. In diesem Zusammenhang wurde auch an allen Stellen, an denen es erforderlich ist (z.B. Furten, Querungen, Fahrgastwartebereiche), taktile Leitelemente für Menschen mit Sehbehinderungen entsprechend den derzeit geltenden Richtlinien eingerichtet.

#### Lattenkamp

In dem hier betrachteten Planungsgebiet sind keine taktilen Leitelemente für Menschen mit Sehbehinderung vorhanden.

### 3.1.5 Lichtsignalanlagen

Der Knotenpunkt Meenkweise/Bebelallee ist mit einer LSA ausgestattet. Diese wurde im Zuge des Straßenumbaus 2015/2016 vollständig erneuert.

### 3.1.6 Öffentliche Beleuchtung

#### Bebelallee

Die öffentliche Beleuchtung in der Bebelallee besteht aus Langfeldleuchten mit Auslegermasten. Sie befindet sich auf der westlichen Straßenseite in den Nebenflächen.

Der überdachte Bereich zwischen Bushaltestelle und U-Bahn-Zugang enthält eine Deckenbeleuchtung.

#### Lattenkamp

Die öffentliche Beleuchtung im Lattenkamp besteht aus Langfeldleuchten mit Auslegermasten. Sie befinden sich auf der westlichen Straßenseite im Bereich der Nebenflächen.

### 3.1.7 Straßenbegleitgrün

Im gesamten Planungsgebiet befinden sich zahlreiche Straßenbäume in den Nebenflächen. Diese stehen teilweise unmittelbar am Fahrbahnrand, aber auch innerhalb der Flächen zwischen Fahrbahnrand und Bahndamm.

Sämtliche Bäume im Planungsraum sind während der Baumaßnahme durch entsprechende Maßnahmen besonders zu schützen.



### 3.1.8 Ruhender Kfz-Verkehr

#### Bebelallee

In der Bebelallee befinden sich keine öffentlichen Parkstände im unmittelbaren Maßnahmengebiet.

#### Lattenkamp

Nördlich der Fahrradabstellanlagen im Bereich der U-Bahn-Haltestelle schließt sich eine P+R-Anlage an. Diese P+R-Anlage verläuft parallel zwischen Lattenkamp und Bahndamm. Sie besteht aus einer Nebenfahrbahn und beidseitig angeordneten Schrägparkplätzen. Die Schrägparkplätze sind regelmäßig durch Baumscheiben unterbrochen. Die Nebenfahrbahn besteht aus Asphalt; die Parkstände weisen eine Oberflächenbefestigung aus Beton-Wabensteinpflaster auf. Die P+R-Anlage ist von Norden aus anfahrbar und beginnt an der Einmündung Braamkamp. Unmittelbar vor den Fahrradabstellanlagen mündet die Nebenfahrbahn der P+R-Anlage wieder in den Lattenkamp.

Im südlichen Bereich der P+R-Anlage befinden sich eine Elektroladesäule sowie ein switchh-Punkt.

Auf der östlichen Straßenseite des Lattenkamps sind diverse Senkrecht-Parkstände (halbseitiges Parken auf den Nebenflächen) eingerichtet.

### 3.1.9 Entwässerung

Das Oberflächenwasser der Nebenflächen wird durch die jeweiligen Querneigungen in Richtung der Fahrbahnränder und der dortigen Straßenabläufe geführt.

Die Straßenabläufe leiten das anfallende Niederschlagswasser über Anschlussleitungen in die vorhandene Mischwassersiele der Hamburger Stadtentwässerung.

### 3.1.10 Ausstattung

#### Bebelallee

Im Bereich rund um den U-Bahn-Zugang bis an die Bebelallee bzw. bis an die Meenkweise heran, befinden sich derzeit rd. 110 Fahrradabstellmöglichkeiten in Form von Anlehnpfosten und Anlehnbügel. Die Fahrradabstellanlagen sind teilweise überdacht.

Die vorhandenen Fahrradabstellmöglichkeiten decken nicht den Bedarf. Aufgrund der zu geringen Anzahl an Fahrradlehnenbügel kommt es zu einer Vielzahl von „wild“ und ungeordnet abgestellten Fahrrädern. Es werden insbesondere Fahrräder an Pfosten und Zäunen angeschlossen. Hierdurch kommt es zu Einengungen der verbleibenden (Gehweg-)Flächen und damit zu potentiellen Konflikten.

