

Kontrakt-Nr.: -entfällt-
PSP-Nr.: 2-22403010-00020.05
3-22403010-000016.05
Bedarfsträger: Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Planungs- und Entwurfsdienststelle: Bezirksamt Wandsbek
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachamt MR – Abschnitt Straßenplanung

Baudienststelle: Bezirksamt Wandsbek
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachamt MR – Abschnitt Straßenplanung

Baumaßnahme: Veloroute 6, Abschnitt W15

Teilbaumaßnahme: Eulenkamp
(von Friedrich-Ebert-Damm bis Tilsiter Straße/
Alter Teichweg)

1. Verschickung

Baulänge: ca. 0,66 km
Länge der Anschlüsse: ca. 0,15 km

ERLÄUTERUNGSBERICHT

Inhaltsverzeichnis

1.	Allgemeines	4
1.1.	Darstellung der Baumaßnahme	4
1.2.	Begründung des Vorhabens (Anlass, Notwendigkeit, Dringlichkeit).....	5
1.3.	Auftraggeber / Bedarfsträger / Projektauftrag	5
1.4.	Beschlüsse parlamentarischer Gremien	5
2.	Planungsrechtliche Grundlagen	5
2.1.	Baurecht	5
2.2.	Planfeststellung.....	5
2.3.	Sanierungsgebiete / Denkmalschutz	5
3.	Technische Beschreibung der Baumaßnahme	6
3.1.	Gegenwärtiger Zustand	6
3.1.1.	Knotenpunktsform, Aufteilung/Nutzung der Verkehrsfläche	6
3.1.2.	Verkehrsbelastung	6
3.1.3.	Unfalllage	7
3.1.4.	Fußgänger- und Radverkehr	7
3.1.5.	Barrierefreiheit.....	7
3.1.6.	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	7
3.1.7.	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	7
3.1.8.	Lichtsignalanlagen (LSA)	7
3.1.9.	Öffentliche Beleuchtung	8
3.1.10.	Straßenbegleitgrün.....	8
3.1.11.	Ruhender Verkehr	8
3.1.12.	Straßenentwässerung	8
3.1.13.	Ausstattung/Möblierung	8
3.1.14.	Versorgungsanlagen (Leitungen/Schächte)	8
3.1.15.	Überfahrten	8
3.1.16.	Darstellung der Defizite im Straßenraum	8
3.2.	Variantenuntersuchung	9
3.2.1.	Planungsziel.....	9
3.2.2.	Mögliche Varianten.....	9
3.2.3.	Wahl der Vorzugsvariante	13
3.2.4.	Mögliche Varianten des Knotenpunktes Tilsiter Str./Alter Teichweg/Eulenkamp	13
3.3.	Geplanter Zustand.....	14
3.3.1.	Abmessungen der Fahrbahn und Nebenflächen.....	14
3.3.2.	Fußgänger- und Radverkehr	15
3.3.3.	Barrierefreiheit.....	15
3.3.4.	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	15
3.3.5.	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	15
3.3.6.	Lichtsignalanlagen (LSA)	16
3.3.7.	Öffentliche Beleuchtung	16
3.3.8.	Straßenbegleitgrün.....	16
3.3.9.	Ruhender Verkehr	16

3.3.10.	Straßenentwässerung	17
3.3.11.	Ausstattung / Möblierung	17
3.3.12.	Versorgungsanlagen	17
3.3.13.	Grundwasser	17
3.3.14.	Kampfmittel	17
3.3.15.	Anliegerbetroffenheit	17
3.4.	Bautechnische Einzelheiten	17
3.5.	Durchführung der Baumaßnahme inkl. Kosten	18
4.	Umweltbelange	18
5.	Grunderwerb	18

1. Allgemeines

1.1. Darstellung der Baumaßnahme

Der zu beplanende Abschnitt W15-Eulenkamp ist Teil der Veloroute 6 und befindet sich im Stadtteil Dulsberg im Bezirk Hamburg-Nord. Die Planung und Ausführung der baulichen Maßnahmen erfolgen im Rahmen des vereinbarten „Bündnis für den Radverkehr“ durch den Bezirk Wandsbek in enger Absprache mit den betreffenden Dienststellen in HH-Nord.

Gegenstand dieser Planung ist die Optimierung der Radverkehrsführung, im Bereich des Eulenkamp zwischen Friedrich-Ebert-Damm bis Tilsiter Straße. Die Baulänge beträgt etwa 660 m.

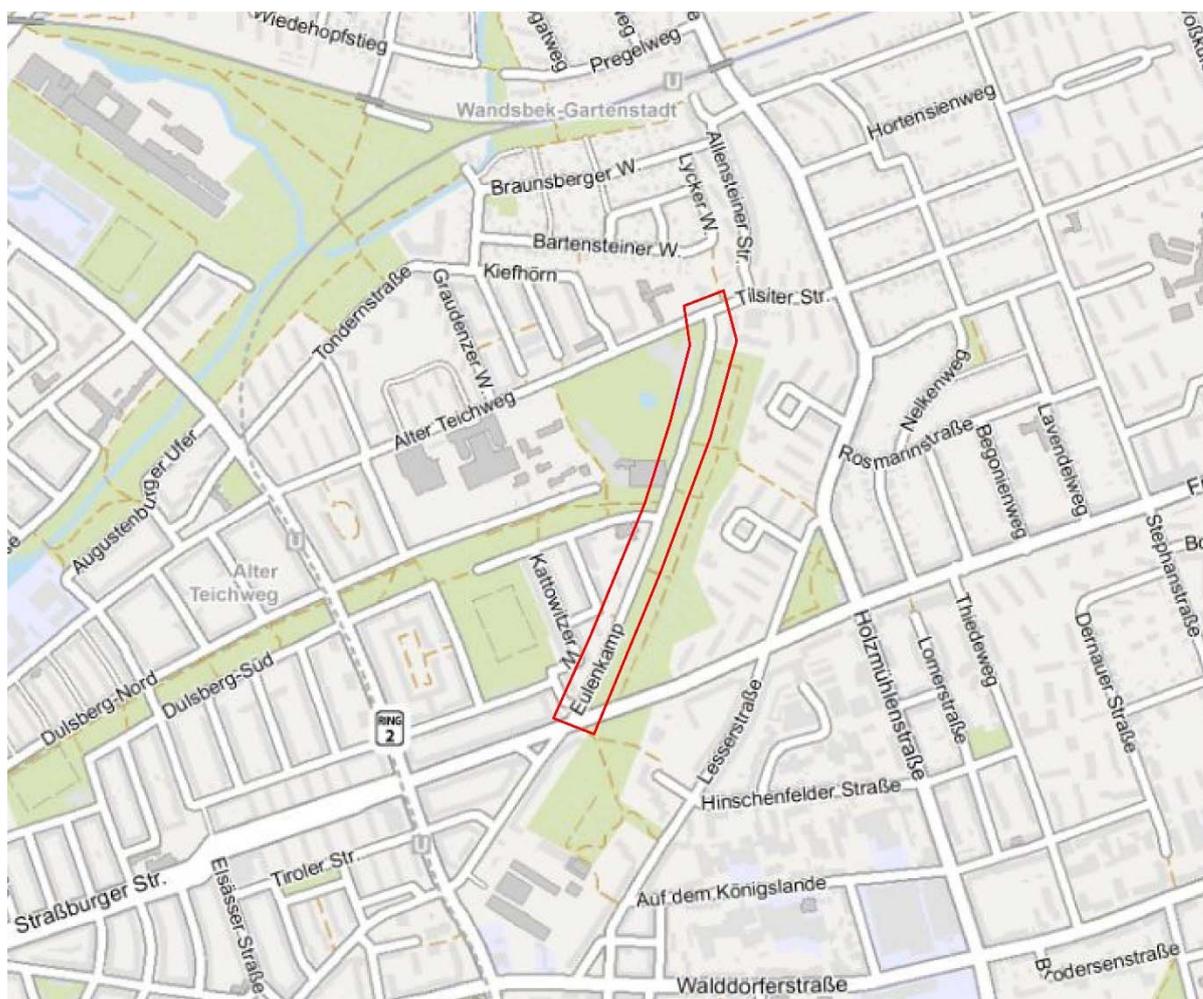


Abbildung 1: Lage im Straßennetz. (Quelle Geobasiskarten Hamburg, Stand 2018)

1.2. Begründung des Vorhabens (Anlass, Notwendigkeit, Dringlichkeit)

Die Maßnahme erfolgt im Rahmen des Bündnisses für den Radverkehr.

