



Freie und Hansestadt Hamburg

Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer

Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer o Postfach 101422 o D - 20009 Hamburg

Geschäftsbereich Stadtstraßen
Fachbereich Planung - S2

Sachsenfeld 3-5
D - 20097 Hamburg

Geschäftszeichen (bei Antworten bitte angeben)
Gz.: S 2/ PSP 12283

Hamburg, den 30.08.2018

- | | |
|---|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> BASFI – SKbM (Senatskoordinatorin) (online) | <input checked="" type="checkbox"/> Kulturbehörde/Denkmalschutzamt (1-fach und online) |
| <input checked="" type="checkbox"/> BIS - VD 513 - (online) | <input checked="" type="checkbox"/> Bezirks-Seniorenbeirat (online) |
| <input checked="" type="checkbox"/> BIS - VD 520 - (2-fach) | <input checked="" type="checkbox"/> Verein Barrierefrei Leben e.V.,
z.Hd. [REDACTED], Richardstr. 45, 22081 Hamburg |
| <input checked="" type="checkbox"/> Polizei Hamburg – IT 421 - z.Hd. [REDACTED] (online) | <input checked="" type="checkbox"/> Hamburger Landesarbeitsgemeinschaft
für behinderte Menschen e.V.
Stresemannstraße 163, 22769 Hamburg |
| <input checked="" type="checkbox"/> BIS - F 042 | <input checked="" type="checkbox"/> Blinden- und Sehbehindertenverein Hamburg e.V.
Louis-Braille-Center, (online)
Holsteinischer Kamp 2 22081 Hamburg |
| <input checked="" type="checkbox"/> BSW - LP 14 (online) | <input checked="" type="checkbox"/> HVV (online)
Steindamm 94, 20099 Hamburg |
| <input checked="" type="checkbox"/> BUE – IB 3 (online) | <input checked="" type="checkbox"/> HHA AG (1-fach und online)
Steinstraße 20, 20095 Hamburg |
| <input checked="" type="checkbox"/> BUE – NGE 1 (online) | <input type="checkbox"/> HHA Fachbereich Ingenieurbauwerke BIB 14
Steinstraße 5, 20095 Hamburg (1-fach und online) |
| <input checked="" type="checkbox"/> BUE - U 1 (online) | <input checked="" type="checkbox"/> Switchh (online) |
| <input checked="" type="checkbox"/> LBV Parkraumüberwachung, GÜA, RÜA (1-fach und online) | <input checked="" type="checkbox"/> P+R Betriebsgesellschaft mbH (online) |
| <input checked="" type="checkbox"/> LIG (online)
Planungsbegleitung - 451/3 | <input checked="" type="checkbox"/> PK 33 |
| <input checked="" type="checkbox"/> LIG (online)
Vertrieb/Ankauf und Bestandsverwaltung – 431 | <input type="checkbox"/> KVG (2-fach)
Harburger Straße 96, 21680 Stade |
| <input checked="" type="checkbox"/> Finanzbehörde - Bezirksverwaltung (online)
Anliegerbeiträge
- 633 Altona, Mitte, Wandsbek
- 634 Bergedorf, Eimsbüttel, Harburg, Nord | <input type="checkbox"/> VHH (2-fach)
Betriebshof Schenefeld
Osterbrooksweg 73, 22869 Schenefeld |
| <input type="checkbox"/> HPA L221 | <input type="checkbox"/> VHH (2-fach)
Betriebshof Bergedorf
Curslacke Neuer Deich 37, 21029 Hamburg |
| <input checked="" type="checkbox"/> Handelskammer Hamburg - Infrastruktur (1-fach und online)
Adolphsplatz 1, 20457 Hamburg | <input type="checkbox"/> DB Service Immobilien GmbH (2-fach)
Niederlassung Hamburg
Hammerbrookstr. 44, 20097 Hamburg |
| <input checked="" type="checkbox"/> Handwerkskammer Hamburg (1-fach und online)
Holstenwall 12, 20355 Hamburg | <input checked="" type="checkbox"/> Ingenieurbüro IPO |
| <input checked="" type="checkbox"/> Hamburger Wasserwerke (1-fach und online)
Billhorner Deich 2, 20539 Hamburg | <input checked="" type="checkbox"/> Taxiverbände |
| <input checked="" type="checkbox"/> Hamburger Stadtentwässerung - G11 (1-fach und online)
Technische Bauherrenberatung
Billhorner Deich 2, 20539 Hamburg | <input checked="" type="checkbox"/> Werbeträger |
| <input checked="" type="checkbox"/> Stadtreinigung Hamburg - TS 2 u. Winterdienst | |
| <input checked="" type="checkbox"/> Bezirksamt HH-Nord - 2-fach + online (Mehrexemplare für die zu Beteiligten) | |
| <input checked="" type="checkbox"/> RegA EWi über N/IS11 (Weiterleitung mit Drs. durch Sachbearbeiter/in) ausschussdienst@hamburg-nord.hamburg.de | |
| <input checked="" type="checkbox"/> Hamburg Verkehrsanlagen GmbH (online) | |

