PSP-Nummer:	2-22403010-10012.11 (investiv)/ 3-22403010-100010.04 (konsumtiv)
Bedarfsträger:	Freie und Hansestadt Hamburg Bezirksamt Wandsbek
Planungs- und Entwurfsdienststelle:	Bezirksamt Wandsbek Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt Fachamt Management des öffentlichen Raumes Abschnitt Straßenplanung
Baudienststelle:	Bezirksamt Wandsbek Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt Fachamt Management des öffentlichen Raumes Abschnitt Straßenneubau

---

Baumaßnahme:	**Bezirkliche Radverkehrsmaßnahme PN 19-018**
Teilbaumaßnahme:	**Am Neumarkt Efftingestraße bis Luetkensallee**

Baulänge: 900 m

E R L Ä U T E R U N G S B E R I C H T

SCHLUSSVERSCHICKUNG

- VORENTWURF -

Stand: 04.02.2021

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 4
   - 1.3 Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag 5
   - 1.4 Beschlüsse parlamentarischer Gremien 5
2. Planungsrechtliche Grundlagen 5
3. Technische Beschreibung der Baumaßnahme 6
   - 3.1 Gegenwärtiger Zustand 6
   - 3.1.1 Aufteilung / Nutzung der Verkehrsflächen / Motorisierter Individualverkehr (MIV) 6
   - 3.1.2 Verkehrsbelastung 8
   - 3.1.3 ÖPNV 8
   - 3.1.4 Fußgängerverkehr 9
   - 3.1.5 Radverkehr 9
   - 3.1.6 Barrierefreiheit 9
   - 3.1.7 Lichtsignalanlagen (LSA) 9
   - 3.1.8 Öffentliche Beleuchtung (ÖB) 9
   - 3.1.9 Straßenbegleitgrün 10
   - 3.1.10 Ruhender Verkehr 10
   - 3.1.11 Entwässerung 10
   - 3.1.12 Ausstattung / Möblierung 10
   - 3.1.13 Sondernutzungen 10
   - 3.1.14 Versorgungsanlagen 10
   - 3.1.15 Überfahrten 11
   - 3.2 Variantenuntersuchung 11
   - 3.2.1 Planungsziel 11
   - 3.2.2 Untersuchte Varianten 12
   - 3.2.3 Abwägung und Begründung der Vorzugsvariante 15
   - 3.2.4 Wirtschaftlichkeit der gewählten Variante 15
   - 3.3 Geplanter Zustand 16
   - 3.3.1 Aufteilung / Nutzung der Verkehrsflächen / Motorisierter Individualverkehr (MIV) 16
   - 3.3.2 Verkehrsbelastung 18
   - 3.3.3 ÖPNV 18
   - 3.3.4 Fußgängerverkehr 19
   - 3.3.5 Radverkehr 19
   - 3.3.6 Barrierefreiheit 19
   - 3.3.7 Lichtsignalanlagen (LSA) 20
   - 3.3.8 Öffentliche Beleuchtung (ÖB) 20
   - 3.3.9 Straßenbegleitgrün 20

3.3.10 Ruhender Verkehr 20
3.3.11 Entwässerung 21
3.3.12 Ausstattung / Möblierung 21
3.3.13 Sondernutzungen 21
3.3.14 Versorgungsanlagen 21
3.3.15 Grundwasser 21
3.3.16 Überfahrten 21
3.3.17 Kampfmittel 22
3.4 Bautechnische Einzelheiten 22
3.5 Durchführung der Baumaßnahme 22
4. Umweltbelange 22
4.1 Umweltverträglichkeitsprüfung 22
4.2 Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen 22
4.3 Auswirkungen aus Immissionen 22
5. Grunderwerb 22
6. Anmerkungen zur Finanzierung 23
7. Sonstiges 23

1. Allgemeines

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

Für den rund 900 m langen Straßenabschnitt Am Neumarkt zwischen Efftingestraße und Luetkensallee soll die Radverkehrsführung optimiert werden.

Der zu überplanende Bereich liegt im Stadtteil Wandsbek.

Die Straße Am Neumarkt ist eine Bezirksstraße. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h. Auf der nördlichen Straßenseite beginnen Tempo 30 Zonen an den mittels Einmündung angebunden Anliegerstraßen Kedenburgstraße, Eichtalstraße, Birtstraße, Walter-Frahm-Stieg, Eickhoffweg und Luetkensallee. Mit Ausnahme der Efftingestraße ist die Straße Am Neumarkt vorfahrtsberichtigt.

Im überplanten Bereich verlaufen keine Routen für Großraum- und Schwertransporte.

An den Planungsbereich grenzt an der nördlichen Straßenseite vorwiegend Wohnbebauung. Auf der südlichen Straßenseite sind Gewerbebetriebe angesiedelt. Die Straße Am Neumarkt gehört zum Schulanmarschweg für Schüler des Matthias-Claudius-Gymnasiums, Charlotte-Paulsen-Gymnasiums und der Schule Bovestraße. Diese Schulen befinden sich außerhalb des Planungsbereiches.

Zum Betriebsgelände der Firma Nestlé (Am Neumarkt 20) wurde ein neuer Rechtsabbiegestreifen hergestellt. Diese Baumaßnahme wurde im Rahmen der gesonderten Verkehrsplanung „Herstellung Rechtsabbiegestreifen Nestlé Am Neumarkt“ behandelt. Der Baumaßnahme wurde Ende 2020 abgeschlossen.

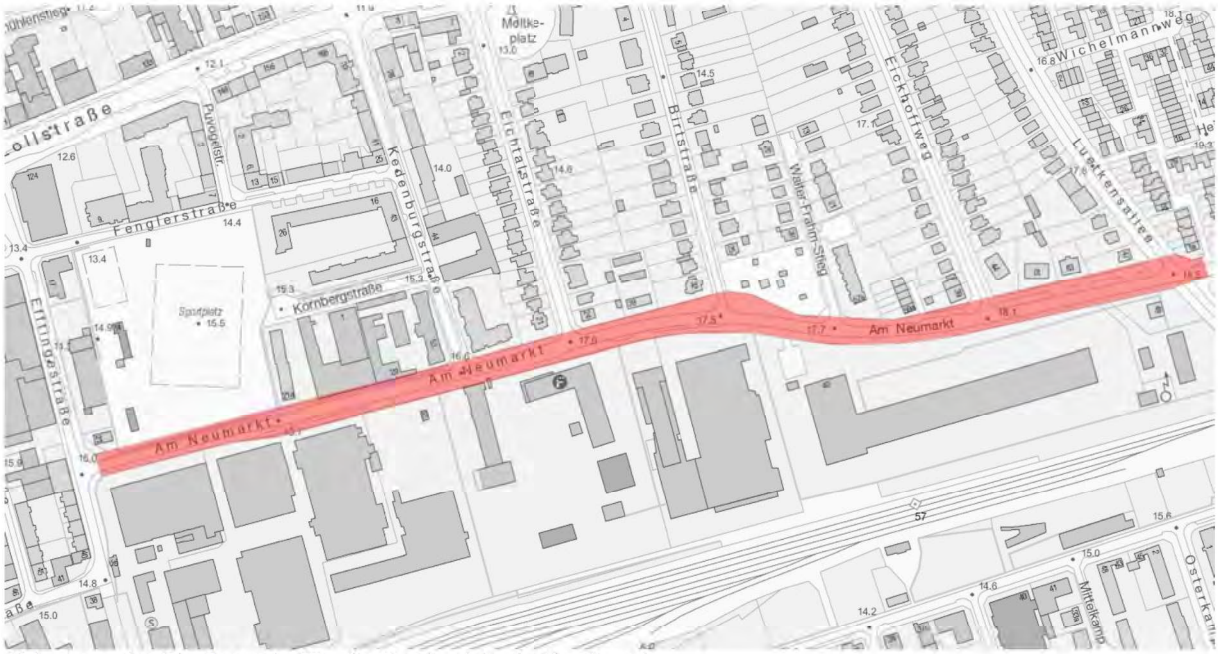

Abb.: Lage im Straßennetz (Quelle Geobasiskarte Hamburg)

1.2 Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit

Das Bauvorhaben ist im Arbeitsprogramm 2020/2021 enthalten und steht auf der Prioritätenliste.

Die vorhandenen Radverkehrsführungen im Streckenverlauf sind veraltet und der Ausbauzustand entspricht nicht den heutigen Verkehrsbedürfnissen des Radverkehrs. Mit dieser Planung soll die allgemeine Sicherheit für die Radfahrenden verbessert und Gefährdungsrisiken reduziert werden.

Der Straßenquerschnitt soll zur Schaffung von entsprechenden Radverkehrsanlagen neu aufgeteilt werden. In diesem Zusammenhang werden die Nebenflächen neu geordnet.

Die Fahrbahn und die Nebenflächen sind in einem schlechten Zustand. Die Fahrbahn weist auf ganzer Strecke Netzrisse und Versackungen auf, so dass ein Ausbau erforderlich ist.

Im westlichen Straßenabschnitt verlaufen auf beiden Straßenseiten ca. 1,35 m breite Schutzstreifen. Diese unterschreiten das Regelmaß gemäß ERA von 1,50 m. Ein zusätzlicher Sicherheitsraum zu den angrenzenden Längsparkstreifen ist nicht vorhanden. In den Nebenflächen des östlichen Straßenabschnitts existieren zu schmale ca. 1,10 bis 1,20 m breite Radwege mit wechselnden Befestigungen. Diese sollen zurückgebaut werden, um die Gehwege auf das Mindest- bzw. Regelmaß gemäß ReStra 2017 verbreitern zu können. Die vorhandenen Bushaltestellen „Kedenburgstraße" und „Birtstraße" entsprechen hinsichtlich Barrierefreiheit, Abmessungen und Befestigungen derzeit nicht dem Ausbaustandard gemäß ReStra.