Die Bushaltestelle „Lattenkamp“ ist mit Haltestellenmast, Fahrgastunterständen sowie einem Fahrgastinformationssystem ausgestattet.

Im Planungsgebiet befinden sich weiterhin die überdachte Zuwegung zwischen Bushaltestelle und U-Bahn-Zugang, das Zugangsgebäude zu einem unterirdischen Röhrenbunker aus dem 2. Weltkrieg sowie ein kleines Backsteingebäude, welches als Kiosk und Mini-Café mit Außengastronomie genutzt wird.



### Lattenkamp

Im Bereich rund um den U-Bahn-Zugang befinden sich derzeit rd. 62 Fahrradabstellmöglichkeiten in Form von diversen Anlehnbügeln sowie eines abschließbaren Fahrradkäfigs.

Die vorhandenen Fahrradabstellmöglichkeiten decken nicht den vorherrschenden Bedarf. Aufgrund der zu geringen Anzahl an Fahrrad-Anlehnbügeln kommt es zu einer Vielzahl von „wild“ und ungeordnet abgestellten Fahrrädern. So werden Fahrräder beispielsweise an Masten, Pfosten, Fußgänger-schutzgittern oder Zäunen angeschlossen.

Die Bushaltestelle „Lattenkamp“ ist mit Haltstellenmasten ausgestattet.

Im Planungsgebiet befinden sich weiterhin diverse Abfalleimer, ein Briefkasten, ein Briefmarkenau-tomat, eine Telefonsäule sowie im Bereich der P+R-Anlage eine Elektro-Ladesäule für E-Autos sowie ein switchh-Punkt.

#### 3.1.11 Leitungen

Im Planungsgebiet sind die ortsüblichen Ver- und Entsorgungsleitungen sowie die dazugehörigen An-lagen (Schächte, Schieber, Kästen etc.) vorhanden.

Das Oberflächenwasser wird über Mischwassersiele der Hamburger Stadtentwässerung (HSE) abge-leitet.

#### 3.1.12 Besonderheiten

Unmittelbar südlich des U-Bahn-Zuganges an der Bebelallee befindet sich in den Nebenflächen ein kleines, fensterloses Backsteingebäude. Dieses Backsteingebäude stellt den (verschlossenen) Zugang zu einem unterirdischen Röhrenbunker aus dem 2. Weltkrieg dar.

Die Brücke der U-Bahn-Linie U1 über die Straße Meenkweise ist ein eingetragenes Baudenkmal (Bau-jahr 1914) und ist entsprechend zu schützen.

### **3.2 Rahmenbedingungen**

Die Zuwegungen zur U-Bahn-Station sind jederzeit frei zu erhalten.

Der Betrieb der Bushaltestellen ist jederzeit aufrecht zu erhalten.

Andere Baustellen im Umfeld sind aktuell nicht bekannt.

#### 3.2.1 Umweltverträglichkeit

Die gesetzlich vorgegebenen Immissionsrichtwerte und zulässigen Arbeitszeiten (gemäß AVV Bau-lärm, Bundesimmissionsschutzgesetz u.a.) werden eingehalten.

Die Baumaßnahme unterliegt nach der in § 13a Hamburgisches Wegegesetz genannten Kriterien kei-ner Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in Hamburg. Der Umbau stellt keine erheblichen Eingriffe im Sinne des § 1 Abs. 3 Satz 2 der 16BlmSchV dar.

#### 3.2.2 Bodengutachten

Es wird eine baubegleitende Baugrunduntersuchung durchgeführt.

### 3.2.3 Grundwasser

Der Grundwasserstand im betrachteten Gebiet liegt laut Geo-Online Hamburg bei 4,0 m NN. Der Grundwasserflurabstand liegt im Planungsraum zwischen 2,5 m und 5,0 m. Der Einsatz von Ersatz-/Recyclingbaustoffen ist im Einzelfall zu prüfen.

### 3.2.4 Kampfmittel

Es wurde eine Prüfung des Kampfmittelbelastungskatasters sowie eine Luftbildauswertung beantragt. Die Ergebnisse werden im Zuge der weiteren Planungen entsprechend berücksichtigt.

### 3.2.5 Wurzelsuchgrabungen

Es wurden Wurzelsuchgrabungen im Bereich der geplanten B+R Anlage sowie am geplanten Standort der Stadtradstation durchgeführt.

