

Projekt-Nr.: 20-021
PSP-Nummer: 2-22403010-00024

Bedarfsträger: Freie und Hansestadt Hamburg
BVM / LSBG

Planungs- und Entwurfsdienststelle: Bezirksamt Wandsbek
Fachamt MR – Abschnitt Straßenplanung

Baudienststelle: Bezirksamt Wandsbek
Fachamt MR – Abschnitt Straßenneubau

Baumaßnahme: Bündnis für Fuß- und Radverkehr
Veloroute 13

Teilbaumaßnahme: VR 13 Veloroutenausbau, GI Wagnerstraße

Baulänge: 0,5 km

ERLÄUTERUNGSBERICHT

SCHLUSSVERSCHICKUNG

Inhaltsverzeichnis

1. Allgemeines.....	4
1.1. Darstellung der Baumaßnahme, Lage und Einordnung in die überörtliche Situation	4
1.2. Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit.....	4
1.3. Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag.....	4
1.4. Beschlüsse parlamentarischer Gremien.....	5
2. Planungsrechtliche Grundlagen	5
3. Technische Beschreibung der Baumaßnahme.....	5
3.1. Gegenwärtiger Zustand	5
3.1.1 Verkehrsbelastung.....	5
3.1.2 Verkehrsunfallauswertung	6
3.1.3 ÖPNV	6
3.1.4 Fußgängerverkehr	6
3.1.5 Radverkehr.....	6
3.1.6 Barrierefreiheit.....	7
3.1.7 Motorisierter Individualverkehr (MIV)	7
3.1.8 Lichtsignalanlagen (LSA).....	7
3.1.9 Öffentliche Beleuchtung (ÖB)	7
3.1.10 Straßenbegleitgrün	7
3.1.11 Ruhender Verkehr	7
3.1.12 Entwässerung.....	8
3.1.13 Ausstattung / Möblierung	8
3.1.14 Sondernutzungen	8
3.1.15 Versorgungsanlagen.....	8
3.1.16 Grundwasser	8
3.1.17 Bodengutachten	8
3.1.18 Trummenuntersuchung.....	9
3.1.19 Kampfmittel.....	9
3.2 Variantenuntersuchung.....	9
3.2.1 Planungsziel	9
3.2.2 Untersuchte Varianten	9
3.2.3 Abwägung und Begründung der Vorzugsvariante	10
3.2.4 Wirtschaftlichkeit der gewählten Variante	11
3.3 Geplanter Zustand.....	12
3.3.1 ÖPNV	12
3.3.2 Fußgängerverkehr	12
3.3.3 Radverkehr.....	12
3.3.4 Barrierefreiheit.....	13

3.3.5	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	13
3.3.6	Lichtsignalanlagen (LSA)	13
3.3.7	Öffentliche Beleuchtung (ÖB)	13
3.3.8	Straßenbegleitgrün	14
3.3.9	Ruhender Verkehr	14
3.3.10	Entwässerung	14
3.3.11	Ausstattung / Möblierung	14
3.3.12	Versorgungsanlagen	15
3.4	Bautechnische Einzelheiten	15
3.4.1	Auflistung der Aufbauten nach ReStra	15
3.4.2	Auflistung der Randeinfassungen nach ReStra	15
3.4.3	Sonstige bautechnische Einzelheiten	15
3.5	Durchführung der Baumaßnahme inkl. Kosten	15
4.	Umweltbelange	15
4.1.	Umweltverträglichkeitsprüfung	15
4.2.	Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen	15
4.3.	Auswirkungen aus Immissionen	16
5.	Grunderwerb	16
6.	Anmerkungen zur Finanzierung	16
7.	Sonstiges	16

1. Allgemeines

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

Der zu überplanende Abschnitt des Straßenzuges Wagnerstraße/ Ritterstraße liegt im Stadtteil Eilbek des Bezirkes Wandsbek. Die Wagnerstraße verläuft aus Nordwesten kommend in südöstlicher Richtung und geht ca. 50 m vor der Wandsbeker Chaussee in die Ritterstraße über.

Der hier betrachtete Planungsabschnitt beginnt ca. 15 m südlich des Eilbekkanals, an der Grenze der Bezirksamtsbereiche Wandsbek und Hamburg-Nord. Die Planung endet am Knoten Ritterstraße/ Wandsbeker Chaussee. Die Länge der Baustrecke beträgt ca. 500 m.

Bei der Wagnerstraße handelt es sich um eine Hauptverkehrsstraße. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Rd. 50 m südlich des Eilbekkanals kreuzt die Straße Eilenau die Wagnerstraße. Bei der Straße Eilenau handelt es sich um eine Bezirksstraße mit gesamtstädtischer Bedeutung. Die Eilenau ist eine Einbahnstraße in Fahrtrichtung Westen (HH-Centrum).

Ca. 100 m südlich der Straße Eilenau kreuzt die Straße Blumenau die Wagnerstraße. Die Blumenau ist eine Anliegerstraße und ist als Tempo-30-Zone ausgewiesen.

Im weiteren Verlauf der Planungsstrecke kreuzt der Eilbeker Weg die Wagnerstraße bei ca. Station 0+345. Der Eilbeker Weg ist eine Bezirksstraße mit gesamtstädtischer Bedeutung und führt als Einbahnstraße in Richtung Osten (Wandsbek).

Die angrenzende Bebauung besteht überwiegend aus 2 bis 3-geschossigen Wohngebäuden.

1.2. Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit

Anlass der Planung ist der im Bündnis für Fuß- und Radverkehr vorgesehene Ausbau der Velorouten.