Die Unfalldaten im Auswertezeitraum 2017 bis 2019 zeigen eine Unfallhäufungsstelle an der Einmündung Am Neumarkt/ Kedenburgstraße. Häufigste Unfallursachen sind die Nichtbeachtung der Vorfahrt und andere Fehler beim Fahrzeugführer. Auf der gesamten Strecke gab es seit 2017 keinen Unfall mit Radfahrerbeteiligung.

1.3 Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag

Bedarfsträger für die Straßenbaumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Wandsbek, Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt, Fachamt Management des öffentlichen Raumes.

Die Planung und Bauausführung der nachfolgend beschriebenen Leistungen erfolgt durch das Bezirksamt Wandsbek, Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt, Fachamt Management des öffentlichen Raumes, Abteilung Straßen.

Für die ingenieurmäßige Bearbeitung der Planung ist das Ingenieurbüro Masuch + Olbrisch vom Bezirksamt Wandsbek beauftragt worden.

1.4 Beschlüsse parlamentarischer Gremien

Die Planung wird dem Ausschuss für Mobilität und Wirtschaft am 18.03.2021 zur Kenntnisnahme vorgelegt.

Die Anforderungen des Bündnisses für den Radverkehr sowie des "Radentscheides Hamburg – Sicheres Radfahren für alle, überall in Hamburg" werden mit dieser Planung umgesetzt.

2. Planungsrechtliche Grundlagen

Im überplanten Bereich sind folgende Pläne rechtsgültig:

- Baustufensplan Wandsbek-Marienthal, rechtskräftig: 1955
- Bebauungsplan Wandsbek 12, rechtskräftig: 1962
- Bebauungsplan Wandsbek 25, rechtskräftig: 1979
- Bebauungsplan Wandsbek 50, rechtskräftig: 1978
- Bebauungsplan Wandsbek 56, rechtskräftig: 1989
- Durchführungsplanes D 428, rechtskräftig seit 1957

Für die Vorhabengebiete Am Neumarkt 14 (Teilbereich 1) und Am Neumarkt 40 (Teilbereich 2) existiert der vorhabenbezogene B-Planentwurf Wandsbek 83. Ein privater Investor beabsichtigt auf dem Sportplatz am Neumarkt 14 ein Wohnquartier zu errichten. Dazu soll der Sportplatz auf dem westlichen Grundstücksteil des bisher gewerblich genutzten Grundstücks Am Neumarkt 40 neu errichtet werden. Auf den Grundstücksteilen östlich des Sportplatzes entstehen Gewerbebetriebe.

Die o.g. Vorhabengebiete liegen im Bereich des derzeit gültigen Durchführungsplanes D 428 und des Baustufenplanes Wandsbek-Marienthal.

Der Umbau erfolgt innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinien bzw. innerhalb der in Aussicht genommenen Straßenbegrenzungslinien der Vorhabengebiete Am Neumarkt 14 und Am Neumarkt 40.

Das denkmalgeschützte Ensemble Eickhoffweg 42a mit Atelierhaus und Einfriedung sowie Wegepflasterung liegt außerhalb des Planungsbereiches.

3. Technische Beschreibung der Baumaßnahme

3.1 Gegenwärtiger Zustand

3.1.1 Aufteilung / Nutzung der Verkehrsflächen / Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Straße Am Neumarkt ist eine einbahnige Straße mit je einem Fahrstreifen pro Richtung. Sie schließt im Westen an die signalisierte Einmündung Efftingestraße/ Am Neumarkt an. Zum Betriebsgelände der Firma Nestlé wurde Ende 2020 ein Rechtsabbiegefahrstreifen hergestellt (siehe Pkt. 1.1).

Im Osten – an der Einmündung Luetkensallee - geht die Straße Am Neumarkt in die Ziethenstraße über. Dort existiert eine Querungsmöglichkeit in Form einer FLSA.

Die Luetkensallee ist südlich der Straße Am Neumarkt als Spielstraße (VZ 325.1-40) ausgewiesen. Ca. 120 m südlich der o.g. FLSA befindet sich die Bahnunterführung der Strecke Lübeck - Hamburg. Die Zuwegung zur Bahnunterführung und weiter in Richtung Gustav-Adolf-Straße ist als gemeinsamer Geh- und Radweg ausgewiesen und durch Poller vor Benutzung durch Kfz gesichert.

Der Straßenquerschnitt der Straße Am Neumarkt beträgt im Wesentlichen ca. 20,0 m. Im Bereich des Vorhabengebietes Wandsbek 83 (Am Neumarkt 14) hat der Straßenquerschnitt eine Breite von ca. 14,8 m. In Richtung Osten verbreitert sich die Straßenquerschnitt auf ca. 23,7 m.

Vorwiegend auf der nördlichen Straßenseite wurden Teile der Straßenverkehrsfläche in einer Breite von bis zu 1,0 m von mehreren Privatgrundstücken (Flurstücke 2113, 2114, 3637, 2121, 1694, 3284, 3000, 1800 und 1802) überbaut und mittels Hecken, Gebäudefassaden, Mauern etc. vom Gehweg getrennt.

Die unterschiedlichen Querschnittsbreiten der Straße Am Neumarkt lassen sich in fünf wesentliche Abschnitte unterteilen:

Abschnitt 1: Station ca. 0+080 (östlich Efftingestraße):

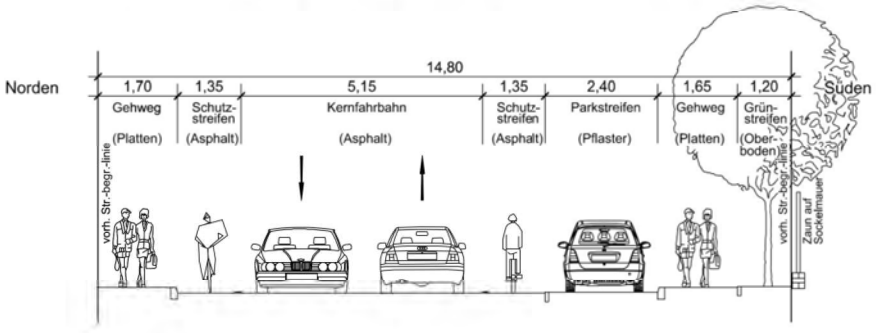

Abb.: Systemschnitt Bestand - Abschnitt 1

Abschnitt 2: Station ca. 0+260 (Bereich Zufahrt Nestlé):

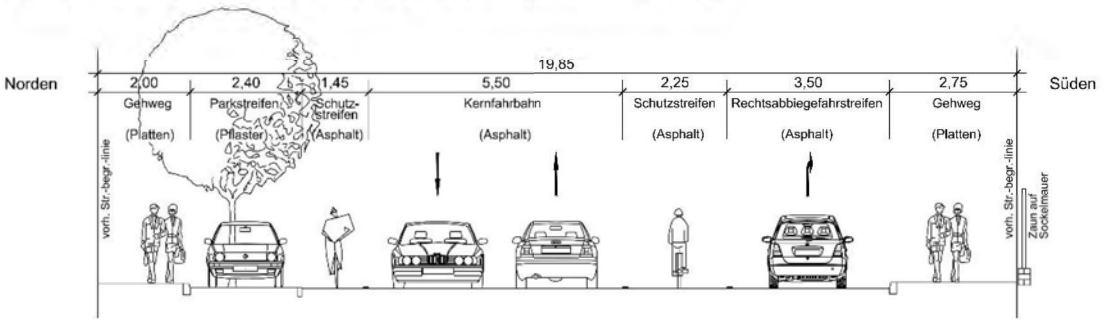

Abb.: Systemschnitt Bestand - Abschnitt 2

Abschnitt 3: Station ca. 0+380 (zwischen Kedenburgstraße und Eichtalstraße):

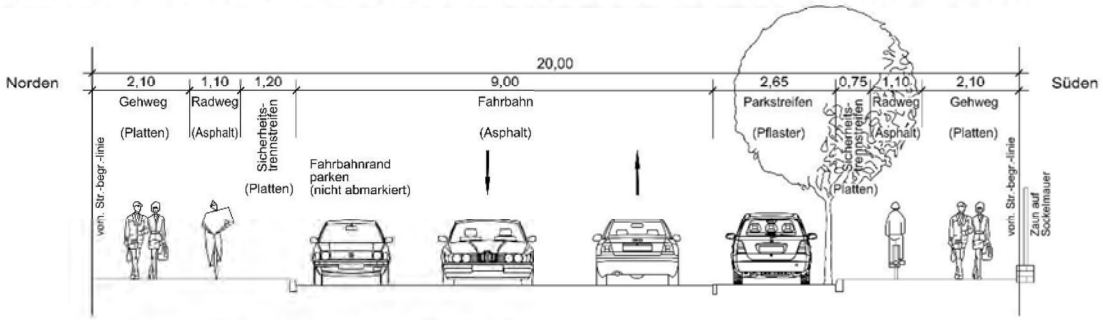

Abb.: Systemschnitt Bestand - Abschnitt 3

Abschnitt 4: Station ca. 0+600 (zwischen Birtstraße und Walter-Frahm-Stieg):

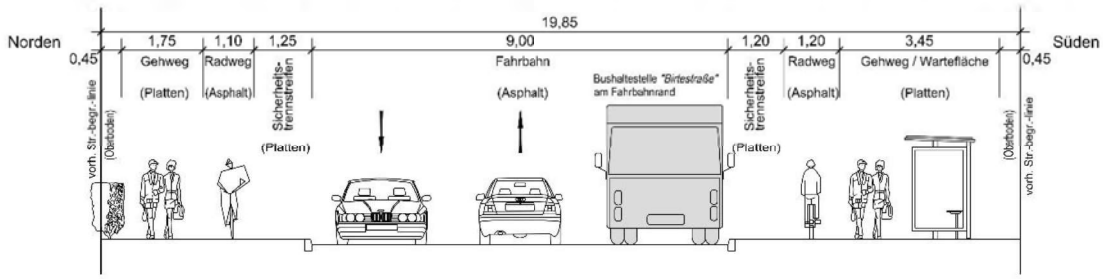

Abb.: Systemschnitt Bestand - Abschnitt 4

Abschnitt 5: Station ca. 0+780 (zwischen Eickhoffweg und Luetkensallee):

