Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Wandsbek
Dezernat für Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachamt Management des öffentlichen Raumes

Baumaßnahme : **Bündnis für den Radverkehr**

Teilbaumaßnahme: **Veloroute 5, Gustav-Seitz-Weg**

---

1. Verschickung

E R L Ä U T E R U N G S B E R I C H T

Inhaltsverzeichnis

1 Allgemeines ... 3
1.1 Darstellung der Baumaßnahme, Lage und Einordnung in die überörtliche Situation ... 3
1.2 Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit der Baumaßnahme ... 4
1.3 Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag ... 4
1.4 Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien ... 4

2 Planungsrechtliche Grundlagen ... 5

3 Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage ... 5
3.1 Beschreibung des Bestandes ... 5
3.1.1 Verkehrsbelastung ... 6
3.1.2 ÖPNV ... 6
3.1.3 Rad- und Fußgängerverkehre ... 7
3.1.4 Barrierefreiheit ... 8
3.1.5 MIV ... 8
3.1.6 Lichtsignalanlagen ... 8
3.1.7 Öffentliche Beleuchtung ... 9
3.1.8 Straßenbegleitgrün ... 9
3.1.9 Ruhender Verkehr ... 9
3.1.10 Entwässerung ... 9
3.1.11 Ausstattung ... 9
3.1.12 Leitungen ... 10
3.2 Rahmenbedingungen ... 10
3.2.1 Wechselbeziehungen mit anderen Baustellen ... 10
3.2.2 Überfahrten ... 10
3.2.3 Bodengutachten ... 10
3.2.4 Grundwasser ... 11
3.2.5 Kampfmittel ... 11

4 Variantenuntersuchung ... 11
4.1 Anforderungen an Art und Umfang der erforderlichen Baumaßnahme ... 11
4.2 Vorgaben aus Planungsrecht sowie sonstigen Randbedingungen ... 12
4.3 Variantenuntersuchung ... 12

5 Technische Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante ... 13
5.1 Rad- und Fußgängerverkehre ... 15
5.2 Barrierefreiheit ... 16
5.3 MIV ... 16
5.4 ÖPNV ... 17
5.5 Lichtsignalanlagen ... 17
5.6 Öffentliche Beleuchtung ... 17
5.7 Straßenbegleitgrün ... 17
5.8 Ruhender Verkehr ... 18
5.9 Entwässerung ... 18
5.10 Ausstattung / Wegweisung ... 19
5.11 Leitungen ... 19

6 Erläuterungen zu den Kosten, der Wirtschaftlichkeit und der Finanzierung ... 19
6.1 Wirtschaftlichkeit ... 19
6.2 Finanzierung ... 20

7 Durchführung und Auswirkungen der Baumaßnahme ... 20
7.1 Auswirkungen aus Immissionen ... 20
7.2 Voraus- und Folgemaßnahmen ... 20
7.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft ... 20

8 Grunderwerb ... 20

9 Sonstiges ... 21

1 Allgemeines

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

Die zu überplanende Straße „Gustav-Seitz-Weg“ befindet sich im westlichen Bereich des Bezirksamtsbereiches Wandsbek, im Stadtteil Steilshoop. Sie ist eine 4-streifige Verbindungsstraße zwischen der Steilshooper Allee im Süden und der Gründgenstraße im Norden und weist eine Länge von ca. 200 m auf. Die Straße ist Bestandteil der Veloroute 5, welche aus Richtung Steilshooper Straße / Steilshooper Alle kommend über den Gustav-Seitz-Weg nach Norden führt und über die Gründgenstraße weiter in Richtung Nordwesten / Ohlsdorf verläuft.

Der Gustav-Seitz-Weg weist im Bestand zwei Fahrstreifen je Fahrtrichtung mit einer dazwischen befindlichen Grüninsel mit großem Baumbewuchs auf. Der jeweils rechte Fahrstreifen wird durch Anwohner nahezu durchgehend zum Längsparken genutzt, so dass faktisch nur 1 KFZ-Fahrstreifen zur Verfügung steht.

Sowohl auf den westlichen wie auch auf den östlichen Nebenflächen befinden sich weitere große Grün- und Baumreihen, welche der Straße einen prägendem Allee-Charakter verleihen.

Der Gustav-Seitz-Weg stellt eine der Hauptzuwegungen von der Hauptverkehrsstraße Steilshooper Allee in das nördlich gelegene Hochaus-Wohnquartier Steilshoop dar.

Im gesamten Planungsbereich ist Tempo 50 angeordnet.

Westlich und östlich des Gustav-Seitz-Weges befinden sich Wohnanlagen, welche aus mehreren Mehrfamilienhäusern mit bis zu 13 Etagen sowie dazugehörigen Grünflächen und Anwohnerparkplätzen bestehen. Im nordöstlichen Bereich kurz vor der Gründgenstraße befindet sich eine Kindertagesstätte (Haus Nr. 4).

Die Einmündung in die 4-streifige Steilshooper Allee ist LSA-geregelt. Die Einmündung in die 2-streifige Gründgenstraße ist als Kreisverkehrsplatz ausgestaltet.

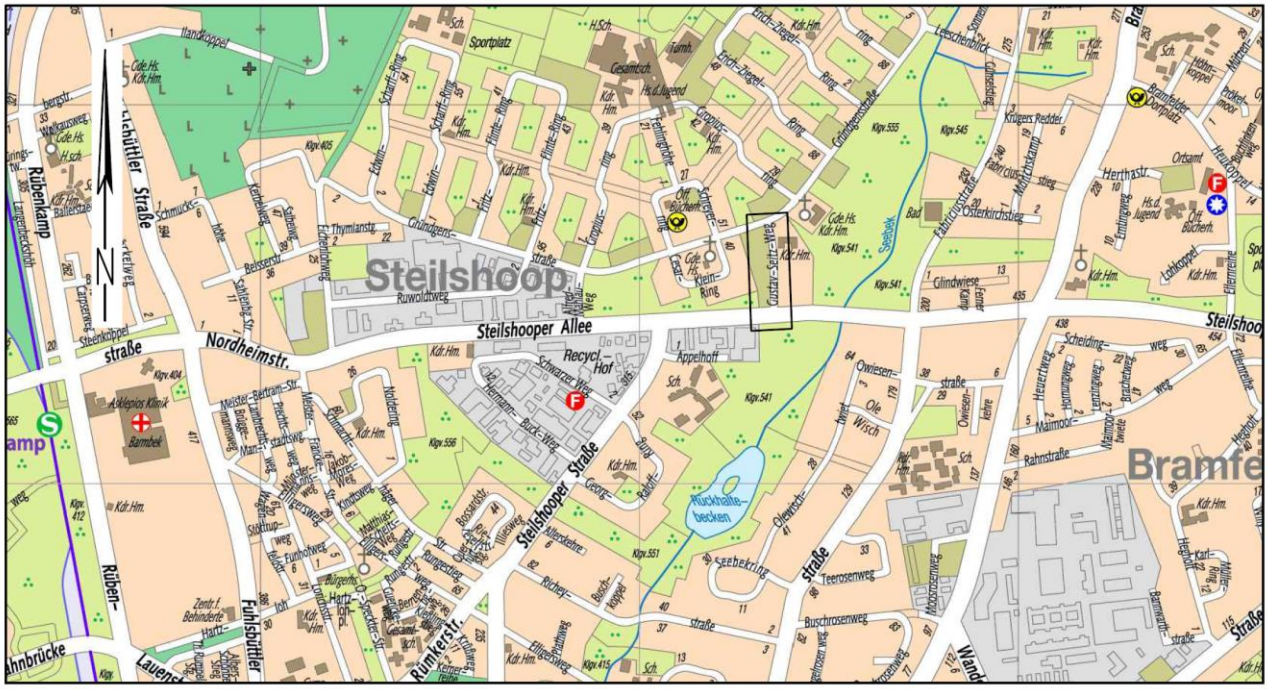

Abbildung: Lage des Gustav-Seitz-Weges

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

Die Radverkehrsstrategie der Hansestadt Hamburg sieht vor, bessere Voraussetzungen für ein attraktives, sicheres und komfortables Radfahren in Hamburg zu schaffen.

Eines der 5 Hauptziele der Strategie ist der Ausbau der stadtteilübergreifenden Fahrradrouten („Velorouten“). Die Velorouten, hier die Veloroute 5, sind neben den Freizeit- und Tourismusrouten elementarer Bestandteil des Hamburger Fahrradroutennetzes.