Hintergrund ist die Herstellung der Veloroute 13, welche die sogenannte innere Ringroute bildet. Diese Veloroute verbindet die Stadtteile Altona, Eimsbüttel, Winterhude, Barmbek, Eilbek und Hamm miteinander.

Auf den Verkehrsflächen des Planungsgebiets befinden sich nur teilweise Radverkehrsanlagen. Abschnittsweise befinden sich bauliche Anlagen in den Nebenflächen sowie Radfahrstreifen. Diese entsprechen nicht dem Stand der Technik.

1.3. Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag

Planung und Bauausführung der Maßnahme obliegt:

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

Mit der ingenieurtechnischen Bearbeitung der Verkehrsplanung ist die LEHNE Ingenieurgesellschaft mbH beauftragt.

1.4. Beschlüsse parlamentarischer Gremien

- Entfällt

2. Planungsrechtliche Grundlagen

Im Planungsbereich gelten:

- Baustufenplan Eilbek vom 14.01.1955
- Durchführungsplan D8A vom 27.05.1957
- Durchführungsplan D384 vom 01.10.1957

Die Planung bewegt sich innerhalb der als Straßenverkehrsflächen ausgewiesenen Flächen. Im Bereich dieser Maßnahme sind keine denkmalgeschützten Bauwerke bekannt.

3. Technische Beschreibung der Baumaßnahme

3.1. Gegenwärtiger Zustand

Die Querschnittsbreite zwischen den Straßenbegrenzungslinien der Wagnerstraße beträgt vom Eilbekkanal bis zur Straße Blumenau ca. 17,0 m. Südlich der Straße Blumenau beträgt die Breite des Querschnittes bis zur Wandsbeker Chaussee ca. 20,0 m.

Die Verkehrsarten sind nach dem Separationsprinzip voneinander getrennt. Die Nebenflächen sind mit einem Hochbord von der Fahrbahn abgegrenzt. Die bituminös befestigte Fläche zwischen den Hochbordsteinen weist eine Breite von rd. 10,0 m bis 11,0 m auf. Die Breite der beidseitigen Nebenflächen variiert von ca. 3,50 m bis 4,50 m. Die Nebenflächen beinhalten Gehwege in unterschiedlicher Breite sowie abschnittsweise bauliche Radwege, Grün- und Parkstreifen.

3.1.1 Verkehrsbelastung

Nördlich des Eilbekkanal beträgt die Verkehrsbelastung der Wagnerstraße gem. DTVw-Karte von 2019 rd. 20.000 Kfz/24 h mit einem Schwerverkehrsanteil von 2 %.

Eine Verkehrszählung vom 06.06.2019 am Knoten Wagnerstraße/ Eilenau hat folgende Zahlen ergeben.

- | | |
|--------------------------|---|
| - Wagnerstraße Nord-West | ca. 17.200 Kfz/24 mit 3,1 % Schwerlastverkehr |
| - Eilenau Nord-Ost | ca. 8.900 Kfz/24 mit 1,9 % Schwerlastverkehr |
| - Wagnerstraße Süd-Ost | ca. 15.400 Kfz/24 mit 3,2 % Schwerlastverkehr |
| - Eilenau Süd-West | ca. 8.000 Kfz/24 mit 2,2 % Schwerlastverkehr |

Eine Verkehrszählung vom 06.06.2019 am Knoten Wagnerstraße/ Eilbeker Weg hat folgende Zahlen ergeben.

- | | |
|--------------------------|---|
| - Wagnerstraße Nord-West | ca. 15.450 Kfz/24 mit 3,1 % Schwerlastverkehr |
| - Eilbeker Weg Nord-Ost | ca. 7.700 Kfz/24 mit 2,7 % Schwerlastverkehr |
| - Wagnerstraße Süd-Ost | ca. 13.040 Kfz/24 mit 3,0 % Schwerlastverkehr |
| - Eilbeker Weg Süd-West | ca. 6.080 Kfz/24 mit 1,8 % Schwerlastverkehr |

3.1.2 Verkehrsunfallauswertung

Eine Verkehrsunfallanalyse liegt vor. Der Knoten Wagnerstraße/ Eilenau ist als Unfallhäufungsstelle eingestuft. Hier wurden 18 Verkehrsunfälle polizeilich registriert. Die häufigsten Unfallursachen waren Missachtung der Lichtzeichen und Fehler beim Abbiegen.

Insgesamt ist das Unfallgeschehen auf der Strecke des Straßenzuges Wagnerstraße/ Ritterstraße aber unauffällig. Innerhalb von 3 Jahren wurden 46 Verkehrsunfälle registriert. Dabei wurden bei 5 Verkehrsunfällen Personen schwer verletzt. Bei weiteren 9 Verkehrsunfällen wurden Personen leicht verletzt.

3.1.3 ÖPNV

In der Wagnerstraße verkehren die Buslinien X22 und 261. In der Straße Eilenau fährt die Linie 16 in Richtung Centrum. Im Eilbeker Weg fahren die Linien 16, X22 und 261 in Fahrtrichtung Nord-Osten.

Die Linien 16 und X22 fahren im 10- bzw. 20-Minutentakt. Die Linie 261 fährt alle 20 min.

Gegenüber Wagnerstraße Haus Nr. 128 – 130 befindet sich die Haltestelle Eilbeker Weg der Linien X22 und 261 in Fahrtrichtung Norden. In der Straße Eilenau befindet sich die Haltestelle Wagnerstraße (stadteinwärts) der Linie 16. Im Eilbeker Weg befindet sich die Haltestelle Eilbeker Weg (stadtauswärts) der Linie 16.