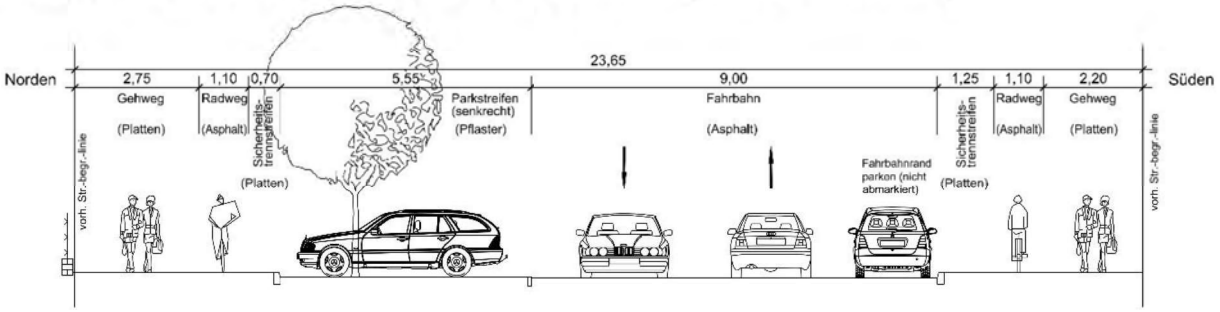

Abb.: Systemschnitt Bestand - Abschnitt 5

3.1.2 Verkehrsbelastung

Es wurden Knotenstromzählungen am 27.08.2020 an der Einmündung Efftingestraße/ Am Neumarkt und an der Einmündung Holstenhofweg/ Ziethenstraße durchgeführt.

Knoten 2131: Efftingestraße/ Am Neumarkt:

Gemäß Berechnung des DTV_W nach HBS, betragen die Verkehrsbelastungen am signalisierten Knoten Efftingestraße/ Am Neumarkt:

- Efftingestraße Nord 6.430 Kfz/24h (SV = 3 %)
- Am Neumarkt 5.050 Kfz/24h (SV = 8 %)
- Efftingestraße Süd 8.120 Kfz/24h (SV = 5 %)

Die Radfahrerzahlen im Zeitraum von 6.00 bis 19.00 Uhr betragen:

- Efftingestraße Nord 370 Radfahrer
- Am Neumarkt 462 Radfahrer
- Efftingestraße Süd 668 Radfahrer

Knoten 1166: Holstenhofweg/ Ziethenstraße:

Gemäß Berechnung des DTV_W nach HBS, betragen die Verkehrsbelastungen am signalisierten Knoten Holstenhofweg/ Ziethenstraße:

- Holstenhofweg Nord 22.200 Kfz/24h (SV = 3 %)
- Ziethenstraße 4.890 Kfz/24h (SV = 6 %)
- Holstenhofweg Süd 23.660 Kfz/24h (SV = 3 %)

In der Zeit von 6.00 bis 19.00 Uhr wurden Radverkehrszählungen durchgeführt:

- Holstenhofweg Nord 840 Radfahrer
- Ziethenstraße 186 Radfahrer
- Holstenhofweg Süd 812 Radfahrer

3.1.3 ÖPNV

Im Planungsbereich befinden sich die Haltestellen Kedenburgstraße und Birtstraße. Diese werden von der MetroBus-Linie 11 zu den Hauptverkehrszeiten von Montag bis Freitag in beiden Fahrtrichtungen im 10-Minuten-Takt angefahren. Dies ergibt je Fahrtrichtung und Haltepunkt maximal 6 Halte/Stunde.

Es handelt sich um Haltestellen am Fahrbahnrand, die von Gelenk- und Standardbussen bedient werden.

Die Haltestelle Kedenburgstraße ist in Betonbauweise hergestellt. Der Haltepunkt auf der Nordseite ist nicht barrierefrei ausgebildet und hat eine Aufstelllänge von 12 m. Der Fahrgastunterstand ist ohne Werbeträger ausgestattet. Im Zusammenhang mit der Maßnahme „Herstellung Rechtsabbiegestreifen Nestlé Am Neumarkt“ wurde der Haltepunkt auf der Südseite um ca. 60 m Richtung Osten verlegt und barrierefrei gestaltet. Der Fahrgastunterstand ist mit einem Werbeträger ausgestattet.

Die Haltestelle Birtstraße ist in Asphaltbauweise hergestellt. Die nutzbare Aufstelllänge beträgt auf der Südseite ca. 15 m und auf der Nordseite ca. 19 m. Die Fahrgastunterstände sind mit Werbeträgern ausgestattet und auf beiden Straßenseiten im Gehweg untergebracht. Die

Fahrgäste müssen zum Ein- und Aussteigen den vorhandenen Radweg queren. Die Haltepunkte sind nicht barrierefrei ausgebaut.

3.1.4 Fußgängerverkehr

Die Straße Am Neumarkt hat beidseitig Gehwege. Die Gehwegbreiten variieren zwischen ca. 1,7 bis 3,5 m und sind größtenteils hart befestigt.

Aufgrund von einragenden Einfriedungen (Hecken, Zäune, Mauern) in die Straßenverkehrsfläche, Baumstandorten und wegen des unstetigen Verlaufs der Straßenbegrenzungslinie ist der Gehweg auf der nördlichen Straßenseite punktuell bzw. auf kurzer Strecke eingeengt.

An der östlichen Planungsgrenze Luetkensallee verläuft der Gehweg auf der südlichen Straßenseite auf Privatgrund (Flurstück 2387). Die nutzbare Gehwegbreite beträgt ca. 2,0 m.

3.1.5 Radverkehr

Im südlichen Straßenabschnitt der Straße Am Neumarkt zwischen Efftingestraße und Kedenburgstraße sind 1,35 m bis 1,45 breite Schutzstreifen inkl. Sicherheitsraum vorhanden. Im weiteren Straßenverlauf Richtung Osten sind nicht benutzungspflichtige Radwege vorhanden. Diese haben eine Breite zwischen 1,0 m und 1,2 m. Die linksabbiegenden Radfahrer nutzen im Bereich der Einmündungen die vorhandenen Auf- und Ableitungen auf der südlichen Straßenseite oder die Furten der FLSA Birtstraße und Luetkensallee. Die Befestigung der Radwege wechselt mehrmals zwischen Asphalt- und Pflasterbauweise. Die Efftingestraße hat auf der östlichen Straßenseite einen nicht benutzungspflichtigen Radweg, auf der Westseite ist der Gehweg für Radfahrende freigegeben (Servicelösung). In der Luetkensallee existiert auf der östlichen Straßenseite ein nicht benutzungspflichtiger Radweg. An den übrigen Anliegerstraßen fahren die Radfahrer im Mischverkehr auf der Fahrbahn.

Durch das Planungsgebiet verläuft keine Veloroute.

3.1.6 Barrierefreiheit

Der Haltepunkt Kedenburgstraße in Fahrtrichtung stadtauswärts ist barrierefrei gestaltet.

Ansonsten sind keine taktilen Leitelemente vorhanden. Die Borde sind nicht ReStra-gerecht abgesenkt.

3.1.7 Lichtsignalanlagen (LSA)

Die FLSA 2437 Am Neumarkt/ Birtstraße und FLSA 1218 Luetkensallee/ Ziethenstraße dienen der Schulwegsicherung und werden auf Anforderung geregelt. Ohne Anforderung verbleibt die Signalisierung im Dauergrün für den Kfz-Verkehr. Akustische Signalgeber sind an der FLSA 2437 Am Neumarkt/ Birtstraße vorhanden.

Der Knotenpunkt Efftingestraße/ Am Neumarkt ist signalgesteuert. Es sind alle Fahrbeziehungen erlaubt. Der Knotenpunkt ist nicht Bestandteil des Planungsbereiches.

3.1.8 Öffentliche Beleuchtung (ÖB)

In der Straße Am Neumarkt zwischen Efftingestraße und Walter-Frahm-Stieg stehen die Beleuchtungsmasten auf der nördlichen Straßenseite an der Straßenbegrenzungslinie bzw. im Sicherheitstrennstreifen. Im weiteren Verlauf Richtung Osten wechseln die Beleuchtungsmasten auf die südliche Straßenseite in den Sicherheitstrennstreifen.

3.1.9 Straßenbegleitgrün

Es sind auf beiden Straßenseiten Bäume vorhanden. Diese sind in Grünstreifen bzw. -flächen und Baumscheiben zwischen den Parkständen gepflanzt.

Die Bäume haben einen Stammdurchmesser zwischen 5 cm und 85 cm und sind in einem erhaltenswerten Zustand.

3.1.10 Ruhender Verkehr

Zwischen Efftingestraße und Eickhoffweg sind Längsparkstände für ca. 57 Pkw wechselweise auf beiden Straßenseiten vorhanden. Im weiteren Verlauf Richtung Osten bis zur Luetkensallee sind auf der nördlichen Straßenseite ca. 36 Senkrechtparkstände angeordnet. Parken am Fahrbahnrand ist westlich der Kedenburgstraße für ca. 67 Pkw erlaubt.

Im überplanten Bereich stehen insgesamt ca. 160 Pkw-Parkstände zur Verfügung.

Im Zuge der Maßnahme „Herstellung Rechtsabbiegestreifen Nestlé Am Neumarkt" wurden im Bereich der Haltestelle Kedenburgstraße fünf Fahrradanlehnbügel auf der südlichen Straßenseite aufgestellt.

3.1.11 Entwässerung

Die Entwässerung der Fahrbahn und der Nebenflächen erfolgt über Trummen und Anschlussleitungen in die vorhandenen Regen- und Mischwassersiele sowie Straßenentwässerungsleitungen.

3.1.12 Ausstattung / Möblierung

Wegweisende Beschilderung ist nicht vorhanden.

Zum Schutz der Bäume und um verkehrswidriges Parken zu verhindern, sind im westlichen Straßenabschnitt einige Holzpfähle platziert.

Die Überfahrten zu den Hausnummern 29 und 38 sind mit Findlingen bzw. Metallpollern gesichert.

