

## 1 Anlass der Planung

Mit Drucksache 20-2398 des Hauptausschusses wurde am 05.01.2016 die Grundinstandsetzung Maienweg, zwischen Hindenburgstraße und Sengelmanstraße beschlossen. Die Finanzierung der Maßnahme wurde in der Drucksache 20-3243 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.

Mit der Drucksache 20-5648 wurde der Regionalausschuss Langenhorn-Fuhlsbüttel-Alsterdorf-Groß Borstel (FuLa) am 23.04.2018 über die Planung informiert und die Möglichkeit gegeben, Anregungen zu formulieren.

## 2 Vorhandener Zustand

### 2.1 Allgemeines

Die folgende Abbildung zeigt die Lage des Planungsabschnittes im Straßennetz.

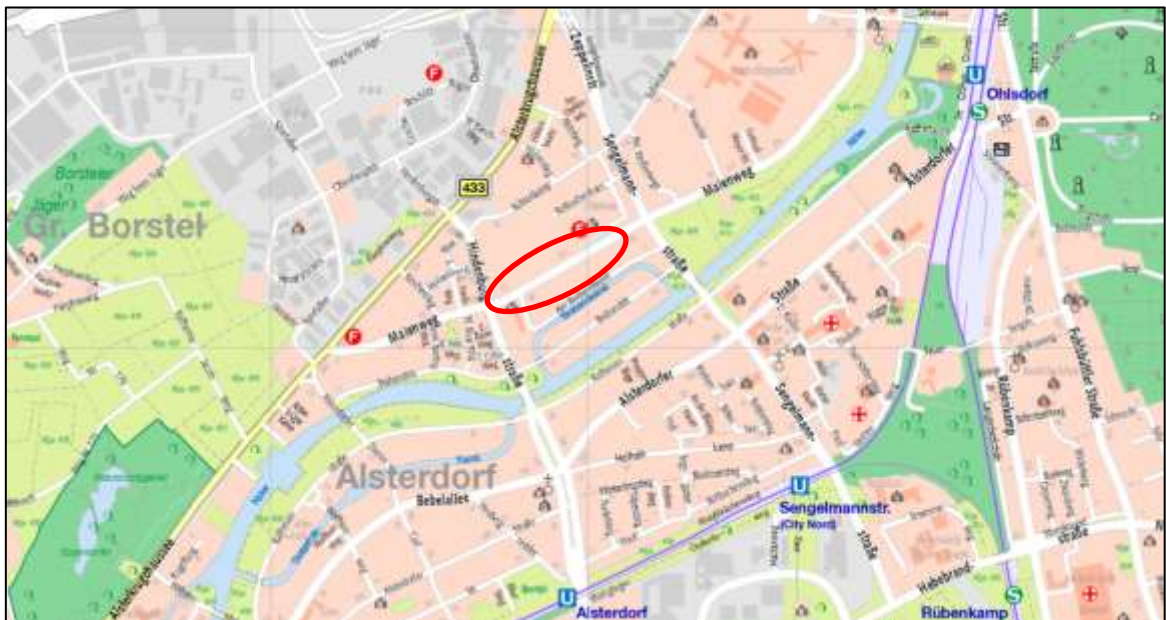


Abb. 1: Übersichtskarte (Quelle: www.geo-online.de)

Der betrachtete Straßenabschnitt des Maienweges liegt in dem Stadtteil Alsterdorf im Bezirksamt 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.

Durch diese Lage im Hamburger Straßennetz (siehe Strategisches Straßennetz) hat der Maienweg eine hohe verkehrliche Bedeutung. Auf der zweistreifig ausgebauten Bezirksstraße weist der Maienweg zwischen den Knoten Maienweg / Hindenburgstraße und Maienweg / Sengelmannstraße eine Verkehrsmenge von ca. 14.200 bis 16.400 Kfz/24 h auf, wovon der Schwerverkehrsanteil (SV) 1,5 bis 3,1 % beträgt (Verkehrszählung vom 24.02.2004 und 17.04.2018).

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.

Die Fahrbahn weist optische Schadens- und Zustandsmerkmale wie Längsrissbildungen, Querrissbildungen, Spurrinnenbildungen sowie von durch Aufgrabungen und Ausbesserungen zergliederte Oberflächen auf. Durch das starke Wurzelwachstum sind Schäden an allen Bordanlagen festzustellen.

Ziel der Planungen ist es, durch Umgestaltung des Straßenraumes die Radverkehrsanlagen sowie die Gehwege unter den Gesichtspunkten Verkehrssicherheit, Funktionalität, Komfort, Durchgängigkeit und Befahrbarkeit zu verbessern, so dass sie dem Anspruch an eine „Fahrradstadt Hamburg“ sowie den Ansprüchen von mobilitätseingeschränkten Menschen gerecht werden. Diese einzelnen Ziele lassen sich, aufgrund der Straßendimensionen und der beengten Platzverhältnisse im öffentlichen Grund, nur eingeschränkt umsetzen (siehe Punkt 3.2).