3.1.4 Fußgängerverkehr

Die Gehwegbreite beträgt beidseitig der Wagnerstraße rd. 1,80 m bis 2,00 m. Dabei sind die Gehwege nahezu durchgehend ca. 1,50 m breit mit Betongehwegplatten befestigt. Daneben befindet sich ein mit Grand befestigter Streifen unterschiedlicher Breite. In einigen Bereichen wird die Gehwegbreite durch Bewuchs der angrenzenden Grünstreifen reduziert. Weiterhin kommt es zu Einschränkungen der nutzbaren Gehwegbreite durch parkende Fahrzeuge.

Die Gehwege befinden sich teilweise in einem schlechten baulichen Zustand.

3.1.5 Radverkehr

In dem rd. 40 m langen Abschnitt der Wagnerstraße, nördlich der Straße Eilenau befinden sich beidseitig ca. 1,25 m bis 1,50 m breite Radwege in den Nebenflächen. Daran anschließend sind auf einer Abschnittslänge vor rd. 130 m, zwischen den Straßen Eilenau und Blumenau, keine Radverkehrsanlagen vorhanden.

In Fahrtrichtung Süden beginnt der bauliche Radweg ca. 45 m vor dem Knoten Wagnerstraße/ Eilbeker Weg. Die Radwegbreite beträgt ca. 1,50 m. Südlich des Eilbeker Weges werden Radfahrende in Fahrtrichtung Süden auf einen rd. 1,85 m breiten (inkl. 0,25 m Markierung) Radfahrstreifen abgeleitet. In diesem Bereich ist Gehwegparken zulässig. Ein Sicherheitstrennstreifen ist nicht vorhanden. Ca. 35 m nördlich der Planungsgrenze an der Wandsbeker Chaussee beträgt die Breite des Radfahrstreifens ca. 1,55 m (inkl. 0,25 m Markierung).

In Fahrtrichtung Norden besteht ein ca. 1,50 m breiter baulicher Radweg in der östlichen Nebenfläche der Wagnerstraße/ Ritterstraße von der südlichen Planungsgrenze bis zur Einmündung Wagnerstraße/ Ritterstraße. Die Länge dieses Abschnittes beträgt ca. 70 m. Im Einmündungsbereich Wagnerstraße/ Ritterstraße endet der bauliche Radweg. Daran anschließend werden Radfahrende auf einer Länge von rd. 70 m auf einem ca. 2,10 m breiten (inkl. 0,50 m Markierung) Radfahrstreifen geführt.

Im Kreuzungsbereich Wagnerstraße/ Eilbeker Weg führt die Radwegfurt auf den baulichen Radweg in der Nebenfläche. Dieser wird nach ca. 15 m wieder auf einen von ca. 1,25 m bis ca. 1,60 m breiten (inkl. 0,25 m Markierung) Radfahrstreifen abgeleitet. Der Radfahrstreifen endet im Einmündungsbereich Wagnerstraße/ Blumenau. Radfahrende werden bis ca. 20 m nördlich des Knotens Wagnerstraße/ Eilenau im Mischverkehr geführt.

Innerhalb der Planungsgrenzen sind keine Fahrradanhängerbügel vorhanden.

3.1.6 Barrierefreiheit

Im Hinblick auf Barrierefreiheit ist festzustellen, dass an den Knotenpunkten, an den Querungsstellen sowie an den Bushaltestellen keine regelgerechten Bordkantenvorstände oder Leiteinrichtungen (Bodenindikatoren) vorhanden sind.

3.1.7 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Der Straßenzug Wagnerstraße/ Ritterstraße ist weitestgehend zweistreifig ausgebaut. Die Fahrstreifenbreiten variieren von ca. 3,15 m bis ca. 5,50 m. Am Knoten Wagnerstraße/ Eilenau gibt es in Fahrtrichtung Süden einen zusätzlichen Rechtsabbiegefahrstreifen. In Fahrtrichtung Norden besteht ein ca. 5,15 m breiter Fahrstreifen zur Geradeausfahrt und zum Linksabbiegen. Vor dem Knoten Wagnerstraße/ Eilbeker Weg ist für die Fahrtrichtung Süden ein zusätzlicher Linksabbiegefahrstreifen vorhanden. An der südlichen Planungsgrenze ist ein zusätzlicher rd. 20 m langer Rechtsabbiegefahrstreifen vorhanden.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit im betrachteten Abschnitt der Wagnerstraße und Ritterstraße beträgt 50 km/h.

3.1.8 Lichtsignalanlagen (LSA)

Die Knotenpunkte Wagnerstraße/ Eilenau und Wagnerstraße/ Eilbeker Weg sind mit Lichtsignalanlagen ausgestattet.

3.1.9 Öffentliche Beleuchtung (ÖB)

Der Straßenzug Wagnerstraße/ Ritterstraße ist im Planungsabschnitt beleuchtet. In der Straße Wagnerstraße befinden sich, von der nördlichen Planungsgrenze bis zur Blumenau 5 Auslegermasten in der westlichen Nebenfläche. Von der Einmündung Wagnerstraße/ Blumenau bis zur Einmündung Wagnerstraße/ Ritterstraße befinden sich 10 Auslegermasten in der nordöstlichen Nebenfläche der Wagnerstraße. In der östlichen Nebenfläche der Ritterstraße befinden sich 3 Auslegermasten.

3.1.10 Straßenbegleitgrün

Im Planungsgebiet sind rd. 38 Straßenbäume vorhanden. Die Baumstandorte befinden sich überwiegend in Grünflächen, welche an die Fahrbahn angrenzen. Ergänzt werden die Straßenbäume durch zahlreiche Bestandsbäume auf Privatgrund, deren Kronen deutlich in die Straßenfläche der Wagnerstraße/ Ritterstraße hineinragen.