Im Bereich der Haltestelle Birtstraße stadtauswärts sind im Gehweg Wertstoffcontainer aufgestellt.

Auf der nördlichen Straßenseite der Einmündungsbereiche Efftingestraße und Luetkensallee stehen insgesamt zwei Litfaßsäulen.

Im Planungsbereich sind zahlreiche Hinweisschilder für Straßenkappen aufgestellt.

3.1.13 Sondernutzungen

entfällt

3.1.14 Versorgungsanlagen

Der Leitungsbestand wurde im Zuge einer Leitungsanfrage ermittelt. Im überplanten Bereich befinden sich Leitungen folgender Versorgungsträger:

- 1&1 Versatel
- Colt
- Dataport
- Deutsche Telekom
- Gasnetz Hamburg

- Hamburg Wasser, HWW
- Hamburg Wasser, HSE
- servTEC
- Stromnetz Hamburg
- Hamburg Verkehrsanlagen
- Vodafone Kabel Deutschland

3.1.15 Überfahrten

Auf der südlichen Straßenseite sind zahlreiche Überfahrten zu den angrenzenden Gewerbebetrieben sowie zur Freiwilligen Feuerwehr Wandsbek – Marienthal (Am Neumarkt 30) vorhanden.

Die Überfahrt auf der südlichen Straßenseite im Bereich der Einmündung Luetkensallee darf nur von Anliegern befahren werden (VZ 250 + ZZ 1020-30).

Auf der nördlichen Straßenseite existieren vornehmlich Überfahrten zur angrenzenden Wohnbebauung.

3.2 Variantenuntersuchung

3.2.1 Planungsziel

Es wurden diverse Varianten zur Umgestaltung der Straße Am Neumarkt untersucht.

Ziel der Umgestaltung ist:

- Erhalt des Baumbestandes
- Schaffung zu den Verkehrsmengen adäquaten Radverkehrsanlagen
- Kontinuität in der Führungsform der gewählten Radverkehrsanlage
- Neuordnung der Nebenflächen

Gemäß Zählung vom 27.08.2020 beträgt die maximale Verkehrsbelastung 5.050 Kfz/d bei einem Schwerverkehrsanteil von 8 % im Straßenzug Am Neumarkt/ Ziethenstraße (siehe Pkt. 3.1.2). Zur Spitzenstunde verkehren 497 Kfz/h im Querschnitt. Die Belastung durch den Schwerverkehr liegt mit 407 Lkw/24h im mittleren Bereich. Demnach wird gemäß ERA 2010 die Straße Am Neumarkt in den Belastungsbereich II eingestuft und die Anordnung von Schutzstreifen empfohlen.

Die Haltestellen Kedenburgstraße und Birtstraße werden als Haltestellen am Fahrbahnrand geplant. Gemäß RASt 06 und EAÖ liegt bei einem Bustakt 10-Minuten der Grenzwert für den Einsatz von Haltestellen am Fahrbahnrand bei ca. 750 Kfz/h bzw. 710 Kfz/h je Richtung. Mit maximal 338 Kfz/h in der Spitzenstunde pro Fahrtrichtung werden diese Grenzwerte deutlich unterschritten.

In der folgenden Variantenbetrachtung wurden unterschiedliche Führungsformen für den Radverkehr mit unterschiedlichen Querschnittsbreiten und -aufteilungen betrachtet. In allen folgenden Varianten wird der Straßenquerschnitt neu eingeteilt. Die Führungsform des Radverkehrs ist in jeder Variante gleichbleibend über den gesamten Streckenverlauf des Planungsbereiches. Um grundsätzlich regelkonforme Breiten für die Fahrbahn, Radverkehrsanlagen, Parkstände und Gehwege zu erhalten, müssen beide Bordkanten größtenteils verschoben werden. Der gesonderte Rechtsabbiegefahrstreifen zu Nestlé bleibt erhalten.

3.2.2 Untersuchte Varianten

Variante 1 – Schutzstreifen

Der Straßenquerschnitt setzt sich im Wesentlichen aus

- einer 5,50 m breiten Kernfahrbahn mit
- 1,75 m bis 2,00 m breiten Schutzstreifen inkl. Sicherheitsraum,
- beidseitigen 2,30 m breiten Längsparkstreifen die mittels Baumscheiben unterbrochen sind und
- beidseitigen Gehwegen

zusammen.

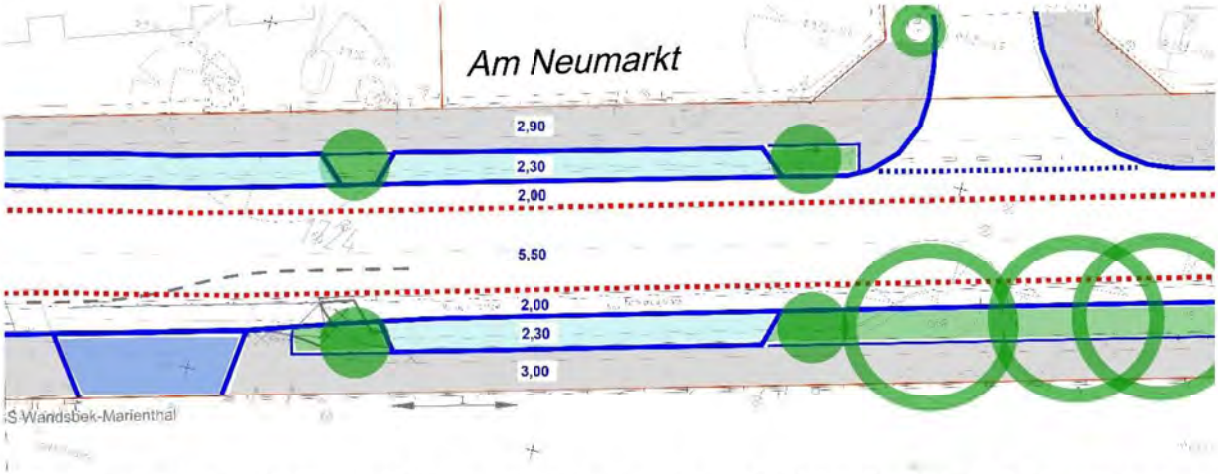

Abb.: Lageplanskizze - Am Neumarkt zwischen Kedenburgstraße und Eichtalstraße, Variante 1 – Schutzstreifen

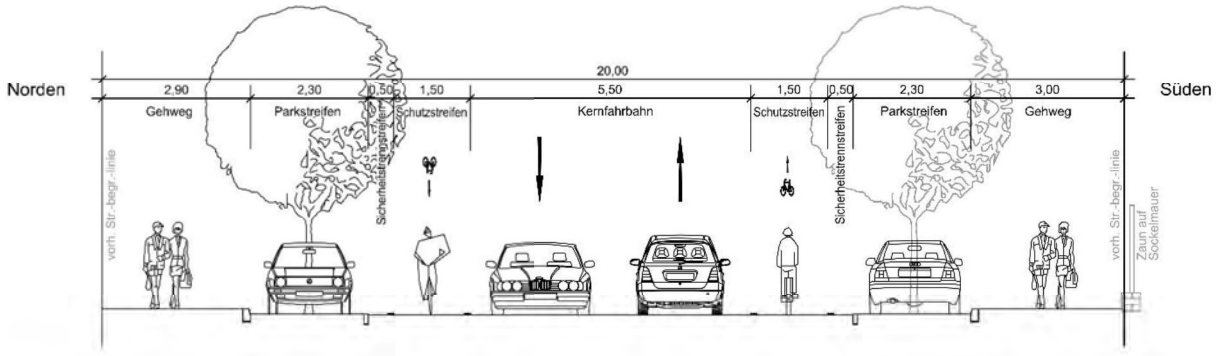

Abb.: Systemschnitt - Am Neumarkt zwischen Kedenburgstraße und Eichtalstraße, Variante 1 - Schutzstreifen

Damit die Schutzstreifen nicht regelmäßig von Lkw bzw. Bussen befahren werden und die Begegnung Lkw/Pkw auf der Kernfahrbahn stattfinden kann, wird diese mit einer Breite von 5,50 m geplant.

Um Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern beim Öffnen der Fahrzeugtüren (Dooring) zu minimieren, wird eine Parkstandsbreite von 2,30 m vorgesehen. Es werden ca. 141 Pkw-Parkstände geschaffen. Dies sind 19 Parkstände weniger als im Bestand.

Diese Variante erfordert keine Baumfällungen. Zwischen den geplanten Längsparkständen können – vorbehaltlich der Leitungsplanung - ca. 30 Bäume gepflanzt werden.

Variante 2 - Radwege

Der Straßenquerschnitt setzt sich im Wesentlichen aus

- einer 6,50 m breiten Fahrbahn,
- beidseitigen 2,00 m breiten Radwegen,
- einseitigen 2,30 m breiten Längsparkstreifen die mittels Baumscheiben unterbrochen sind und
- beidseitigen Gehwegen

zusammen.

