

Velorouten

Straßenverkehrstechnische Planung

Maßnahme: VR 13 Gerichtstraße zwischen
Haubachstraße und Max-Brauer-Allee



LSBG

Landesbetrieb Straßen,
Brücken und Gewässer
Hamburg



Inhalt

1	Anlass der Planung	3
1.1	Politische Beschlüsse/ Bauprogramm	3
1.2	Fachliche Vorgaben/ Planungsauftrag	3
1.3	Verkehrliche Gründe	3
2	Vorhandener Zustand	3
2.1	Allgemeines	3
2.1.1	Lage und Funktion im Straßennetz	4
2.1.2	Verkehrsbelastung	5
2.1.3	Nutzung der anliegenden Grundstücke/ Bebauung	8
2.1.4	Schadensbild	8
2.2	Verkehrssituation	8
2.2.1	Aufstellung und Abmessungen des Querschnittes	8
2.2.2	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen	9
2.2.3	MIV	9
2.2.4	ÖPNV	9
2.2.5	Fußgänger- und Radverkehr	10
2.2.6	Ruhender Verkehr	10
2.2.7	Unfallgeschehen	11
2.3	Weitere Rahmenbedingungen	11
2.3.1	Straßenausstattung/ Öffentliche Beleuchtung	11
2.3.2	Grün- und Baumpflanzungen	11
2.3.3	Entwässerung	11
2.3.4	Versorgungsleitungen	12
3	Geplanter Zustand/ Leistungsbeschreibung	13
3.1	Planungsansatz und Darstellung möglicher Varianten	13
3.1.1	Verkehrskonzeption	15
3.1.2	Alternative Lösungsansätze	15
3.2	Einheiten der Planung/ Varianten	15
3.2.1	Städtebauliche Situation/ Straßenraumgestaltung	15
3.2.2	Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes	15
3.2.3	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen	15
3.2.4	MIV	16
3.2.5	ÖPNV	16
3.2.6	Fußgänger und Radverkehrsführung	16
3.2.7	Ruhender Verkehr	16
3.2.8	Grün- und Baumpflanzungen	16
3.2.9	Straßenausstattung / Öffentliche Beleuchtung	17



3.2.10	Entwässerung	17
3.2.11	Baustoffe.....	17
3.2.12	Kampfmittel.....	18
4	Planungsrechtliche Grundlagen	19
4.1	Bebauungsplan.....	19
4.2	Planfeststellung	19
5	Umsetzung der Planung	19
5.1	Grunderwerb.....	19
5.2	Kosten und Finanzierung/ Haushaltstitel.....	19
5.3	Wirtschaftlichkeit.....	19
5.4	Entwurfs- und Baudienststelle	20
5.5	Terminierung der Planung und Bauausführung	20
5.6	Auswirkungen durch die Baumaßnahme	20



1 Anlass der Planung

Seit Jahren nimmt die Bedeutung des Radverkehrs als Alltagsverkehrsmittel in der Freien und Hansestadt Hamburg zu. Der Senat hat sich zum Ziel gesetzt, den Radverkehrsanteil in den nächsten 20 Jahren auf 25 % zu steigern. Umgesetzt werden soll dieses Ziel mit den im Koalitionsvertrag der FHH vereinbarten Maßnahmen der Radverkehrsstrategie. Diese sieht vor, bessere Voraussetzungen für ein attraktives, sicheres und komfortables Radfahren zu schaffen.

Teil dieser Maßnahmen sind 14 Velorouten, welche bis 2025 mit einer Gesamtlänge von etwa 280 Kilometern kontinuierlich ausgebaut und beschildert werden sollen. Diese Velorouten bilden ein bezirks- und stadtteilübergreifendes Hauptnetz mit qualitativ hohem Ausbaustandard. Das Hauptnetz wird durch bezirkliche Netze und ein Freizeitroutenetz ergänzt.

In diesem Kontext soll im Planungsgebiet der Gerichtstraße zwischen der Haubachstraße und Max-Brauer-Allee eine neue und leistungsfähigere Radverkehrsanlage errichtet werden. Mit der Maßnahme soll darüber hinaus ein wesentlicher Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erreicht werden. Der überplante Abschnitt der Gerichtstraße ist Teil der Veloroute 13 (innere Ringroute), welche über 14 Kilometer durch die um den Stadtkern gelegenen Stadtteile Altona, Eimsbüttel, Winterhude, Barmbek, Eilbek und Hamm führt. Dabei kreuzt sie an vielen Streckenabschnitten die Veloroute 1 bis 8. (Quelle: www.hamburg.de)

1.1 Politische Beschlüsse/ Bauprogramm

Die Maßnahme ist Teil des Senatsprogramms zum Ausbau der Velorouten.

Der Planungsentwurf wurde im Verkehrsausschuss der Bezirksversammlung Altona am 07.09.2020 vorgestellt.

1.2 Fachliche Vorgaben/ Planungsauftrag

Realisierungs- und Bedarfsträger für die Maßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg, vertreten durch den Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG).

Mit der Planung der Verkehrsanlagen ist das Ingenieurbüro SBI GmbH beauftragt.

1.3 Verkehrliche Gründe

Die Querschnittsaufteilung sowie der bauliche Zustand der Gerichtstraße werden der Funktion als Veloroute für den Radverkehr nicht gerecht. Der Radverkehr wird derzeit auf Großpflaster auf der Fahrbahn geführt, der ruhende Verkehr Bedarf einer Neuordnung und die vorhandenen Gehwege benötigen eine Erneuerung zur Herstellung barrierefreier Verhältnisse.

2 Vorhandener Zustand

2.1 Allgemeines

Die Gerichtstraße ist eine Bezirksstraße mit Begegnungsverkehr und liegt in der Zuständigkeit des Bezirksamtes Altona im Stadtteil Altona-Nord. Sie befindet sich in einer Tempo-30 Zone und ist von der Max-Brauer-Allee bis zur Löfflerstraße in nördliche Richtung als Einbahnstraße eingerichtet.

Das Planungsgebiet ist ca. 300 m lang und erstreckt sich von der Haubachstraße bis zur Max-Brauer-Allee.

Das Gebiet unterliegt gemäß dem Milieubericht von 1985 dem Milieuschutz, zugehörig zum „Milieugebiet Haubachstraße“. Der Milieuschutz ist in erster Linie ein Instrument der bezirklichen Planung und dient unter anderem dem Erhalt der städtebaulichen Eigenart des Gebiets aufgrund seiner städtebaulichen Gestaltung sowie der Erhaltung der Zusammensetzung der Wohnbevölkerung.

Die Milieuschutzverordnung führt als Maßnahme des Mieterschutzes dazu, dass „der Rückbau, die Änderung oder die Nutzungsänderung baulicher Anlagen der Genehmigung bedürfen, (...), wenn die Zusammensetzung der Wohnbevölkerung aus besonderen städtebaulichen Gründen und zum Schutz des sozialen Umfeldes erhalten werden soll“. (Quelle: www.hamburg.de)

2.1.1 Lage und Funktion im Straßennetz

Die Gerichtstraße verläuft in nordwestlicher Ausrichtung ab der als Hauptverkehrsstraße ausgewiesenen Max-Brauer-Allee sowie der Julius-Leber-Straße bis zur Harkortstraße im Stadtteil Altona-Nord. Altona-Nord wird in diesem Bereich begrenzt durch die Bahnlinien von und zum Fern- und S-Bahnhof Altona sowie der Max-Brauer-Allee. Angrenzend sind hier im Westen die Stadtteile Ottensen sowie im Osten Altona-Altstadt.

Die Lage der Gerichtstraße im angrenzenden Straßennetz verdeutlicht die Abbildung 1.