3.1.11 Ruhender Verkehr

Am westlichen Fahrbahnrand der Wagnerstraße ist zwischen der Straße Eilenau und dem Eilbeker Weg Parken halb auf Gehwegen zugelassen. In diesem Abschnitt befinden sich ca. 22 PKW-Parkstände. Auf der gegenüberliegenden Fahrbahnseite ist Gehwegparken zulässig. Hier befinden sich ca. 15 PKW-Parkstände.

Südlich des Eilbeker Weges ist in der südwestlichen Nebenfläche der Wagnerstraße Gehwegparken zulässig. In diesem Bereich sind ca. 13 PKW-Parkstände vorhanden.

Im Kurvenbereich, Ritterstraße vor Haus-Nr. 16 ist ein ca. 15 m langer Abschnitt zeitlich begrenzt nur für Taxen und Krankenfahrzeuge ausgewiesen.

Parken am Fahrbahnrand ist im betrachteten Abschnitt der Wagnerstraße/ Ritterstraße nicht zulässig.

3.1.12 Entwässerung

Die Entwässerung der Fahrbahn und der Geh- und Radwege des Straßenzuges Wagnerstraße/ Ritterstraße erfolgt beidseitig über Straßenabläufe mit Vorflut zu den vorhandenen Mischwassersielen der Hamburger Städtentwässerung.

3.1.13 Ausstattung / Möblierung

Die vorh. Straßenmöblierung in der Wagnerstraße/ Ritterstraße beschränkt sich im Wesentlichen auf Beschilderung, Baumschutzbügel sowie Abfallbehälter. Im Einmündungsbereich Wagnerstraße/ Blumenau sind beidseitig Fußgängerschutzgitter installiert. Ein weiteres Fußgängerschutzgitter befindet sich in der westlichen Nebenfläche der Ritterstraße vor Haus Nr. 16.

Die Haltestelle Eilbeker Weg ist mit einem Fahrgastunterstand ausgestattet.

3.1.14 Sondernutzungen

Es liegen keine Sondernutzungsgenehmigungen vor.

3.1.15 Versorgungsanlagen

Im Straßenraum liegen die üblichen Versorgungsleitungen:

- Gasnetz Hamburg
- Stromnetz Hamburg
- Hamburg Wasser
- Deutsche Telekom
- Vodafone Kabel Deutschland
- Dataport
- willy.tel
- Tele Columbus
- Hamburger Städtentwässerung.

Die Erfordernisse von Leitungsbauarbeiten werden im Rahmen der weiteren Entwurfsbearbeitung und der Leitungstrassenplanung geklärt.

3.1.16 Grundwasser

Gemäß des Grundwassergleichenplans der mittleren Grundwasserstände des hydrologischen Jahres 2010 (Geoportal Hamburg) liegt der Straßenzug Wagnerstraße/ Ritterstraße im Bereich der Grundwassergleichen zwischen 3,0 und 4,0 m NHN.

3.1.17 Bodengutachten

Im Dezember 2022 wurden im Straßenzug Wagnerstraße/ Ritterstraße die gebundenen und ungebundenen Schichten untersucht. In keiner der Asphaltsschichten wurde pechhaltiges Material vorgefunden.

Bei den ungebundenen Schichten der Fahrbahn handelt es sich um Sande, Kies-Sand-Gemische und Sand-Schluff-Gemische. Schadens- oder Zustandsmerkmale, die auf frostempfindliche, ungebundene Schichten zurückzuführen sind, konnten bei der Bohrkernentnahme nicht festgestellt werden. Insgesamt wird die vorhandene frostsichere Dicke des Fahrbahnaufbaus daher als ausreichend beurteilt. Für die Fahrbahn wird eine Sanierung der Deckschicht durch Einbau von 3,5 cm Splittmastixasphalt nach 3,5 cm fräsen vorgesehen.

3.1.18 Trummenuntersuchung

Liegt derzeit noch nicht vor.

3.1.19 Kampfmittel

Gemäß schreiben Gefahrenerkundung Kampfmittelverdacht (GEKV) vom 10.05.2023 besteht in Teilbereichen des Straßenzuges Wagnerstraße/ Ritterstraße allgemeiner Bombenblindgängerverdacht sowie allgemeiner Bombenblindgängerverdacht aufgrund einer Trümmerfläche.

3.2 Variantenuntersuchung

3.2.1 Planungsziel

Die Planung beinhaltet die bauliche Optimierung des rd. 500 m langen Abschnittes des Straßenzuges Wagnerstraße/ Ritterstraße einschließlich der Knotenpunkte Wagnerstraße/ Eilenau, Wagnerstraße/ Blumenau und Wagnerstraße/ Eilbeker Weg.

Es ist eine zukunftsorientierte Planung für die Wagnerstraße und die Ritterstraße unter Berücksichtigung von städtebaulichen Konzepten vorgesehen. Dabei sollen auch die alltäglichen Bedürfnisse der heutigen Zeit nicht unberücksichtigt bleiben. Die Aufenthaltsqualität soll nicht nur für Radfahrende, sondern auch für zu Fuß Gehende und den motorisierten Individualverkehr insgesamt verbessert werden.

Zur Steigerung der Attraktivität der Veloroute 13 wird eine Durchgängigkeit für den Radverkehr angestrebt. Neben der Sanierung der Fahrbahn und einer möglichst ununterbrochenen Radverkehrsführung wird auch der Zustand der Nebenflächen verbessert.