Der Gustav-Seitz-Weg befindet sich in einem bautechnisch ungenügenden Zustand. Die Asphaltfahrbahn ist durch zahlreiche Risse, Unebenheiten, Spurrillen und Zergliederung durch Aufgrabungen gekennzeichnet. Die baulichen Radwege in den Nebenflächen befinden sich im Hinblick auf die verkehrlichen, rechtlichen und funktionaltechnischen Anforderungen ebenfalls in einem mangelhaften Zustand und entsprechen nicht mehr den geforderten Standards einer Veloroute. Sie sind unterdimensioniert, zu schmal sowie bautechnisch in einem ungenügenden Zustand.

Der vorhandene Fahrbahnquerschnitt mit vier Fahrstreifen ist für die vorherrschende Kfz-Verkehrsbelastung überdimensioniert. Hierdurch werden nahezu alle Teilbereiche des jeweils rechten Fahrstreifens zum Parken und Halten genutzt.

Im Rahmen der hier vorliegenden Planung soll die Fahrbahn des Gustav-Seitz-Weges neu aufgeteilt werden. Hierdurch können sichere Führungen für den Radverkehr auf Radfahrstreifen auf der Fahrbahn realisiert werden.

Neben der Radverkehrsstrategie werden im Rahmen dieser Maßnahme zusätzlich die Fußverkehrsinfrastruktur im Hinblick auf die Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität überplant. Zudem wird der ruhende Verkehr neu geordnet.

Darüber hinaus ist es vorgesehen, eine neue Bushaltestelle „EKZ Steilshoop (Gustav-Seitz-Weg)“ in beiden Fahrtrichtungen neu herzustellen. Diese Bushaltestelle soll für einen Zeitraum von ca. 5 Jahren als provisorischer Ersatz für die Haltestelle „EKZ Steilshoop“ in der Gündgenstraße dienen. Die Haltestelle in der Gründgenstraße wird während der Bauarbeiten zur U-Bahn-Linie U5 ab 2023 für diesen Zeitraum nicht anfahrbar sein.

Ziel der Planung ist es, alle Verkehrsteilnehmer bei der Neugestaltung des Straßenquerschnittes zu berücksichtigen und die zurzeit geltenden Regelwerke umzusetzen. Die Kriterien der Verkehrssicherheit und Funktionalität stehen hierbei im Vordergrund. Die Radverkehrsanlagen und die Fußverkehrsinfrastruktur sollen unter den Gesichtspunkten Verkehrssicherheit, Komfort, Durchgängigkeit und Befahrbarkeit verbessert werden, so dass die Akzeptanz und die Nutzungsrate deutlich gesteigert werden.

Weiterhin besteht die Notwendigkeit, die Fahrbahnbefestigungen mittels eines geeigneten Verfahrens entsprechend des jeweiligen Schädigungsgrades zu sanieren oder zu erneuern. Die Mängel in der Oberflächenbefestigung erfordern einen stetig hohen Unterhaltungsaufwand, welcher durch eine Sanierung deutlich reduziert werden kann.

1.3 Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag

Bedarfsträger für die Straßenbaumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg, vertreten durch die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM).

Die Planung und Bauausführung der nachfolgend beschriebenen Planungs- und Bauleistungen erfolgen durch das Bezirksamt Wandsbek.

1.4 Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien

Im weiteren Planungsverlauf wird die Maßnahme im entsprechend betroffenen Ausschuss vorgestellt.

2 Planungsrechtliche Grundlagen

Die Maßnahme findet innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinien statt.

Im Maßnahmenbereich gelten folgende Rechtsgrundlagen:

- B-Plan Steilshoop 3 vom 08.07.1969
- B-Plan Steilshoop 3, Änderung vom 12.02.2010
- B-Plan Steilshoop 5 vom 08.07.1969
- B-Plan Steilshoop 5, Änderung vom 12.02.2010

3 Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage

3.1 Beschreibung des Bestandes

Der Gustav-Seitz-Weg weist eine 4-streifige Fahrbahn mit einer Oberflächenbefestigung aus Asphalt auf. Die Richtungsfahrbahnen sind durch eine Mittelinsel mit großem Baumbestand voneinander getrennt.

Die Mittelinsel weist eine Breite von ca. 2,0 m bis 5,0 m auf. Sie ist ca. bei Stat. 0+80 für die Zuwegung zur westlich gelegenen Wohnanlage unterbrochen. In diesem Bereich entwickelt sich zudem aus der nördlichen Richtungsfahrbahn ein zusätzlicher Linksabbiegefahrstreifen für die Zufahrt zur Wohnanlage.

Im Süden mündet der Gustav-Seitz-Weg in die Hauptverkehrsstraße Steilshooper Allee ein. Die Steilshooper Allee ist eine 4-streifige Hauptverkehrsstraße; der Knotenpunkt ist LSA-geregelt. Die Fahrbahn des Gustav-Seitz-Weges in Richtung Süden teilt sich kurz vor dem Knotenpunkt in einen getrennten Links- und Rechtsabbiegefahrtstreifen auf.

Im Norden mündet die Straße in die 2-streifige Gründgenstraße ein. Die Einmündung wurde im Jahre 2016 zu einem Kreisverkehrsplatz umgebaut. Etwa 70 m vor dem Kreisverkehr werden jeweils die zwei Fahrstreifen des Gustav-Seitz-Weges auf je einen Fahrstreifen eingeengt, welcher schließlich an den Kreisverkehr anschließt.

Sowohl in den westlichen als auch in den östlichen Nebenflächen befindet sich ein Grünstreifen mit einem alleeartigen, großen Baumbestand.

Auf beiden Straßenseiten sind in den Nebenflächen bauliche Radwege sowie Gehwege vorhanden. Die Radwege sind deutlich unterdimensioniert und mit wechselnden Belägen (westlicher Radweg mit Asphalt, östlicher Radweg mit roten Pflastersteinen aus Beton) befestigt. Die Radwege weisen zudem zahlreiche Unebenheiten und Ausbesserungen auf.

Im gesamten Straßenzug ist Tempo 50 angeordnet. Neben einer Kindertagesstätte befinden sich beidseits des Gustav-Seitz-Weges diverse mehrgeschossige Mehrfamilienhäuser, welche zu großen Wohnanlagen zusammengeschlossen sind. Die Parkplatzanlagen der Wohnanlagen sind über den Gustav-Seitz-Weg erreichbar.

Der jeweils rechte Fahrstreifen der Fahrbahn wird zum Parken oder Halten von PKW genutzt. Weitere Parkstandanlagen sind im Gustav-Seitz-Weg nicht vorhanden.

Der Straßenquerschnitt teilt sich exemplarisch an der Station 0+146 wie folgt auf:

- Westliche Nebenflächen:

ca. 0,20 m	Seitenstreifen	Grand
ca.2,00 m	Gehweg	Platten aus Beton
ca. 1,12 m	Radweg	Asphalt
ca. 0,52 m	Sicherheitsstreifen	Platten aus Beton
ca. 2,21 m	Grünstreifen	Bäume, Rasen
ca. 0,64 m	Sicherheitsstreifen	Platten aus Beton

- Fahrbahn:

ca. 7,08 m	Fahrbahn, 2 Fahrstr.	Asphalt
ca. 4,57 m	Mittelinsel	Bäume, Rasen
ca. 7,39 m	Fahrbahn, 2 Fahrstr.	Asphalt

- Östliche Nebenflächen:

ca. 3,48 m	Grünstreifen	Bäume, Rasen
ca. 0,42 m	Sicherheitsstreifen	Platten aus Beton
ca. 1,28 m	Radweg	Asphalt
ca. 1,25 m	Gehweg	Platten aus Beton
ca. 0,69 m	Seitenstreifen	Grand

3.1.1 Verkehrsbelastung

Es liegen folgende Verkehrserhebungsdaten vor:

Knotenpunkt Station	Knotenpunktarme	Querschnitts-summe [Kfz/24h]	SV-Anteil [%]	Datum der Zählung
Steilshooper Allee / Gustav-Seitz-Weg 0+640	Gustav-Seitz-Weg	6.694	6,5	04.04.2017
	Steilshooper Allee Ost	47.820	3,0	
	Steilshooper Allee West	46.032	2,4	

3.1.2 ÖPNV

Im Gustav-Seitz-Weg verkehren derzeit die Buslinien 177 und 26. Es sind keine Bushaltestellen vorhanden.

In der näheren fußläufigen Umgebung befinden sich die Bushaltestelen „Einkaufszentrum Steilshoop“ in der Gründgenstraße sowie „Gustav-Seitz-Weg“ in der Steilshooper Allee.