1.3. Auftraggeber / Bedarfsträger / Projektauftrag

Auftraggeber und Bedarfsträger für die Straßenbaumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation als federführende Fachbehörde für die Umsetzung des im Bündnis für den Radverkehr vereinbarten Ausbaus des Veloroutennetzes.

Die Planung und Bauausführung der nachfolgend beschriebenen Leistungen erfolgt durch das Bezirksamt Wandsbek, Fachamt Management des öffentlichen Raumes.

1.4. Beschlüsse parlamentarischer Gremien

Mit dem Bündnis für den Radverkehr hat sich der Hamburger Senat das Ziel gesetzt, bis 2020 das gesamte Veloroutennetz in Hamburg alltagstauglich zu ertüchtigen.¹

2. Planungsrechtliche Grundlagen

2.1. Baurecht

Planungsrechtliche Grundlage für den Abschnitt W15-Eulenkamp der Veloroute 6 sind folgende Baustufenpläne:

- BS-Barmbek-Nord, festgestellt am 04.03.1955, 2. Änderung am 11.10.1960
- BS-Wandsbek-Marienthal, festgestellt am 14.01.1955

und folgende Bebauungspläne:

- B-Plan Wandsbek 2, festgestellt am 13.06.1962
- B-Plan Wandsbek 37, festgestellt am 18.06.1969
- Teilbebauungsplan 306, festgestellt am 27.09.1957
- B-Plan Dulsberg 5, festgestellt am 10.04.2007

2.2. Planfeststellung

Entfällt.

2.3. Sanierungsgebiete / Denkmalschutz

Der Bauabschnitt liegt nicht im Sanierungsgebiet. Im Bauabschnitt besteht kein Denkmalschutz.

¹ www.hamburg.de/hamburg-auf-dem-weg-zur-fahrradstadt/5345604/buendnis-radverkehr/

3. Technische Beschreibung der Baumaßnahme

3.1. Gegenwärtiger Zustand

3.1.1. Knotenpunktsform, Aufteilung/Nutzung der Verkehrsfläche

Insgesamt befinden sich im Abschnitt W15 drei Knotenpunkte.

Bei dem Knoten Eulenkamp/Straßburger Stieg handelt es sich um einen dreiarmligen, nicht signalisierten Knoten. Die Einmündung des Straßburger Stieges befindet sich im Bereich der Aufstellfläche der Abbiegespur des Eulenkamps vom Knoten Straßburger Straße/Friedrich-Ebert-Damm/Eulenkamp. Die Straße Straßburger Stieg ist eine Einbahnstraße mit Fahrtrichtung aus dem Eulenkamp. Der Knotenpunkt Straßburger Straße/Friedrich-Ebert-Damm/Eulenkamp wird in diesem Ausbauabschnittes der Veloroute 6 nicht weiter betrachtet, der Anschluss wird auf den vorhandenen Bestand geplant.

Bei dem Knoten Eulenkamp/Dulsberg-Süd handelt es sich um einen dreiarmligen, nicht signalisierten Knoten. Der Verkehr aus dem Dulsberg-Süd muss die Vorfahrt gewähren.

Bei dem Knoten Alter Teichweg/Tilsiter Straße/Eulenkamp handelt es sich um einen dreiarmligen, nicht signalisierten Knoten. Der Eulenkamp schließt im Knoten an die Straße Alter Teichweg bzw. die Tilsiter Straße an. Die Straße Alter Teichweg geht im Knotenpunktbereich in die Tilsiter Straße über. Der Verkehr auf dem Eulenkamp als untergeordnete Straße ohne Linienbusverkehr ist im Knoten Alter Teichweg/Tilsiter Straße/Eulenkamp nicht vorfahrtsberechtigt.

Der Eulenkamp weist eine Fahrbahnbreite von ca. 6,20 m auf. Die Fahrbahn ist in Pflasterbauweise aus Naturgroßpflaster befestigt. Die Randeinfassungen bestehen aus Beton- oder Granithochbordsteinen, die im Bereich vorhandener Grundstückszufahrten abgesenkt sind. Auf der Fahrbahn vom Eulenkamp fahren neben dem motorisierten Verkehr zum Teil auch die Radfahrer. In den Nebenflächen vom Eulenkamp verläuft auf der nordwestlichen sowie auf der südöstlichen Seite ein mit roten Betonpflastersteinen befestigter Radweg. Parallel zum Radweg verläuft auf der nordöstlichen Seite ein Gehweg mit Betonsteinpflasterplatten. Des Weiteren befinden sich auf südöstlicher Seite ein Grünstreifen mit Baumbestand und ein Gehweg der lediglich mit festgetretenem Mutterboden befestigt ist. Auf südöstlicher Seite verläuft eine Kleingartenanlage entlang des Eulenkampes. Auf der nordwestlichen Seite grenzen Wohnbebauungen in Form von Wohnblocks und eine Sport- und Freizeitanlage an. Grundstückszufahrten sowie Zugänge sind mit Betonsteinen befestigt.

3.1.2. Verkehrsbelastung

Bei einer Querschnittszählung im Knotenpunkt Tilsiter Straße/Alter Teichweg/Eulenkamp wurden am 11.07.2017 während der Spitzenstunde zwischen 07.15 Uhr und 8.15 Uhr 526 Kfz/h gezählt (davon ca. 10 Kfz/h Schwerverkehrsanteil [1,9%]). Zwischen 00.00 Uhr und 24.00 Uhr wurden am Zähltag in Richtung Knotenpunkt Tilsiter Straße/Alter Teichweg/Eulenkamp insgesamt 2.376 Kfz, in Richtung Knotenpunkt Straßburger Straße/Friedrich-Ebert-Damm/Eulenkamp insgesamt 2.711 Kfz registriert. Die Querschnittsbelastung im Eulenkamp beträgt demnach 5.087 Kfz/24h.

Der Schwerverkehrsanteil im Querschnitt des Eulenkamps lag bei lediglich 1,5%.

3.1.3. Unfalllage

Eine Unfallauswertung für den Bereich des Eulenkamps zwischen Nordschleswiger Str. (Ring 2) und Tilsiter Straße weist zwischen 2014 und 2016 insgesamt 79 Verkehrsunfälle auf. Dabei entfallen alleine 35 Unfälle auf die Unfallhäufungsstelle (UHS) Straßburger Straße/Eulenkamp/ Friedrich-Ebert-Damm.