Die Untersuchungen haben gezeigt, dass der Spitzahorn im Zentrum der geplanten B+R Anlage in den oberen Bodenschichten ein umfangreiches Feinstwurzelsystem aufweist. Durch Aufgrabungen, die Herstellung der Fundamente sowie durch eine zusätzliche Oberflächenversiegelung ist zu befürchten, dass es zu starken Beeinträchtigungen des Wurzelvolumens kommen wird. Es sind während der Baumaßnahme umfangreiche Baumschutzmaßnahmen vorzusehen. Weiterhin ist auf eine flächendeckende Versiegelung der B+R Anlage im Bereich der Fahrradabstellbühnen rund um den Spitzahorn zu verzichten. Eine Oberflächenbefestigung aus einer wassergebundenen Deckschicht wäre hier denkbar.

Die Verlegung der Stadtradstation ist lt. vorliegendem Gutachten Baumverträglich realisierbar. Da die Eingriffe durch die Verlegung der Stadtradstation im Bereich der Kronenränder stattfinden, sind auch hier Baumschutzmaßnahmen während der Durchführung der Arbeiten zu berücksichtigen. [vgl. Gutachten Nr. SH-18/32 vom 30.10.2018 zum Baumverträglichen Umbau der B+R Anlage incl. Baumschutzmaßnahmen]

## 4 Variantenuntersuchung

### Anforderungen an Art und Umfang der erforderlichen Baumaßnahme

Ziel der Maßnahme ist es, das Angebot an Fahrradabstellmöglichkeiten deutlich zu erhöhen und die Forderungen und Vorgaben des B+R Entwicklungskonzeptes umzusetzen.

Der Planungsraum für die Realisierung einer B+R-Anlage umfasst einen Radius von max. 100 m rund um die Haltestelle Lattenkamp. Ein größerer Abstand zur Haltestelle würde nicht mehr zu der gewünschten Akzeptanz durch die Nutzer führen. Aus diesem Grunde ist der Bereich beidseitig der U-Bahn Haltestelle Lattenkamp mit einem Abstand von max. 40 m bzw. 60 m zur Haltestelle als ideal einzustufen.

Der Vorplatz zwischen Bebelallee und der U-Bahn Haltestelle sowie ein Teil des Parkplatzes zwischen Lattenkamp und Bahndamm werden daher als B+R Anlage neugestaltet.

Bei der Neugestaltung sollen alle Verkehrsteilnehmer berücksichtigt und die Akzeptanz der Radverkehrsanlagen sowie ihre Nutzungsrate deutlich gesteigert werden.

Gemäß des B+R-Entwicklungskonzeptes sind an die Planung folgende Zielerfordernisse zu stellen:



- Ausweitung des Angebotes an Abstellmöglichkeiten auf insgesamt 324 Fahrradstellplätzen (derzeit: 172)
- davon ca. 75% überdachte Fahrradabstellplätze
- Schaffung von 64 Mietstellplätzen
- durchgängige Führung des Fußgänger- und Radverkehrs
- Integration der Stadtradstation

#### Vorgaben aus Planungsrecht sowie sonstigen Randbedingungen

Aus dem bestehenden Planungsrecht (bestehende B-Pläne) ergeben sich keine weiteren Maßgaben für das Vorhaben.

Die vorhandenen und zu erhaltenden Bäume im Planungsraum sind während der Baumaßnahme durch entsprechende Maßnahmen besonders zu schützen.

#### Variantenuntersuchung

Die zur Verfügung stehenden Flächen sowohl westlich, als auch östlich werden vollständig für die Herstellung der B+R-Anlagen umgestaltet.

Gemäß des o.g. Zielkonzeptes gilt es, ein Maximum an Fahrrad-Abstellmöglichkeiten zu schaffen. Dabei sollen für die B+R-Anlage folgende Ausstattungs- und Planungselemente vorgesehen werden:

- Fahrradanhänger
- Fahrradanhänger, überdacht
- Fahrradsammelschließanlagen
- Doppelstockparker, überdacht
- Schließfächer

Sowie zusätzlich:

- Stadtradstation

Die Umsetzung der Stadtradstation liegt nicht in der Verantwortung der P+R Betriebsgesellschaft mbH, wird jedoch in der Planung berücksichtigt.