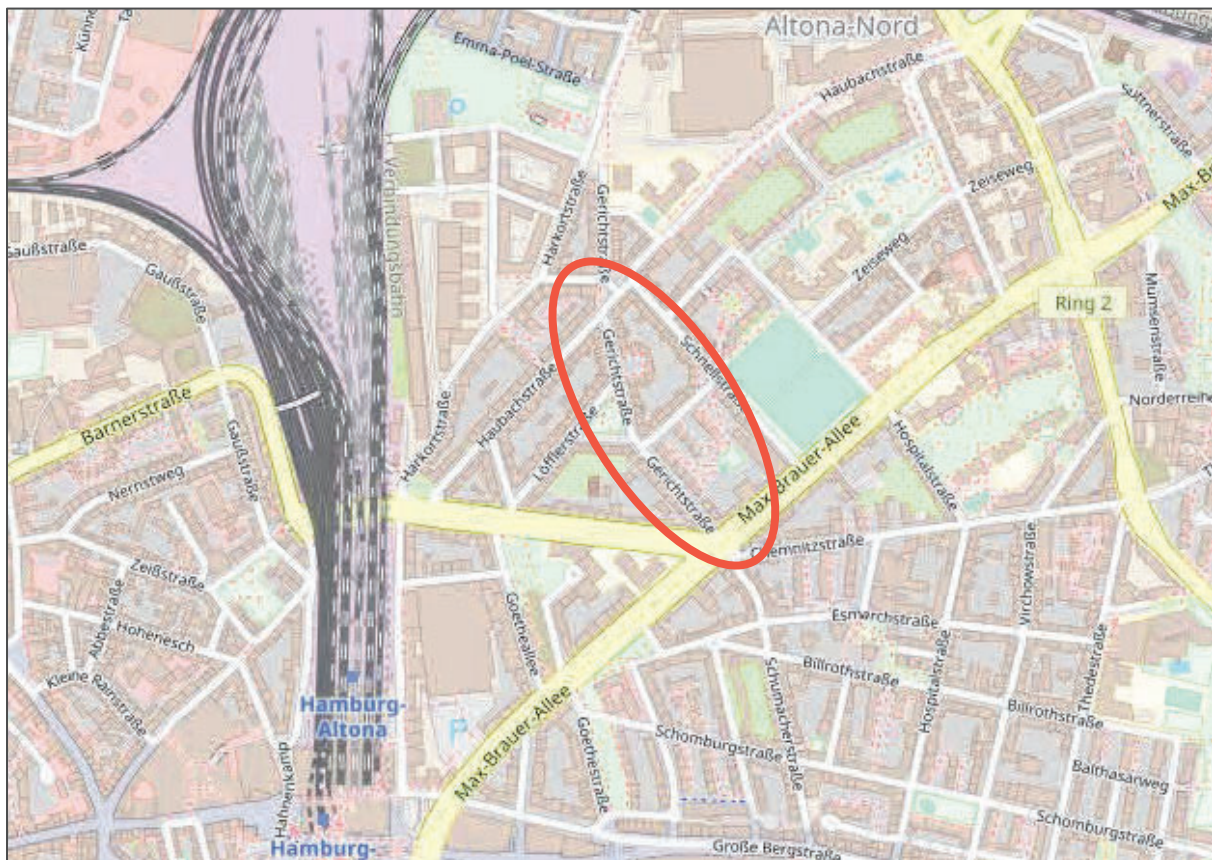


Abbildung 1: Übersichtsplan

Die Gerichtstraße dient dem Fuß- und Radverkehr zur Erschließung der angrenzenden Grundstücke sowie als Schulweg (Theodor-Haubach-Schule) und als Verbindung in die umliegenden Wohnstraßen.

2.1.2 Verkehrsbelastung

Bei einer aktuellen Verkehrszählung vom 23.05.2018 im Zeitraum zwischen 06:00 Uhr und 19:00 Uhr wurden sowohl die Daten für den MIV als auch die Radverkehrsstärken am Knotenpunkt Haubachstraße / Gerichtstraße (Abbildung 2) erfasst.

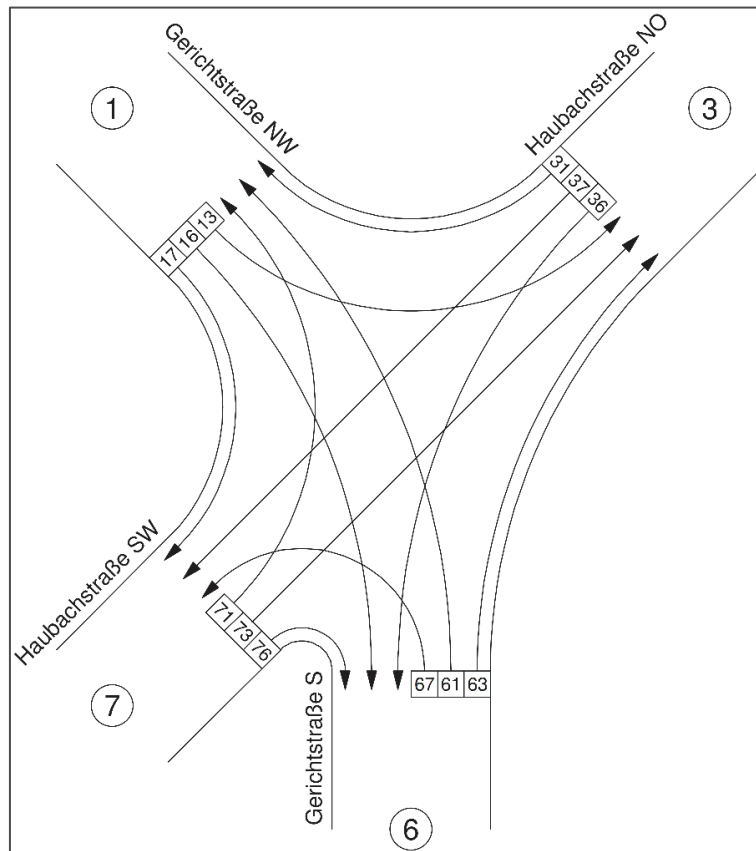


Abbildung 2: Knotenpunktgeometrie Haubachstraße / Gerichtstraße

Für die Gerichtstraße NW weist die Zählung eine Querschnittsbelastung von rd. 1.080 Kfz/13h auf, für die Haubachstraße NO rd. 940 Kfz/13h, für die Gerichtstraße S rd. 430 Kfz/13h, sowie für die Haubachstraße SW rd. 520 Kfz/13h. Der LKW-Anteil liegt jeweils zwischen 1,2 % und 1,9 % (vgl. Abbildung 3).

VON \ NACH	1	3	6	7	Summe
1 Gerichtstraße NW	0	316	34	155	505
LKW-Anteil (%)	0.0	1.9	0.0	4.5	2.6
3 Haubachstraße NO	286	0	14	102	402
LKW-Anteil (%)	1.7	0.0	0.0	2.0	1.7
6 Gerichtstraße S	194	121	0	53	368
LKW-Anteil (%)	0.5	3.3	0.0	0.0	1.4
7 Haubachstraße SW	98	103	10	0	211
LKW-Anteil (%)	0.0	1.0	0.0	0.0	0.5
Summe	578	540	58	310	1486
LKW-Anteil (%)	1.0	2.0	0.0	2.9	1.7
QUERSCHNITT Summe	1083	942	426	521	
LKW-Anteil (%)	1.8	1.9	1.2	1.9	

Abbildung 3: Gesamtbelastung von 06:00 Uhr bis 19:00 Uhr „Kfz“

Das Radverkehrsaufkommen beträgt für die Gerichtstraße NW rd. 840 Räder/13h, für die Haubachstraße NO rd. 2.450 Räder/13h, für die Gerichtstraße S rd. 540 Räder/13h sowie für die Haubachstraße SW rd. 2630 Räder/13h (vgl. Abbildung 4).

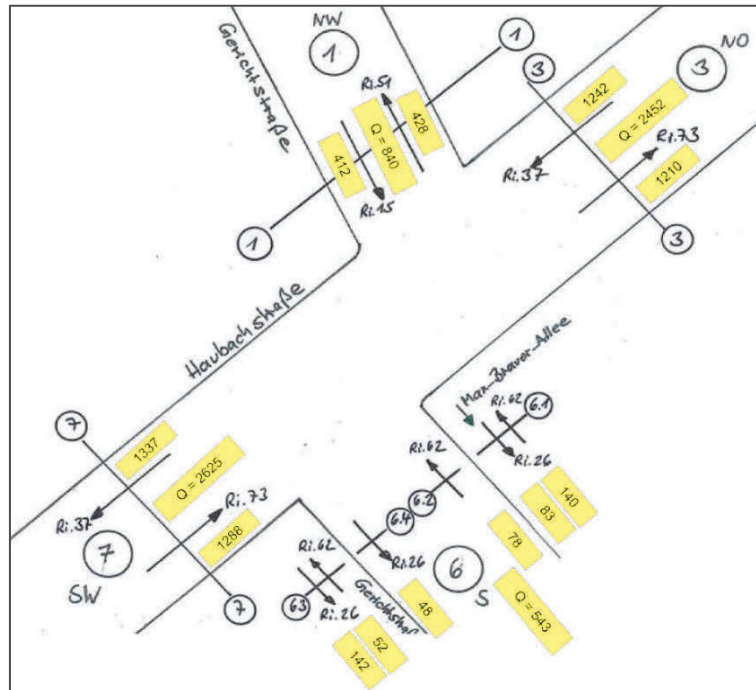


Abbildung 4: Gesamtbelastung von 06:00 Uhr bis 19:00 Uhr „Rad“

Bei einer weiteren Verkehrszählung vom 05.06.2013 im Zeitraum zwischen 06:00 Uhr und 19:00 Uhr wurden die Daten für den MIV und die Radverkehrsstärken am Knotenpunkt Gerichtstraße / Julius-Leber-Straße / Max-Brauer-Allee / Chemnitzstraße (K 706, Abbildung 1) erfasst. Bei letzterer handelt es sich um eine Fahrradstraße.