Ab dem Jahre 2023 sollen die Bauarbeiten an der neuen U-Bahn-Linie U5 im Bereich der Gründgenstraße beginnen. Ab diesem Zeitpunkt wird die Bushaltestelle „EKZ Steilshoop“ für die Dauer der Bauarbeiten für einen Zeitraum von ca. 5 Jahren aufgelöst. Aus diesem Grunde ist es seitens der Hamburger Hochbahn vorgesehen, die Buslinien, die derzeit durch die Gründgenstraße fahren, über den Gustav-Seitz-Weg umzuleiten und darüber hinaus im Gustav-Seitz-Weg eine provisorische Ersatzhaltestelle „EKZ Steilshoop (Gustav-Seitz-Weg) einzurichten.

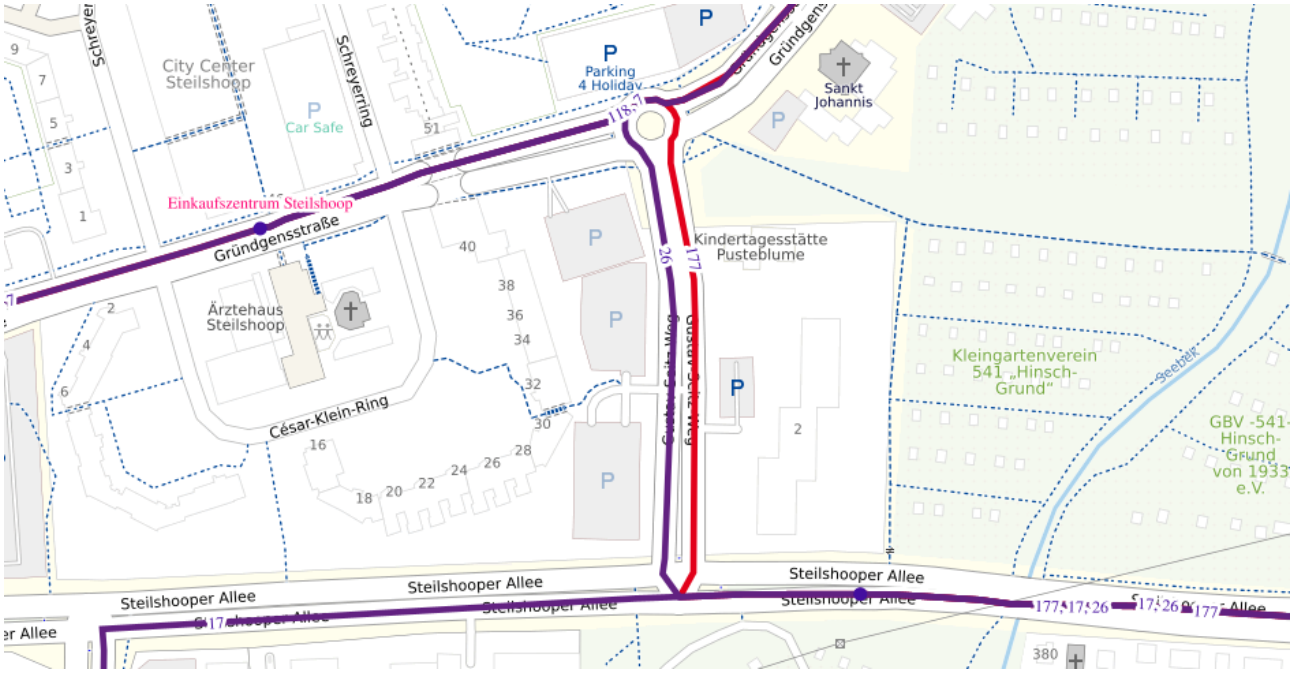

Abbildung: Linienfahrplan Gustav-Seitz-Weg

3.1.3 Rad- und Fußgängerverkehre

Im Gustav-Seitz-Weg verläuft die Veloroute 5, welche von der Hamburger Innenstadt in nordöstliche Richtung bis nach Duvenstedt verläuft.

Aufgrund des Verlaufes der Veloroute 5 werden an die zukünftige Ausgestaltung der Radverkehrsanlagen erhöhte Anforderungen gestellt. Durch die übergeordnete und überörtliche Bedeutung der Velorouten ist ein generell höherer Ausbaustandard erforderlich. So sollen Velorouten bei jeder Witterung und auch bei Dunkelheit nutzbar sowie sicher, konfliktfrei, geradlinig und durchgängig befahrbar sein.

Die vorhandenen Geh- und Radwege in den westlichen und östlichen Nebenflächen des Gustav-Seitz-Weges befinden sich in einem bautechnisch ungenügenden Zustand. Sowohl die Gehwege als auch die Radwege sind untermaßig und zu schmal; sie sind zudem gekennzeichnet von Unebenheiten, Ausbesserungen und Verwerfungen. An zahlreichen Stellen wird die Geh- oder Radwegbefestigung zusätzlich durch Wurzelwerk nach oben gedrückt, wodurch die Nutzung der Verkehrsanlagen unkomfortabel und unsicher ist.

Eine taktile Trennung zwischen Geh- und Radweg ist nicht vorhanden. Hierdurch kommt es zu Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern.

Die Radwege sind zum Grünstreifen hin durch Sicherheitstrennstreifen mit einer Breite von ca. 0,5 m abgegrenzt.

Die Gehwege weisen eine Breite von ca. 1,75 m bis 2,0 m auf und sind mit Betongehwegplatten befestigt.

Die Radwege weisen überwiegend eine Breite von ca. 1,10 – 1,25 m auf. Der westliche Radweg ist mit Asphalt und der östliche Radweg mit roten Betonpflastersteinen befestigt.

Am nördlichen Ende des Gustav-Seitz-Wegs befinden sich Radwegauf- und Ableitungen, um den Radverkehr auf die Fahrbahn in den Mischverkehr zu überführen. Innerhalb des Kreisverkehrs in der Gründgensraße wird der Radfahrer im Mischverkehr geführt.

Im Bereich des südlichen Knotenpunktes Steilshooper Allee / Gustav-Seitz-Weg wird der Radverkehr auf Radwegen in den Nebenflächen geführt. In der Steilshooper Allee wird der

Radverkehr auf beiden Straßenseiten ebenfalls auf Radwegen in den Nebenflächen geführt. Die dortigen Radwege sind mit Asphalt oder roten Betonsteinpflastersteinen befestigt.

Im Knotenpunkt sind an allen Knotenpunktarmen getrennte Fuß- und Radwegfurten eingerichtet; der gesamte Knotenpunkt ist LSA-geregelt.

Im nordwestlichen Eckbereich Gustav-Seitz-Weg/Gründgenstraße befinden sich 4 Fahrradanlehnbügel. Darüber hinaus gibt es keine weiteren Fahrradabstellmöglichkeiten im betrachteten Gebiet.

3.1.4 Barrierefreiheit

Es sind im gesamten Planungsgebiet keine taktilen Leitelemente für Menschen mit Sehbehinderung vorhanden. Eine Ausnahme bilden die Nebenflächen in den Eckbereichen des bereits bestehenden Kreisverkehrs Gründgensraße sowie die Abgrenzung zwischen Geh- und Radweg auf der südlichen Straßenseite der Steilshooper Allee im Bereich des Knotenpunktes.

3.1.5 MIV

Im Gustav-Seitz-Weg befinden sich zwei Fahrstreifen je Fahrtrichtung. Die Fahrstreifenbreite beträgt jeweils ca. 3,50 m bis 3,80 m. Die Richtungsfahrbahnen sind durch eine begrünte Mittelinsel mit großem Baumbestand voneinander getrennt.

Etwa 70 m vor der Einmündung in den Kreisverkehr der Gründgenstraße werden die beiden Fahrstreifen jeweils zu einem Fahrstreifen zusammengeführt bzw. eingeengt und an den Kreisverkehr angeschlossen.

Bei Station 0+080 befindet sich ein zusätzlicher Fahrstreifen, welcher das gesonderte Linkseinbiegen auf die Parkplatzanlage der westlichen Wohnanalage ermöglicht.

Vor der Einmündung in die Steilshooper Allee entwickeln sich aus den beiden Fahrstreifen in Richtung Süden jeweils ein Rechts- und ein Linksabbiegefahrstreifen. Die Mittelinsel verschmälert sich etwa 40 m vor der Einmündung auf eine Breite von ca. 2,50 m.

Die Oberflächenbefestigung der Fahrbahn besteht im gesamten Planungsgebiet aus Asphalt. Die Befestigung ist durch deutliche Beschädigungen gekennzeichnet (u.a. Risse, Ausbesserungen, Aufgrabungen, Unebenheiten, Verwerfungen).

Der jeweils rechte Fahrstreifen einer jeden Richtungsfahrbahn wird durchgehend zum Parken und Halten genutzt, so dass faktisch je Fahrtrichtung nur 1 Fahrstreifen zur Verfügung steht. Im gesamten Streckenzug ist Tempo 50 angeordnet.