## 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 stadteinwärts (geradeaus-rechts und links) geführt und einer 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.

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.

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 eine Litfaßsäule, Postkästen, Schaltschränke, Absperr-, Baumschutz- und Fahrradbügel, eine Sitzbank, Verkehrszeichen und Pfosten.

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 Knoten Maienweg / Hindenburgstraße befindet sich zu dem auf dem mittleren Fahrbahnsteiler im Maienweg (West) ein Beleuchtungsmast mit vier Leuchtkörpern. Hierdurch wird im Wesentlichen der direkte Knotenpunktbereich beleuchtet.

Wegweisende Beschilderung ist nicht vorhanden.

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**

Zur Verbesserung der Radverkehrsanlagen und Gehwege soll der Radverkehr auf der Fahrbahn - auf Radfahrstreifen - geführt werden. 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 grundlegende Erneuerung der Fahrbahnbefestigung geplant.

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 Sengelmannstraße an. Die Radverkehrsführung für den Knoten Sengelmannstraße wird zusammen mit dieser Planung überarbeitet und erfolgt in einer separaten Schlussverschickung, da der Knoten Maienweg / Sengelmannstraße Bestandteil des Bündnisses für den Radverkehr ist.

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

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 Varianten der Radverkehrsführung untersucht worden.

1. Führung des Radverkehrs im Mischverkehr - heute schon möglich, da die Radwegenutzungspflicht 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

Die Varianten wurden folgendermaßen 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 erhaltenswerten Straßenbaumbestandes bedeutet hätte, sowie eine erhebliche Reduzierung der Längsparkstände.

Im Zuge der Planung wurde auch die Variante einer Überquerungsanlage (Mittelinsel) für den Fußgängerverkehr geprüft, jedoch aufgrund keiner ersichtlichen Quell- und Zielverkehre und der Nähe zum signalisierten Knoten Maienweg / Sengelmannstraße, speziell mit Hinblick auf die Lage der Seniorenwohnanlage, nicht weiter verfolgt.

### **3.2 Einzelheiten der Planung**

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.

### 3.2.1 Geplante Querschnitte

Folgender Querschnitt ist geplant:

Gehweg (Betonplatten) inkl. Sicherheitstrennstreifen	2,00 - 2,25 m
Grünstreifen inkl. Bordanlage	1,80 - 2,30 m
Radfahrstreifen (Asphalt) inkl. Breitstrichmarkierung (B = 25 cm)	1,85 m
Fahrbahn (Asphalt)	6,50 m
Radfahrstreifen (Asphalt) inkl. Breitstrichmarkierung (B = 25 cm)	1,85 m
Grün- / Parkstreifen (Kunststoffwabengitter) inkl. Bordanlage und Sicherheitstrennstreifen (zur Fahrbahn)	2,60 m
<u>Gehweg (Betonplatten) inkl. Sicherheitstrennstreifen</u>	<u>2,65 m</u>
<b>Gesamt</b>	<b>19,70 - 20,00 m</b>

Zwischen den Flurstücksgrenzen bzw. den Einfassungen der Grundstücke (Zäune, Hecken, Mauern etc.) befinden sich teilweise unbefestigte Reststreifen in Breiten von bis zu 30 cm. In der weiteren Ausführungsplanung sowie in der späteren Bauausführung wird geprüft, inwieweit sich in diesen Bereichen Gehwegplatten einbauen lassen.

### 3.2.2 Knotenpunkt Maienweg / Hindenburgstraße

Die Aufteilung der Fahrbahnen und die Fahrbeziehungen in dem Knotenpunkt Hindenburgstraße sowie die Lichtsignalanlagen bleiben im Wesentlichen erhalten. Die beidseitigen Radfahrstreifen im Maienweg werden bis an den Knoten Hindenburgstraße herangeführt und über eine Radwegableitung bzw. -aufleitung an die bestehende Radverkehrsführung angeschlossen.

### 3.2.3 Knotenpunkt Maienweg / Sengelmannstraße

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

### 3.2.4 Einmündung Am Brabandkanal

Die Straße „Am Brabandkanal“ wird im Einmündungsbereich gem. den Vorgaben der ReStra umgestaltet. Die Nebenflächen und Fahrbahnrandeinfassungen werden barrierefrei ausgebaut und mit taktilen Leitelementen ausgestattet.

### 3.2.5 Fußgänger- und Radverkehrsführung

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.

Der Radverkehr wird ab dem Knotenpunkt Maienweg / Hindenburgstraße auf einem beidseitigem Radfahrstreifen mit einer Breite von 1,85 m (inkl. der Breitstrichmarkierung) geführt.

Östlich des Knotens Hindenburgstraße ist für den Radverkehr in Richtung stadteinwärts eine Radwegaufleitung auf den baulichen Radweg vorgesehen. Der rechtsabbiegende Radverkehr in die Hindenburgstraße (Nord) erhält dadurch eine signalfreie Führung. Der geradeausfahrende Radverkehr hat die Möglichkeit zur Querung der Hindenburgstraße über die vorhandene Radwegfurt (Knotenarm Hindenburgstraße Nordost) oder zusammen mit dem motorisierten Verkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn.