3.1.4. Fußgänger- und Radverkehr

Fußgängerverkehr

Die öffentlichen Gehwege im Eulenkamp verlaufen im südlichen Bereich zwischen den Privatgrundstücken und den vorhandenen Baumreihen, im nördlichen Bereich zwischen den Privatgrundstücken und dem angrenzenden Radweg bzw. der Fahrbahn. Die Breiten sind aufgrund der Baumreihe eher schmal im Vergleich zu neu gebauten Gehwegen nach heutigem Standard.

Die öffentlichen Gehwege in den Nebenflächen besitzen auf nördlicher Seite eine Breite von ca. 1,50 m und sind mit Gehwegplatten belegt, auf der südlichen Seite von ca. 1,10 m und sind durch keine Baumaterialien befestigt. Teilweise grenzen die Gehwege an Grünstreifen auf öffentlichem Grund. Der Fußgängerverkehr wird im Knotenbereich Straßburger Straße/Friedrich-Ebert-Damm/Eulenkamp per Anforderung signalisiert über die Straße geführt. Im Bereich des Knotenpunktes Alter Teichweg/Tilsiter Straße/Eulenkamp ist keine LSA vorhanden, der Fußgängerverkehr wird über Querungshilfen geführt. Auf der Höhe der Einmündung der Straße Dulsberg-Süd befindet sich ebenfalls eine Querungshilfe für Fußgänger.

Radverkehr

Für den Radfahrer stehen in den Nebenflächen des Eulenkamps beidseitig jeweils nicht regelkonforme Radwege zur Verfügung. Die Breite der nichtbenutzungspflichtigen Radwege beträgt ca. 1,0 m. Der Radweg auf westlicher Fahrbahnseite ist in einem besonders schlechten Zustand. Aufgrund des flachwurzelnden Baumbestandes gibt es viele Wurzelaufbrüche welche eine unebene und teils aufgebrochene Oberfläche des Radweges verursachen. Der westliche Radweg führt unmittelbar an der vorhandene Containerstellfläche entlang, Scherben werden hier zwangsläufig durchfahren.

Im Bereich des Knotenpunktes Alter Teichweg/Tilsiter Straße/Eulenkamp ist keine LSA vorhanden, der Radverkehr wird über Querungshilfen geführt. Die Querungshilfen entsprechen nicht dem technischen Standard. Der Radverkehr wird im Knotenpunktbereich weiterhin in den Nebenanlagen geführt. Derzeit wird die Straße Alter Teichweg neu hergestellt, hier wird der Radverkehr in Zukunft auf einem Radfahrstreifen geführt werden. Im Übergangsbereich wird der Radverkehr über Rampen in die Nebenanlagen geführt.

3.1.5. Barrierefreiheit

Im Planungsbereich liegt durch das Fehlen von Bodenindikatoren keine Barrierefreiheit vor.

3.1.6. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Im Eulenkamp gibt es derzeit keinen öffentlichen Personennahverkehr.

3.1.7. Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Straßen Eulenkamp, Straßburger Stieg und Dulsberg-Süd dienen der unmittelbaren Erschließung der Grundstücke sowie dem Sammeln und Verteilen des Erschließungsverkehrs. Für den motorisierten Individualverkehr steht in der Straße Eulenkamp eine ca. 6,2 m breite Fahrbahn mit Zweirichtungsverkehr zur Verfügung.

3.1.8. Lichtsignalanlagen (LSA)

Der Knoten Straßburger Straße/Eulenkamp/Friedrich-Ebert-Damm ist signalisiert. Im Eulenkamp gibt es eine Links- und eine Geradeaus-/Rechtsabbiegespur.

3.1.9. Öffentliche Beleuchtung

Im Eulenkamp in den nördlichen Nebenflächen und im Knotenpunkt Alter Teichweg/Tilsiter Straße/Eulenkamp existieren 17 Maststandorte der öffentlichen Beleuchtung.

3.1.10. Straßenbegleitgrün

Im öffentlichen Grund sind zahlreiche Bäume vorhanden, die zum Teil unter erhaltenswerten Baumbestand fallen.

3.1.11. Ruhender Verkehr

Im Eulenkamp existieren Anlagen für den ruhenden Verkehr. Allerdings ist dort auch immer wieder zu beobachten, dass Fahrzeuge östlich der Fahrbahn zwischen den Bäumen regelwidrig parken.

Auf dem Abschnitt Eulenkamp sind ca. 126 Schrägparkstände vorhanden und mit dem gleichen Pflasterstein hergestellt wie die Fahrbahn.

3.1.12. Straßenentwässerung

Die Entwässerung der Straßenflächen erfolgt größtenteils über ein Dachprofil in die auf beiden Seiten am Fahrbahnrand befindlichen Trummen. Im Eulenkamp sind die Trummen an das vorhandene Mischwassersiel unter der Fahrbahn angeschlossen. Eine Trummen- und Trummenleitungsuntersuchung ist geplant.

3.1.13. Ausstattung/Möblierung

Wegweisende Beschilderung ist im Planungsbereich nicht vorhanden.

Im Bereich des Knotens Straßburger Straße/Friedrich-Ebert-Damm/Eulenkamp befindet sich in der östlichen Nebenfläche im Eulenkamp ein Containerstellplatz für neun Sammelcontainer für Altglas und Altpapier.

In der westlichen Nebenfläche wird vor Hausnr. 57 eine Feuerwehrezufahrt durch Absperrpfosten am Fahrbahnrand gesichert.

3.1.14. Versorgungsanlagen (Leitungen/Schächte)

Innerhalb der Straßenverkehrsfläche ist umfangreicher Leitungsbestand vorhanden. (Strom, Gas, Telekommunikation, Wasserversorgung und Abwasser)

3.1.15. Überfahrten

Auf der West- und Ostseite sind insgesamt 14 Grundstückszufahrten zu den Privatgrundstücken in unterschiedlichen Breiten vorhanden. Die Zufahrten sind mit Platten, bzw. Pflaster bzw. Wabensteinpflaster aus Beton befestigt.

3.1.16. Darstellung der Defizite im Straßenraum

Radverkehrsführung Veloroute 6

Grundsätzlich ist der bauliche Zustand der Radwege nicht zufriedenstellend und entspricht nicht den technischen Standards. Im Bereich der Grundstückszufahrten und Einmündungen ist der hochbordgeführte Radweg außerdem kritisch zu sehen, da ein erhöhtes Konfliktpotential aufgrund der schlechteren Sichtverhältnisse gegeben ist.

Sonstige Defizite

Im Planungsbereich liegt durch das Fehlen von Bodenindikatoren keine Barrierefreiheit vor. Die Ladezone befindet sich nicht direkt vor der Containeranlage. Die vorhandenen Gehweganlagen sind nicht ausreichend dimensioniert und entsprechen nicht den technischen Regelmaßen. Die vorhandenen Gehweganlagen befinden sich ebenfalls in einem schlechten baulichen Zustand. Aufgrund des vorhandenen Großpflasters als Fahrbahnbefestigung und zum Teil erhöhten Durchfahrtsgeschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs liegen Beschwerden bezüglich einer erhöhten Lärmbelastigung der Anwohner vor.

3.2. Variantenuntersuchung

Im Rahmen der Vorplanung wurden 4 Varianten und 3 Untervarianten entwickelt und vorgestellt.