Projekt: Veloroute 13: Maria-Louisen-Straße zwischen Sierichstraße und Dorotheenstraße

1. V e r s c h i c k u n g

- Anlagen:
1. Erläuterungsbericht
 2. Übersichtsplan Maßstab 1 : 10.000 Zeichnungs-Nr.: 13/12283-01-01
 3. Lageplan Maßstab 1 : 250 Zeichnungs-Nr.: 13/12283-04-01



Öffentliche Verkehrsmittel:

S 3, S 31 Hammerbrook
Bus 25, 112 Hammerbrook/City-Süd



LSBG
Landesbetrieb Straßen,
Brücken und Gewässer
Hamburg

Sehr geehrte Damen und Herren,

beiliegend erhalten Sie die Verschickung der Verkehrsplanung der Maßnahme

Veloroute 13: Maria-Louisen-Straße zwischen Sierichstraße und Dorotheenstraße

Dem verkehrstechnischen Erläuterungsbericht (Anlage 1) und den Lageplänen (Anlagen 2+3) sind die Rahmenbedingungen, Grundlagen sowie technischen Details der vorliegenden Planung zu entnehmen. Die vorliegende Planung wird hiermit

erstverschickt.

Die Finanzierung erfolgt aus der Aufgabenbereich 269.

Entwurfs- und Baudienststelle ist der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, Geschäftsbereich Stadtstraßen, Fachbereich Planung - S2 bzw. Fachbereich Baudurchführung - S3.

Die Realisierung ist für das Jahr 2020 vorgesehen.

Die angeschriebenen Dienststellen werden gebeten, ihre Stellungnahme bis spätestens zum

07.10.2018

an den Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer LSBG - S2 zu senden. In jedem Fall senden Sie bitte die Stellungnahmen auch per E-Mail an [REDACTED] [REDACTED]

Sollten keine Bedenken bestehen, bitten wir Sie, uns dies auch vor Ablauf des Termins anzuzeigen.

Bitte beachten:

Die Umsetzung des Projektes ist zeitlich mit anderen Projekten koordiniert und eingetaktet. Um diese Termine zu halten, können nur Stellungnahmen, die fristgerecht eingegangen sind, im weiteren Planungsverlauf berücksichtigt werden. Bitte unterstützen Sie uns dabei.