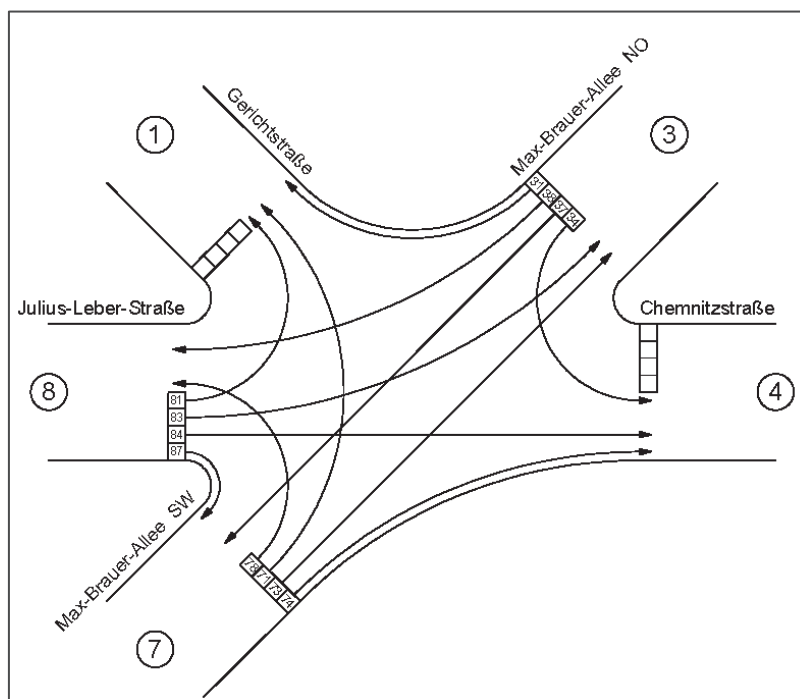


Abbildung 5: Knotenpunktgeometrie Gerichtstraße / Julius-Leber-Straße / Max-Brauer-Allee / Chemnitzstraße (K 706)

Für die Gerichtstraße weist die Zählung eine Verkehrsbelastung von rd. 454 Kfz/13h auf. Der LKW-Anteil liegt bei 2,2 % (vgl. Abbildung 6). Die Querschnittsbelastung der anderen Knotenarme ist markant höher. Für die Max-Brauer-Allee NO beträgt sie 19.295 Kfz/13h, für die Max-Brauer-Allee SW 12.234 Kfz/13h, für die Chemnitzstraße 944 Kfz/13h und für die Julius-Leber-Straße 9.171 Kfz/13h. Der LKW-Anteil liegt hier zwischen 1,9 und 7,1 %.

VON \ NACH	1	3	4	7	8	Summe
1 Gerichtstraße	0	0	0	0	0	0
LKW-Anteil (%)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
3 Max-Brauer-Allee NO	86	0	354	5111	3467	9018
LKW-Anteil (%)	7.0	0.0	1.7	7.9	2.8	5.7
4 Chemnitzstraße	0	0	0	0	0	0
LKW-Anteil (%)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
7 Max-Brauer-Allee SW	292	5873	162	0	553	6880
LKW-Anteil (%)	0.7	7.4	6.2	0.0	2.2	6.6
8 Julius-Leber-Straße	76	4404	428	243	0	5151
LKW-Anteil (%)	2.6	2.3	0.5	5.8	0.0	2.3
Summe	454	10277	944	5354	4020	21049
LKW-Anteil (%)	2.2	5.2	1.9	7.8	2.7	5.2
QUERSCHNITT Summe	454	19295	944	12234	9171	
LKW-Anteil (%)	2.2	5.4	1.9	7.1	2.5	

Abbildung 6: Gesamtbelastung von 06:00 Uhr bis 19:00 Uhr „Kfz“ (K 706)

Das Radverkehrsaufkommen im Querschnitt der Gerichtstraße beträgt rd. 510 Räder/13h, in der Max-Brauer-Allee NO 3.290 rd. Räder/13h, in der Max-Brauer-Allee SW 2.490 Räder/13h, in der Chemnitzstraße rd. 1.970 Räder/13h und in der Julius-Leber-Straße 1.840 Räder/13h (vgl. Abbildung 7).

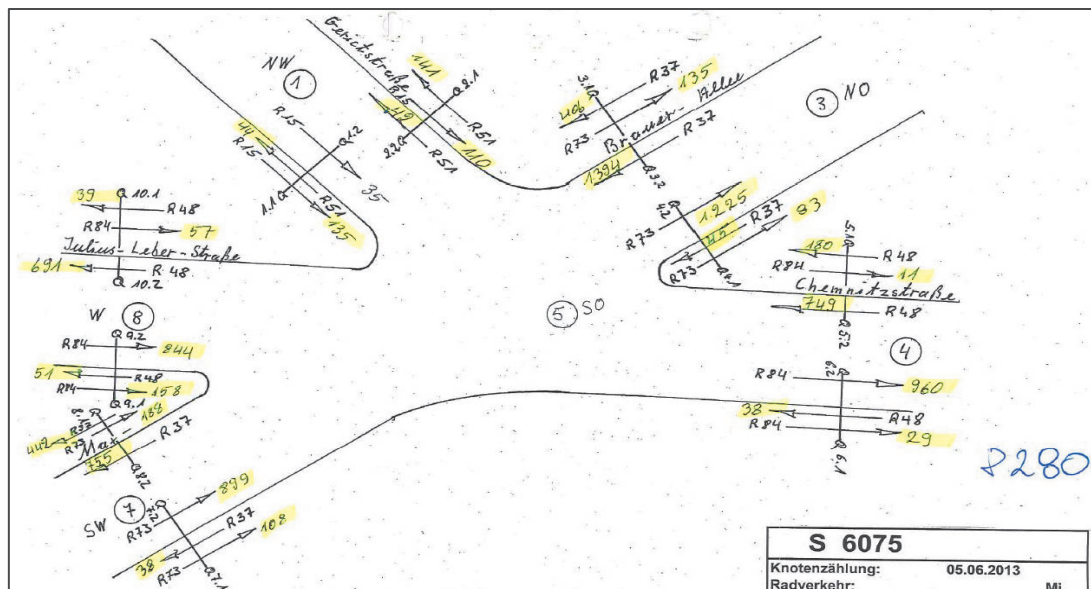


Abbildung 7: Gesamtbelastung von 06:00 Uhr bis 19:00 Uhr „Rad“ (K 706)

Aus beiden Zählungen wird deutlich, dass in der Gerichtstraße das Radverkehrsaufkommen höher als das des MIV ist. Ebenso ist das durchschnittliche Radverkehrsaufkommen in der Haubachstraße mehr als doppelt so hoch (Haubachstraße NO), bzw. mehr als fünfmal so hoch (Haubachstraße SW) wie die Belastung durch den MIV. Auch in der Chemnitzstraße ist das Radverkehrsaufkommen rund doppelt so hoch wie das des MIV. Der Radverkehr stellt in diesen Straßen somit die dominierende Verkehrsart dar.



2.1.3 Nutzung der anliegenden Grundstücke/ Bebauung

Das Gebiet ist geprägt durch eine 4-5-geschossige Wohnbebauung in geschlossener Bauweise. Mittig des Planungsgebiets liegt der Spielplatz Gerichtstraße / Löfflerstraße. Vereinzelt sind Handwerks- und Dienstleistungsunternehmen ansässig. Von der Gerichtstraße führen Zufahrten zum Amtsgericht Altona und zu vereinzelt Hinterhöfen.

2.1.4 Schadensbild

Der Gehweg im Bereich des Spielplatzes weist deutliche Mängel auf. Die Breite des befestigten Gehwegs entspricht nicht den Anforderungen der aktuellen Regelwerke und ist mangelhaft befestigt. Die Einmündung der Hans-Sachs-Straße ist aufgrund nicht abgesenkter Hochborde nicht barrierefrei zu überqueren. Die Nebenflächen weisen in vielen Bereichen kein einheitliches Erscheinungsbild auf. Beschilderungen für das Parken sind unkenntlich und unvollständig.