3.2.1. Planungsziel

Planungsziel dieser Maßnahme ist es, nach Fertigstellung der Umbaumaßnahme auf dem Teilstück des Eulenkamps, einen Straßenraum zu bieten, der den Belangen aller Verkehrsteilnehmer, unter Berücksichtigung des Baumbestandes, gerecht wird. Die Erhöhung der Qualität der vorhandenen Radverkehrsanlagen sowie die Sicherheit für den Radverkehr spielen bei der Planung eine besondere Rolle, da das Planungsgebiet ein Abschnitt der Veloroute 6 ist. Grundlegend soll die Attraktivität für den Alltags-Radverkehr gesteigert werden.

3.2.2. Mögliche Varianten

Zur Ermittlung der möglichen Varianten ist zuerst die Wahl der Radverkehrsführung an der Straße erforderlich. Gemäß ERA wird im ersten Schritt eine Vorauswahl von geeigneten Führungsformen getroffen. Danach erfolgt die Prüfung der Realisierbarkeit und ggf. ein Vergleich geeigneter Führungsformen.

Vorauswahl von geeigneten Führungsformen

Die Eignung einer bestimmten Führungsform hängt im Wesentlichen von der Stärke und der Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs ab. Beiden Größen werden im Bild 7 der ERA zu Belastungsbereichen zusammengefasst.

Für den Eulenkamp wurde am 11.07.2017 eine Verkehrszählung durchgeführt. Danach beträgt die Verkehrsbelastung der Straße Eulenkamp in der werkstäglichen **Spitzenstunde** für den Fahrbahnquerschnitt ca. **526 Kfz/h**.

Gemäß Bild 7 der ERA ergibt sich für den Eulenkamp mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h der Belastungsbereich II.

Gemäß Abschnitt 3.1 der ERA wird der Radverkehr im Mischverkehr auf Fahrbahnen mit Breiten zwischen 6,00 m und 7,00 m bei Kraftfahrzeugverkehrsstärken über 400 Kfz/h als problematisch gesehen. Da der Eulenkamp ca. 6,20 m breit ist und die Verkehrsstärke bei ca. 526 Kfz/h liegt, werden neben einem **Schutzstreifen, Radfahrstreifen und Radwege** empfohlen.

Im Folgenden wird die Realisierbarkeit möglicher Führungsformen des Radverkehrs geprüft.

Im Rahmen der Behördenvorabstimmung wurde zusätzlich zu den folgenden Varianten die Möglichkeit einer Ausbildung des Abschnittes W15 Eulenkamp als Tempo 30 Zone vorgeschlagen. Eine Anordnung von Tempo 30 (Strecke) ist aufgrund der fehlenden Gefahrenlage nicht möglich. Die Umsetzung einer Tempo 30 Zone wurde eingehend geprüft, aufgrund der folgenden Aspekte nicht als genehmigungsfähig eingestuft.

- Der Eulenkamp ist eine Sammelstraße mit Verbindungsfunktion, die weder auf ganzer Länge mit Wohnbebauung angebaut ist noch einen erhöhten Querungsbedarf für Fußgänger aufweist.
- Für den Radverkehr wäre die Ausweisung als Tempo 30 Zone und damit eine Führung auf der Fahrbahn bei den vorhandenen Verkehrszahlen eher nachteilig, da die heute schon vorhandenen Radwege aufgegeben würden
- die Möglichkeit zur Herstellung eines Radfahrstreifens bzw. Schutzstreifens entfällt.

Weiter ermöglicht es die Tempo 30 Zone dem motorisierten Verkehr auf der Fahrbahn zu parken. Aufgrund der zu erwartenden parkenden Fahrzeuge auf der Fahrbahn und der damit einhergehenden gewundenen Trassierung der Radverkehrsführung im Mischverkehr wird die Zielsetzung der Herstellung einer Veloroute mit der Herstellung einer Tempo 30 Zone nicht gerecht.

Prüfung der Realisierung der Radverkehrsanlagen

Die derzeitige Aufteilung des Verkehrsraums mit den vorhandenen Abmessungen der Nebenflächen und der Fahrbahn reichen vom Platz nicht aus, um die Herstellung der regelkonformen Radverkehrsanlagen **Schutzstreifen** bzw. **Radfahrstreifen** bzw. **Radweg** innerhalb der vorhanden Abmessungen der Nebenflächen und Fahrbahn zu integrieren.

Für die Herstellung der o.g. Radverkehrsanlagen bedarf es aus zuvor genannten Gründen einer Neuordnung des Verkehrsraumes. Dabei wird auch die komplette Fahrbahn- und Stellplatzbefestigung aus Natursteinpflaster durch Asphalt bzw. Betonwabensteinpflaster ersetzt.

Ein **einseitiger Zweirichtungsradweg** wurde nicht untersucht, da ein unselbständig geführter Zweirichtungsradweg gemäß dem Papier „Velorouten Hamburg – Grundlage und Leitlinien“ vermieden werden soll.

Der **gemeinsame Geh- und Radweg** und der **Gehweg mit Zusatz „Radfahrer frei“** werden als Führungsform aufgrund der Tatsache, dass es sich bei einer Veloroute um eine Hauptverbindung des Radverkehrs handelt, in der Vorauswahl **ausgeschlossen**.

Die Ergebnisse der Prüfung der Realisierung unterschiedlicher Führungsformen zeigen, dass aufgrund der aktivierbaren Breiten für den Fahrbahnquerschnitt bzw. der Seitenräume die empfohlenen Führungsformen **Schutzstreifen, Radfahrstreifen** und **beidseitiger Einrichtungsradweg** umgesetzt werden können, allerdings z.T. mit gravierenden Folgen für den schützenswerten Baumbestand.

Sonstige Randbedingungen

Im Planungsgebiet befinden sich zahlreiche Bäume, die im Zuge der Optimierung der Radwegführung weitestgehend zu erhalten sind.

Für den ruhenden Verkehr stehen zurzeit 126 Stellplätze im öffentlichen Raum zur Verfügung.

Die Varianten unterscheiden sich in der Lage der Hauptachse, der Radverkehrsführung, der Art der Parkstände, sowie in den Mitteln zur Geschwindigkeitsdämpfung.

Für alle Varianten gilt: Durch die zusätzlich benötigte Fläche und der veränderten Achslage der Fahrbahn wird diese vollständig erneuert. Gleiches gilt für die Bestandstrummen. Die Geschwindigkeitsbegrenzung im Eulenkamp wird in beiden Fahrtrichtungen von 50 km/h beibehalten.

Der folgende Variantenvergleich bezieht sich auf die Streckengestaltung des Eulenkamps, wo die Vorzugsvariante nach Abwägung ermittelt wird. Im Nachgang wird zusätzlich für den Knotenpunkt Alter Teichweg/Tilsiter Straße/Eulenkamp eine Variantenuntersuchung, aufbauend auf der gewählten Vorzugsvariante, aufgestellt und auch hier eine Vorzugsvariante des Knotenpunktes gewählt.

Variante 1:

Radverkehr auf Radweg/Anordnung von Längsparkstreifen:

Radfahrer werden vom Kfz-Verkehr getrennt. Der Radverkehr wird beidseitig der Fahrbahn auf einem 2,0 m breiten Radweg in der Nebenanlage hinter den geplanten Parkständen geführt. Die Kernfahrbahnbreite für den Kfz-Verkehr beträgt 6,50 m. Diese Variante orientiert sich mit der Querschnittsgestaltung am Bestand, einzig die Radwegebreiten werden an die aktuellen Vorgaben angepasst.