Die Randeinfassungen bestehen aus Hochbordsteinen aus Naturstein sowie in einigen wenigen Teilbereichen aus Beton.

Es sind vier Überfahrten aus Wabensteinpflaster im Streckenabschnitt vorhanden. Die östliche Feuerwehrzufahrt bei Stat. 0+105 weist keine Bordabsenkung auf.

3.1.6 Lichtsignalanlagen

Folgende Knotenpunkte werden durch Lichtsignalanlagen geregelt:

Knotenpunkt	Station	LSA-Nr.	Bemerkung
Steilshooper Allee / Gustav-Seitz-Weg	0+000	1210	HANS-Steuerung

Die Lichtsignalanlage ist mit LED-Technik sowie mit akustischen Signalgebern und blindengerechten Tastern nach dem 2-Sinne-Prinzip ausgestattet.

Es sind im Knotenpunkbereich keine taktilen Leitelemente vorhanden.

3.1.7 Öffentliche Beleuchtung

Im Planungsgebiet befinden sich auf beiden Straßenseiten Masten der öffentlichen Beleuchtung in den Sicherheitstrennstreifen zwischen Fahrbahn und Grünstreifen, sowie in den Knotenpunktbereichen auch auf den Mittelinseln und Fahrbahnteilern.

An jedem Knotenpunkt ist jeweils eine Großflächenleuchte mit 2 Leuchtköpfen installiert. Auf den Streckenabschnitten sind Langfeldleuchten mit Auslegermasten in einem Abstand von ca. 30 m aufgestellt.

3.1.8 Straßenbegleitgrün

Im Planungsgebiet sind zahlreiche große Bäume vorhanden. Im Gustav-Seitz-Weg befinden auf beiden Straßenseiten Baumreihen sowie eine begrünte Mittelinsel mit einer weiteren Baumreihe. Die Grün- und Baumstreifen verleihen dem Straßenzug einen alleeartigen Charakter. Es sind die Baumarten Platanen, Ahorn und Linden vorhanden.

Die meisten Bäume weisen einen Stammdurchmesser von 30 cm bis 60 cm und einen Kronendurchmesser zwischen 10 m und 15 m auf. Unmittelbar südlich des Kreisverkehrs Gründgenstraße wurden diverse Neupflanzungen vorgenommen; hier weist der Stammdurchmesser zwischen 5 cm und 30 cm und der Kronendurchmesser zwischen 1,0 m und 3,0 m auf.

3.1.9 Ruhender Verkehr

Im Gustav-Seitz-Weg ist beidseitig das Parken am Fahrbahnrand zulässig, so dass der rechte Fahrstreifen faktisch durchgehend zum Parken und Halten genutzt wird. Es sind hierdurch insgesamt ca. 41 Längsparkstände vorhanden.

Darüber hinaus sind keine weiteren Parkstände vorhanden.

3.1.10 Entwässerung

Das Oberflächenwasser der Fahrbahnen wird durch die jeweiligen Querneigungen in Richtung Fahrbahnrand und der dortigen Straßenabläufe geführt. Die Nebenflächen entwässern in Richtung Fahrbahn bzw. in die vorhandenen Grünflächen.

Die Straßenabläufe leiten das anfallende Niederschlagswasser über Anschlussleitungen in die vorhandene Regenwasser-Siele der Hamburger Stadtentwässerung (HSE). Im Gustav-Seitz-Weg verlaufen die Siele östlich der Mittelinsel.

3.1.11 Ausstattung

Im Knotenpunkt Steilshooper Allee / Gustav-Seitz-Weg befinden sich eine Werbesäule sowie eine Uhr. Darüber hinaus sind im Gustav-Seitz-Weg ein Briefkasten sowie die übliche Straßen- und Verkehrsbeschilderung vorhanden.

Es gibt keine wegweisende Beschilderung im Plangebiet.

3.1.12 Leitungen

Im Plangebiet sind die ortsüblichen Ver- und Entsorgungsleitungen im Bereich der öffentlichen Straßenverkehrsflächen vorhanden.

Das Oberflächenwasser der öffentlichen Verkehrsflächen wird über Regenwassersiele abgeführt (siehe Abschnitt „Entwässerung“).

3.2 Rahmenbedingungen

3.2.1 Wechselbeziehungen mit anderen Baustellen

Ab dem Jahre 2023 beginnen in der Gründgensraße die Bauarbeiten zur neuen U-Bahn-Linie U5. Im Zuge dieser Maßnahme wird in der Gründgenstraße die dortige Bushaltestelle „EKZ Steilshoop“ aufgelöst. Die Bushaltestelle wird ersatzweise im Gustav-Seitz-Weg provisorisch für die Dauer der Bauarbeiten (ca. 5 Jahre) neu eingerichtet. Weiterhin werden die Busverkehre aus der Gründgensraße für die Dauer der Bauarbeiten über den Gustav-Seitz-Weg umgeleitet.

Weitere Baumaßnahmen in der Umgebung mit Auswirkungen auf die hier vorliegende Maßnahme sind nicht bekannt.

3.2.2 Überfahrten

Es sind insgesamt vier Zufahrten vorhanden (zur KiTa, Haus Nr. 4, sowie zu den westlich und östlich gelegenen Anwohnerparkanlagen der angrenzenden Wohnanlagen.

Die Zufahrten zu den Grundstücken sowie die auf der östlichen Straßenseite vorhandene Feuerwehrzufahrt sind zu jeder Zeit frei zu halten.

3.2.3 Bodengutachten

Im Rahmen der Voruntersuchungen wurde im Gustav-Seitz-Weg im Jahre 2016 eine Asphalt- und Baugrunduntersuchung durchgeführt. Untersucht wurden hierbei Schichtenaufbau, PAK-Gehalte der Asphaltschichten sowie eine Bestimmung der ungebundenen Schichten.

Die Asphaltbohrkerne der Fahrbahn weisen Gesamtdicken zwischen ca. 24 cm und 38 cm auf. Der Aufbau besteht aus 4-5 Asphaltschichten verschiedener Art und Dicke (u.a. SMA 8, AC 8 DS, AC 11 DS, AC 16 B, AC 32 T). Die maximale einzelne Schichtdicke beträgt bei den vorgefundenen Asphalttragschichten ca. 14 cm. Die obersten Deckschichten weisen eine Dicke von ca. 2-3 cm auf. Sämtliche Asphaltschichten sind pechfrei.

Der westliche Radweg in den Nebenflächen weist eine Asphaltbefestigung von 7,0 cm Gesamtdicke auf, bestehend aus einer 2 cm dicken Deckschicht AC 5 DS und einer ca. 5 cm dicken Tragschicht AC 22 T. Die Asphaltschichten sind ebenfalls pechfrei.

Die ungebundenen Tragschichten unterhalb der Asphaltbefestigung der Fahrbahn bestehen bis in eine Tiefe von 80 cm unter Bohransatzpunkt aus enggestuften Sanden, welche in die Frostempfindlichkeitsklasse F1 eingestuft werden können. Eine Prüfung der ungebundenen Schichten gem. LAGA und Deponieverordnung wurde im Rahmen der vorliegenden Untersuchungen nicht durchgeführt.

3.2.4 Grundwasser

Der Grundwasserstand im betrachteten Gebiet liegt laut Geo-Online Hamburg bei ca. 12 – 13 mNHN.

Der Grundwasserflurabstand liegt im Planungsraum zwischen 5 m und 10 m.

3.2.5 Kampfmittel

Im Rahmen der Planung wurde eine Luftbildauswertung beauftragt. Das Plangebiet ist demnach größtenteils frei von Kampfmitteln. Im Gustav-Seitz-Weg gibt es vereinzelte allgemeine Bombenblindgängerverdachtsflächen (siehe nachfolgende Abbildung).

Grün schraffiert: keine weiteren Maßnahmen notwendig; Rot schaffriert: allgemeiner Bombenblindgängerverdacht

4 Variantenuntersuchung

4.1 Anforderungen an Art und Umfang der erforderlichen Baumaßnahme

Ziel der Planung ist es, alle Verkehrsteilnehmer bei der Neugestaltung des Straßenquerschnittes zu berücksichtigen. Die Grundlagen und Leitlinien der Velorouten in Hamburg stehen hierbei im Vordergrund, so dass die Akzeptanz und die Nutzungsrate der Radverkehrsanlagen gesteigert werden können.

Die Radverkehrsanlagen sollen unter den Gesichtspunkten Verkehrssicherheit, Funktionalität, Komfort und Durchgängigkeit verbessert werden. Die Verkehrsanlagen und Verkehrsflächen werden dabei in allen Belangen regelkonform und entsprechend der geltenden Richtlinien überarbeitet.