[REDACTED]

Baumaßnahme: Förderung des Radverkehrs Veloroute 13
Teilbaumaßnahme: Abschnitt 5
Maria-Louisen-Straße zwischen Sierichstraße und
Dorotheenstraße

Verkehrstechnischer Erläuterungsbericht

1. Verschickung

1	ANLASS UND ZIEL DER PLANUNG	3
2	VORHANDENER ZUSTAND	4
2.1	Allgemeines	4
2.2	Vorhandene Querschnitte	5
2.3	Verkehrsbelastung	9
2.4	Lichtsignalanlagen	11
2.5	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	12
2.6	Ruhender Verkehr	13
2.7	Lieverkehr	14
2.8	Radverkehr	14
2.9	Entwässerung	15
2.10	Öffentliche Beleuchtung	15
2.11	Straßenbegleitgrün	16
3	GEPLANTER ZUSTAND	16
3.1	Allgemeines	16
3.2	Variantenuntersuchung und Variantenfestlegung	16
3.3	Geplante Querschnitte	24
3.4	Verkehrsbelastung	27
3.5	Lichtsignalanlagen	27

3.6	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	30
3.7	Ruhender Verkehr	30
3.8	Lieferverkehr	31
3.9	Radverkehr	32
3.10	Gehwege	33
3.11	Straßenbegleitgrün	34
3.12	Entwässerung	34
3.13	Öffentliche Beleuchtung	34
3.14	Möblierung	34
3.15	Barrierefreiheit	34
3.16	Anleiterbarkeit Feuerwehr	35
3.17	Umweltverträglichkeit	36
4	PLANUNGSRECHTLICHE GRUNDLAGEN	36
5	LÄRMSCHUTZ	36
6	UMSETZUNG DER PLANUNG	36
6.1	Grunderwerb	36
6.2	Wirtschaftlichkeit und Finanzierung	37
6.3	Kampfmittel	37
6.4	Planungs-, Entwurfs- und Baudienststelle	37
6.5	Vorstellung der Maßnahme	37
6.6	Bautermine	37

1 Anlass und Ziel der Planung

Im Rahmen der Förderung des Radverkehrs in Hamburg sollen vor allem die Velorouten ausgebaut werden. Die Veloroute 13 verläuft vom Bezirksamt Hamburg-Altona bis zur U-Bahn Burgstraße in Hamburg-Wandsbek. Die Innere Ringroute führt 14 Kilometer durch die, um die innere Stadt gelegenen Stadtteile Altona, Eimsbüttel, Winterhude, Barmbek, Eilbek und Hamm. Dabei kreuzt sie in vielen Streckenabschnitten die Routen 1 bis 8. Die Veloroute 13 befindet sich in weiten Teilabschnitten in einem ungenügenden und nicht regelkonformen Zustand.