Die Gehwege auf nördlicher Fahrbahnseite werden in diesem Zuge in einer neuen Regelbreite von 2,65 m gemäß neu geltendem ReStra Hamburg hergestellt. Auf südlicher Fahrbahnseite wird allerdings aufgrund einiger Zwangspunkte in Form von Engstellen an den vorhandenen Bäumen und der zu erwartenden geringen Nutzung des Gehweges vom Regellaß abgewichen und der Gehweg in ca. 1,80 m ausgeführt.

Die Radwegeführung in der östlichen Nebenfläche verläuft noch immer sehr nah an den Bestandsbäumen vorbei. Eine wechselseitige negative Beeinflussung kann nicht

ausgeschlossen werden (Wurzelaufwölbungen im Radweg, Beschädigung des vorhandenen Wurzelwerkes).

Die Anzahl an Bestandsparkständen im überplanten Straßenraum beträgt 126 Stück, in der Variante 1 werden 69 Stück neu hergestellt werden können.

Die bauliche Umsetzung der Variante 1 erfordert die Fällung und Rodung von insgesamt 3 Bäumen. Innerhalb des Bereiches des Straßenraumes können 9 Bäume neu gepflanzt werden, so dass die Baumbilanz positiv ist.

Variante 2:

Radverkehr auf Radweg und Schutzstreifen/ Anordnung von Längsparkstreifen:

Der Radverkehr der Variante 2 wird abweichend von Variante 1 auf nördlicher Fahrbahnseite durch einen Schutzstreifen auf der Fahrbahn geführt. Der Radverkehr auf der südlichen Fahrbahnseite wird wie in Variante 1 hochbordgeführt in der Nebenanlage ausgeführt.

Diese Variante reduziert den Konflikt zwischen Radfahrern und abbiegenden KFZ auf der Westseite. Die Ostseite wird gegenüber Variante 1 nicht verändert, wodurch sich ein asymmetrischer Querschnitt entwickelt und die angestrebte Führung des Radfahrers auf der Fahrbahn nicht vollständig umgesetzt wird.

Die Kernfahrbahnbreite für den Kfz-Verkehr beträgt 5,50 m. Durch die zusätzlich benötigte Fläche und der veränderten Achslage der Fahrbahn wird diese vollständig erneuert. Gleiches gilt für die Bestandstrummen.

Die Planung der Gehwege erfolgt analog Variante 1.

Die Anzahl an Bestandsparkständen im überplanten Straßenraum beträgt 126 Stück, in der Variante 2 werden 64 Stück neu hergestellt werden können. Die bauliche Umsetzung der Variante 2 erfordert die Fällung und Rodung von insgesamt 8 Bäumen. Innerhalb des Bereiches des Straßenraumes können 13 Bäume neu gepflanzt werden, so dass die Baumbilanz positiv ist.

Variante 3a:

Radverkehr auf Radfahrstreifen / Schrägparkstände:

Der Radverkehr wird beidseitig über einen 1,85 m breiten Radfahrstreifen auf der Fahrbahn geführt. Im Knotenpunktbereich Straßburger Straße/Friedrich-Ebert-Damm/Eulenkamp wird der Radfahrstreifen über Rampen an den im Knotenpunktbereich vorhanden hochbordgeführten Radweg angeschlossen. Die Kernfahrbahnbreite für den Kfz-Verkehr beträgt 6,00 m.

Durch die zusätzlich benötigte Fläche und der veränderten Achslage der Fahrbahn wird diese vollständig erneuert. Gleiches gilt für die Bestandstrummen.

Die Planung der Gehwege erfolgt analog der vorher genannten Varianten. Die Anzahl an Bestandsparkständen im überplanten Straßenraum beträgt 126 Stück, in der Variante 3a werden 101 Stück neu hergestellt werden können.

Die bauliche Umsetzung der Variante 3a erfordert die Fällung und Rodung von insgesamt 29 Bäumen. Innerhalb des Bereiches des Straßenraumes können 9 Bäume neu gepflanzt werden, so dass die Baumbilanz minus 20 Bäume beträgt.

Variante 3b:

Radverkehr auf Schutzstreifen / Schrägparkstände:

Der Radverkehr wird beidseitig über einen 1,5 m breiten Schutzstreifen auf der Fahrbahn geführt. Im Knotenpunktbereich Straßburger Straße/Friedrich-Ebert-Damm/Eulenkamp wird der Schutzstreifen über Rampen an den im Knotenpunktbereich vorhanden hochbordgeführten Radweg angeschlossen. Die Kernfahrbahnbreite für den Kfz-Verkehr beträgt 5,50 m.

Durch die zusätzlich benötigte Fläche und der veränderten Achslage der Fahrbahn wird diese vollständig erneuert. Gleiches gilt für die Bestandstrummen.

Die Planung der Gehwege erfolgt analog Variante 1 und 2.

Die Anzahl an Bestandsparkständen im überplanten Straßenraum beträgt 126 Stück, in der Variante 3b werden 101 Stück neu hergestellt werden können.

Die bauliche Umsetzung der Variante 3b erfordert die Fällung und Rodung von insgesamt 8 Bäumen. Innerhalb des Bereiches des Straßenraumes können 9 Bäume neu gepflanzt werden, so dass die Baumbilanz positiv ist. Durch die Verbreiterung der Verkehrsfläche im Bereich des Baumbestandes kann nicht ausgeschlossen werden, dass es zu einer Beschädigung der Baumwurzeln kommen kann und gegebenenfalls weitere Bäume verloren gehen.

Variante 4.0:

Radfahrstreifen/beidseitig Längsparkstreifen:

Der Radverkehr wird beidseitig über einen 1,85 m breiten Radfahrstreifen auf der Fahrbahn geführt. Im Knotenpunktbereich Straßburger Straße/Friedrich-Ebert-Damm/Eulenkamp wird der Radfahrstreifen über Rampen an dem im Knotenpunktbereich vorhanden hochbordgeführten Radweg angeschlossen.

Die Kernfahrbahnbreite für den Kfz-Verkehr beträgt 6,00 m.

Durch die zusätzlich benötigte Fläche und der veränderten Achslage der Fahrbahn wird diese vollständig erneuert. Gleiches gilt für die Bestandstrummen.

Die Planung der Gehwege erfolgt analog der vorherigen Varianten. Die Parkstände werden beidseitig der Fahrbahn als Längsparkstreifen ausgebildet. Auf der westlichen Seite sind die Längsparkstreifen als Wabensteinpflaster ausgebildet. Auf der östlichen Seite werden die Längsparkstreifen in PE-Gitter aufgefüllt mit Schotter gefasst, um bauliche Maßnahmen im Wurzelbereich der Bestandsbäume zu minimieren und die vorhandenen Bäume zu erhalten. Die Anzahl an Bestandsparkständen im überplanten Straßenraum beträgt 126 Stück. In der Variante 4.0 können 90 Stück neu hergestellt werden.

Die bauliche Umsetzung der Variante 4.0 erfordert die Fällung und Rodung von insgesamt 10 Bäumen. Der schützenswerte Altbestand auf der östlichen Fahrbahnseite bleibt jedoch unangetastet. Es müssen lediglich kleinere Bäume auf östlicher Fahrbahnseite gerodet werden.

Innerhalb des Bereiches des Straßenraumes können 16 Bäume neu gepflanzt werden, so dass die Baumbilanz plus 6 Bäume beträgt.