2.2 Verkehrssituation

2.2.1 Aufstellung und Abmessungen des Querschnittes

Der ca. 20 m breite Querschnitt teilt sich von Süden nach Norden im Abschnitt 01 zwischen Haubachstraße und Hans-Sachs-Straße bzw. im Abschnitt 02 zwischen Hans-Sachs-Straße und Max-Brauer-Allee vereinfacht wie folgt auf:

Tabelle 1: Abmessung der Fahrbahn und Nebenflächen

	A01	A02
SÜDEN	2,00 m Gehweg	2,50 m Gehweg
	2,95 m Grün / Parken	2,45 m Grün
	7,25 m Fahrbahn	7,25 m Fahrbahn
	2,80 m Parken	4,75 m Grün / Parken
	2,00 m Grün / Parken	3,00 m Gehweg
NORDEN	3,00 m Gehweg	
GESAMT	20,00 m	19,95 m

Die Fahrbahn ist auf gesamter Länge mit Großpflaster befestigt und mit Bordkanten aus Granit bzw. Beton eingefasst. Im Abschnitt 01 zwischen Haubachstraße und der Einmündung Löfflerstraße ist mit Markierungsnägeln auf der südlichen Seite der Fahrbahn ein ca. 1,80 m breiter Längsparkstreifen abgetrennt. Die Fahrbahn weist dort abzüglich des Parkstreifens eine Breite von rd. 5,45 m auf. Die Schrägparkstände auf der nördlichen Seite, zwischen Haubachstraße und Hans-Sachs-Straße, sind als Gehwegparken halb quer ausgewiesen. Im Bereich der Fahrbahn sind sie mit Wabensteinpflaster befestigt, in den Nebenflächen überwiegend mit Kleinpflaster. Im Abschnitt 02 zwischen der Hans-Sachs-Straße und der Max-Brauer-Allee ist ebenfalls ein ca. 1,75 m breiter Längsparkstreifen auf südlicher Seite mittels Markierungsnägeln abgetrennt. Hier weist die übrige Fahrbahn eine Breite von rd. 5,50 m auf. Die durch ein Bord abgetrennten Senkrechtparkstände auf der nördlichen Seite der Fahrbahn sind mit Wabensteinpflaster befestigt.

Die Gehwege sind zwischen 1,50 m (A01 Bereich Spielplatz) und 3,00 m (A02 nördliche Seite) breit. Sie sind im gesamten Planungsbereich mit Betonsteinplatten (50*50 cm sowie 25*25 cm) belegt.

Im gesamten Planungsabschnitt gibt es Gehwegüberfahrten, welche mit Großpflaster, Wabenpflaster und Gehwegplatten befestigt sind.

Der Wasserlauf an den Fahrbahnrändern ist ebenfalls mit Großpflaster befestigt.

Eine Bohrkernanalyse zur Untersuchung des Oberbaus wurde beauftragt, die Ergebnisse der Entnahme vom 07.12.2020 liegen vor. Es wurden insgesamt 25 Bohrkern entnommen (zehn aus der Fahrbahn



bzw. den Parkflächen und 15 in den Nebenflächen). Die Stärke des in der Fahrbahn bzw. in den Parkflächen vorhandenen Großpflasters aus Naturstein variiert zwischen 14-20 cm. Die in einigen Parkflächen vorhandenen Wabensteine weisen eine Dicke von 10 cm auf. Die Gehwegplatten in den Nebenflächen sind zwischen 4,5 cm und 7 cm dick. Der Asphaltoberbau im Bereich der Gehwegüberfahrt Löfflerstraße weist eine Stärke von 13 cm auf. Die Gehwegüberfahrt Hans-Sachs-Straße ist aus 16 cm dicken Betonpflastersteinen auf 16 cm dicken Pflastersteinen aus Kupferschlacke gebaut. Gebettet ist das Obermaterial größtenteils auf Sand, Sand-Kies-Gemisch sowie Sand-Schluff-Gemisch. Vereinzelt sind Ziegelbruch, Wurzelreste sowie Steine und Holzkohle im Unterbau vorhanden. Die Einstufung gem. Laga liegt zwischen Z0 und Z2. Bei dem Zuordnungswert Z2 ist eine Wiederverwendung des Materials hinsichtlich der umweltrelevanten Merkmale in gleicher Weise und an vergleichbarem Standort möglich.

2.2.2 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

In den Bereich der zu überplanenden Straße münden von Nord nach Süd westlich die Straße Löfflerstraße, der verkehrsberuhigte Bereich Löfflerstraße sowie von Osten die Hans-Sachs-Straße ein. Die Knotenpunkte sind nicht signalisiert. Die als Gehwegüberfahrt ausgebildete südliche Löfflerstraße ist gegenüber der Gerichtstraße wartepflichtig. Die Löfflerstraße Nord sowie die Hans-Sachs-Straße sind mittels Rechts-vor-Links vorfahrtgeregelt. Der außerhalb der Planungsgrenze angrenzende Knotenpunkt Julius-Leber-Straße / Chemnitzstraße / Max-Brauer-Allee / Gerichtstraße ist signalisiert (KP 706).

2.2.3 MIV

Der südliche Teil der Gerichtstraße, zwischen Löfflerstraße und Max-Brauer-Allee, ist als Einbahnstraße in Richtung Norden eingerichtet. Laut einer Verkehrszählung von Mittwoch, dem 05.06.2013 im Zeitraum zwischen 06:00 Uhr und 19:00 Uhr, weist die Gerichtstraße in diesem Bereich eine Belastung von 454 Kfz/13h (LKW-Anteil 2,2%) auf.

Der nördliche Abschnitt, zwischen Haubachstraße und Löfflerstraße, ist im Zweirichtungsverkehr freigegeben. Die Verkehrsbelastung Richtung Süden liegt hier bei 58 Kfz/13h (LKW-Anteil 0,0%), Richtung Norden bei 368 Kfz/13h (LKW-Anteil 1,4%) laut der Verkehrszählung vom 23.05.2018 (siehe Abbildung 3).

Die Gerichtstraße liegt im Bereich einer Tempo-30 Zone, die nicht als Gehwegüberfahrten ausgebildeten Einmündungen unterliegen demnach der Recht-vor-Links Regelung.

Es sind vier Gehwegüberfahrten zur Erschließung der Privatgrundstücke vorhanden. Das Verkehrsaufkommen dieser ist gering.

Die Gehwegüberfahrten sind folgenden Flurstücken bzw. Hausnummern zuzuordnen:

- Flurstück-Nr.: 116, Haus-Nr. 5
- Flurstück-Nr.: 121, Zufahrt zur Katholisch Apostolischen Gemeinde
- Flurstück-Nr.: 123, Haus-Nr. 2a
- Flurstück-Nr.: 133, (Feuerwehrezufahrt) Haus-Nr. 20-34

2.2.4 ÖPNV

Es verkehren keine Buslinien innerhalb des Planungsgebietes.

Eine Anbindung an den ÖPNV besteht mit der Bushaltestelle „Gerichtstraße“ (Buslinie 15, 20, 25, 183, 600) an der Max-Brauer-Allee circa 45 m östlich des Knotenpunktes Gerichtstraße / Max-Brauer-Allee. Zudem verkehrt nördlich des Planungsgebiets in der Harkortstraße die Buslinie 113 mit der Haltestelle „An der Kleiderkasse“ über den Bahnhof Altona bis Neumühlen / Övelgönne.

2.2.5 Fußgänger- und Radverkehr

Den Fußgängern stehen entlang der Gerichtstraße auf beiden Seiten Gehwege zur Verfügung. Aufgrund fehlender taktiler Elemente sowie nicht abgesenkter Bordsteine und der nicht regelkonformen Breiten der Gehwege in einigen Bereichen ist der Großteil des Planungsbereichs nicht barrierefrei.

Der Radverkehr wird auf der Straße geführt. Aufgrund des Großpflasters in der Fahrbahn sind vermehrt Radfahrende auf den Gehwegen zu beobachten. Der Bestand erfüllt nicht die Erfordernisse einer Veloroute.

2.2.6 Ruhender Verkehr

Es wurde eine Bestandsanalyse bezüglich des ruhenden Verkehrs durchgeführt. Die Abbildung 5 und die Abbildung 6 zeigen die ausgewiesenen Parkstände im Bestand auf. Im Abschnitt 01 stehen rd. 48 Parkstände in Längs-, Senkrecht- und Schrägaufstellung zur Verfügung. Im Abschnitt 02 sind ebenfalls rd. 48 Parkstände in Längs-, Senkrecht- und Schrägaufstellung vorhanden.