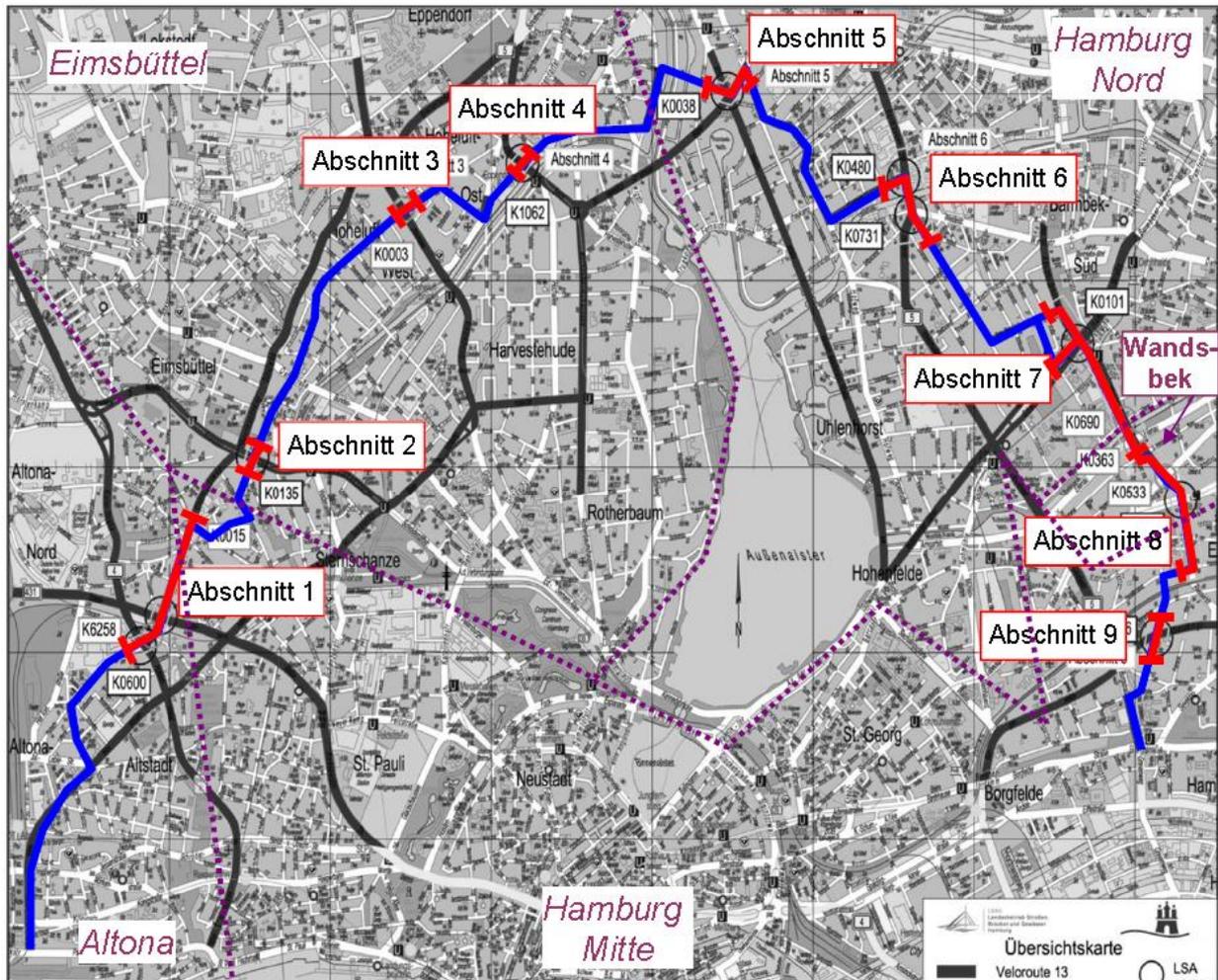


Abbildung 1: Verlauf der Veloroute 13 in Hamburg und Übersicht der Abschnitte

Anspruch und Kennzeichen einer Veloroute sind eine sichere, zügige und komfortable Befahrbarkeit auf der Strecke und in den Knotenpunkten sowie eine durchgängige, nach gültigen Regelwerken gestaltete Fahrradwegweisung.

Der hier betrachtete Abschnitt 5, Maria-Louisen-Straße zwischen Sierichstraße und Dorotheenstraße

ist Teil der Veloroute 13 und weist gegenwärtig in Bezug auf die Verkehrssicherheit und die Führung des Radverkehrs an den Schnittpunkten mit Hauptverkehrsstraßen Handlungsbedarf auf.

Die im Planungsgebiet gelegenen Knotenpunkte Sierichstraße/Maria-Louisen-Straße und Maria-Louisen-Straße/Dorotheenstraße weisen jeweils eine hohe Unfallbelastung auf. Die Abfrage der Unfalldatenbank EUSKa (Elektronische Unfalltypenstreckenkarte) zeigt auf, dass diese Knotenpunkte als Unfallhäufungsstellen zu identifizieren sind. Bei vielen der aufgetretenen Unfälle waren Radfahrer und Fußgänger beteiligt. Die Unfallstatistiken unterstreichen die Defizite in der Verkehrssicherheit nicht motorisierter Verkehrsteilnehmer.

Die Maßnahme im Rahmen des Abschnittes 5 der Veloroute 13 zur Neugestaltung des Streckenzuges Maria-Louisen-Straße zwischen Sierichstraße und Dorotheenstraße schließt an die Planungen des Bezirkes Hamburg Nord zur Neugestaltung der Maria-Louisen-Straße an und schließt die Lücke auf diesem Streckenabschnitt. Die Baumaßnahmen des Bezirkes Hamburg Nord grenzen damit sowohl im Westen als auch im Osten an die vorliegende Planung des LSBG. Dieser Planungsstand wurde mit dem Bezirk HH-Nord entsprechend abgestimmt.