Die vorhandene Situation für den Radverkehr ist im gesamten Streckenverlauf ungenügend, da die bestehenden Radwege in den Nebenflächen sowohl baulich als auch hinsichtlich der Breite die Anforderungen der aktuellen Regelwerke und der Nutzungsansprüche an eine Veloroute nicht erfüllen.

Im Vordergrund der Planung steht somit das Ziel, dem Radverkehr eigene, ausreichend breite Verkehrsräume zur Verfügung zu stellen und eine durchgängige, möglichst geradlinige Befahrbarkeit der Radverkehrsanlagen zu gewährleisten.

Die potentiellen Konfliktstellen zwischen Radverkehr und anderen Verkehrsteilnehmern sollen auf ein Minimum reduziert werden. Ein wesentliches Element des hier geplanten Radverkehrskonzeptes ist daher die Verlegung des Radverkehrs auf Radfahrstreifen auf der Fahrbahn sowie die ReStra-gerechte Herstellung aller Furten, Auf- und Ableitungen, Bordsteinabsenkungen und Nebenflächen.

Im Rahmen der Ausgestaltung der neuen Radverkehrsanlagen ist eine Überplanung der gesamten Nebenflächen sowie des gesamten Straßenquerschnittes erforderlich. Dabei werden die Ansprüche und Anforderungen von allen Verkehrsteilnehmern gleichermaßen berücksichtigt. Der ruhende Verkehr wird in diesem Zusammenhang ebenfalls neu geordnet.

Weiterhin besteht die Notwendigkeit, die Fahrbahn zu sanieren. Die Oberflächenbefestigung ist durch Mängelschäden geprägt und erfordert einen hohen Unterhaltungsaufwand, der durch eine Sanierung reduziert werden kann. Die vorhandenen Schäden an Fahrbahn und Nebenflächen werden im Zuge der Maßnahme beseitigt.

An den jeweiligen Ausbauenden wird der überplante und neu gestaltete Straßenzug nahtlos und sinnvoll an die bestehenden Straßenverkehrsanlagen bzw. an die vorhandenen Knotenpunkte angebunden.

Ab dem Jahre 2023 sollen die Bauarbeiten an der neuen U-Bahn-Linie U5 im Bereich der Gründgenstraße beginnen. Ab diesem Zeitpunkt wird die Bushaltestelle „EKZ Steilshoop“ für die Dauer der Bauarbeiten für einen Zeitraum von ca. 5 Jahren aufgelöst. Aus diesem Grunde ist es seitens der Hamburger Hochbahn vorgesehen, die Buslinien, die derzeit durch die Gründgenstraße fahren, über den Gustav-Seitz-Weg umzuleiten und darüber hinaus im Gustav-Seitz-Weg eine provisorische Ersatzhaltestelle „EKZ Steilshoop (Gustav-Seitz-Weg)“ auf beiden Straßenseiten einzurichten.

4.2 Vorgaben aus Planungsrecht sowie sonstigen Randbedingungen

Aus dem bestehenden Planungsrecht ergeben sich keine weiteren Maßgaben für das Vorhaben.

4.3 Variantenuntersuchung

Die vorhandenen großen Grün- bzw. Baumstreifen auf beiden Straßenseiten des Gustav-Seitz-Weges sind weitestgehend zu erhalten, ebenso wie die mit großem Baumbestand begrünte Mittelinsel.

Aufgrund der hierdurch vorgegebenen Zwänge hinsichtlich des zur Verfügung stehenden Raumes ist die gleichzeitige Herstellung von ausreichend breiten, regelkonformen und velorouten-tauglichen Radwegen sowie von ausreichend breiten Gehwegen in den Nebenflächen grundsätzlich nicht möglich. Aus diesem Grunde scheidet die Anlage von Radwegen in den Nebenflächen aus.

Es ist daher vorgesehen, den Radverkehr auf beiden Straßenseiten auf Radfahrstreifen auf der Fahrbahn zu führen. Hierzu wird der derzeit zum Längsparken genutzte rechte KFZ-Fahrstreifen einer jeder Richtungsfahrbahn aufgehoben. Der Fahrbahnquerschnitt wird dabei vollkommen neu gestaltet; die durch den Entfall des rechten Fahrstreifens frei werdenden Flächen werden dem Radfahrstreifen sowie, wo möglich, neuen Längsparkständen und den neu herzustellenden Bushaltestellen zugeschlagen.

Die Radfahrstreifen ermöglichen eine geradlinige und durchgängige Befahrung des Abschnittes. Durch die Anlage von Radfahrstreifen werden Konflikte mit Fußgängern im Bereich der Furten vermieden und die Sichtbeziehungen zwischen dem Radfahrenden und dem Kfz-Verkehr verbessert.

In den Knotenpunkten erfolgt eine sinnvolle Anbindung an die vorhandenen Radverkehrsanlagen der Steilshooper Allee sowie der Gründgenstraße.

Aufgrund des schlechten baulichen Zustandes ist für den gesamten Streckenzug eine bauliche Erneuerung der Oberflächenbefestigungen vorgesehen. Das Sanierungsverfahren wird je nach Schwere der Schädigungen im Laufe des weiteren Planungsprozesses festgelegt.

Aufgrund der örtlichen Randbedingungen und der herrschenden Platzverhältnisse sind keine weiteren, grundsätzlich andersartigen Alternativen für die Radverkehrsführungen im Gustav-Seitz-Weg möglich.

Weitere Varianten wurden im Hinblick auf den Anschluss der Radfahrstreifen im Knotenpunkt Steilshooper Allee untersucht. Hier wurde unter anderem die Einrichtung eines Radfahrstreifens in Mittellage (RiM) geprüft. Es hat sich gezeigt, dass ein RiM aufgrund der zukünftigen starken Umleitungsverkehre für Busse aus Gründen der Verkehrssicherheit ungeeignet ist. Stattdessen wurde für den Radfahrstreifen eine Randlage sowie eine Trenninsel zum KFZ-Verkehr entwickelt. Die Umleitungsverkehre für den Busverkehr ergeben sich aus der zukünftigen Baumaßnahme der U5 im Bereich Gründgenstraße.

Die Ausarbeitung von weiteren Planungsdetails (z.B. Bordsteinführung in Knotenpunkten, Aufteilung des Straßenquerschnittes, Anschlüsse und Übergänge an den vorhandenen Bestand) wurde im Zuge zahlreicher interner Abstimmungsrunden im Rahmen des Planungsfortschrittes umgesetzt.

Nach Abwägung aller Interessen, der städtebaulichen und bautechnischen Randbedingungen sowie aller Vor- und Nachteile wurde der hier vorliegende Entwurf als zweckmäßige sowie wirtschaftlich und technisch optimal realisierbare Planungsvariante festgelegt. Die gewählten Lösungen entsprechen den allgemeinen anerkannten Regeln der Technik sowie in allen Belangen den technischen Anforderungen.

5 Technische Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante

Der Straßenquerschnitt des Gustav-Seitz-Weges wird in weiten Teilen neu gestaltet und neu geordnet. Der Radverkehr wird zukünftig auf Radfahrstreifen auf der Fahrbahn geführt. Um den erforderlichen Platz für die Radfahrstreifen zu erhalten, wird der jeweils rechte KFZ-Richtungsfahrstreifen aufgehoben und dem Radverkehr zugeschlagen.

Die Radfahrstreifen erhalten eine Breite von 2,25 m inkl. Breitstrichmarkierung. Der jeweils verbleibende KFZ-Fahrstreifen erhält eine Breite von 3,25 m.

Die begrünte Mittelinsel, welche die beiden Richtungsfahrbahnen voneinander trennt, bleibt in ihrer Lage und Größe nahezu unverändert und wird an einigen Stellen angepasst.

Der in Fahrtrichtung Norden vorhandene, zusätzliche Linksabbiegefahrstreifen zur westlichen Wohnanlage (bei Stat. 0+80) wird ersatzlos aufgehoben. Die Zuwegung zur westlichen Wohnanlage wird zukünftig nur noch als Ausfahrt von der dortigen Parkplatzanlage verwendet. Die Mittelinsel wird bei Stat. 0+100 entsprechend vergrößert, so dass von der Wohnanlage aus gesehen nur noch das Linksausbiegen in den Gustav-Seitz-Weg über eine ca. 3,50 m breite Inselunterbrechung möglich ist.

Etwa auf Höhe der Station 0+120 werden zwei Bushaltestellen neu angelegt (Haltestelle „EKZ Steilshoop (Gustav-Seitz-Weg)“. Diese Bushaltestellen stellen den provisorischen Ersatz für die Haltestelle „EKZ Steilshoop“ in der Gründgenstraße dar. Die Haltestellen werden ab Anfang 2023 für einen Zeitraum von ca. 5 Jahren während der Bauarbeiten für die U5 in der Gründgensraße genutzt. Die Haltestellen sind für die Befahrung mit einem CapaCityL und einen Linienbus ausgelegt.