Weitere Ziele der Planung sind die barrierefreie Herstellung der Querungsmöglichkeiten sowie der Bushaltestelle Eilbeker Weg.

3.2.2 Untersuchte Varianten

Im Rahmen der Vorplanung wurden drei Varianten für den Ausbau der Veloroute 13 im Straßenzug Wagnerstraße/ Ritterstraße betrachtet.

Variante 1: Es ist ein beidseitiger ca. 2,0 m breiter Schutzstreifen mit einer Fahrgassenbreite von 6,00 m auf dem vorh. Fahrbahnquerschnitt der Wagnerstraße vorgesehen. Die vorh. Bordkanten bleiben weitestgehend bestehen. In der westlichen Nebenfläche der Wagnerstraße sind zwischen Blumenau und Eilbeker Weg sowie zwischen Eilbeker Weg und Wandsbeker Chaussee Längsparkstände für ca. 21 PKW vorgesehen.

Variante 2: Es ist ein beidseitiger, mind. 2,65 m breiter baulicher Radweg vorgesehen. Die Fahrbahnbreite beträgt 6,50 m. Die Gehwegbreite beträgt in der Wagnerstraße, zwischen Eilenau und Blumenau jeweils ca. 2,60 m. In diesem Abschnitt müssen 5 Bäume gefällt werden. Zwischen Blumenau und Eilbeker Weg können die Baumstandorte in der östlichen Nebenfläche der Wagnerstraße gehalten werden. Der Gehweg und der Grünstreifen verbleiben, wie im vorh. Zustand in

ca. 2,40 m bzw. 1,40 m Breite. In Fahrtrichtung Süden ist vor dem Knoten Wagnerstraße/ Eilbeker Weg ein 40 m langer Linksabbiegestreifen in den Eilbeker Weg vorgesehen. Um diesen realisieren zu können, sind zwei Baumfällungen in der westlichen Nebenfläche der Wagnerstraße erforderlich. Aufgrund der begrenzt zur Verfügung stehenden Flächen in diesem Bereich, muss der bauliche Radweg ca. 70 m vor dem Knoten Wagnerstraße/ Eilbeker Weg auf die Fahrbahn abgeleitet werden. Radfahrende werden im Mischverkehr über den Knoten Wagnerstraße/ Eilbeker Weg geführt. Die Gehwegbreite beträgt zwischen Blumenau und Eilbeker Weg von 2,65 m bis 4,00 m in der westlichen Nebenfläche der Wagnerstraße. Ca. 35 m südlich des Knotens Wagnerstraße/ Eilbeker Weg werden Radfahrende über eine Radwegaufleitung auf den daran anschließenden baulichen Radweg geführt. Die Gehwegbreite der westlichen Nebenfläche der Wagnerstraße/ Ritterstraße beträgt rd. 2,45 m bis 3,70 m.

In der östlichen Nebenfläche wird der bauliche Radweg im Einmündungsbereich Wagnerstraße/ Ritterstraße auf die Fahrbahn abgeleitet. Radfahrende werden durch die Bushaltestelle „Eilbeker Weg“ am Fahrbahnrand der Wagnerstraße geführt. Im Anschluss an die Haltestelle wird ein rd. 25 m langer Radfahrstreifen, bis zum Knoten Wagnerstraße/ Eilbeker Weg vorgesehen. Nördlich des Knotens Wagnerstraße/ Eilbeker Weg werden Radfahrende über eine Radwegaufleitung auf den anschließenden baulichen Radweg geführt.

Parkstände können bei dieser Variante nicht eingerichtet werden.

Variante 3a: Es ist ein beidseitiger 2,25 m breiter Radfahrstreifen vorgesehen. Südlich der Eilbekkanalbrücke ist für die Fahrtrichtung Süden eine Radwegableitung geplant. Auf der gegenüberliegenden Fahrbahnseite wird die Bordkante abgesenkt. Radfahrende können wählen, ob sie auf den baulichen Radweg auffahren oder die Wagnerstraße in Richtung Norden im Mischverkehr weiterfahren.

Der Rechtsabbiegefahrstreifen der Wagnerstraße in die Straße Eilenau wird aufgehoben. Es wird ein kombinierter Geradeaus- Rechtsabbiegestreifen eingerichtet. Die Fahrstreifenbreiten betragen 3,25 m.

In dem Abschnitt zwischen Eilenau und Blumenau müssen 3 Bäume für die Realisierung des beidseitigen Radfahrstreifens gefällt werden. Die Fahrbahn wird im Kurvenbereich der Wagnerstraße, von ca. Station 0+130 bis 0+210, im Einmündungsbereich der Blumenau zu Lasten der Gehwegbreite um bis zu 2,40 m aufgeweitet. So kann gewährleistet werden, dass die Radverkehrsanlagen im Kurvenbereich nicht durch Gelenkbusse sowie Last- und Sattelzüge überfahren werden.

Vor dem Knoten Wagnerstraße/ Eilbeker Weg ist ein mind. 40 m langer überbreiter Fahrstreifen für linksabbiegende und geradeausfahrende Fahrzeuge vorgesehen. Hierfür müssen 2 Bäume in der westlichen Nebenfläche der Wagnerstraße gefällt werden.

Variante 3b: Zum Schutz von Radfahrenden wird für die Fahrtrichtung Norden, nördlich der Einmündung Wagnerstraße/ Blumenau ein rd. 30 m langer baulicher Radweg in der Innenkurve der Wagnerstraße hergestellt. Die Fahrbahnbegrenzung mit einem Hochbordstein mit 12 cm Kantenvorstand soll dazu führen, dass mit ausreichend Abstand zur Radverkehrsanlage durch die Kurve gefahren wird und Radfahrende somit nicht gefährdet werden. Aufgrund der begrenzt zur Verfügung stehenden Flächen ist neben dem 2,0 m breiten Radweg ein 0,40 m breiter Sicherheitstrennstreifen vorgesehen.