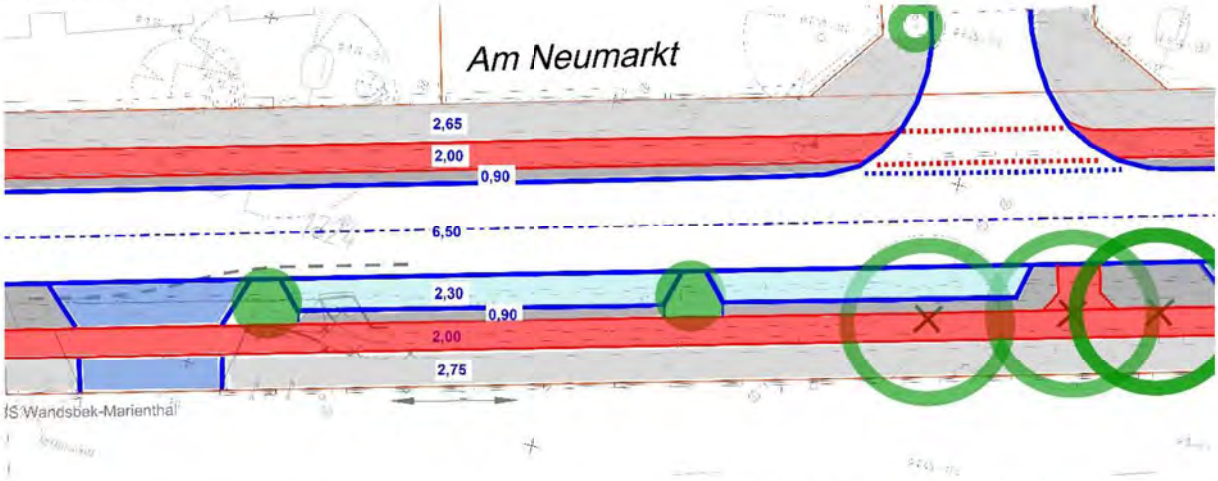

Abb.: Lageplanskizze - Am Neumarkt zwischen Kedenburgstraße und Eichtalstraße, Variante 2 – Radweg

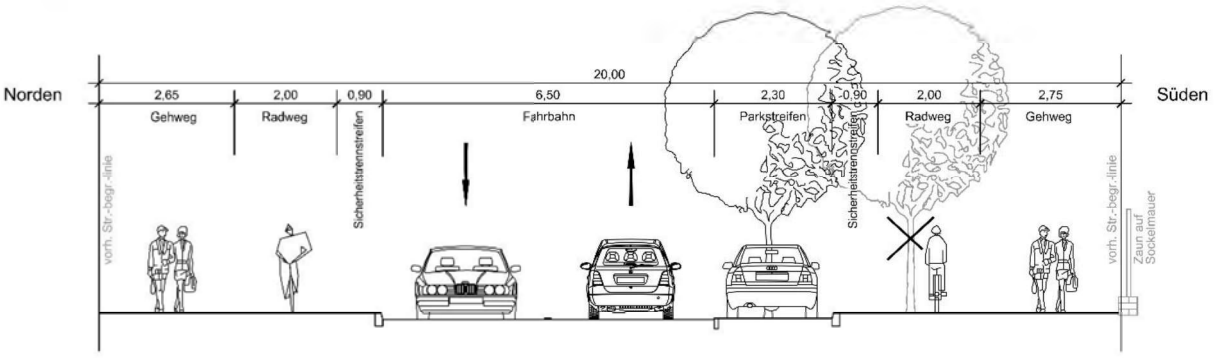

Abb.: Systemschnitt - Am Neumarkt zwischen Kedenburgstraße und Eichtalstraße, Variante 2 - Radweg

Die Straße Am Neumarkt gehört zum Schulanmarschweg von drei Schulen (siehe Pkt. 1.1). Daher ist eine Radverkehrsführung im Seitenraum für ungeübte Radfahrende geeignet.

Die Fahrbahnbreite beträgt somit 6,50 m, da die Straße Am Neumarkt in beiden Fahrtrichtungen von Linienbussen befahren wird. Der Sicherheitstrennstreifen zwischen Fahrbahn/ Längsparkstreifen zu den Radwegen hat eine Breite von 0,90 m. Diese Breite eignet sich auch zum Aufstellen von ÖB-Masten.

Wie in Variante 1 werden 2,30 m breite Längsparkstände vorgesehen. Aus Platzgründen können diese nur noch einseitig angeordnet werden. Es werden ca. 88 Pkw - Parkstände geschaffen und somit 72 weniger als im Bestand.

Aufgrund der Umgestaltung müssen zwölf straßenbegleitende Bäume gefällt werden. Vorbehaltlich der Leitungsplanung sind bis zu 26 Ersatzpflanzungen geplant.

Variante 3 - Radfahrstreifen

Der Straßenquerschnitt setzt sich im Wesentlichen aus

- einer 6,50 m breiten Fahrbahn,
- beidseitigen 2,25 m breiten Radfahrstreifen,
- 0,50 m breiten Sicherheitstrennstreifen,
- einseitigen 2,30 m breiten Längsparkstreifen die mittels Baumscheiben unterbrochen sind und
- beidseitigen Gehwegen

zusammen.

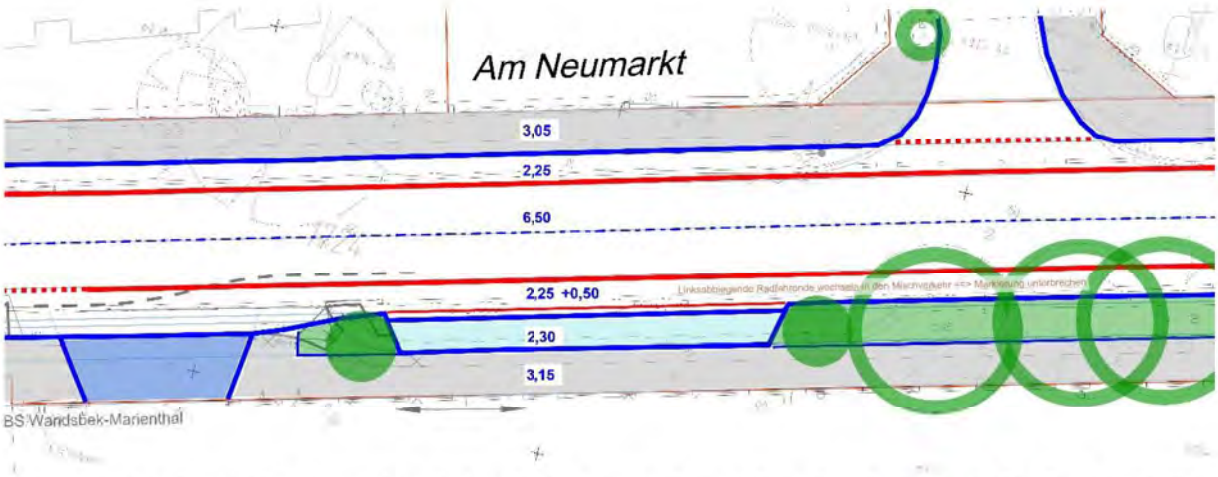

Abb.: Lageplanskizze - Am Neumarkt zwischen Kedenburgstraße und Eichtalstraße, Variante 3 – Radfahrstreifen

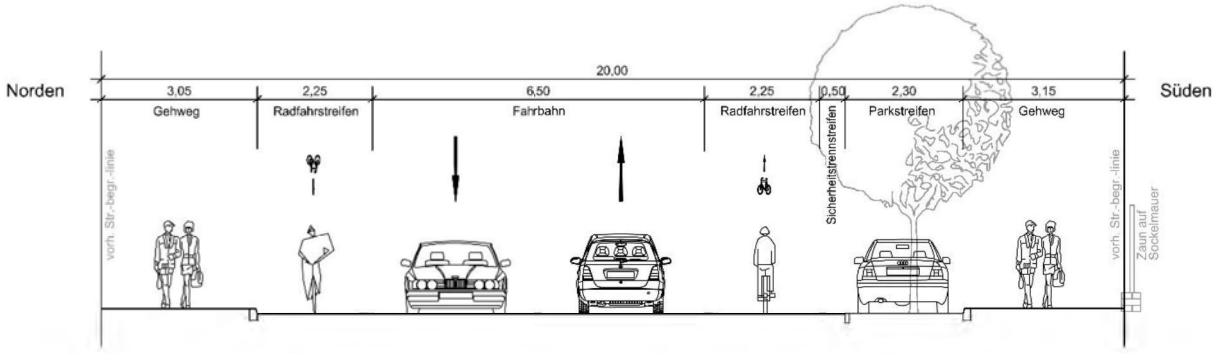

Abb.: Systemschnitt - Am Neumarkt zwischen Kedenburgstraße und Eichtalstraße, Variante 3 - Radfahrstreifen

Wie in Variante 2 beträgt die Fahrbahnbreite 6,50 m. Die Radfahrstreifen haben eine Breite von 2,25 m und entsprechen somit dem Regelmaß gemäß ReStra.

Längsparkstreifen werden noch einseitig vorgesehen. Die Parkstandsbreite beträgt 2,30 m, um Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern beim Öffnen der Fahrzeugtüren (Dooring) zu verringern. Diese Variante bietet Platz für ca. 77 Pkw-Parkstände. Im Vergleich zum Bestand sind dies 83 Parkstände weniger.

Es müssen fünf Bäume gefällt werden. Vorbehaltlich der Leitungsplanung können bis zu 23 Baumpflanzungen vorgesehen werden.

3.2.3 Abwägung und Begründung der Vorzugsvariante

In der Abwägung führt die Gefährdung der Radfahrenden an den Einmündungen und zahlreichen Grundstückszufahrten, insbesondere wenn der Radweg verkehrswidrig in Gegenrichtung benutzt wird sowie der erhebliche Anteil an Baumfällungen zum Ausschluss von Variante 2 (Radweg). Auch Variante 1 (Schutzstreifen) wurde nicht weiterverfolgt, da der Schwerverkehr im Begegnungsfall Lkw/Lkw auf den Schutzstreifen ausweicht und damit Auslöser für Konflikte und Gefährdungen ist.

Ausschlaggebend für die Wahl von Variante 3 (Radfahrstreifen) ist der höhere Fahrkomfort für Radfahrende, die bessere Erkennbarkeit durch den Kfz-Verkehr sowie eine geringe Wahrscheinlichkeit den Radfahrstreifen auch in Gegenrichtung zu benutzen.

Dieser Vorzugsvariante wurde auch beim Abstimmungstermin am 05.08.2020 unter Beteiligung von VD 52, PK 37 dem Grunde nach zugestimmt.

3.2.4 Wirtschaftlichkeit der gewählten Variante

Nach Abwägung aller Interessen, der städtebaulichen und bautechnischen Randbedingungen sowie aller Vor- und Nachteile wurde eine Fortschreibung der Variante 3, die im Folgenden beschrieben wird, als zweckmäßige sowie wirtschaftlich und technisch optimal realisierbare Planungsvariante festgelegt.