Variante 4.1:

Radfahrstreifen/beidseitig Längsparkstreifen:

Die Variante 4.1 unterscheidet sich lediglich durch folgende Punkte von der Variante 4.0.

Auf östlicher Fahrbahnseite wird zusätzlich eine Ladezone im Bereich der Containerstellplätze hergestellt. Aufgrund der so entstandenen Radverkehrsführung kann ein entladen der Container erfolgen, ohne den Radverkehr in diesem Bereich zu behindern. Jedoch wird für diese Variante im Bereich der Container Grunderwerb bzw. eine Umwidmung des angrenzenden Grundstückes erforderlich.

Die Parkstände werden auf der westlichen Seite der Fahrbahn als Längsparkstreifen mit Wabensteinpflaster ausgebildet. Auf der östlichen Seite werden nur Längsparkstreifen im Bereich der jetzigen Fahrbahn mit Wabensteinpflaster geplant. Die Anzahl an Bestandsparkständen im überplanten Straßenraum beträgt 126 Stück, in der Variante 4.1 werden 54 Stück neu hergestellt werden können.

Die bauliche Umsetzung der Variante 4.1 erfordert die Fällung und Rodung von insgesamt 9 Bäumen. Innerhalb des Bereiches des Straßenraumes können 18 Bäume neu gepflanzt werden, so dass die Baumbilanz plus 9 Bäume beträgt.

3.2.3. Wahl der Vorzugsvariante

Variante 4.1 soll als Vorzugsvariante umgesetzt werden. Nachfolgend wird erläutert, warum Variante 4.1 als beste Lösung zu sehen ist.

Variante 1 „Radverkehr auf Radweg/ Anordnung von Längsparkstreifen“ und Variante 2 „Radverkehr auf Radweg und Schutzstreifen/Längsparkstreifen“ scheidet aufgrund des vorrangigen Sicherheitsaspekt für Radfahrer aus. Der hochbordgeführten Radweg ist gerade im Bereich der Grundstückszufahrten kritisch zu sehen, aufgrund der minderen Sichtbarkeit der Radfahrer für den motorisierten Verkehr.

Variante 3 a „Radverkehr auf Radfahrstreifen / Schrägparkstände“ scheidet aufgrund der hohen Anzahl an erforderlichen Baumrodungen von ca. 29 erhaltenswerten Bäumen aus. Ausgleichspflanzungen können in dem Maße nicht erfolgen.

Variante 3 b „Radverkehr auf Schutzstreifen / Schrägparkstände“ stellt grundlegend ein mögliches Ausbaukonzept dar. Jedoch befinden sich die geplanten Parkstände größtenteils auf westlicher Seite der Fahrbahn. Die Parkstände sind aufgrund der erforderlichen Breitenverhältnissen als Schrägparkstände ausgeführt. Für die Parkplatzsuchenden, welche aus südlicher Richtung kommen, sind diese Parkstände jedoch nicht befahrbar. Des Weiteren wird der Radverkehr auf einem Schutzstreifen geführt. Aufgrund der schlechten Sichtbeziehungen zwischen dem ausparkenden KFZ und den Radfahrern, welche die Schutzstreifen nutzen, entsteht ein erhöhtes Unfallrisiko. Das anstelle eines Radfahrstreifens und Längsparkständen, mit einer erhöhten Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer, Schutzstreifen und Schrägparkständen aufgrund einer erhöhten Parkstandanzahl hergestellt werden, sollte nicht Ziel der Abwägung sein. Da der höchstmöglichen Sicherheit des Radverkehrs das priorisierte Planungsziel darstellt, ist im Vergleich mit anderen Varianten die Variante 3 b nicht als Vorzugsvariante zu betrachten.

Variante 4.0 „Radverkehr auf Radfahrstreifen/ Anordnung von Längsparkstreifen“ scheidet aufgrund der geplanten Längsparkstreifen auf der Ostseite, die in PE-Gitter aufgefüllt mit Schotter gefasst werden sollen, aus. Im Zuge der ersten Behördenabstimmung wurde von Seiten der zuständigen Behördenstelle Stadtgrün darauf hingewiesen, dass die Wurzelbereiche der angrenzenden Bäume, in der Regel flachwurzelnde Linden, trotz der geplanten schonenden Bauweise mit PE-Gitter zu stark geschädigt werden. Diese betroffenen Bäume sind dann nicht zu erhalten. Vergleichende Baumaßnahmen haben dies in der jüngsten Vergangenheit gezeigt.

Damit verbleibt Variante 4.1 als Vorzugsvariante mit der oben beschriebenen Kombination aus Radfahrstreifen und Längsparkständen.

3.2.4. Mögliche Varianten des Knotenpunktes Tilsiter Str./Alter Teichweg/Eulenkamp

Die möglichen Varianten sowie die Verkehrsführung im Bereich des Knotenpunktes sind von der Wahl der angrenzenden Planungen der Veloroute 6 sowie der Ausführung des Umbaus des Alten Teichweges abhängig. Die Führungsformen des Radverkehrs werden im Alten Teichweg wie auch voraussichtlich in der Tilsiter Straße als Radfahrstreifen ausgeführt.

Die untersuchten Varianten für den Knotenpunkt unterscheiden sich in der Lage der Hauptachse, der Radverkehrsführung, der Art und Lage der Querungsstellen, sowie in der Führung des motorisierten Verkehrs.

Vor dem Hintergrund des zwingend zu erhaltenden Baumbestandes und der Querungsinsel im Alten Teichweg kommt die Variante 4.1g zum Tragen.

Variante 4.1 g :

Radverkehr im Knotenpunkt auf Schutzstreifen:

In den Knotenpunktarmen Tilsiter Straße, Alter Teichweg und Eulenkamp wird der Radverkehr auf Radfahrstreifen geführt. Aufgrund der Breitenverhältnisse im Knotenpunkt, sowie der Rücksichtnahme auf den Erhalt der Bäume wird der Radverkehr im Knotenpunktbereich auf Schutzstreifen geführt. Der Knotenpunktbereich der Tilsiter Straße erfordert die Reduzierung des Schutzstreifens auf eine Mindestbreite von 1,25 m. Der Fahrbahnteiler im Knotenpunktarm des Alten Teichweges wird neu und in den Regelmaßen für eine barrierefreie Querung ausgeführt. Die Fahrbahnbreiten im Bereich der Planungsgrenzen werden auf die jeweils bestehenden und geplanten Fahrbahnbreiten angepasst. Im Einmündungsbereich des Eulenkamps gehen die geplanten Radfahrstreifen in Schutzstreifen über. Die Einordnung in den linksabbiegenden Verkehr aus dem Eulenkamp kommend wird für den Radfahrer so ermöglicht. Ebenso kann sich der aus der Tilsiter Straße kommende Radverkehr, welcher in den Eulenkamp einbiegt, in den geplanten Schutzstreifen und anschließend den Radfahrstreifen einordnen. Der Fahrbahnteiler bzw. die Querungshilfe der Einmündung Eulenkamp wird im Zuge der Planung neu und regelkonform hergestellt. Der vorhandene Linksabbiegestreifen im Bereich der Tilsiter Straße wird im Rahmen des Ausbaus des Knotenpunktes in dieser Variante neu hergestellt. Die bauliche Umsetzung der Variante 4.1 g erfordert die Fällung und Rodung von einem Baum im Bereich des Knotenpunktes.