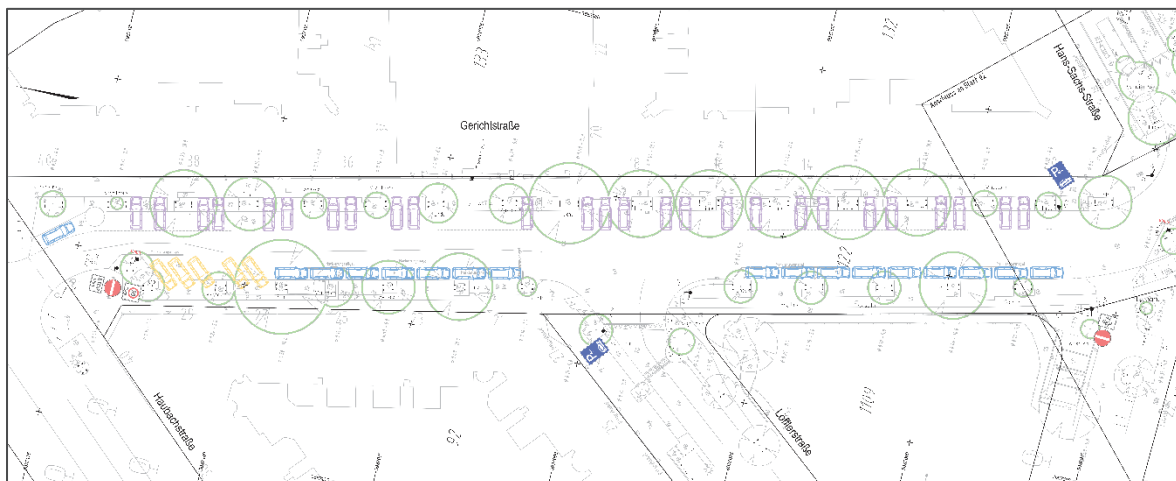


Abbildung 8: Bestandsanalyse Ruhender Verkehr A01

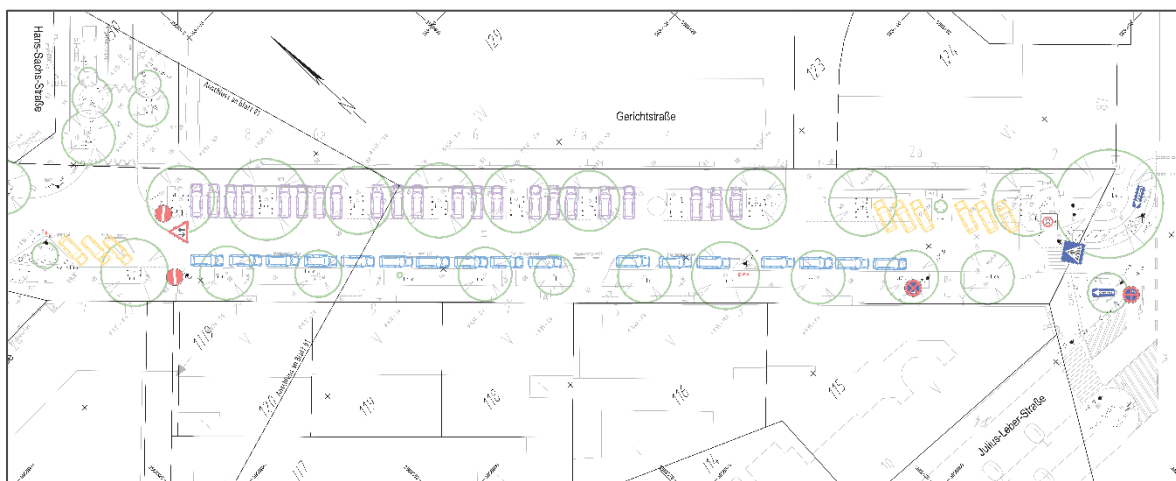


Abbildung 9: Bestandsanalyse Ruhender Verkehr A02

Im Planungsgebiet herrscht ein großer Parkdruck, weswegen die tatsächliche Parksituation von der ausgewiesenen abweicht. So wird im Bereich des Abschnitts 01 auf westlicher Seite der Gerichtstraße nicht längs, sondern senkrecht bzw. schräg geparkt. Im Einmündungsbereich der Max-Brauer-Allee wird auf östlicher Seite nicht schräg, sondern durchgängig senkrecht geparkt. Auch der Fahrbahnrand wird auf gesamter Länge zum Abstellen von Fahrzeugen genutzt. Zudem wird in weiten Teilen bis auf den



Gehweg sowie weit auf die Straße, bzw. in zweiter Reihe geparkt. Dies stellt eine Gefährdung für die Verkehrssicherheit dar.

Am 18.12.2020 wurde durch den LBV Anwohnerparken und eine Bewirtschaftung des Parkraums eingeführt. Hierzu wurden Parkautomaten im Planungsraum installiert.

Für den Radverkehr sind 25 Fahrradbügel sowie zwei privat bewirtschaftete Fahrradabstellhäuschen vorhanden. Aufgrund des hohen Parkdrucks für Radfahrende und der nicht ausreichend vorhandenen Abstellmöglichkeiten werden überwiegend Schilder-, Beleuchtungsmasten und Baumschutzbügel zum Abstellen benutzt.

Ein Bedarf an Abstellmöglichkeiten für Lastenfahrräder im Planungsraum ist feststellbar. Gesondert ausgewiesene Parkmöglichkeiten hierzu sind nicht vorhanden.

2.2.7 Unfallgeschehen

Der Bereich Gerichtstraße ist nicht als Unfallhäufungsstelle bekannt.

2.3 Weitere Rahmenbedingungen

2.3.1 Straßenausstattung/ Öffentliche Beleuchtung

Die vorhandene Straßenmöblierung beschränkt sich im Wesentlichen auf eine Vielzahl von Baumschutzbügeln sowie Absperelementen aus Bügeln und Pfosten. Im Bereich des Knotenpunktes Haubachstraße / Gerichtstraße befinden sich zahlreiche Findlinge sowie ein Mülleimer und Fahrradbügel. Im Einmündungsbereich der Spielstraße Löfflerstraße steht eine Litfaßsäule. Vor der Gerichtstraße Nr. 40 und der Nr. 4 steht jeweils ein privat organisiertes Fahrradabstellhäuschen im Straßenraum. Vor der Gerichtstraße Nr. 1 steht eine Telefonsäule der Telekom. Es sind zwei Parkautomaten zur Bewirtschaftung des Parkraums vorhanden.

Die öffentliche Beleuchtung entspricht der an Stadtstraßen üblichen Ausstattung mit Peitschenleuchten. Diese befinden sich auf der nördlichen Seite der Fahrbahn. Die Abstände variieren zwischen 50-60 m. In den Knotenpunkten befindet sich die Beleuchtung beidseitig mit Abständen zwischen 20-30 m.

2.3.2 Grün- und Baumpflanzungen

Innerhalb des Planungsgebietes befinden sich insgesamt 54 Straßenbestandsbäume verschiedenster Stamm-/ und Kronendurchmesser. Es sind vorwiegend Eichen und Linden vorhanden, ergänzt durch Weißdorne und Vogelbeeren sowie einen Ahorn. Ein Teil des Baumbestandes ist verhältnismäßig jung, da dieser in den letzten Jahren nachgepflanzt wurde. Die Baumscheiben im Bereich der Parkstände sind überwiegend durch stark verdichteten Oberboden gekennzeichnet und vereinzelt durch Anwohner bepflanzt.

Eine Ortsbegehung am 23.06.2020 durch den LSBG-S2 ergab, dass der Baumbestand vermehrt Vitalitätsschäden aufweist. Der Altlastenhinweiskataster deutet nicht auf Störungen durch Altlasten, altlastenverdächtige Flächen, schädliche Bodenveränderungen, Verdachtsflächen und/oder Grundwasserschäden hin. Grund für die Schäden könnten suboptimale Wachstumsbedingungen sein.

Vor dem Haus Nr. 10, sowie auf der Dreiecksinsel im Bereich zwischen der Einmündung Hans-Sachs-Straße und Spielstraße Löfflerstraße, wurden von Anwohnern Beete angelegt (Urban Gardening). Offizielle Baumscheibenpatenschaften liegen im Bezirk Altona nicht vor.

2.3.3 Entwässerung

Die Entwässerung der Straße erfolgt über ein Dachprofil abwechselnd mit einem einseitigen Gefälle über Rinnen aus Großpflaster und Trummen in ein Mischwassersiel (MW DN 400). Im Juli 2020 sind die Trummen sowie die Anschlussleitungen untersucht worden. Es werden vereinzelt Sanierungen der Anschlussleitungen (Inliner, Fräsen) sowie neue Trummen empfohlen.



2.3.4 Versorgungsleitungen

Auf Grundlage einer Leitungsanfrage am 13.11.2019 wurde ein aktueller Leitungsbestandsplan erstellt.

In den Nebenflächen der Gerichtstraße sind diverse Verteilerschächte und -schränke vorhanden.



3 Geplanter Zustand/ Leistungsbeschreibung

3.1 Planungsansatz und Darstellung möglicher Varianten

Planungsziel ist die regelgerechte Herstellung der Veloroute nach den Vorgaben der ReStra 2017 und unter Berücksichtigung des entsprechenden Regelwerks der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), insbesondere der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, RAST 06 und der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, ERA 2010, der Drucksache 22/106, unter Einbeziehung der örtlichen und verkehrlichen Randbedingungen.