In Abstimmung mit der P+R Betriebsgesellschaft mbH wurden zahlreiche Varianten zur Anordnung der o.g. Ausstattungselemente auf den zur Verfügung stehenden Flächen erarbeitet. Es wurden sowohl die Anzahl der einzelnen Elemente, als auch deren Anordnung und Lage innerhalb der Flächen vielfach variiert. Es galt insbesondere die Abwicklung der Radfahrer-, Fußgänger- und Wirtschaftsverkehr sicherzustellen, als auch eine optisch ansprechende und funktionale Anordnung der Abstelllemente zu finden. Gleichzeitig sollen hierbei ein Maximum an Abstellmöglichkeiten geschaffen werden.

Nach Abwägung und Diskussion diverser Planungskonzepte mit verschiedenen Flächenaufteilungen sowie mit unterschiedlichster Art der Anordnung der einzelnen Ausstattungselemente und unter Berücksichtigung der Rand- und Rahmenbedingungen wurde die nachfolgend beschriebene Lösung als Entwurfslösung ausgewählt.





## 5 Technische Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante

Die gewählte Entwurfslösung berücksichtigt den Ausbau der B+R Anlage beidseitig der U-Bahn Haltestelle Lattenkamp, d.h. das Angebot an Fahrradabstellanlagen wird sowohl im Bereich der Platzfläche zwischen Bebelallee und Bahndamm, als auch im Bereich der vorhandenen Fahrradsammelschließanlage und in Teilbereichen der Carsharing-Parkplätze zwischen Bahndamm Lattenkamp ausgebaut. Nachfolgend werden die beiden Bereiche gesondert beschrieben:

### Bebelallee

Der westliche Bereich der U-Bahn Haltestelle Lattenkamp wird zwischen dem Bahndamm und der vorhandenen Stadtrastation auf einer Breite von ca. 20 m vollständig für die Herstellung einer B+R Anlage umgestaltet. Hierzu werden die vorhandenen Fahrradabstellanlagen und Überdachungen vollständig zurückgebaut. Die Oberflächenbefestigungen werden ausgebaut und entsorgt.

Es ist geplant entlang des Bahndammes drei Fahrradsammelschließanlagen, welche mit Doppelstockparkern ausgestattet werden, zu errichten. Angrenzend an die Fahrradsammelschließanlagen werden beidseitig des zu erhaltenden Bestandsbaumes Bügelfelder errichtet. Westlich des Bestandsbaumes sind zwei überdachte Fahrradabstellanlagen vorgesehen, die ebenfalls mit Doppelstockparkern ausgestattet werden.

Weiterhin werden an der nord-westlichen Grundstücksgrenze (nördlich des Verbindungsdaches zw. Bus- und U-Bahn Haltestelle) vorhandene Fahrradabstellanlagen zurückgebaut und durch neue Bügel ersetzt.

Zur Errichtung der B+R Anlage ist es erforderlich die Stadtrastation zu versetzen. Zukünftig wird diese entlang der südlichen Platzfläche angeordnet.

Das Zugangsbauwerk zu dem Luftschutzbunker, welcher sich unterhalb des Vorplatzes befindet soll oberirdisch abgebrochen und verschlossen werden, damit die B+R Anlage mit der geforderten Anzahl an Stellplätzen umgesetzt werden kann. Weiterhin wird der Zugang zur U-Bahn Haltestelle durch den Rückbau geöffnet, was die fußläufige Verbindung zwischen B+R Anlage und U-Bahn Haltestelle attraktiver gestaltet.

### Lattenkamp

Es ist geplant, auf einer Länge von rd. 45 m entlang des Bahndammes die vorhandenen Fahrradabstellanlagen (Bügel und Fahrradsammelschließanlage) sowie die vorhandenen P+R Parkplätze zurückzubauen. Die Oberflächenbefestigungen werden ausgebaut und entsorgt.

Die Ausfahrt des P+R Parkplatzes zwischen Bahndamm und der Straße Lattenkamp wird in nördlicher Richtung verlegt, um die B+R Anlage errichten zu können. Es ist geplant entlang des Bahndammes Fahrradbügel, überdachte Abstellanlagen sowie eine Fahrradsammelschließanlage einzurichten.

Durch die hier vorliegende Umplanung werden alle geforderten Rand- und Rahmenbedingungen in idealer Weise erfüllt.