Die Maßnahme wird nach der ReStra (Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen, Ausgabe 2017), der RStO 12 (Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus) sowie der ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Ausgabe 2010) ausgeführt. Die gewählte Lösung entspricht den technischen Anforderungen.

Durch die Neuordnung des Radverkehrs wird das verkehrspolitische Ziel des Senats zur Förderung des Radverkehrs in der Freien und Hansestadt Hamburg in idealer Weise umgesetzt und gleichzeitig die Verkehrssicherheit durch die Reduzierung von Konfliktpunkten mit anderen Verkehrsteilnehmern erheblich reduziert.

Die Radwegführung sowie die Gehwege werden unter den Gesichtspunkten Verkehrssicherheit, Komfort, Durchgängigkeit und Befahrbarkeit verbessert und entsprechend der geltenden Richtlinien regelkonform neu ausgestaltet.

Im Vordergrund steht dabei, für den Radfahrer eine sichere Führung und eine durchgängige Befahrbarkeit herzustellen. Die potenziellen Konfliktstellen zwischen Radfahrenden und den anderen Verkehrsteilnehmern sollen insbesondere im Bereich der Einmündungen und Grundstückszufahrten auf ein Minimum reduziert werden. Diese Maßnahmen führen zu einer erheblichen Steigerung der Attraktivität in diesem Abschnitt.

Im gesamten Streckenabschnitt werden durch den Umbau der Nebenflächen die Fußgängerführungen insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen optimiert.

Sämtliche Anlagen werden mit taktilen Leitelementen und Bodenindikatoren ausgestattet.

Darüber hinaus ist der überplante Bereich teilweise in einem schlechten baulichen Zustand und unterliegt stark fortschreitendem Substanzverlust, so dass ein Umbau erforderlich wird.

Eine weitergehende Kosten-Nutzen-Analyse bzw. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung im eigentlichen Sinne ist nicht durchführbar, da sich keine wirtschaftlich sinnvollen Alternativen anbieten. Ein effizienter bzw. wirtschaftlicher Einsatz der Mittel ist damit gewährleistet. Der konkret zu erreichende monetäre Nutzen der einzelnen Maßnahme sowie des Gesamtprojektes lässt sich daher nicht darstellen.

Unter Berücksichtigung der örtlichen und verkehrlichen Randbedingungen ist die aufgetragene Planung die wirtschaftlichste Lösung.

3.3 Geplanter Zustand

Die auf Basis der Vorplanung getroffenen Variantenentscheidungen (siehe Pkt. 3.2) und darauf aufbauend zum vorliegenden Entwurf ausgearbeiteten Verkehrsanlagen sind das Ergebnis mehrerer Abstimmungsgespräche.

Als Grundprinzip werden auf beiden Straßenseiten durchgehende Radfahrstreifen gewählt. Im Bereich der Haltestellen wird der Radfahrstreifen unterbrochen und geht in einen Schutzstreifen über. Bei der Planung wurde besonders Rücksicht auf den Baumbestand genommen.

3.3.1 Aufteilung / Nutzung der Verkehrsflächen / Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Radfahrstreifen werden in Randlage bis an die Einmündungen Efftingestraße und Luetkensallee herangeführt. Die Haltlinien für den Radverkehr werden im Bereich der Lichtsignalanlagen vorverlegt. An den Einmündungen wechseln linksabbiegende Radfahrende in Mischverkehr oder nutzen die geplanten Aufstelltaschen. Im Bereich der Lichtsignalanlagen Birtstraße und Luetkensallee queren linksabbiegende Radfahrende die Straße Am Neumarkt über gesicherte Radfahrfurten (Einrichtungsfurt) die Fahrbahn.

An der Einmündung Efftingestraße wird in der Straße Am Neumarkt ein aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS) vorgesehen, um das Linksabbiegen für Radfahrende zu erleichtern. Ansonsten bleibt die Radverkehrsführung in Nord-Süd-Richtung unverändert.

Um die Radverkehrsführung an der FLSA Luetkensallee in Fahrtrichtung Norden und Süden (Bahnunterführung) zu verbessern, wird der Radverkehr von den Nebenflächen auf die Fahrbahn verlegt. Auf der Südseite wird eine Aufstelltasche für linksabbiegende Radfahrende vorgesehen. Radfahrende in Richtung Süden queren die Fahrbahn unter Beachtung des fließenden Verkehrs. Dabei nutzen Radfahrende die gegenüberliegende „Anlieger – Überfahrt“ auf der südlichen Straßenseite und fahren weiter in Richtung Bahnunterführung. Der Kfz-Verkehr in Fahrtrichtung Osten erhält eine zweite Haltlinie vor der Überfahrt. Somit wird für Radfahrende in Richtung Süden das Queren der Fahrbahn erleichtert. Radfahrende in Richtung Norden nutzen ebenfalls die vorhandene Überfahrt und gelangen über den Radfahrstreifen bzw. die Aufstelltasche zur Radfahrerfurt (Einrichtungsfurt) und können dort gesichert queren. Die westliche Furtmarkierung wird geknickt und geöffnet, um den weiteren Verlauf auf der Fahrbahn in Richtung Luetkensallee zu verdeutlichen. Die Radwegaufleitung in Fahrtrichtung Osten wird „hinter“ die FLSA verlegt. In Fahrtrichtung Westen erfolgt die Radwegableitung vor der FLSA, um Konflikte mit Fußgängern zu vermeiden. Dort wird für linksabbiegende Radfahrende in Richtung Bahnunterführung ein aufgeweiteter Radaufstellstreifen vorgesehen.

Die Fahrstreifeneinteilung für den motorisierten Individualverkehr (MIV) bleibt unverändert und somit weiterhin einstreifig für jede Fahrtrichtung. Die Fahrbahnbreite beträgt 6,50 m. Der 3,50 m breite Rechtsabbiegefahrstreifen zum Betriebsgelände Nestlé wird im Rahmen der vorliegenden Maßnahme nicht verändert und bleibt somit erhalten.

Die Verbreiterung der Fahrbahn inkl. Radfahrstreifen erfolgt zulasten der beidseitigen Längsparkstreifen bzw. der Fahrbahnrandparkstreifen.

Zukünftig stehen Parkstände auf einer Straßenseite zur Verfügung. Auf der gesamten Strecke werden wechselseitig Längsparkstreifen in einer Breite von 2,30 m vorgesehen (siehe 3.2). Die Längsparkstreifen wurden so positioniert, dass die verbleibenden Gehwegbreiten noch mindestens 2,15 m betragen. Zum Radfahrstreifen beträgt der Sicherheitsabstand 0,50 m. Senkrecht- bzw. Schrägparkstände sind aufgrund der ungünstigen Sichtverhältnisse - insbesondere auf den Radverkehr - nicht geplant.

Die Verkehrsplanung sieht Haltestellen am Fahrbahnrand vor. Der Haltepunkt Birtstraße in Fahrtrichtung stadteinwärts wird im Vergleich zum Bestand in Fahrtrichtung hinter die FLSA Birtstraße verlegt, damit Busse ungehindert abfahren können und um die Sicht für einbiegende Kfz aus der Einmündung Birtstraße zu verbessern. Ansonsten ist die Lage der Haltestellen

identisch mit der Anordnung im Bestand. Im Bereich der geplanten Haltestellen am Fahrbahnrand verschmälert sich der Verkehrsraum auf eine Breite von 6,20 m für den MIV. Lkw können sich weiterhin begegnen. Der Haltepunkt Kedenburgstraße in Fahrtrichtung stadtauswärts bleibt unverändert.

Die Eckausrundungen beim Anschluss an den Bestand des signalisierten Knotenpunktes Efftingestraße wurde anhand der Schleppkurven von Sattelzügen und Gelenkbussen nachgewiesen. An den Einmündungen der Anliegerstraßen Kedenburgstraße, Eichtalstraße, Birtstraße, Walter-Frahm-Stieg, Eickhoffweg und Luetkensallee wurde als Bemessungsfahrzeug das dreiachsige Müllfahrzeug herangezogen.

Im Vergleich zur 1. Verschickung haben sich folgende wesentliche Änderungen ergeben:

- Verlängerung der Busaufstelllänge von 19,00 m auf 21,00 m (CapaCity Bus).
- Zusätzliche Neupflanzungen in Baumscheiben.
- Tausch der taktilen Querungsfelder an den Einmündungen, sodass die Richtungsfelder auf der abgewandten Seite des Knotenpunkts liegen.

In der Straße Am Neumarkt sind folgende Querschnitte geplant:

Abschnitt 1: Station ca. 0+080 (östlich Efftingestraße):

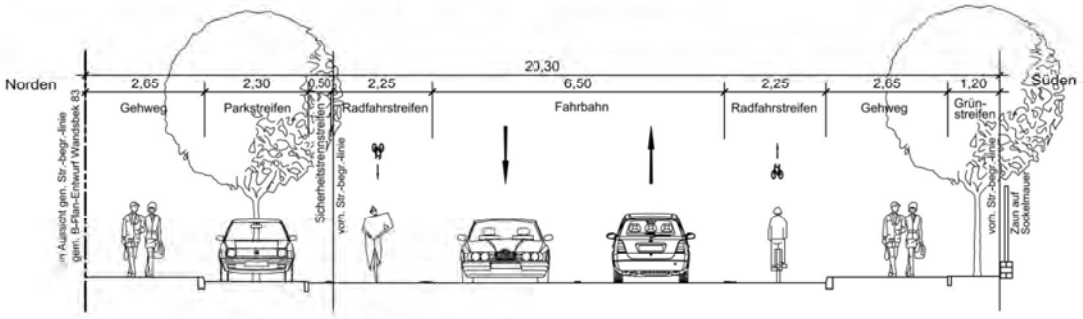

Abb.: Systemschnitt Planung - Abschnitt 1

Abschnitt 2: Station ca. 0+260 (Bereich Zufahrt Nestlé):

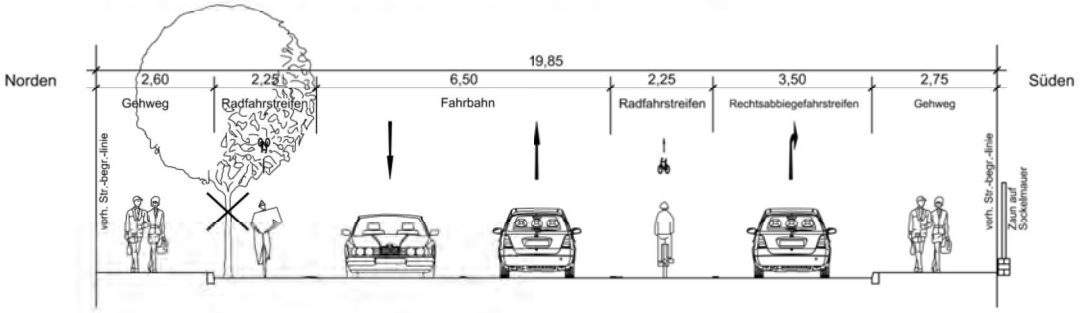

Abb.: Systemschnitt Planung - Abschnitt 2

Hinweis: Der Rechtsabbiegefahrstreifen wird im Rahmen der gesonderten Maßnahme „Herstellung Rechtsabbiegestreifen Nestlé Am Neumarkt“ behandelt.