3.3. Geplanter Zustand

Nachstehende Erläuterungen beziehen sich auf die Variante 4.1 bzw. für den Knotenpunkt die Variante 4.1 g des Eulenkampes, welche aus den zuvor genannten Gründen die Vorzugsvariante darstellen.

3.3.1. Abmessungen der Fahrbahn und Nebenflächen

Die geplanten Radfahrstreifen werden gemäß Regelmaß der ERA 2010 bzw. der ReStra 2017 in einer Breite von 1,85 m einschl. Markierung hergestellt.

Die Fahrbahn hat eine Breite von durchgängig 6,00 m, die den Begegnungsfall LKW-LKW ermöglicht. Im Westen und teilweise im Osten schließen an die 0,30 m breiten Gussasphaltrinnen Längsparkstände mit einer Regelbreite von 2,10 m. Der Sicherheitstrennstreifen zwischen den Parkständen und der Fahrbahn/Radfahrstreifen beträgt 0,75 m.

Der westliche Gehweg wird in einer Regelbreite von 2,65 m ausgebaut. Der östliche Gehweg hat eine Breite von ca. 1,80 m.

Knotenpunktbereich Tilsiter Straße/Alter Teichweg/Eulenkamp

Der oben genannte vorhandene Knotenpunkt wird im Rahmen der Baumaßnahme neu hergestellt. Die vorhandene Verkehrsführung bleibt im Kern bestehen. Zur Querung der Fahrbahnen von nichtmotorisierten Verkehr und zur Trennung der Verkehrsströme werden neue Fahrbahnteiler als Querungsstellen im Knotenpunktbereich hergestellt, welche mit taktilen Elementen ausgebildet sind. Die Breiten der Fahrbahnteiler wurden für den Fußgängerverkehr mit Mindestbreiten von 2,50 m bemessen.

3.3.2. Fußgänger- und Radverkehr

Fußgängerverkehr

Die Gehwege werden neu hergestellt und westlich der Fahrbahn auf das Regellaß von 2,65 m erweitert². Bedingt durch die vorherrschenden Platzverhältnisse lässt sich das Regellaß von 2,65 m im östlichen Gehweg nicht umsetzen. Daher wird der östliche Gehweg in einer Breite von 1,80 m und mindestens 1,50 m vom Stamm entfernt hergestellt. Im Bereich der Bestandsbäume wird der östliche Gehweg außerdem mit Grant hergestellt, um die flachwurzelnden Bestandsbäume nicht zu beschädigen. Des Weiteren werden die Grünflächen im Bereich der Nebenanlagen ertüchtigt. Vom Knotenpunkt Tilsiter Straße/Alter Teichweg/Eulenkamp werden die westlichen Nebenanlagen ebenfalls grundlegend erneuert und erhalten dabei einen taktilen Leitstreifen zwischen Geh- und Radweg. Die Geh- und Radwege im Knotenpunktbereich werden nach Möglichkeit im Regellaß ausgebildet.

Im geplanten Knotenpunkt Tilsiter Straße/Alter Teichweg/Eulenkamp wird der Fußverkehr über Fahrbahnteiler mit Querungshilfen geführt. Des Weiteren wird ein Fahrbahnteiler im Bereich der Einmündung Dulsberg Süd geplant, welcher als Querungshilfe für den Fußgänger dient. Alle Querungsstellen bzw. Querungshilfen werden barrierefrei hergestellt.

Radverkehr

Es werden Radfahrstreifen beiden Seiten der Fahrbahn im Rahmen der Baumaßnahme geplant, sodass dem zunehmenden Radverkehr auf der Fahrbahn besondere Aufmerksamkeit entgegenzubringen ist. Der Radfahrstreifen wird im Bereich der geplanten Parkstände in einer Breite von 1,85 m und in den Bereichen ohne Parkstände in einer Breite von 2,15 m ausgeführt. Der beidseitige Radfahrstreifen darf gemäß StVO nicht überfahren werden. Im Bereich der Fahrbahnmittelinsel und dem Einmündungsbereich des Knotenpunktes Tilsiter Straße/Alter Teichweg/Eulenkamp ist der Wechsel von einem Radfahrstreifen auf einen Schutzstreifen erforderlich. Der Radfahrstreifen geht im Abschnitt der Querungshilfe in einen Schutzstreifen über (siehe auch: ReStra 2017, ERA 2010, Punkt 3.7). Im Knotenpunktbereich Tilsiter Straße/Alter Teichweg/Eulenkamp wird der Radfahrstreifen unterbrochen um das Einordnen in den Linksabbieger zu ermöglichen. Die übergeordnete Straße Tilsiter Straße bzw. Alter Teichweg werden mit einem Schutzstreifen im Bereich des Knotenpunktes ausgebaut.

3.3.3. Barrierefreiheit

Die Planung der Maßnahme wird unter Berücksichtigung der ReStra sowie H BVA (Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen, 2011) durchgeführt. Es ist die Herstellung von taktilen Leiteinrichtungen für Menschen mit Sehbehinderungen und Mobilitätseinschränkungen im Bereich von Fußgängerquerungen und Bushaltestellen vorgesehen.

Sämtliche Querungen werden als getrennte Querungen ausgeführt. So werden die Belange von sehbehinderten und mobilitätseingeschränkten Menschen im gleichen Maße berücksichtigt. Die Bordsteine werden an den Querungen gemäß ReStra auf 0 cm am Sperrfeld und 6 cm am Richtungsfeld abgesenkt.

3.3.4. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Im Abschnitt W15 Eulenkamp ist kein öffentlicher Personennahverkehr vorhanden und geplant. Folglich ist der ÖPNV von der Maßnahme nicht betroffen.

3.3.5. Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Verkehrsführung des motorisierten Individualverkehrs auf der Fahrbahn im Eulenkamp bleibt in ihrer Grundform unverändert. Neu ist die gering verminderte Fahrgasse von durchgängig 6,00 m, die den Begegnungsfall LKW-LKW ermöglicht und die leicht abweichende Lage der Hauptachse der Fahrbahn.

² Gemäß ReStra 2017 (Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen), <http://www.hamburg.de/bwvi/restra/>

3.3.6. Lichtsignalanlagen (LSA)

Der Knoten Straßburger Straße/Eulenkamp/ Friedrich-Ebert-Damm ist signalisiert. Im Eulenkamp gibt es eine Links- und eine Geradeaus-/Rechtsabbiegespur. Durch den Ausbau des Abschnittes W15 gibt es keine erforderlichen Maßnahmen an der vorhandenen LSA.

3.3.7. Öffentliche Beleuchtung

Da die Nebenanlagen ausgebaut bzw. in der Lage verändert werden ist eine Verlegung und Neuordnung der Beleuchtungsstandorte erforderlich. Um die Sicherheit der Fußgänger im Straßenbereich zu gewährleisten, müssen die Fußgängerquerungsstellen beleuchtet werden. Das bedeutet, dass zusätzliche Lichtmasten errichtet werden müssen, insbesondere im Bereich des Knotenpunktes. Die Standorte der Beleuchtung sind an die Planung in Absprache mit Stromnetz Hamburg anzupassen. Die Beleuchtungsstandorte in den Nebenanlagen und im Knotenpunktbereich müssen den neuen Bordverläufen angepasst werden.

Mit Erstverschickung wird HHVA sowie Stromnetz Hamburg um Prüfung und Bestätigung der neu benötigten ÖB-Standorte gebeten.