Die westliche Haltestelle wird als Haltestelle am Fahrbahnrand ausgeführt; der Radverkehr wird durch die Haltestelle mittels Schutzstreifen durchgeführt. Die östliche Haltestelle befindet sich am nördlichen Ende der dort neu herzustellenden Längsparkbucht. Der Radverkehr wird hier mittels Schutzstreifen an der Haltestelle vorbeigeführt.

Die Busverkehrsflächen erhalten eine Oberflächenbefestigung aus Asphalt sowie eine Einfassung aus Granit-Hochborden, die jedoch für einen verbesserten Einstieg mit einem Kantenvorsatz von 16 cm herzustellen sind.

Auf der östlichen Straßenseite wird zwischen Stat. 0+50 und 0+160 eine durchgehende Längsparkbucht neu hergestellt. Am nördlichen Ende der Parkbucht befindet sich die neue provisorische Bushaltestelle „EKZ Steilshoop (Gustav-Seitz-Weg)“.

Die Fahrbahnen des Gustav-Seitz-Weges binden nahtlos an den nördlichen Kreisverkehr in der Gründgenstraße an. Etwa 20 m vor dem Kreisverkehr erfolgt die Aus- bzw. Einfädelung der Radfahrstreifen aus bzw. in den Mischverkehr. Innerhalb des Kreisverkehrs wird der Radfahrende im Mischverkehr geführt.

Der Einmündungsbereich des Gustav-Seitz-Weges in den Knotenpunkt Steilshooper Allee wird neu gestaltet. Durch den Entfall des rechten KFZ-Fahrstreifens wird die östliche Nebenfläche im Einmündungsbereich deutlich vorgezogen.

Der KFZ-Fahrstreifen in Fahrtrichtung Süden weitet sich ca. 50 m vor der Einmündung auf in einen getrennten Rechts- und Linksabbiegefahrstreifen. Der Radfahrstreifen in Fahrtrichtung Süden weitet sich vor dem Knotenpunkt ebenfalls in einen getrennten Rechts- und Linksabbiegstreifen auf. Die Radfahrer-Abbiegestreifen werden neben den KFZ-Fahrstreifen geführt und auf einer Länge von ca. 25 m durch eine bauliche Verkehrsinsel (Breite ca. 1,30 m) vom KFZ-Verkehr getrennt.

Die Rad- und Fußgängerfurt der Steilshooper Allee über den Gustav-Seitz-Weg wird der neuen Verkehrsführung entsprechend angepasst. Der Radverkehr in Fahrtrichtung Westen wird hinter der östlichen LSA-Furt auf die Fahrbahn abgeleitet. Die Wiederaufleitung auf den Radweg erfolgt hinter der westlichen LSA-Furt.

Für die Anbindung der Radwege auf der Südseite der Steilshooper Allee an den Gustav-Seitz-Weg werden neue Furten auf der südlichen Straßenseite sowie innerhalb des Knotenpunktes hergestellt. Die Radwege auf der südlichen Straßenseite werden entsprechend angepasst.

Die Fahrbahnen werden im gesamten Planungsgebiet mittels eines geeigneten Verfahrens – je nach Schwere der Schädigungen – saniert.

Die Nebenflächen im Gustav-Seitz-Weg werden zukünftig vollständig dem Fußgängerverkehr zugeschlagen und erhalten eine Oberflächenbefestigung aus Beton-Gehwegplatten 50/50, grau.

Der Straßenquerschnitt teilt sich zukünftig exemplarisch an der Station 0+146 wie folgt auf:

- Westliche Nebenflächen:

ca. 0,21 m	Seitenstreifen	Grand
ca. 3,00 m	Gehweg	Platten aus Beton, 50/50, grau
ca. 3,40 m	Grünstreifen	Bäume, Rasen
ca. 0,65 m	Sicherheitstrennstreifen	Pflastersteine aus Beton, 25/25/7, grau

- Fahrbahn:

ca. 2,25 m	Radfahrstreifen	Asphalt
ca. 3,25 m	KFZ-Fahrstreifen	Asphalt
ca. 5,65 m	Mittelinsel	Bäume, Rasen
ca. 3,25 m	KFZ-Fahrstreifen	Asphalt
ca. 1,97 m	Radfahrstreifen	Asphalt
ca. 0,90 m	Sicherheitstrennstreifen	Asphalt
ca. 2,10 m	prov. Bushaltestelle	Asphalt

- Östliche Nebenflächen:

ca. 0,65 m	Sicherheitstrennstreifen	Pflastersteine aus Beton, 25/25/7, grau
ca. 2,53 m	Grünstreifen	Bäume, Rasen
ca. 3,00 m	Gehweg	Platten aus Beton, 50/50, grau

5.1 Rad- und Fußgängerverkehre

Es ist vorgesehen, im gesamten Planungsgebiet dem Radverkehr einen eigenen Verkehrsraum auf der Fahrbahn zu zuweisen und Radfahrstreifen auf der Fahrbahn einzurichten.

Um den erforderlichen Platz für die Radfahrstreifen zu erhalten, wird der jeweils rechte KFZ-Richtungsfahrstreifen aufgehoben und dem Radverkehr zugeschlagen.

Die Radfahrstreifen erhalten eine Breite von 2,25 m inkl. Breitstrichmarkierung. In regelmäßigen Abständen werden Fahrrad-Piktogramme aufmarkiert.

Im Bereich der Bushaltestelle am westlichen Fahrbahnrand wird der Radverkehr durch die Haltestelle hindurchgeführt. Im Bereich der östlichen Haltestelle wird der Radverkehr auf einem Schutzstreifen an der Haltestelle vorbeigeführt. Vor und nach den Bushaltestellen werden die Radfahrstreifen als Schutzstreifen für das Ein- und Ausfahren der Busse markiert.

Die Breite der Sicherheitstrennstreifen zwischen dem Radfahrstreifen und den östlichen Längsparkständen beträgt 0,65 m.

An allen Planungsgrenzen werden sinnvolle Anschlüsse an die bestehenden Radverkehrsanlagen hergestellt.

Etwa 20 m vor dem Kreisverkehr Gründgenstraße erfolgt die Aus- bzw. Einfädelung der Radfahrstreifen aus bzw. in den dortigen Mischverkehr.

Der Radfahrstreifen in Fahrtrichtung Süden weitet sich vor dem Knotenpunkt Steilhooper Allee in einen getrennten Rechts- und Linksabbiegestreifen auf. Der Radfahrstreifen und die Radfahrer-Abbiegestreifen werden neben den KFZ-Fahrstreifen geführt und auf einer Länge ca. 25 m durch eine bauliche Verkehrsinsel (Breite ca. 1,30 m) vom KFZ-Verkehr getrennt und geschützt.

Die Rad- und Fußgängerfurt der Steilshooper Allee über den Gustav-Seitz-Weg wird der neuen Verkehrsführung entsprechend angepasst. Der Radverkehr in Fahrtrichtung Westen wird hinter der östlichen LSA-Furt auf die Fahrbahn abgeleitet. Die Wiederaufleitung auf den Radweg erfolgt hinter der westlichen LSA-Furt. Die Auf- und Ableitungen sowie die Anpassungen an den Radwegen in der Steilshooper Allee werden mit Betonpflastersteinen, 25/25/7, rot, ausgeführt.

Für die Anbindung der Radwege auf der Südseite der Steilshooper Allee an den Gustav-Seitz-Weg werden neue Furten auf der südlichen Straßenseite sowie innerhalb des Knotenpunktes hergestellt. Die Radwege auf der südlichen Straßenseite werden entsprechend angepasst.

Im Bereich der Querungen und Furten innerhalb des Knotenpunktes werden sämtliche Radfahrstreifen mit flächig aufgetragener roter Markierungsfarbe zusätzlich gekennzeichnet.

Die LSA im Knotenpunkt wird der neuen Radwegeführung entsprechend angepasst. Der Radverkehr erhält in Teilen eigene Signalgeber und eine eigene Radfahrersignalisierung. Die Signalprogramme werden entsprechend angepasst.

Durch die Führung des Radverkehrs auf Radfahrstreifen wird die Attraktivität der Radverkehrsanlagen gesteigert. Es werden vor allem die Aspekte Sicherheit, Durchgängigkeit und Fahrtkomfort für den Radverkehr verbessert und erstmals die Standards einer Veloroute erfüllt.

Im Bereich der Zufahrt zur KiTa (Haus Nr. 4) werden zusätzlich neue Fahrradabstellmöglichkeiten geschaffen.