Ein erklärtes Ziel ist der Erhalt der Bestandsbäume, da diese prägend für das Straßenbild sind. Aufgrund des hohen Parkdrucks im Viertel ist der ruhende Verkehr unter Berücksichtigung der Einhaltung der aktuellen Regelwerke eine weitere Priorität.

Der Radverkehr ist gemäß den Verkehrszahlen die bestimmende Verkehrsart. Den Anforderungen einer Veloroute kann durch Einrichtung einer für den Anliegerverkehr freigegebenen Fahrradstraße Rechnung getragen werden.

Für die Durchführung einer Variantenuntersuchung wurde die Gerichtstraße in folgende Abschnitte eingeteilt: *A01* (Gerichtstraße zwischen Haubachstraße und Hans-Sachs-Straße), *KP* (Knotenpunktbereich Hans-Sachs-Straße) und *A02* (Gerichtstraße zwischen Hans-Sachs-Straße und Max-Brauer-Allee).

Zum Finden einer geeigneten Querschnittsaufteilung wurde unter Rücksichtnahme der resultierenden Fahrbahnbreiten je nach Parkstandaufstellung für jeden Abschnitt ein Querschnitt mit Längsparken, Senkrechtparken sowie Schrägparken aufgetragen. Für eine Lösung mit Senkrechtparkständen wäre eine Fahrbahnbreite von 6,00 m laut Regelwerk notwendig. Dies entspricht nicht den empfohlenen Breiten einer Fahrradstraße und könnte zu riskanten Überholmanövern führen. Gegenüber dem Längsparken bietet das Senkrechtparken zudem eine schlechtere Sichtbeziehung zwischen ausparkenden Kfz und Radfahrenden. Der Unterschied der Anzahl an Parkständen zwischen der Anordnung von Längs- statt Schräg- / Senkrechtparkständen ist nur geringfügig.

Durch die Variante mit Längsparkständen ergibt sich eine erhöhte Verkehrssicherheit, sowie den größtmöglichen Spielraum für die Bestandsbäume und die Seitenräume. Diese Lösung entspricht der Kombination der Variante 5 für den Abschnitt 01 und der optimierten Variante 3 für den Abschnitt 02. Die Gestaltung des Knotenpunktes orientiert sich an den Varianten in den Abschnitten A01 und A02.

Die nachfolgende Abbildung 7 fasst die Variantenuntersuchung übersichtlich zusammen.



Veloroute 13: L 154 Gerichtstraße (von Max-Brauer-Allee bis Haubachstraße)									
	Streckenabschnitt A01 (Haubachstr. bis Löfflerstr.)			Knotenpunkt KP Löfflerstr. / Hans-Sachs-Str.			Streckenabschnitt A02 (Hans-Sachs-Str. bis Max-Brauer-Allee)		
Bestand	Kurzbeschreibung	Bäume	Ruhender Verkehr	Kurzbeschreibung	Bäume	Ruhender Verkehr	Kurzbeschreibung	Bäume	Ruhender Verkehr
<u>Variante 1</u>	Zweirichtungsverkehr, T-30 Zone Fahrradstraße Aufhebung der T-30 Zone, Zweirichtungsverkehr, Senkrechtparken / Längsparken mit einer FB Breite von 6,0 m	31 St. unterschiedlicher Art und Größe keine Fällungen notwendig	Σ = 49 Parkstände >>> Reduzierung um rd. 20%	Rechts-vor-links-Regelung, T-30 Zone Aufhebung der Rechts- vor-links- Regelung durch Gehwegüberfahrten, Beginn / Ende T-30 Zone	6 St. unterschiedlicher Art und Größe 1 Baum fällen	Σ = 3 Parkstände keine Reduzierung	Einbahnstraße, T-30 Zone Fahrradstraße, Aufhebung der T-30 Zone, Zweirichtungsverkehr, Senkrechtparken / Längsparken mit einer FB Breite von 6,0 m	20 St. unterschiedlicher Art und Größe keine Fällungen notwendig	Σ = 45 Parkstände
1 optimiert	Fahrradstraße, Aufhebung der T-30 Zone, Zweirichtungsverkehr, Senkrechtparken / Längsparken mit einer FB Breite von 6,0 m	keine Fällungen notwendig	38 Parkstände >>> Reduzierung um rd. 20%	Aufhebung der Rechts- vor-links- Regelung durch Gehwegüberfahrten, Beginn / Ende T-30 Zone	1 Baum fällen	3 Parkstände keine Reduzierung	Fahrradstraße, Aufhebung der T-30 Zone, Zweirichtungsverkehr, Senkrechtparken / Längsparken mit einer FB Breite von 6,0 m	keine Fällungen notwendig	23 Parkstände: >>> Reduzierung um rd. 50%
2	Fahrradstraße, Aufhebung der T-30 Zone, Zweirichtungsverkehr, Senkrechtparken / Längsparken mit einer FB Breite von 6,0 m	keine Fällungen notwendig	38 Parkstände >>> Reduzierung um rd. 20%	Aufhebung der Rechts- vor-links- Regelung durch Gehwegüberfahrten, Beginn / Ende T-30 Zone	1 Baum fällen	3 Parkstände keine Reduzierung	Fahrradstraße, Aufhebung der T-30 Zone, Zweirichtungsverkehr, Senkrechtparken / Längsparken mit einer FB Breite von 6,0 m	keine Fällungen notwendig	24 Parkstände: >>> Reduzierung um rd. 47%
3	Fahrradstraße, Aufhebung der T-30 Zone, Zweirichtungsverkehr, Schrägparken / Längsparken mit einer FB Breite von 4,75 m	keine Fällungen notwendig	46 Parkstände >>> Reduzierung um rd. 10%	Aufhebung der Rechts- vor-links- Regelung durch Gehwegüberfahrten, Beginn / Ende T-30 Zone	1 Baum fällen	4 Parkstände >>> Erhöhung um rd. 30%	Fahrradstraße, Aufhebung der T-30 Zone, Zweirichtungsverkehr, Schrägparken / Längsparken mit einer FB Breite von 4,75 m	keine Fällungen notwendig	21 Parkstände >>> Reduzierung um rd. 53%
3 optimiert	Fahrradstraße, Aufhebung der T-30 Zone, Zweirichtungsverkehr, Schrägparken auf beiden Seiten mit einer FB Breite von 4,75 m	keine Fällungen notwendig	53 Parkstände >>> Erhöhung um rd. 10%	Aufhebung der Rechts- vor-links- Regelung durch Gehwegüberfahrten, Beginn / Ende T-30 Zone	1 Baum fällen	2 Parkstände >>> Reduzierung um rd. 30%	Fahrradstraße, Aufhebung der T-30 Zone, Zweirichtungsverkehr, Schrägparken mit einer FB Breite von 4,75 m	keine Fällungen notwendig	21 Parkstände >>> Reduzierung um rd. 53%
4	Fahrradstraße, Aufhebung der T-30 Zone, Zweirichtungsverkehr, Schrägparken auf beiden Seiten mit einer FB Breite von 4,75 m	keine Fällungen notwendig	47 Parkstände >>> Reduzierung um rd. 2%	Aufhebung der Rechts- vor-links- Regelung durch Gehwegüberfahrten, Beginn / Ende T-30 Zone	1 Baum fällen	2 Parkstände >>> Reduzierung um rd. 30%	Fahrradstraße, Aufhebung der T-30 Zone, Zweirichtungsverkehr, Schrägparken mit einer FB Breite von 4,75 m	keine Fällungen notwendig	26 Parkstände >>> Reduzierung um rd. 42%
5	Fahrradstraße, Aufhebung der T-30 Zone, Zweirichtungsverkehr, Schrägparken auf beiden Seiten mit einer FB Breite von 4,75 m	keine Fällungen notwendig	47 Parkstände >>> Reduzierung um rd. 2%	Aufhebung der Rechts- vor-links- Regelung durch Gehwegüberfahrten, Beginn / Ende T-30 Zone	1 Baum fällen	2 Parkstände >>> Reduzierung um rd. 30%	Fahrradstraße, Aufhebung der T-30 Zone, Zweirichtungsverkehr, Schrägparken mit einer FB Breite von 4,75 m	keine Fällungen notwendig	25 Parkstände >>> Reduzierung um rd. 45%
6	Fahrradstraße, Aufhebung der T-30 Zone, Zweirichtungsverkehr, Längsparken auf beiden Seiten mit einer FB Breite von 4,75 m	keine Fällungen notwendig	47 Parkstände >>> Reduzierung um rd. 2%	Aufhebung der Rechts- vor-links- Regelung durch Gehwegüberfahrten, Beginn / Ende T-30 Zone	1 Baum fällen	2 Parkstände >>> Reduzierung um rd. 30%	Fahrradstraße, Aufhebung der T-30 Zone, Zweirichtungsverkehr, Längsparken auf beiden Seiten mit einer FB Breite von 4,75 m	keine Fällungen notwendig	25 Parkstände >>> Reduzierung um rd. 45%

Abbildung 10: Variantenuntersuchung



3.1.1 Verkehrskonzeption

Rahmenbedingung für den Anschluss der Planung im Osten an die Max-Brauer-Allee ist die vorliegende Planung des Landesbetriebs Straßen, Brücken und Gewässer zum Umbau der Hauptverkehrsstraße Max-Brauer-Allee. Inhalt dieser Planung ist die Einrichtung eines Wendehammers am östlichen Ende der Gerichtstraße, welcher zukünftig nicht von Kfz passiert werden kann. Der Anschluss Gerichtstraße / Max-Brauer-Allee ist ausschließlich für den Rad- und Fußgängerverkehr geöffnet.