Der Radverkehr in Richtung stadtauswärts wird im Maienweg vor der Haus-Nr. 54 über eine Radwegableitung auf den Radfahrstreifen geführt.

Im Bereich der Sengelmannstraße werden die Radfahrstreifen im Maienweg bis an den Knoten herangeführt (siehe 3.2.3).

Der Sicherheitstrennstreifen zwischen dem Radfahrstreifen und dem ruhenden Verkehr auf der Südostseite des Maienwegs wird in einer Breite von 50 cm ausgeführt und in der Nebenfläche eingerichtet.

### **3.2.6 ÖPNV**

- entfällt -

### **3.2.7 Ruhender Verkehr**

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.

Bei den Grundstücksüberfahrten werden keine sogenannten Schwalbenschwänze in den Nebenflächen ausgeführt. Durch die Anlage der Radfahrstreifen sind eine Schleppkurve sowie die Sichtbeziehung gesichert.

Die Bilanz der Parkstände stellt sich wie folgt dar:

Abschnitt	Anzahl der vorh. Parkstände	Anzahl d. geplanten Parkstände	Bilanz
Hindenburgstraße bis Maienweg ggü. H.-Nr. 132, Planungsgrenze (Nordwestseite)	0	0	0
Hindenburgstraße bis „Am Brabandkanal“ (Südostseite)	10	3	-7
„Am Brabandkanal“ bis Maienweg H.-Nr. 132, Planungsgrenze (Südostseite)	51	23	-28
<b>Summe</b>	<b>61</b>	<b>26</b>	<b>-35</b>

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

### 3.2.8 Straßenentwässerung

Es ist vorgesehen, die Längsneigungen in den Fahrbahnen und den Nebenflächen annähernd wie im Bestand beizubehalten. Die Fahrbahn im Maienweg wird über beidseitige Wasserläufe entwässert, anstatt wie bisher über den nordwestlichen Fahrbahnrand. Die Nebenflächen werden zur Fahrbahn hin entwässert, wobei ein Großteil des Oberflächenwassers direkt in die Grünstreifen und Baumscheiben geleitet wird, um es dort versickern zu lassen. Der Tiefbord zwischen Gehweg und Grünstreifen wird daher mit einem bündigen Anschluss geplant.

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.

Beidseitig der Fahrbahn werden neue Wasserläufe aus Gussasphalt in einer Breite von 0,30 m geplant.

### 3.2.9 Bäume und Grünflächen

Für die Herstellung der regelkonformen Radfahrstreifen sind keine Baumfällungen vorgesehen.

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 den 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 südöstlichen 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
Hindenburgstraße bis Maienweg ggü. H.-Nr. 132, Planungsgrenze (Nordwestseite)	27	0	0	0
Hindenburgstraße bis „Am Brabandkanal“ (Südostseite)	5	0	0	0
„Am Brabandkanal“ bis Maienweg H.-Nr. 132, Planungsgrenze (Südostseite)	22	0	0	0
<b>Summe</b>	<b>54</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

### 3.2.10 Barrierefreiheit

Die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Personen sowie Menschen mit eingeschränkten kognitiven Fähigkeiten werden bei der Planung der Verkehrsflächen entsprechend der ReStra 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“).

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

### 3.2.11 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.

Ebenfalls werden Bügel, Pfosten und Blumenkübel entfernt oder entsprechend versetzt.

Es ist vorgesehen insgesamt rund 16 Fahrradbügel sowie drei Sitzbänke im Planungsabschnitt aufzustellen. Eichenspaltpfähle werden in den Grünflächen in regelmäßigen Abständen angeordnet, um das ordnungswidrige Parken zu unterbinden.

### 3.2.12 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. Die HSE plant im Maienweg zwischen dem Knoten Hindenburgstraße und der Haus-Nr. 84 die Sanierung des vorh. Mischwassersieles (MW-Siel) im Inliner-Verfahren für Mai bis August 2019. Die Leitungsarbeiten beider Leitungsunternehmen sollen zeitlich so umgesetzt werden, dass der Straßenbau direkt im Anschluss erfolgen kann.

Inwieweit sich eine 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 Alsterdorf 3, festgestellt am 05.05.1982
- Bebauungsplan Alsterdorf 5, festgestellt am 25.06.1997

## **5 Umsetzung der Planung**

### **5.1 Grunderwerb**

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

### **5.2 Finanzierung**

Die Finanzierung erfolgt über das PSP-Element 2-22003010-10003.43 (Rahmenzuweisung Grundinstandsetzung von Straßen).

### **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 erfolgt im Anschluss der Bauarbeiten im Knoten Maienweg / Sengelmannstraße. Die Umsetzung ist für Winter 2019 / Frühjahr 2020 geplant.

Bearbeitet: [REDACTED]

Verfasst: [REDACTED]

Hamburg, den 17.10.2018