3.2.3 Abwägung und Begründung der Vorzugsvariante

Für die Maßnahme wird die Variante 3b mit einem beidseitigen 2,25 m breiten Radfahrstreifen sowie einem 30 m langen baulichen Radweg im Kurvenbereich der Wagnerstraße präferiert. Die Wahl dieser Variante als Vorzugsvariante ergibt sich durch Ausschluss der anderen Varianten.

Variante 1 stellt den geringsten Eingriff in die Aufteilung des bestehenden Straßenraums dar. Die baulichen Radwege werden zurückgebaut. Das Gehwegparken wird aufgehoben. Auf dem vorh. Fahrbahnquerschnitt wird beidseitig ein Fahrradschutzstreifen markiert. Diese Variante wurde nicht weiterverfolgt, da Schutzstreifen keine geeignete Lösung für eine Veloroutenplanung darstellen, da diese insbesondere für unsichere Radfahrende nicht geeignet sind. Auch aus Sicht des ÖPNV sind Schutzstreifen wenig geeignet, da Busse diesen permanent überfahren müssen. Es besteht die Gefahr, dass es zu zahlreichen Verzögerungen des Busbetriebes kommt, da langsame Radfahrende aufgrund entgegenkommender Fahrzeuge nicht überholt werden können.

Bei der Herstellung eines baulichen Radweges, wie in Variante 2 beschrieben, ist eine deutlich höhere Anzahl an Baumfällungen zu erwarten. Des Weiteren lässt sich ohne zusätzliche, erhebliche Baumverluste kein durchgehender Radweg im Straßenzug Wagnerstraße/ Ritterstraße realisieren. Bei dieser Variante werden Radfahrende mehrfach auf dem rd. 500 m langen Abschnitt auf einen Radfahrstreifen, durch eine Bushaltestelle sowie im Mischverkehr über einen Knoten geführt. Diese Variante entspricht nicht den Anforderungen an eine Veloroutenplanung und wird daher nicht weiterverfolgt.

Bei der Variante 3a besteht ein hohes Risiko, dass Radfahrende im engen Kurvenbereich der Wagnerstraße durch Gelenkbusse, Last- und Sattelzüge gefährdet werden.

Aus den vorgenannten Gründen verbleibt die Variante 3b als Vorzugsvariante.

3.2.4 Wirtschaftlichkeit der gewählten Variante

Es wurden funktionale und technische Varianten untersucht und aufgrund des vorgegebenen Planungsziels, der bestehenden örtlichen Randbedingungen und geltenden Regelwerke bewertet.

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

Die Planung entspricht den technischen Mindestanforderungen. Die Umsetzung erfolgt nach den anerkannten Regeln der Technik, die grundsätzlich auch wirtschaftlichen Gesichtspunkten unterliegen.

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 und die Aufenthaltsqualität erhöht. Die vorhandene Straßenverkehrsfläche wird unter den Gesichtspunkten Verkehrssicherheit, Komfort, Durchgängigkeit und Befahrbarkeit verbessert und entsprechend der geltenden Richtlinien neu ausgestaltet. Im Vordergrund steht dabei, für die Radverkehrsanlage eine durchgängige, möglichst geradlinige Befahrbarkeit herzustellen und dem Radfahrer eigene, ausreichend breite Bewegungsräume zur Verfügung zu stellen. Die potenziellen Konfliktstellen zwischen Radfahrern und den anderen Verkehrsteilnehmern sollen insbesondere innerhalb der Knotenpunkte auf ein Minimum reduziert werden. Diese Maßnahmen führen zu einer erheblichen Steigerung der Attraktivität der in diesem Abschnitt verlaufenden Veloroute 13. Im gesamten Streckenabschnitt werden durch den Umbau der Nebenflächen die Fußgängerführungen insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen optimiert. Sämtliche Anlagen werden mit taktilen Leitelementen und Bodenindikatoren ausgestattet.

3.3 Geplanter Zustand

3.3.1 ÖPNV

Die Bushaltestelle „Eilbeker Weg“ der Linien X22 und 261 wird für den Halt eines 21 m langen Gelenkbusses (z.B. CapaCity L) gem. ReStra, in Beton neu hergestellt und mit Bussonderborden, mit einem Kantenvorstand von 16 cm ausgestattet. Der Fahrgastunterstand bleibt unverändert.

Die Bushaltestelle „Wagnerstraße“ der Linie 16 in der Straße Eilenau wird für den Halt eines 21 m langen Gelenkbusses in Beton neu hergestellt und mit Bussonderborden, mit einem Kantenvorstand von 18 cm ausgestattet. Der Fahrgastunterstand bleibt unverändert. Die Bushaltestelle „Eilbeker Weg“ der Linie 16 im Eilbeker Weg wird für den Halt eines 21 m langen Gelenkbusses neu hergestellt und mit Bussonderborden, mit einem Kantenvorstand von 18 cm ausgestattet.

Bei der Umgestaltung der Kurvenbereiche der Wagnerstraße wurden die Schleppkurven eines 19 m langen Gelenkbusses mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h berücksichtigt.