2 Vorhandener Zustand

Im Folgenden wird der vorhandene Zustand im Planungsgebiet Maria-Louisen-Straße zwischen Sierichstraße und Dorotheenstraße dargestellt.

2.1 Allgemeines

Der von der Planung betroffene Streckenabschnitt in der Maria-Louisen-Straße ist etwa 290m lang. In der Sierichstraße umfasst das Planungsgebiet einer Länge von ca. 120m und in der Dorotheenstraße von ca. 140m. Zudem ist die Zufahrt zur Klärchenstraße Teil der Umgestaltung ca. 36m lang.

In nordöstliche Fahrtrichtung liegt der Baubeginn unmittelbar vor dem Knotenpunkt Maria-Louisen-Straße/ Sierichstraße. Das Bauende befindet sich hinter dem Knotenpunkt Maria-Louisen-Straße/Dorotheenstraße. In der Sierichstraße, der Klärchenstraße und der Dorotheenstraße werden die Zufahrten zu den genannten Knotenpunkten neugestaltet.

Abbildung 2 zeigt den betroffenen Planungsabschnitt als Luftbild inklusive der vorhandenen Lichtsignalanlagen und Fußgängerfurten.

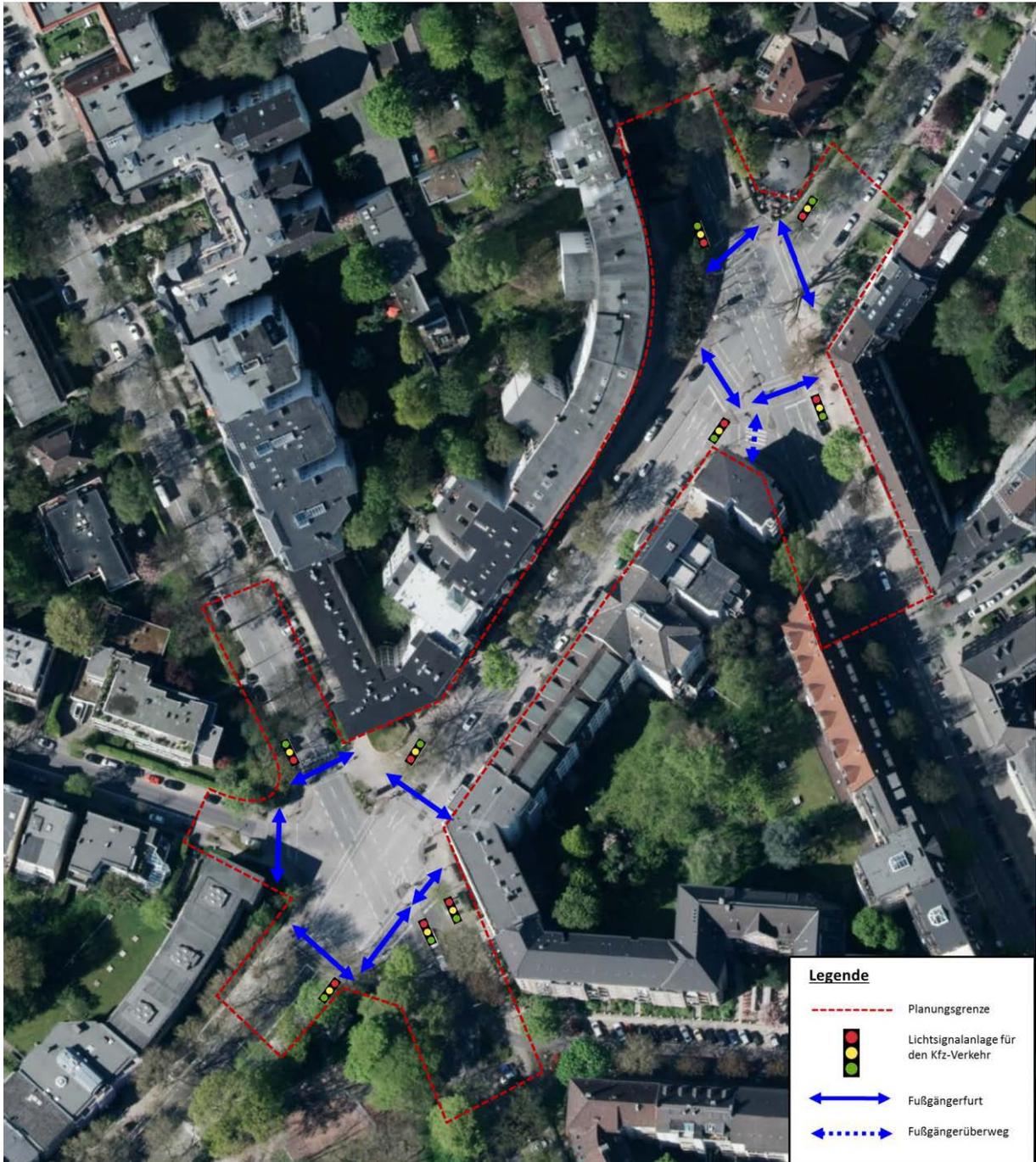


Abbildung 2: Luftbild VR 13 Abschnitt 5 (Quelle: geoportal-hamburg.de)

2.2 Vorhandene Querschnitte

Die Maria-Louisen-Straße ist eine einbahnige Hauptverkehrsstraße mit je einem Fahrstreifen pro Fahrtrichtung, die innerhalb des Planungsgebietes z.T. Überbreite besitzen. Die Sierichstraße ist eine zweistreifige Hauptverkehrsstraße, die in ihrer Betriebsart in der Verkehrsführung weitestgehend einzigartig ist. Die Besonderheit liegt darin, dass die Sierichstraße einer tageszeitabhängigen Fahrtrichtungsvorgabe unterliegt. In der Zeit von 4 Uhr morgens bis 12 Uhr mittags stehen dem stadteinwärts fahrenden