Die alten Radwege in den Nebenflächen des Gustav-Seitz-Weges werden zurückgebaut; die freiwerdenden Flächen werden den Gehwegen zugeschlagen. Die Gehwege erhalte hierdurch eine Breite von durchgängig 3,0 m und werden mit Gehwegplatten aus Beton, 50/50/7, befestigt.

Im Bereich der neu geplanten Ersatzhaltestellen „EKZ Steilshoop“ wird der Grün- und Baumstreifen in den Nebenflächen jeweils zwischen den Bäumen mit Grand (Glensanda / Deckschicht ohne Bindemittel) befestigt, um eine Verbindung zwischen dem Gehweg und dem Haltepunkt des Busses zu schaffen. Diese Grandflächen dienen zudem als provisorische Fahrgastwarteflächen.

5.2 Barrierefreiheit

Die Planung der Maßnahme wird unter Berücksichtigung der ReStra (barrierefreie Verkehrsanlagen) durchgeführt.

Durch die klare Trennung des Fuß- und Radverkehrs sowie durch die Querschnittsverbreiterung der Gehwege erhöhen sich die Sicherheit und Aufenthaltsqualität für Fußgänger.

Die Fahrradbügel werden mit Begrenzungsstreifen aus Kleinpflaster in einer Breite von 0,3 m eingefasst. Die Begrenzungsstreifen werden in Noppenplatten im Format 25/25/7 cm ausgeführt.

Im Bereich von Fußgängerquerungen und -furten sowie Lichtsignalanlagen werden keine taktilen Leiteinrichtungen vorgesehen. Da lediglich der Gustav-Seitz-Weg und nicht der gesamte Knotenpunkt Steilshooper Allee / Gustav-Seitz-Weg überplant wird.

5.3 MIV

Im gesamten Straßenzug ist es vorgesehen, den Radverkehr zukünftig auf Radfahrstreifen auf der Fahrbahn zu führen. Die Fahrbahn des Gustav-Seitz-Wegs wird hierfür von vier Richtungsfahrstreifen auf zwei Richtungsfahrstreifen reduziert. Die Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs wird dabei jedoch aufrechterhalten, da die vorhandenen zwei Fahrstreifen je Richtung überdimensioniert und im Bestand faktisch nicht nutzbar sind (auf dem jeweils rechten Fahrstreifen wird nahezu durchgängig geparkt).

Die Breite der zukünftigen KFZ-Fahrstreifen beträgt 3,25 m.

Der in Fahrtrichtung Norden vorhandenen, zusätzliche Linksabbiegefahrstreifen zur westlichen Wohnanlage (ab ca. Stat. 0+80) wird ersatzlos aufgehoben. Die Zuwegung zur westlichen Wohnanlage wird zukünftig nur noch als Ausfahrt von der dortigen Parkplatzanlage verwendet. Die Mittelinsel wird bei Stat. 0+100 entsprechend vergrößert, so dass von der Wohnanlage aus gesehen nur noch das Linksausbiegen in den Gustav-Seitz-Weg über eine ca. 3,50 m breite Inselunterbrechung möglich ist.

Auf der östlichen Straßenseite wird zwischen Stat. 0+50 und 0+160 eine durchgehende Längsparkbucht neu hergestellt.

Etwa auf Höhe der Station 0+120 werden zwei Bushaltestellen neu angelegt (Ersatzhaltestelle „EKZ Steilshoop (Gustav-Seitz-Weg)“. Die westliche Haltestelle wird als Haltestelle am Fahrbahnrand ausgeführt; der KFZ-Verkehr kann aufgrund des ebenfalls vorhandenen Radfahrstreifens an der Haltestelle vorbeigeführt werden. Größere Fahrzeuge müssen bei Bedarf ggf. hinter dem Bus warten. Die östliche Haltestelle befindet sich am nördlichen Ende der dort neu herzustellenden Längsparkbucht.

Die Fahrbahnen des Gustav-Seitz-Weges binden nahtlos an den nördlichen Kreisverkehr in der Gründgenstraße an.

Der Einmündungsbereich des Gustav-Seitz-Weges in den Knotenpunkt Steilshooper Allee wird neu gestaltet. Durch den Entfall des rechten KFZ-Fahrstreifens wird die östliche Nebenfläche im Einmündungsbereich deutlich vorgezogen.

Der KFZ-Fahrstreifen in Fahrtrichtung Süden weitet sich ca. 50 m vor der Einmündung auf in einen getrennten Rechts- und Linksabbiegefahrstreifen. Die KFZ-Abbiegefahrstreifen werden von den unmittelbar daneben gelegenen Radfahrstreifen auf einer Länge ca. 25 m durch eine bauliche Verkehrsinsel (Breite ca. 1,30 m) getrennt.

Die Fahrbahnen werden im gesamten Planungsgebiet mittels eines geeigneten Verfahrens je nach Schwere der Schädigungen saniert.

5.4 ÖPNV

Ab dem Jahre 2023 sollen die Bauarbeiten an der neuen U-Bahn-Linie U5 im Bereich der Gründgenstraße beginnen. Ab diesem Zeitpunkt wird die Bushaltestelle „EKZ Steilshoop“ für die Dauer der Bauarbeiten für einen Zeitraum von ca. 5 Jahren aufgelöst. Aus diesem Grunde ist es seitens der Hamburger Hochbahn vorgesehen, die Buslinien, die derzeit durch die Gründgenstraße fahren, über den Gustav-Seitz-Weg umzuleiten und darüber hinaus im Gustav-Seitz-Weg eine provisorische Ersatzhaltestelle „EKZ Steilshoop (Gustav-Seitz-Weg)“ auf beiden Straßenseiten für die Dauer der Bauarbeiten einzurichten.

Die neuen Ersatzhaltestellen befinden sich etwa bei Stat. 0+120 m und sind für die Nutzung durch einen CapaCity L und einen Standardbus ausgelegt. Es sollen hier ab Anfang 2023 die Linien 7, 118 und 177 mit einer Taktung < 5 min. bedient werden.

Die westliche Haltestelle ist als Haltestelle am Fahrbahnrand ausgelegt. Die östliche Haltestelle befindet sich am nördlichen Ende der dortigen Längsparkbucht. Die Haltestellelänge beträgt jeweils ca. 36 m; der Bereich der Haltestellen erhält die üblichen Fahrbahnmarkierungen für Bushaltestellen.

Aufgrund der Zweckbestimmung als provisorische Bushaltestelle mit einem Nutzungszeitraum von ca. 5 Jahren erfolgt die Oberflächenbefestigung der Busverkehrsflächen mit Asphalt. Aus dem gleichen Grund wird auf eine gesonderte Einfassung mittels Bussonderbordsteinen sowie eine gesonderte Herstellung von Fahrgastwarteflächen verzichtet. Die Bushaltestellen erhalten eine Einfassung aus Granit-Hochbordsteinen mit einer Auftrittshöhe von 16 cm. Die westliche Haltestelle erhält einen Fahrgastunterstand (FGU) ohne Werbetafel und Seitenwände. Auf der östlichen Seite kann aus Platzgründen kein FGU aufgestellt werden.

Der vorhandenen Grün- und Baumstreifen in den Nebenflächen werden jeweils zwischen den Bäumen mit Grand (Glensanda / Deckschicht ohne Bindemittel) befestigt, um eine Verbindung zwischen dem Gehweg und dem jeweiligen Haltepunkt des Busses zu schaffen. Diese Grandflächen dienen zudem als provisorische Fahrgastwarteflächen.

5.5 Lichtsignalanlagen

Die Lichtsignalanlage im Knotenpunkt Steilshooper Allee / Gustav-Seitz-Weg wird der neuen verkehrsräumlichen Situation entsprechend angepasst.

Hierzu werden LSA-Masten teilweise versetzt sowie neue LSA-Masten aufgestellt. Der Radverkehr erhält in Teilen neue, eigene Signalgeber und eine neue eigenständige Radverkehrssignalisierung.

Die Signalprogramme werden den geänderten Furten und Bordsteinführungen sowie der neuen Radverkehrsführung entsprechend angepasst.

5.6 Öffentliche Beleuchtung

Im Zuge der Maßnahme ist vorgesehen, einige Masten der öffentlichen Beleuchtung entsprechend der neuen Bordsteinführungen zu versetzen. Die grundsätzliche Lage der Beleuchtung im Bereich des Sicherheitstrennstreifens zwischen Fahrbahn und Grün-/Baumstreifen bleibt erhalten.

5.7 Straßenbegleitgrün

Im Zuge der neuen Aufteilung des Straßenquerschnitts ist es erforderlich, insgesamt 5 Bäume zu fällen. Es sind vier Neupflanzungen vorgesehen.