3.3.2 Fußgängerverkehr

Für den Fußverkehr sind nach Möglichkeit mind. 2,65 m breite Gehwege gem. ReStra vorgesehen. Aufgrund vorhandener Baumstandorte und der begrenzt zur Verfügung stehenden Flächen lässt sich diese Gehwegbreite nicht durchgehend realisieren.

Auf der Ostseite der Wagnerstraße ist der Gehweg zwischen den Straßen Eilenau und Blumenau in 2,45 m Breite vorgesehen. In der westlichen Nebenfläche dieses Abschnittes beträgt die geplante Gehwegbreite aufgrund vorhandener Baumstandorte rd. 2,00 m. Vor der Einmündung Blumenau/ Wagnerstraße muss der Gehweg, aufgrund der engen Kurvenradien und der damit verbundenen Fahrbahnaufweitung, auf einer Länge von rd. 10 m auf 1,95 m Breite eingeeengt werden.

Im Innenkurvenbereich der Wagnerstraße wird der Gehweg zu Gunsten der Fahrbahnbreite und eines baulichen Radweges auf einem ca. 5 m langen Abschnitt auf bis zu 1,75 m eingeeengt. Im weiteren Verlauf der Wagnerstraße sind Gehwegbreiten von 2,50 m bis 2,65 m vorgesehen.

Der Gehweg in östlichen Nebenfläche der Wagnerstraße wird im Bereich eines gepl. Längsparkstandes, bei ca. Station 0+225 auf 1,95 m Breite reduziert. In der westlichen Nebenfläche der Wagnerstraße wird der Gehweg im Bereich der gepl. Längsparkstände auf 2,00 m Breite reduziert.

Um eine Ladezone in der Ritterstraße bei ca. Haus Nr. 16 für realisieren zu können, wird der Gehweg auf einer Länge von 11 m auf 1,90 m Breite eingeeengt.

3.3.3 Radverkehr

Es wird beidseitig der Wagnerstraße/ Ritterstraße ein 2,25 m breiter Radfahrstreifen vorgesehen. Aufgrund zahlreicher Baumstandorte und der nur begrenzt zur Verfügung stehenden Flächen lässt sich das Regelmaß von 2,75 m für Radfahrstreifen nicht realisieren.

Aufgrund der engen Kurvenfahrt der Wagnerstraße in Fahrtrichtung Norden und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, wird nördlich der Einmündung Wagnerstraße/ Blumenau ein ca. 30 m langer baulicher Radweg in der östlichen Nebenfläche der Wagnerstraße hergestellt. Der Fahrbahnrand wird in diesem Abschnitt mit einer Hochbordkante mit einem Kantenvorstand von +12 cm eingefasst. Damit soll das Überfahren der Radverkehrsanlage verhindert werden.

Um Fußgängern im nordöstlichen Knotenpunktbereich Eilbeker Weg/ Wagnerstraße ausreichend Flächen zur Verfügung stellen zu können, wird der bauliche Radweg für rechtsabbiegende Radfahrer in die Wagnerstraße Richtung Norden aufgehoben.

Die Radwegfurten innerhalb des Planungsabschnittes sollen rot eingefärbt werden.

3.3.4 Barrierefreiheit

An der Bushaltestelle und den Querungsmöglichkeiten sind die standardmäßigen weißen Bodenindikatoren (taktile Elemente) gemäß ReStra vorgesehen. Die Querungen werden mit einer differenzierten Bordhöhe von 0 bzw. 6 cm gemäß ReStra hergestellt.

3.3.5 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Nördlich der Straße Eilenau entfällt der Rechtsabbiegestreifen in der Wagnerstraße. Es wird ein gemeinsamer Geradeaus- und Rechtsabbiegestreifen eingerichtet. In der Gegenrichtung wird der vorh. überbreite (ca. 5,00 m) Fahrstreifen auf einen 3,25 m breiten Geradeaus- und Linksabbiegestreifen reduziert.

Die Kreuzung der Blumenau mit der Wagnerstraße wird umgestaltet. Beidseitig der Wagnerstraße wird die Fahrbahnbreite der Blumenau eingeengt und senkrecht zur Achse der Wagnerstraße angeschlossen.

Nördlich des Eilbeker Weges wird in der Wagnerstraße ein überbreiteter Fahrstreifen zum Linksabbiegen und Geradeausfahren für die Fahrtrichtung Süden vorgesehen.

Im Eilbeker Weg entfällt der Linksabbiegestreifen in die Wagnerstraße.

Ansonsten bleiben die Fahrbeziehungen für den MIV unverändert bestehen.

3.3.6 Lichtsignalanlagen (LSA)

Die Lichtsignalanlagen der Knotenpunkte Wagnerstraße/ Eilenau und Wagnerstraße/ Eilbeker Weg werden entsprechend der gepl. Bordkanten sowie Geh-/ Radfahrerfurten angepasst. Die betroffenen Lichtsignalanlagen werden mit Sehbehindertensignalen versehen und mit Busvorrangschaltung ausgestattet.

3.3.7 Öffentliche Beleuchtung (ÖB)

Durch die Überplanung des Straßenquerschnittes ist es erforderlich einige Masten der Öffentlichen Beleuchtung zu versetzen und anzupassen. In Abstimmung mit HHVA werden zwei Lampenstandorte versetzt, 13 vorh. Lampen werden demontiert und 10 neue Lampenstandort hergestellt.

3.3.8 Straßenbegleitgrün

Für die Realisierung der Maßnahme sind 5 Baumfällungen vorzunehmen. Nach derzeitigem Planungsstand können 5 Neupflanzungen vorgesehen werden, sofern in diesen Bereichen keine vorhandenen Ver- und Entsorgungsleitungen verlaufen.