3.1.2 Alternative Lösungsansätze

Die Einrichtung einer Fahrradstraße wird als beste Möglichkeit angesehen, die Gerichtstraße gemäß den hohen Ansprüchen an eine Veloroute umzuplanen. Alternative Lösungsansätze wurden nicht verfolgt.

3.2 Einheiten der Planung/ Varianten

3.2.1 Städtebauliche Situation/ Straßenraumgestaltung

Die Gerichtstraße wird zu einer für den Anliegerverkehr freigegebenen Fahrradstraße umgebaut. Einmündende Straßen werden mit Gehwegüberfahrten angebunden, sodass der Verkehr auf der Gerichtstraße vorfahrtberechtigt ist. Verkehr aus den einmündenden Straßen in die Fahrradstraße ist zukünftig wartepflichtig. Der ruhende Verkehr wird neu geordnet. Es werden durchgängig Längsparkstände eingerichtet.

Aufgrund des vorliegenden Milieuschutzes wird nur die Kernfahrbahn asphaltiert. Die Randbereiche werden aus Großpflasterstreifen hergestellt, ebenso die Parkstände. Der Einmündungsbereich Haubachstraße / Gerichtstraße wird als Gehwegüberfahrt eingerichtet und mit Wabensteinpflaster befestigt, um so den Übergang in die Fahrradstraße hervorzuheben. Die Haubachstraße ist somit vorfahrtsberechtigt. Die Gehwegüberfahrten in den Knotenpunktbereichen Löfflerstraße und Hans-Sachs-Straße werden ebenfalls mit Wabensteinpflaster befestigt.

In Abstimmung mit der BVM (Behörde für Verkehr und Mobilitätswende) und der BKM (Behörde für Kultur und Medien) wurde beschlossen, dass im Bereich der Hausnummern 18 bis 38 die in der Nebenanlage befindlichen Kleinpflasterflächen einschließlich des anschließenden Hochbordes soweit möglich lagegleich zu erhalten, ggf. aufzuarbeiten und in die Planung zu integrieren sind.

Der vorhandene Granitplattenbelag an der nördlichen Ecke der Einmündung Gerichtstraße / Hans-Sachs-Straße (Hausnummer 3) ist im Zuge der Maßnahme wiederherzustellen bzw. zu erhalten.

Als Element der Straßenraumgestaltung werden im Bereich des Übergangs von der Haubachstraße in die Gerichtstraße zwei Bäume als „Baumportal“ gepflanzt. Dieses Gestaltungselement findet sich an weiteren Einmündungen wieder.

3.2.2 Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes

Die asphaltierte Kernfahrbahn erhält durchgängig eine Breite von 4,75 m. Es grenzen beidseitig 2,10 m breite Längsparkstände und anschließend 0,65 m breite Überhangstreifen an. Die anliegenden Gehwege variieren zwischen einer Breite von 2,40 m und 3,75 m und orientieren sich größtenteils am Bestand. Die Gehwegüberfahrten zu anschließenden Grundstücken werden neu hergestellt. Der mit Großpflaster befestigte Randstreifen erhält eine Breite von ca. 0,625 m.

3.2.3 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Die zukünftig als Gehwegüberfahrten ausgeführten, nicht signalisierten Einmündungen im Planungsbereich werden kompakter und mit einer Aufpflasterung hergestellt. Durch die Einrichtung der Gehwegüberfahrten ergibt sich eine durchgängige Vorfahrt für den Verkehr auf der Gerichtstraße zwischen der Max-Brauer-Allee bis zur Einmündung in die Haubachstraße.



Die Gerichtstraße wird über eine Gehwegüberfahrt untergeordnet an die Haubachstraße angeschlossen.

An allen Gehwegüberfahrten einmündender Straßen werden gem. ReStra taktile Elemente in grauer Farbe hergestellt.

3.2.4 MIV

Dem MIV wird durch das Zusatzschild „Anlieger frei“ eingeschränkt das Einfahren in die Straße gestattet. Gemeint sind laut Verkehrsrecht alle Personen, deren Grundstücke mit dem Weg verbunden sind, inbegriffen auch Kraftfahrer, die privat und geschäftlich eine Adresse in der Anliegerzone anfahren müssen.

Für den motorisierten Verkehr ergeben sich darüber hinaus Änderungen durch die Anordnung der Fahrradstraße. Verkehr aus den einmündenden Straßen ist zukünftig wartepflichtig, was baulich durch die Gehwegüberfahrten geregelt wird.

Zwischen dem Knotenpunkt Hans-Sachs-Straße und Max-Brauer-Allee wird die bestehende Einbahnstraßenregelung aufgehoben. Im Rahmen der Umplanung der Max-Brauer-Allee wird ein Wendehammer eingerichtet.

3.2.5 ÖPNV

-entfällt-

3.2.6 Fußgänger und Radverkehrsführung

Die Straßenquerung an der Haubachstraße sowie die zusätzliche Quermöglichkeit nördlich der Hans-Sachs-Straße werden barrierefrei ausgebaut. An den hier geplanten Doppelquerungen mit Ansichten von 0 cm und 6 cm werden einheitlich taktile Bodenelemente verbaut.

Die vorhandenen Zufahrten werden aufgrund der Barrierefreiheit mit geschnittenem Großpflaster ausgebildet. Bei der Planung wird auf eine von Einbauten freigehaltene Wegebeziehung geachtet.

3.2.7 Ruhender Verkehr

Im gesamten Planungsgebiet sind 75 Parkstände für den ruhenden Verkehr in Längsaufstellung vorgesehen. Die Abnahme des Parkraumes um 21 Parkstände (-22 %) gegenüber den 96 ausgewiesenen Parkständen im Bestand ergibt sich insbesondere aus der zukünftig regelgerechten Herstellung der Längsparkstände.

Die bestehenden Fahrradhäuschen werden der Planung angepasst.

Im Planungsraum sind diverse Lastenräder und Motorräder im öffentlichen Raum abgestellt. Um den Bedarf an Abstellmöglichkeiten für diese Fahrzeuge besser abschätzen zu können, wird dies u.a. Thema einer Onlineumfrage für die Anwohner. Abstellmöglichkeiten für diese Fahrzeuge werden dann ggf. im weiteren Planungsablauf ergänzt.

Es werden zusätzliche Fahrradabstellmöglichkeiten ergänzt. Die genaue Anzahl ergibt sich im weiteren Planungsablauf nach Auswertung der o.g. Onlineumfrage

3.2.8 Grün- und Baumpflanzungen

Aufgrund des markanten Baumbestandes steht zunächst der Erhalt der vorhandenen Bäume im Vordergrund. Die neue Bordlinie der Straße wird so geführt, dass nur geringe Eingriffe in den Wurzelbereich erfolgen müssen. Der LSBG wird die Tiefenlage der Wurzeln im Vorfeld stichprobenweise durch Wurzelsuchgrabungen überprüfen. Zusätzlich wird der LSBG berücksichtigen, dass in den Flächen, die im Zuge der Baudurchführung asphaltiert werden sollen, eine ausreichende Überdeckung, vor allem der Tragwurzeln, sichergestellt sein sollte, um diese durch die Baumaßnahme



nicht nachhaltig zu schädigen. Hieraus ergebende Plananpassungen werden im weiteren Verlauf der Planung übernommen.

Vier der vorhandenen 54 Straßenbäume entfallen bzw. werden ersetzt. Die Felsenbirne vor Haus-Nr. 24 in der Löfflerstraße wird durch eine Eiche ersetzt. Der Weißdorn vor der Haus-Nr. 17 in der Gerichtstraße wird ebenfalls ersetzt und etwas weiter westlich gepflanzt. Der Ahorn am Knotenpunkt Gerichtstraße / Haubachstraße, vor der Gerichtstraße Nr. 29, wird zwischen die vorhandenen Baumschutzbügel versetzt. Bei diesem Baum handelt es sich um eine kürzlich erfolgte Neupflanzung, die mit der Planung in Konflikt steht. Der Weißdorn in der Feuerwehrezufahrt Gerichtstraße Nr. 20-34 entfällt, um die ungehinderte Zufahrt durch die Einsatzfahrzeuge zu gewährleisten. Zudem sind weitere fünf Neupflanzungen vorgesehen. Diese erfolgen zum einen in der Flucht der vorhandenen Straßenbäume, um den Allee-Charakter zu erhalten. Des Weiteren dienen sie unter dem Aspekt der Gestaltung an der Einmündung Haubachstraße / Gerichtstraße als Baumtor, das den Übergangsbereich zur Gerichtstraße, der Fahrradstraße, betont.