Die Fahrrad-Stellplatzbilanz der zukünftigen B+R-Anlage skizziert sich wie folgt:

	Bestand		Planung		Zielvorgabe aus B+R Entwicklungskonzept
	FSP vorhanden	FSP entfallen	Bebelallee	Lattenkamp	
Fahrradanlehnbügel	114	-96	110	32	
überdachte FSP, ggf. Doppelstockparker	36	-36	64	88	
Mietplätze, Fahrrad- sammelschließ- anlage	22	-22	60	76	
Summe:		18		430	
Gesamt:				448	324
<b>Stellplatzbilanz:</b>					<b>+ 168</b>

FSP=Fahrrad-Stellplätze

Es zeigt sich, dass die Vorgaben des B+R-Entwicklungskonzeptes bei der hier vorliegenden Planung deutlich übertroffen werden können.

Im Einzelnen werden auf den neuen Flächen folgende wesentliche B+R-Ausstattungs-elemente eingesetzt:

Bereich Bebelallee

	Bestand	Planung
	FSP entfallen	
Fahrradanlehnbügel	-74	110
überdachte FSP, ggf. Doppelstockparker	-36	64
Mietplätze, Fahrrad- sammelschließ- anlage		60
Gesamt:	-110	234

Bereich Lattenkamp

	Bestand	Planung
	FSP entfallen	
Fahrradanlehnbügel	-22	32
überdachte FSP, ggf. Doppelstockparker		88
Mietplätze, Fahr- radsammelschließ- anlage	-22	76
Gesamt:	-44	196



### 5.1.1 Rad- und Fußgängerverkehr

#### Bebelallee

Der Radverkehr wird in der Bebelallee auf einem Schutz- bzw. Radfahrstreifen geführt. Es sind keine Eingriffe in die Radverkehrsführung durch die Umsetzung der B+R Anlage geplant.

Der Fußgängerverkehr wird auf min. 2,50 m breiten Wegeflächen über die Platzfläche und um die B+R Anlage herumgeführt. Die Gehwege erhalten eine Oberflächenbefestigung mit Platten aus Beton, 50x50x7 cm. Im Bereich der Bestandsbäume werden die Oberflächenbefestigungen aus Grand hergestellt, um zum Einen die Wurzeln zu schützen und zum Anderen die Versiegelung der Platzfläche zu minimieren.

Die Grandflächen übernehmen darüber hinaus auch eine gestalterische Funktion und dienen der Zonierung der Platzfläche.

#### Lattenkamp

In der Straße Lattenkamp gibt es keine gesondert ausgewiesenen Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird zusammen mit dem motorisierten Individualverkehr im Mischverkehr geführt. Die Umsetzung der B+R Anlage hat keine Auswirkungen auf die Radverkehrsführung.

Der Fußgängerverkehr wird über einen 2,50 m breiten, mit Platen aus Beton, 50/50/7 cm befestigten Gehweg an der B+R Anlage vorbeigeführt.

Die Flächen der B+R Anlage werden mit Betonsteinpflaster, 25/25/7 cm befestigt.

### 5.1.2 Barrierefreiheit

Die Planung der Maßnahme wird unter Berücksichtigung der ReStra durchgeführt.

Es ist die Herstellung von Begrenzungstreifen zwischen den Gehwegen und den B+R Anlagen für Menschen mit Sehbehinderungen vorgesehen. Die Flächen der B+R Anlage werden mit Kleinpflaster eingefasst.

Weiterhin werden sämtliche Flächen niveau- und höhengleich hergestellt.

### 5.1.3 MIV

Der MIV ist von der Maßnahme nicht betroffen.

### 5.1.4 Lichtsignalanlagen

Es ist kein Eingriff in eine der umliegenden Lichtsignalanlagen erforderlich.

### 5.1.5 Öffentliche Beleuchtung

Die Standorte der Anlagen der öffentlichen Beleuchtung werden an die Planung angepasst. Es wird 1 Masten der öffentlichen Beleuchtung versetzt.

### 5.1.6 Straßenbegleitgrün

-entfällt-



### 5.1.7 Ruhender Kfz-Verkehr

Durch die Überplanung der östlichen Flächen zwischen Bahndamm und der Straße Lattenkamp werden ca. 9 P+R-Stellplätze in Fahrradabstellflächen umgewandelt. Durch die Umnutzung von 9 Pkw-Stellplätzen können ca. 76 neue Fahrradabstellmöglichkeiten geschaffen werden.