3.3.8. Straßenbegleitgrün

In der vorgelegten Vorzugsvariante gelingt es, den vorhandenen Baumbestand zum Großteil zu erhalten. Die erforderlichen Baumfällungen belaufen sich auf 10 Bäume. Aufgrund der erforderlichen Fällung von Bestandsbäumen im Planungsbereich sind Ausgleichspflanzungen von 19 Bäumen vorgesehen. Die Ausgleichspflanzungen finden innerhalb des Planungsbereiches statt, wodurch weiteren Kompensationsmaßnahmen entfallen.

Es ist vorgesehen, dass die Bautätigkeiten von Baumschutzmaßnahmen begleitet werden.

Bei der weiteren Umsetzung der Maßnahme werden alle Baumschutzmaßnahmen beschrieben und in den Planunterlagen der Ausführung eingezeichnet, um Beschädigungen an Bäumen/ Baumwurzeln zu vermeiden.

Die Informationsbroschüre "Baumschutz auf Baustellen" des Bezirksamtes Wandsbek wird Bestandteil der Ausschreibungsunterlagen, um Beschädigungen an Bäumen/Baumwurzeln zu unterbinden.

3.3.9. Ruhender Verkehr

In der vorgelegten Vorzugsvariante gelingt es nicht im vollen Umfang, die Anzahl der im Bestand vorhandenen Parkstände zu erhalten. Allein vor dem Hintergrund der derzeitigen Flächenverteilung zwischen PKW-Verkehr auf der einen und Rad-, und Fußverkehr + Straßenbegleitgrün auf der anderen Seite kann ein Ausbau nur zulasten des PKW-Verkehrs gehen. Die geplanten Längsparkstände werden in einer Breite von 2,10 m und einer Länge pro Parkstand von 5,20 m hergestellt. Zusätzlich erhalten alle geplanten Längsparkstände einen Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn von 0,75 m. In der Planung sind auf westlicher Fahrbahnseite zwischen Station 0+560 km und 0+587 km vier behindertengerechte Parkstände geplant.

Nachfolgende Tabelle bilanziert die Veränderungen an den Parkständen in Zahlen:

Vorläufiger Bauabschnitt	Gesamtanzahl vorhandener Parkstände (im Bestand)	Anzahl entfallender Parkstände	Anzahl neu geplanter Parkstände	Gesamtanzahl Parkstände nach der Baumaßnahme (Differenz)
Summe/Bilanz	126	72	54	54 (-72)

Tabelle 1: Parkraumbilanz

3.3.10. Straßenentwässerung

Die Entwässerung im Eulenkamp erfolgt wie bisher über Straßenabläufe (Trummen) in das vorhandene Mischwassersiel. Die Straßenabläufe (Trummen) werden aufgrund der geänderten Lage erneuert. Abhängig vom Ergebnis der Trummenleitungsbefahrung sind die vorhandenen Anschlussleitungen an das MW-Siel ggf. ganz oder teilweise zu erneuern bzw. zu sanieren.

3.3.11. Ausstattung / Möblierung

Neue Verkehrszeichen und Fahrbahnmarkierungen sind erforderlich und den Lageplänen zu entnehmen. Die **Polizei (VD52, PK37)** wird um Stellungnahme gebeten, ob eine Anordnung in Aussicht gestellt werden kann bzw. Änderung erforderlich ist.

Im Knotenpunktbereich Alter Teichweg/Tilsiter Straße/Eulenkamp ist im Knotenpunktarm Eulenkamp eine Litfaßsäule auf westlicher Fahrbahnseite vorhanden. Diese muss gegebenenfalls versetzt werden.

3.3.12. Versorgungsanlagen

Eventuell notwendige Anpassungen der Leitungen / Kabel werden geplant und werden im Zuge der Beteiligung Träger öffentlicher Belange sowie durch eine Leitungstrassenplanung abgestimmt.

3.3.13. Grundwasser

Im Zuge des Baugrundgutachtens wird der Abschnitt W15 Eulenkamp auf den vorhandenen Grundwasserstand geprüft. Gemäß dem Geoportal Hamburg liegt das Grundwasser voraussichtlich in einer Tiefe zwischen 2,50 m bis 5,00 m.

3.3.14. Kampfmittel

Es liegt eine Auswertung von der Gefahrenerkundung Kampfmittelverdacht (GEKV) mit Datum vom 17.01.2018 für den Eulenkamp vor. Demnach bestehen keine Hinweise auf Bombenblindgänger oder vergrabene Kampfmittel im Planungsbereich.

3.3.15. Anliegerbetroffenheit

Die genehmigten Zufahrten der angrenzenden Grundstücke werden in Betonwabensteinpflaster neu hergestellt.

Vereinzelt sind Hecken an den Grundstücksgrenzen zurückzuschneiden bzw. zu versetzen.

Während der Bauzeit sind ggf. Einschränkungen in der Erreichbarkeit der Grundstücke möglich.

3.4. Bautechnische Einzelheiten

Für die Fahrbahn des Eulenkampes wird gemäß vorherrschender werktäglicher Schwerverkehrsbelastung ein bituminöser Aufbau gemäß der Belastungsklasse (Bk 1,0) vorgesehen. Für den Knoten Tilsiter Straße/Alter Teichweg/Eulenkamp wird aufgrund gemäß vorherrschender werktäglicher Schwerverkehrsbelastung die Belastungsklasse (Bk 1,8) vorgesehen.

Bodengutachten

Im Zuge der Planung der Baumaßnahme wird ein Baugrundgutachten erfolgen. Die Ergebnisse der Baugrunduntersuchung werden in der weiteren Planung Berücksichtigung finden.

Näheres entfällt zur Erstverschickung.

3.5. Durchführung der Baumaßnahme inkl. Kosten

Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt aus Maßnahmen des Kommunalinvestitionsförderungsgesetzes (KInvFG) für das Bündnis für den Radverkehr der PSP-Elementgruppe 22403010-00020

PSP-Element-Nr.: 2-22403010-00020.05 (investiv)
3-22403010-000016.05 (konsumtiv)

Die Basisbaukosten betragen geschätzt: rd. 1.805.000 € (netto).

Die Planungsphase sowie die Ausführung der baulichen Maßnahmen obliegen dem Bezirk Wandsbek.

Die Unterhaltung und das Anlagenmanagement obliegen dem Bezirksamt Hamburg Nord.

4. Umweltbelange

Die Straßenbaumaßnahme stellt keinen baulichen Eingriff im Sinne §1 Absatz 2 Satz 1 und Satz 2 der 16. BImSchV dar. Die Lärmkartierung für Hamburger Straßen zeigt für den Abschnitt der Eulenkamp 65dB(A) bis 70dB(A).

5. Grunderwerb

Für die Vorzugsvariante 4.1 ist kein Grunderwerb erforderlich. Lediglich in der östlichen Nebenfläche nördlich des Knotenpunktes Straßburger Straße wird eine Umwidmung von einer vorhandenen städtischen Fläche erforderlich.

Sonstiges

Im Rahmen des Planungsprozesses werden durch Erst- und Schlussverschickung alle erforderlichen Dienststellen, Personen und Institutionen am Abstimmungsverfahren beteiligt.

Funktion	Leitzeichen	Zeichnungsvermerk	Datum	Unterschrift
Ingenieurbüro		Verfasst	29.10.2018	
Projektleitung/ Sachbearbeitung		Bearbeitet	30.10.2018	
Abschnittsleitung	MR 210	Fachtechnisch geprüft		
Abteilungsleitung	MR 20	Aufgestellt		