Abschnitt 3: Station ca. 0+380 (zwischen Kedenburgstraße und Eichtalstraße):

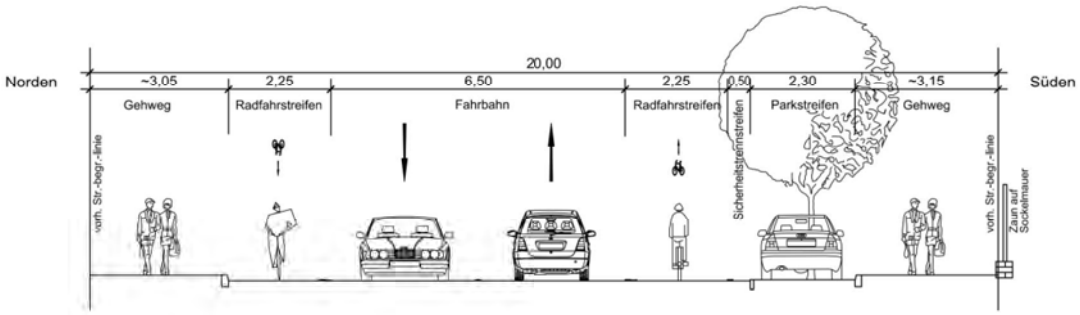

Abb.: Systemschnitt Planung - Abschnitt 3

Abschnitt 4: Station ca. 0+600 (zwischen Birtstraße und Walter-Frahm-Stieg):

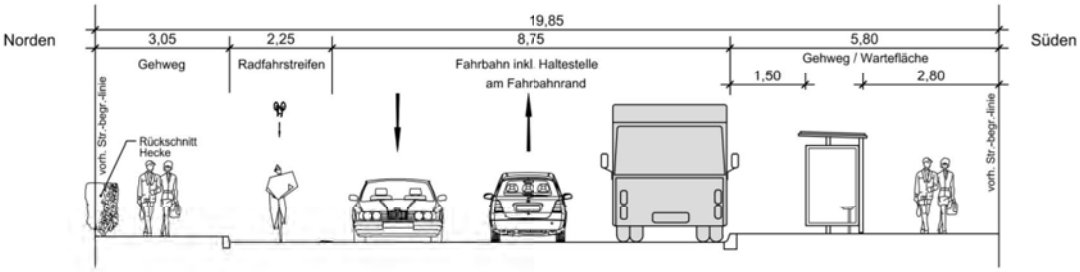

Abb.: Systemschnitt Planung - Abschnitt 4

Abschnitt 5: Station ca. 0+780 (zwischen Eickhoffweg und Luetkensallee):

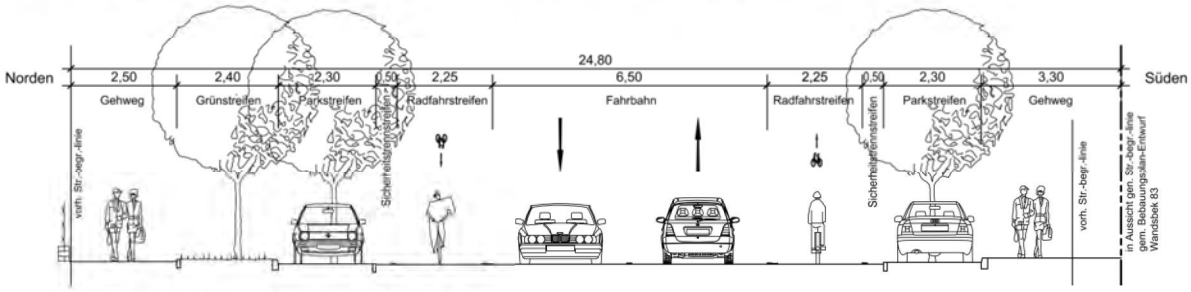

Abb.: Systemschnitt Planung - Abschnitt 5

3.3.2 Verkehrsbelastung

Im Zusammenhang mit der Realisierung der Vorhabengebiete Am Neumarkt 14 und Am Neumarkt 40 zum B-Planentwurf Wandsbek 83 wird keine wesentliche verkehrliche Erhöhung erwartet, die Einfluss auf die gewählte Form der Radverkehrsanlage hat.

Im Rahmen der Behördenvorabstimmung vom 08.05.2020 unter Beteiligung von VD 52 und PK 37 sollte der Verbleib der FLSA Ziethenstraße/ Luetkensallee anhand einer Fußgängerzählung überprüft werden. Als Ergebnis der am 14.09.2020 durchgeführten Zählung mit rd. 100 Fg/h und rd. 450 Kfz/h wird nach EFA 2002 / R-FGÜ 2001 ein Fußgängerüberweg empfohlen. Um Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern zu vermeiden und die Fußgänger zu schützen, bleibt die gesicherte Querung mittels einer FLSA erhalten.

3.3.3 ÖPNV

Die vorhandenen Bushaltestellen „Kedenburgstraße“ und „Birtstraße“ werden barrierefrei umgebaut. Die Haltestellen werden von der MetroBus-Linie 11 angefahren. Die Busaufstellängen wurden für den CapaCity Bus bemessen und auf 21 m verlängert.

Die erforderliche Durchgangsbreite für Rollstuhlfahrer zwischen Bordkante und Fahrgastunterstand beträgt mindestens 1,50 m. Der Fahrgastunterstand am Haltepunkt Kedenburgstraße Nord (Fahrtrichtung stadteinwärts) wird ohne Werbung und ohne Seitenscheiben hergestellt, um die Mindestdurchgangsbreite einzuhalten. Der Haltepunkt Kedenburgstraße Süd (Fahrtrichtung stadtauswärts) wurde im Rahmen der Maßnahme „Herstellung Rechtsabbiegestreifen Nestlé Am Neumarkt" im IV. Quartal 2020 barrierefrei umgebaut.

Die beiden Haltepunkte der Haltestelle Birtstraße erhalten Fahrgastunterstände mit Werbung und Seitenscheiben.

Alle Fahrgastunterstände werden zwischen der ersten und zweiten Bustür aufgestellt. Das Einstiegsfeld für Rollstuhlfahrer ist im Bereich der zweiten Tür barrierefrei zugänglich. Es sind keine dynamischen Fahrgastinformations-Anzeiger (DFI) geplant.

3.3.4 Fußgängerverkehr

Es werden beidseitig Gehwege vorgesehen. Die Gehwegbreiten variieren zwischen 2,00 m und ca. 5,80 m. Die Straße Am Neumarkt ist Schulanmarschweg, daher werden die Gehwege weitgehend auf das Mindest- bzw. Regelmaß von 2,65 m gemäß ReStra 2017 verbreitert. Um den Verlust an Parkständen zu minimieren und den Baumbestand zu schonen wird das Mindestmaß der Gehwegbreite in Teilbereichen auf 2,00 m bis 2,15 m unterschritten. In der Abwägung wird dem Erhalt der großkronigen Bäume und dem Wegfall weiterer Parkstände der Vorzug gegenüber regelkonformen Gehwegbreiten gegeben.

Die vorhandenen privaten Hecken auf dem öffentlichen Grund engen den Gehweg ein und müssen durch die Eigentümer zurückgeschnitten werden.

Der vorhandene Gehweg auf der südlichen Straßenseite an der östlichen Planungsgrenze Luetkensallee verläuft auf Privatgrund. Aufgrund der Verkehrsplanung sind dort keine wesentlichen baulichen Veränderungen des Gehweges erforderlich. Es werden lediglich im Bereich der geplanten Radwegaufleitung taktile Elemente zwischen Geh- und Radweg vorgesehen.

3.3.5 Radverkehr

Radfahrende werden auf 2,25 m breiten Radfahrstreifen geführt. Der Radfahrstreifen in Mittellage neben dem Rechtsabbiegefahrstreifen zu Nestlé wird aus Sicherheitsgründen bzw. zur besseren Erkennbarkeit mit einer roten Beschichtungsmasse eingefärbt.

Die Einrichtung einer Protected Bikelane ist nicht vorgesehen. Der Höhenunterschied am Bordstein zwischen Fahrbahn und Radfahrstreifen stellt eine Sturzgefahr für Radfahrende dar. Insbesondere bei verkehrswidrig abgestellten Kfz (Lieferdienste etc.) oder bei ausparkenden Pkw erhöht sich die Unfallgefahr bei unsicheren Verkehrsteilnehmern (Schulanmarschweg) beim Ausweichen. Darüber hinaus wird die Aufkantung am Bordstein von Radfahrenden oftmals übersehen.

Im Einmündungsbereich Efftingestraße/ Am Neumarkt werden die vorhandenen nicht benutzungspflichtigen Radwege aufrechterhalten.