### 5.1.8 Entwässerung

Entwässerung der überplanten Flächen wird an die neue Situation angepasst. Vorhandene Straßenabläufe werden ggf. in ihrer Lage und Höhe angepasst. Die Straßenabläufe leiten das anfallende Niederschlagswasser über Anschlussleitungen in vorhandene Siele der Hamburger Stadtentwässerung.

### 5.1.9 Ausstattung / Wegweisung

#### Bebelallee

Die Kultursäule der Fa. Ströer wird im Rahmen der Maßnahme an einen anderen Standort in unmittelbarer Nähe versetzt.

Die vorhandene Stadtradstation wird an den südlichen Rand der Platzfläche verlegt.

### 5.1.10 Leitungen

Im Planungsraum sind die ortsüblichen Ver- und Entsorgungsleitungen vorhanden. Die vorhandenen Leitungen sind, wie von den Leitungsträgern angegeben, in die Planung übernommen worden. Soweit Ver- und Entsorgungsleitungen von der Maßnahme betroffen sind, werden diese im Vorwege der Arbeiten neu verlegt bzw. umgelegt.

## 6 Erläuterungen zu der Wirtschaftlichkeit und der Finanzierung

### 6.1 Wirtschaftlichkeit

Das Projekt dient dem verkehrspolitischen Ziel des Senats zur Förderung des Radverkehrs in der Freien und Hansestadt Hamburg sowie der Umsetzung des B+R-Entwicklungskonzeptes.

Der konkrete monetäre Nutzen dieser Maßnahme lässt sich nicht darstellen. Eine weitergehende Kosten-Nutzen-Analyse bzw. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung im eigentlichen Sinne ist nicht durchführbar, da sich keine wirtschaftlich sinnvollen Alternativen anbieten.

Unter Berücksichtigung der örtlichen Randbedingungen ist die aufgetragene Planung die wirtschaftlichste Lösung und entspricht in allen Belangen dem aktuellen Stand der zu beachtenden Richtlinien (ReStra).

### 6.2 Finanzierung

Die Haltestelle Lattenkamp ist Bestandteil des B+R-Entwicklungskonzeptes, die Finanzierung entspricht den Vorgaben der Senatsdrucksache 20/14485.



## **7 Durchführung und Auswirkungen der Baumaßnahme**

Die Realisierung der Maßnahme ist für das Quartal 4 / 2018 vorgesehen.

### **7.1 Auswirkungen aus Immissionen**

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

Die Baumaßnahme unterliegt nach Prüfung der in § 13a Hamburgisches Wegegesetz genannten Kriterien keiner Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in Hamburg. Der Umbau stellt keine erheblichen Eingriffe im Sinne des § 1 Abs. 3 Satz 2 der 16BImSchV dar.

### **7.2 Voraus- und Folgemaßnahmen**

Gegebenenfalls zu verlegende Leitungen müssen vor Baubeginn durch die Leitungsträger verlegt oder tiefer gelegt werden.

Die vorhandenen Beleuchtungsmasten werden im Vorwege oder parallel zu den Bauarbeiten durch Hamburg Verkehrsanlagen demontiert und erneuert.

Zur Errichtung der B+R Anlage ist es erforderlich, die oberirdischen Anlagen des ehemaligen Luftschutzbunkers zurückzubauen. Es ist vorgesehen das Eingangsbauwerk vollständig abzurechen und durch eine Abdeckplatte mit Einstiegsmöglichkeit zu ersetzen. Die unterirdischen Anlagen des Luftschutzbunkers bleiben erhalten. Die Zugänglichkeit wird auch weiterhin gewährleistet sein.

### **7.3 Auswirkungen der Baumaßnahme auf das unmittelbare und erweiterte Umfeld**

Folgende Auswirkungen ergeben sich:

- Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs
- Schaffung neuer Fahrradabstellmöglichkeiten
- Schaffung neuer Schließfächer
- Gesteigerte Attraktivität und Aufenthaltsqualität im Umfeld der Haltestelle

### **7.4 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft**

-entfällt-

## **8 Grunderwerb**

Es muss kein Grunderwerb getätigt werden.

Für die Errichtung der B+R Anlage Lattenkamp wird ein Sondernutzungsantrag nach dem Hamburgischen Wegegesetz – HWG gestellt.

## 9 Sonstiges

Im Rahmen des Planungsprozesses werden durch die 1. Verschickung alle erforderlichen Dienststellen, Personen und Institutionen am Abstimmungsverfahren beteiligt.

Verfasst:

[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]

Hamburg, den 07.11.2018

[REDACTED]