	Bestand	Planung		Differenz
Baumstandorte	38	38		±0

3.3.9 Ruhender Verkehr

Für den ruhenden Verkehr werden im umgestalteten Einmündungsbereich Blumenau/ Wagnerstraße insgesamt 4 Parkstände (3 Schräg- und ein Längsparkstand) hergestellt. In der östlichen Nebenfläche der Wagnerstraße wird vor Haus Nr. 101 ein Längsparkstand (Gehwegparken) hergestellt. In der westlichen Nebenfläche der Wagnerstraße wird ein Längsparkstand vor Haus Nr. 112 sowie jeweils zwei Längsparkstände vor Haus Nr. 128 und Haus Nr. 132 als Gehwegparken vorgesehen.

Im Kurvenbereich der Wagnerstraße, südlich der Einmündung der Blumenau/ Wagnerstraße wird in der nordöstlichen Nebenfläche der Wagnerstraße eine 22,0 m lange und 2,50 m breite Parkbucht hergestellt. Diese wird für Lieferverkehr (Umzugs- und Möbelwagen), zeitlich begrenzt mit eingeschränktem Halteverbot ausgeschildert. Außerhalb dieser zeitlichen Beschränkung stehen den Anwohnern somit weitere 4 Parkstände zur Verfügung.

In der Ritterstraße wird nördlich Haus Nr. 16 eine 11,0 m lange Ladezone hergestellt, diese wird für Krankenfahrzeuge und Taxis freigegeben.

Für Radfahrende sind im zu überplanenden Bereich ca. 45 Fahrradanhänger vorgesehen.

Bilanzen	Bestand	Planung	Differenz
Kfz-Parkstände	50	10	-40
Ladezone	1	2	+1
Fahrradanhänger	0	45	+45

3.3.10 Entwässerung

An der Oberflächenentwässerung sind keine wesentlichen Änderungen vorgesehen. Die Lage der Straßenabläufe muss an die neuen Fahrbahnbreiten angepasst werden.

Eine Kanalfernaugenuntersuchung der Straßenabläufe sowie der Anschlussleitungen liegt noch nicht vor. Die Untersuchung sowie deren Auswertung erfolgt im Rahmen der weiteren Entwurfsplanung.

3.3.11 Ausstattung / Möblierung

Möblierungseinrichtungen, Beschilderung, Abfallbehälter etc. werden erneuert und/ oder versetzt.

3.3.12 Versorgungsanlagen

Die Erfordernisse von Leitungsbauarbeiten werden im Rahmen der weiteren Entwurfsbearbeitung und der Leitungstrassenplanung geklärt.

3.4 Bautechnische Einzelheiten

3.4.1 Auflistung der Aufbauten nach ReStra

Die Festlegung der Aufbauten erfolgt bei der weiteren Entwurfsbearbeitung.

Gemäß der Karte „Flächenklassifikation für den Einbau von Ersatzbaustoffen“ zum Merkblatt zur Ermittlung des höchsten zu erwartendem Grundwasserstands beim Einsatz von Ersatzbaustoffen in Hamburg ist der Einbau von Ersatzbaustoffen im betrachteten Planungsgebiet möglich.

3.4.2 Auflistung der Randeinfassungen nach ReStra

Die Festlegung der Randeinfassungen erfolgt bei der weiteren Entwurfsbearbeitung.

3.4.3 Sonstige bautechnische Einzelheiten

Die Festlegung sonstiger baulicher Einzelheiten erfolgt bei der weiteren Entwurfsbearbeitung.

3.5 Durchführung der Baumaßnahme inkl. Kosten

Zuständige Entwurfs- und Baudienststelle ist das Bezirksamt Wandsbek, Dezernat für Wirtschaft, Bauen und Umwelt, Fachamt Management des öffentlichen Raumes.

Die Realisierung der Baumaßnahme ist ab 1. Quartal 2024 vorgesehen.

Die Baukosten werden auf ca. **3.200.000,00 €** (brutto) geschätzt.

4. Umweltbelange

4.1. Umweltverträglichkeitsprüfung

Lärmschutz

Der Umfang der geplanten Baumaßnahme stellt keinen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV dar. Dieser wäre z.B. gegeben, wenn die Straße um mindestens einen durchgehenden Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr erweitert würde.,

Da sich die Fahrbahnbreiten für Kfz verringern und diese Fläche von Fuß- und Radverkehr genutzt wird, sind an dieser Stelle keine zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

Umweltverträglichkeit

Durch die Baumaßnahme sind keine erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltensziele für den Natur- und Landschaftshaushalt zu erwarten. Nach den Kriterien des §13a Hamburger Wegegesetz ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht erforderlich.

4.2. Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, wie Standorte für Ersatzpflanzungen außerhalb des Planungsgebietes sind derzeit nicht vorgesehen.

4.3. Auswirkungen aus Immissionen

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

5. Grunderwerb

Es ist kein Grunderwerb vorgesehen.

Der Ausbau der Verkehrsflächen erfolgt innerhalb der Straßenbegrenzungslinien.

6. Anmerkungen zur Finanzierung

Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt aus Mitteln des Bündnisses für Fuß- und Radverkehr.

PSP-Element-Nr.: 2-22403010-00024

Projekt-Nr.: 20-021

Nach Fertigstellung der Baumaßnahme obliegt die Unterhaltung dem Bezirk Wandsbek.

7. Sonstiges

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

Funktion	Leitzeichen	Zeichnungsvermerk	Datum	Unterschrift
LEHNE Ing. GmbH		Verfasst	29.08.2023	██████████
Sachbearbeitung	██████████	Bearbeitet	31.08.2023	██████████████████