3.3.6 Barrierefreiheit

Die Fußgängerquerungen erhalten Bodenindikatoren gemäß ReStra mit 6 cm Tastkante beim Richtungsfeld und 0 cm beim Sperrfeld. Die Übergänge zu den Radwegen im Bereich der Einmündungen Efftingestraße und Luetkensallee werden mit den notwendigen Bodenindikatoren befestigt.

Die Haltestellen Kedenburgstraße und Birtstraße werden mit Einstiegsfeldern ausgestattet. Über Auffindestreifen werden die Fußgänger zu den Querungsstellen und zu den Haltestellen geführt. Es werden die erforderlichen Bordsteinhöhen gemäß ReStra berücksichtigt. Zur

barrierefreien Gestaltung werden die Haltestellen am Fahrbahnrand mit Bussonderborden mit einer Auftrittshöhe von mindestens 16 cm ausgestattet.

3.3.7 Lichtsignalanlagen (LSA)

Die LSA - Masten an den Knotenpunkten Efftingestraße/ Am Neumarkt, Am Neumarkt/ Birtstraße und Ziethenstraße/ Luetkensallee werden an die neue Geometrie angepasst. An der LSA Efftingestraße/ Am Neumarkt und an der FLSA Am Neumarkt/ Birtstraße werden Zusatzeinrichtungen für Sehbehinderte installiert.

3.3.8 Öffentliche Beleuchtung (ÖB)

Die Standorte der ÖB – Masten in der Straße Am Neumarkt werden an den neuen Zustand angepasst. Die Maststandorte wurden aus den Lageplänen von Hamburg Verkehrsanlagen (HHVA) übernommen.

3.3.9 Straßenbegleitgrün

Im überplanten Bereich wurde besonders Rücksicht auf den erhaltenswerten Baumbestand genommen. Aufgrund der Trassierung müssen allerdings elf Bäume gefällt werden.

Es werden vorbehaltlich der Leitungssituation keine weiteren Bäume gefällt.

Es sind insgesamt 32 Neupflanzungen auf beiden Straßenseiten im Bereich der geplanten Längsparkstreifen vorgesehen.

Bäume	Baumbestand	Baumfällungen	Neupflanzungen	Bilanz
Anzahl [Stck.]	~ 58	11	32 [1)]	+21

[1)] davon 9 Bäume für die Ausgleichsmaßnahme des Nestlé-Werkes

Im Rahmen der Verkehrsplanung Am Neumarkt 20 / Bau eines Rechtsabbiegestreifens für Nestlé wurden 7 Bäume gefällt. Hier wurde vom Fachamt Stadtgrün / MR 31 eine Ausgleichspflanzung von zehn Baumpflanzungen gefordert (ein Baum konnte im Baufeld des Rechtsabbiegestreifens gepflanzt werden). Die Ausgleichspflanzung wird von der Nestlé Deutschland AG finanziert und mit dieser bezirklichen Radwegemaßnahme umgesetzt.

3.3.10 Ruhender Verkehr

In der Straße Am Neumarkt sind wechselseitig Längsparkbuchten mit Aufstelllängen für bis zu sieben Pkw geplant. Zukünftig stehen insgesamt 76 Parkstände für Pkw zur Verfügung.

Die Umgestaltung der Straße Am Neumarkt zugunsten von Radfahrstreifen und regelkonformen Gehwegbreiten erfordert den Entfall von 85 Parkständen. Würden in der Bilanz nur die baulich hergestellten Parkstände herangezogen, wäre die Gesamtbilanz mit – 18 deutlich verbessert.

Parkstände	vorhandene Parkstände baulich hergestellt	vorhandene Parkstände am Fahrbahnrand	Planung	Bilanz
Anzahl [Stck.]	94	67	76	- 85

Es werden insgesamt 44 Fahrradanlehnbügel aufgestellt.

Fahrradabstellplätze	Bestand	Planung	Bilanz
Anzahl [Stck.]	0	88	+ 88

Im Zusammenhang mit Maßnahme „Herstellung Rechtsabbiegestreifen Nestlé Am Neumarkt" stehen 14 weitere Fahrradabstellplätze zur Verfügung.

3.3.11 Entwässerung

Die Entwässerung der Fahrbahn und der Nebenflächen erfolgt, wie im Bestand, über Trummen und Anschlussleitungen in die vorhandenen Regen-, Mischwassersiele und Straßenentwässerungsleitungen. Die Lage der Trummen wird an die neue Situation angepasst.

Die vorhandene Straßenentwässerungsleitung im südlichen Längsparkstreifen zwischen Station ca. 0+020 und 0+110 muss voraussichtlich erneuert werden. In diesem Zusammenhang wird auch die Lage der Schächte am neuen Bordverlauf angepasst.

Sollte eine Grundinstandsetzung erforderlich werden, wird geprüft, ob Vorrichtungen zur Reinigung und Drosselung des Straßenabwassers vorzusehen sind.

3.3.12 Ausstattung / Möblierung

Wegweisende Beschilderung für den Kfz-Verkehr ist nicht geplant.

Der Standort der Litfaßsäule im Knotenpunktsbereich Efftingestraße bleibt erhalten. Im Einmündungsbereich Luetkensallee an der nordwestlichen Ecke muss der Standort der Litfaßsäule in Abstimmung mit dem Betreiber angepasst werden.

Die Findlinge und Metallpoller zu den Überfahrten Hausnummer 29 und 38 entfallen.

Die Wertstoffcontainer im Bereich der Haltestelle Birtstraße stadtauswärts werden aneinandergerückt. Daher müssen die westlichen Container um ca. 10 m in Richtung Osten verschoben werden.

3.3.13 Sondernutzungen

Sondernutzungen sind innerhalb des überplanten Bereiches nicht bekannt.

3.3.14 Versorgungsanlagen

Die erforderlichen Leitungsumverlegungen werden vor und während der Straßenbaumaßnahme vorgenommen. Der Umfang der Leitungsumverlegungen wird im Rahmen einer Leitungsbesprechung geklärt.

3.3.15 Grundwasser

Im Gleichenplan der höchsten Grundwasserstände des hydrologischen Jahres 2008 (www.geoportal-hamburg.de) ist im Bereich der Maßnahme ein Wasserstand von ca. 8,9 mNN bis 12,0 mNN ausgewiesen. Der Grundwasserstand liegt demnach zwischen 6,1 m und 6,5 m unter GOK.

3.3.16 Überfahrten

Die vorhandenen Überfahrten werden an den neuen Zustand angepasst.

Die vorhandenen Überfahrten zum Vorhabengebiet Am Neumarkt 14 (Teilbereich 1) und Am Neumarkt 40 (Teilbereich 2) wurden überplant. Die Lage der neuen Überfahrten wurde aus der Architektenplanung übernommen.

3.3.17 Kampfmittel

Gemäß der Luftbildauswertung vom 26.05.2020 besteht allgemeiner Bombenblindgängerverdacht in der Straße Am Neumarkt zwischen Efftingestraße und Am Neumarkt 29 sowie zwischen den Straßen Walter-Frahm-Stieg und Luetkensallee.

Zusätzlich besteht Verdacht auf vergrabene Kampfmittel im Bereich der Einmündung Kedenburgstraße.

Es werden baubegleitend Sondierungsmaßnahmen durchgeführt.

3.4 Bautechnische Einzelheiten

Die bautechnischen Einzelheiten werden im Rahmen der Erstellung der AU-Bau genannt.

3.5 Durchführung der Baumaßnahme

Der Baubeginn der Straßenbaumaßnahme ist frühestens ab 2022 anvisiert.

Die Straße Am Neumarkt ist als Umleitungsstrecke für die DB - Maßnahme Ausbau der S-Bahnlinie S4 vorgesehen. Dadurch kann sich der geplante Baubeginn für die Maßnahme Am Neumarkt von 2022 auf 2024/25 verschieben.

4. Umweltbelange

4.1 Umweltverträglichkeitsprüfung

Die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) nach § 13a HWG ist nicht erforderlich, da für diese Baumaßnahme die Kriterien für die Notwendigkeit einer UVP nicht erfüllt sind.

4.2 Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen

Aufgrund der Baumaßnahme sind keine Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen erforderlich (siehe auch Pkt. 3.3.9).

4.3 Auswirkungen aus Immissionen

Es liegt ein erheblicher baulicher Eingriff durch Verlegung von Fahrstreifen vor. Es wird vor der Umsetzung der Maßnahme geprüft, ob eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV vorliegt.

5. Grunderwerb

Die Straßenerweiterungsflächen im Bereich der Vorhabengebiete Am Neumarkt 14 und Am Neumarkt 40 zum vorhabenbezogenen B-Planentwurf Wandsbek 83 erfordern Grunderwerb von den Flurstücken 1909, 2248, 3647, 3631, 3632, 3633, 3502 und 3355. Die Straßenerweiterungsflächen werden im Rahmen des Öffentlich-rechtlichen-Vertrages vom Vorhabenträger über den LIG an die FHH übereignet.

6. Anmerkungen zur Finanzierung

Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt aus der bezirklichen Rahmenzuweisung der PSP-Elementgruppe 3-22403010-100010 Neu- Um- und Ausbau von Straßen.

Produktgruppe:	22403 Management des öffentlichen Raumes	
PSP-Element-Nr.:	2-22403010-10012.11	(investiv)
	3-22403010-100010.04	(konsumtiv)

Die Baukosten betragen geschätzt: rd. 5,3 Mio. € (brutto).

Bei der Maßnahme fallen Grunderwerbskosten an.

7. Sonstiges

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

Funktion	**Leitzeichen**	**Zeichnungsvermerk**	**Datum**	**Unterschrift**
Ing.-Büro Masuch + Olbrisch	M+O	Verfasst	*08.02.2021*	[redacted]
Sachbearbeitung	[redacted]	Bearbeitet	*15.02.2021*	[redacted]
Abschnittsleitung	[redacted]	Fachtechnisch geprüft	*17.02.2021*	[redacted]
Abteilungsleitung	[redacted]	Aufgestellt	*18.02.2021*	[redacted]