Die Onlineumfrage der Anwohner wird den Bedarf an Flächen für das Urban Gardening ermitteln. Die Ausweisung der Flächen erfolgt in Absprache mit dem Bezirk und den Nutzern.

3.2.9 Straßenausstattung / Öffentliche Beleuchtung

Dem festgestellten, erheblichen Mehrbedarf an Fahrradbügeln gegenüber dem Bestand (23 Fahrradbügel) wird durch deutliche Ergänzung entsprochen. Die genaue Anzahl wird im weiteren Planungsverlauf ermittelt. Zusätzlich wird in einer Umfrage der Bedarf an Lastenradstellplätzen ermittelt und ebenfalls im weiteren Verlauf der Planung ergänzt. Die Fahrradbügel und vereinzelt Poller werden zudem gesetzt, um das Querparken und Überfahren der Nebenflächen zu verhindern.

Die Standorte der zwei Fahrradhäuschen, Versorgungsschränke, Findlinge, Baumschutzbügel und Poller werden der Planung angepasst. Gleiches gilt für die Standorte der Telefonzelle und der Parkautomaten.

Durch die Veränderung des Straßenquerschnitts wird der Ersatz einzelner Leuchten erforderlich. Die genauen Standorte und die Art der Ausführung werden im weiteren Planungsverlauf abgestimmt.

3.2.10 Entwässerung

Die Höhen werden sich stark an dem Bestand orientieren. Durch die angrenzende Bebauung werden keine großen Abweichungen zu den vorhandenen Geländehöhen erwartet.

Die Entwässerung erfolgt entsprechend dem Bestand über Trummen in das bestehende Mischwassersiel. Die Lage der Trummen muss an den neu geplanten Bordkantenverlauf angepasst werden. Ob Ver- und Entsorgungsleitungen umgelegt werden müssen, wird im weiteren Verfahren geprüft. Anpassungen von Schächten und Schieberkappen sind vorzunehmen.

3.2.11 Baustoffe

Die Bemessung der Entwurfselemente sowie die Dimensionierung des Oberbaus erfolgen gemäß ReStra bzw. den eingeführten Regelwerken der FGSV.

Zur Befestigung der Kernfahrbahn wird eine Asphaltbauweise gewählt.

Längsparkstände sowie die Randstreifen der Fahrbahn werden aus Großpflaster hergestellt. Im Bereich der barrierefreien Querungsstelle über die Gerichtstraße wird das Großpflaster geschnitten ausgeführt. Die Grundstücksüberfahrten werden, in den begehbaren Bereichen, ebenfalls in geschnittenem Großpflaster hergestellt.

Gehwege werden mit Betonpflaster (50x50 cm) befestigt.



Die Gehwegüberfahrten zu den Grundstücken werden in Großpflaster hergestellt. Der in Laufrichtung liegende Bereich der Zufahrten wird entsprechend der Barrierefreiheit in geschnittenem Großpflaster hergestellt. Die Einmündungsüberfahrten werden in Wabensteinpflaster ausgeführt.

Die Einfassung der Fahrbahn ist aufgrund des Milieuschutzes wie im Bestand mit Bordsteinen aus Granit vorgesehen.

Zwischen der Befestigung der Fahrbahn mit Asphalt und Großpflaster sowie zwischen der Fahrbahn und den Längsparkständen aus Großpflaster werden Tiefborde gesetzt.

Soweit möglich werden vorhandene Baustoffe wiederverwendet.

3.2.12 Kampfmittel

Bei der Feuerwehr, Abteilung GEKV sind Luftbildauswertungen / Gefahrenerkundungen beantragt worden. Unter dem Geschäftszeichen BIS/F046-19/00562_1 sind die Ergebnisse dokumentiert.

Bis auf einen Teilbereich liegt das gesamte Planungsgebiet innerhalb der Fläche mit folgender Aussage: „Es besteht nach Luftbildauswertung / Fernerkundung kein Hinweis auf Bombenblindgänger oder vergrabene Kampfmittel aus dem II. Weltkrieg. Nach heutigem Kenntnisstand sind keine weiteren Maßnahmen notwendig.“

Lediglich im Bereich des Flurstücks 124 ist die Fläche als „Es besteht allgemeiner Bombenblindgängerverdacht durch Trümmerflächen“ ausgewiesen. Bei den notwendigen Tiefbauarbeiten werden entsprechende Sicherungsmaßnahmen getroffen.



4 Planungsrechtliche Grundlagen

4.1 Bebauungsplan

Die Straßenbaumaßnahme befindet sich im Gültigkeitsbereich des BS Altona-Altstadt, dem TB 117 sowie dem TB 416.

4.2 Planfeststellung

-entfällt-

5 Umsetzung der Planung

5.1 Grunderwerb

Die Straßenbaumaßnahme bleibt innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinien. Es ist daher kein Grunderwerb zu tätigen.

5.2 Kosten und Finanzierung/ Haushaltstitel

Der Kostenschätzung liegt die Straßenplanung zugrunde. Die grob geschätzten Kosten für die Herstellung der Baumaßnahme betragen rd. 1.580.000, - € (brutto). Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt aus den PSP-Element: 12602.

Die Leitungsverlegungen der Versorgungs- und Leitungsunternehmen geschieht auf Grundlage der bestehenden Konzessionsverträge mit der FH Hamburg. Sie sind im Rahmen der vertraglichen Regelungen folgepflichtig. Die Aufwendungen für die Um- und Rückverlegungen der Versorgungsleitungen sind von den Leitungsunternehmen zu tragen.

Die durch die Baumaßnahme ggf. ausgelösten zusätzlichen jährlichen Unterhaltungs- und Betriebskosten werden im Rahmen der AU-Bau ermittelt.

Kostenträger ist die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende der Freien und Hansestadt Hamburg. Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt aus der Produktgruppe Infrastruktur 269.02.

5.3 Wirtschaftlichkeit

Eine Kosten-Nutzen-Analyse im eigentlichen Sinne ist hier nicht durchführbar. Der Nutzen ist eher aus einer gesamtwirtschaftlichen Betrachtungsweise zu sehen. Ohne eine exakte, monetäre Bewertung vorgenommen zu haben, kann abgeschätzt werden, dass die zu erwartenden Kosten in einem volkswirtschaftlich sinnvollen Verhältnis zu dem zu erwartenden Nutzen stehen.

Die Umsetzung der Planungsziele der Veloroute 13 lässt sich nur durch Eingriffe in den Bestand für den Radfahrer realisieren. Mit der Verbesserung der Randbedingungen im Radverkehr wird der Komfort für den Radfahrer und die Attraktivität, das Fahrrad gegenüber motorisierten Verkehrsmitteln zu bevorzugen, gesteigert. Eine verstärkte Nutzung von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln ist die Folge.

Die Maßnahme wird nach dem gültigen „Hamburger Regelwerk für Planung und Entwurf von Stadtstraßen“ sowie den gültigen FGSV-Richtlinien ausgeführt. Die gewählte Lösung entspricht diesen technischen Anforderungen sowie den Planungszielen. Dabei wurde unter Berücksichtigung der örtlichen, städtebaulichen und verkehrlichen Randbedingungen geplant und eine bestandsorientierte Variante gewählt.



Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt demnach nach den anerkannten Regeln der Technik, die grundsätzlich auch wirtschaftlichen Gesichtspunkten unterliegen. Wirtschaftlich sinnvolle Alternativen sind nicht vorhanden.

Die vorgestellte Lösung erfüllt im größten Maße das Planungsziel, vereinigt bestmöglich die Interessen aller in den Planungsprozess einbezogenen Beteiligten und stellt damit die wirtschaftlichste Lösung dar.

5.4 Entwurfs- und Baudienststelle

Entwurfs- und Baudienststelle ist der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer Hamburg.

Die Planungsunterlagen wurden durch das Büro SBI Beratende Ingenieure für Bau-Verkehr-Vermessung GmbH erarbeitet.

5.5 Terminierung der Planung und Bauausführung

Der Baubeginn ist für das Jahr 2022 vorgesehen.

5.6 Auswirkungen durch die Baumaßnahme

-entfällt-

Verfasst: SBI GmbH

Aufgestellt: Projektleiter/-in

Datum: [REDACTED]

Datum: [REDACTED]

Unterschrift: [REDACTED]

Unterschrift: [REDACTED]

Leitzeichen und Name