Die Mittelinsel im Gustav-Seitz-Weg wird im Bereich der Unterbrechung bzw. Zuwegung zur westlichen Wohnanlage (Stat. 0+80) der neuen Verkehrsführung entsprechend angepasst und in Teilen deutlich vergrößert.

Der übrige Baumbestand in den westlichen und östlichen Grünstreifen bleibt unberührt.

Im Bereich der neu geplanten Ersatz-Bushaltestellen bei Stat. 0+120 wird der dortige Grün- und Baumstreifen in den Nebenflächen jeweils zwischen den Bäumen mit Grand (Glensanda / Deckschicht ohne Bindemittel) befestigt, um eine Verbindung zwischen dem Gehweg und dem Haltepunkt des Busses zu schaffen.

Bei Bedarf werden im weiteren Planungsverlauf Wurzelsuchgräben zur Prüfung der Realisierbarkeit der Planung durchgeführt.

Während der Bauausführung werden die Erdarbeiten im Bereich von Bäumen durch einen Baumpfleger begleitet.

5.8 Ruhender Verkehr

Durch die Verlegung des Radverkehrs auf Radfahrstreifen auf der Fahrbahn wird der jeweils rechte Richtungsfahrstreifen, auf welchem bisher durchgängig geparkt wurde, aufgehoben.

Auf der östlichen Straßenseite wird zwischen Stat. 0+50 und 0+160 eine durchgehende Längsparkbucht neu eingerichtet. Die Längsparkbucht erhält eine Breite von 2,10 m und wird zwischen Stat. 0+50 und 0+95 mit Beton-Wabensteinpflaster befestigt. Zwischen Stat. 0+95 und 0+160 erfolgt die Oberflächenbefestigung aufgrund der dortigen Ersatzbushaltestelle mit Asphalt.

Zwischen den Längsparkständen und dem daneben befindlichen Radfahrstreifen wird ein 0,65 m breiter Sicherheitstrennstreifen vorgesehen.

Die Längsparkbucht wird durch 2 Zufahrten/Überfahrten unterbrochen. Am nördlichen Ende der Längsparkbucht befindet sich die neu geplante Ersatzbushaltestelle „EKZ Steilshoop (Gustav-Seitz-Weg)“. Insgesamt werden in der Längsparkbucht 10 reguläre KFZ-Parkstände neu geschaffen.

Die Parkplatzbilanz skizziert sich wie folgt:

Parkplätze vorhanden (rechter KFZ-Fahrstreifen): ca. 41

Parkplätze geplant (mit prov. Bushaltestellen): ca. 7

Bilanz: - 34

Parkstände geplant nach der Fertigstellung der Baumaßnahme U5: ca. 16
Bilanz: -25

Im Bereich der Zufahrt zur KiTa vor Haus Nr. 4 werden 10 Fahrradabstellbügel (20 Stellplätze) neu vorgesehen, wodurch die Situation für das Fahrradparken deutlich verbessert wird (Bilanz: +20 Stellplätze).

5.9 Entwässerung

Es ist vorgesehen, die Quer- und Längsneigungen in den Fahrbahnen und den Nebenflächen annähernd wie im Bestand beizubehalten. Die Nebenflächen werden zu den Grünflächen oder zur Fahrbahn hin entwässert. Die Entwässerung der Fahrbahn erfolgt zum tiefliegenden Fahrbahnrand. Über Wasserläufe und Trummen sowie Trummenanschlussleitungen wird das Oberflächenwasser in Regenwassersiele abgeleitet.

Die Lage der Straßenabläufe wird an die neue Bordsteinführung angepasst. Die vorhandenen Trummenanschlussleitungen werden soweit möglich für den Anschluss der geplanten Trummen genutzt.

Der Zustand der vorhandenen Trummenanschlussleitungen wurde untersucht; die Ergebnisse werden im weiteren Planungsablauf berücksichtigt. Je nach Bedarf werden die Trummenanschlussleitungen in offener Bauweise bzw. im Inlinerverfahren saniert.

5.10 Ausstattung / Wegweisung

Die Verkehrszeichen werden an die neuen Straßenquerschnitte angepasst und zum Teil erneuert. Nicht mehr benötigte Verkehrszeichen werden entfernt.

Die Standorte der Werbesäule sowie der Werbeuhr im Knotenpunktbereich Steilshooper Allee bleiben erhalten.

5.11 Leitungen

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

6 Erläuterungen zu den Kosten, der Wirtschaftlichkeit und der Finanzierung

6.1 Wirtschaftlichkeit

Die Maßnahme wird nach der ReStra (Regelwerke für Stadtstraßen 2017), der RSTO 12 (Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus) sowie der ERA 2010 (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) 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 vorhandenen Radverkehrsanlagen 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 die Radwege eine durchgängige, möglichst geradlinige Befahrbarkeit herzustellen und dem Radfahrer eigene, ausreichend breite Bewegungsräume zur Verfügung zu stellen. Die potentiellen Konfliktstellen zwischen Radfahrern und den anderen Verkehrsteilnehmern sollen auf ein Minimum reduziert werden.

Die Maßnahme führen zu einer erheblichen Steigerung der Attraktivität der in diesem Abschnitt verlaufenden Veloroute 5. Im gesamten Streckenabschnitt werden durch den Umbau der Nebenflächen die Fußgängerführungen insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen optimiert. Sämtliche Anlagen werden mit taktilen Leitelementen ausgestattet.

Der schlechte bauliche Zustand des Straßenzuges und der Nebenflächen erfordert einen hohen, steigenden Unterhaltungsaufwand zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit und der Funktionsfähigkeit der Straße. Dieser Aufwand wird durch die vorliegende Planung und die vorgesehene Sanierung der Fahrbahn reduziert.

Im Gustav-Seitz-Weg wird durch die Neuordnung der Verkehrsflächen die Attraktivität des Straßenzuges insgesamt gesteigert.

Eine weiter gehende 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 Maßnahme lässt sich daher nicht darstellen.

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

6.2 Finanzierung

Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt aus den Mitteln des Bündnisses für den Radverkehr.

Baumaßnahme:	Bündnis für den Radverkehr	
Teilbaumaßnahme:	Veloroute 5, Gustav-Seitz-Weg	
PSP-Nr. (investiv):	2-22403010-00020.24	B.f.d.Radv.Velor.5 Gustav-Seitz-Weg W31
PSP-Nr. (konsumtiv):	3-22403010-000016.24	B.f.d.Radv.Velor.5 Gustav-Seitz-Weg W31

7 Durchführung und Auswirkungen der Baumaßnahme

Der Baubeginn wird im 1. Quartal 2022 angestrebt.

Die genaue Verkehrsführung wird mit allen notwendigen Dienststellen (KOST, PK, VD, HHAG, VHH, Anlieger etc.) abgestimmt.

Die Anlieger werden rechtzeitig vor Baubeginn durch Anliegerinformationen über die Baumaßnahme informiert.

7.1 Auswirkungen aus Immissionen

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

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

7.2 Voraus- und Folgemaßnahmen

Gegebenenfalls zu verlegenden Leitungen müssen vor Baubeginn durch die Leitungsträger verlegt oder tiefer gelegt werden. Die vorhandenen Schieberkappen und Schächte müssen an die neuen Höhen angepasst werden.

Die vorhandenen Beleuchtungsmasten sowie die Masten für die Lichtsignalanlagen werden im Vorwege oder parallel zu den Bauarbeiten durch Hamburg Verkehrsanlagen erneuert bzw. umgesetzt.

Erforderliche Baumfällungen werden im Vorfeld durchgeführt.

Die bekannten Baumaßnahmen im Umfeld werden bei der Planung und bei der Baudurchführung berücksichtigt.

7.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

Es sind fünf Baumfällungen erforderlich. Es werden vier Bäume als Ersatzpflanzung vorgesehen.

8 Grunderwerb

Die Maßnahme findet innerhalb der derzeit vorhandenen Straßenbegrenzungslinien statt. Es ist kein Grunderwerb erforderlich.

9 Sonstiges

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

Im weiteren Planungsverlauf wird die Maßnahme im entsprechend betroffenen Ausschuss vorgestellt.

Verfasst:

Ingenieurbüro Münster GmbH
Borsteler Chaussee 53
22453 Hamburg
Tel. (040) 41 32 73 – 0
Fax (040) 41 32 73 – 50
www.ib-muenster.de

Hamburg, den

Funktion	**Leitzeichen**	**Zeichnungsvermerk**	**Datum**	**Unterschrift**
Sachbearbeitung	MR 21-15	Bearbeitet		
Abschnittsleitung	MR 210	Fachtechnisch geprüft		
Abteilungsleitung	MR 20	Aufgestellt		