Verkehr in Fahrtrichtung Süden vom Grundkonzept her beide Fahrstreifen zur Verfügung. Von 12 Uhr mittags bis 4 Uhr nachts am Folgetag wechselt die Fahrtrichtung nach stadtauswärts und damit in Richtung Norden. Obwohl an den Knotenpunkten die nicht zur Verfügung stehende Fahrtrichtung mit dem **Verkehrszeichen 267 „Verbot der Einfahrt“ ausgeschlossen wird, das im Wesentlichen bei der Beschilderung von Einbahnstraßen Anwendung findet**, handelt es sich bei der Sierichstraße nach verkehrsrechtlichen Gesichtspunkten um keine klassische Einbahnstraße, deren Fahrtrichtung zeitlich bedingt wechselt. Aufgrund von ruhendem Verkehr zwischen den Knotenpunkten kann auf der freien Strecke vereinzelt Gegenverkehr auftreten. Speziell infolge von Längsparkständen kann es vorkommen, dass je nach tageszeitlicher Fahrtrichtung das Auto in der aktuell falschen Fahrtrichtung abgestellt wurde. Diesen Verkehrsteilnehmern ist es gestattet, die Sierichstraße bis zum nächsten Knotenpunkt, d.h. bis wieder das Verkehrszeichen 267 aufgestellt ist, in entgegengesetzter Fahrtrichtung zu befahren.

Die Dorotheenstraße ist eine zweistreifige Bezirksstraße, die südlich der Maria-Louisen-Straße beidseitige Schutzstreifen besitzt. Die Klärchenstraße ist eine Einbahnstraße, die weg vom Knotenpunkt Maria-Louisen-Straße/Sierichstraße führt. Einzig der Radverkehr ist entgegen der festgelegten Fahrtrichtung zulässig.

Der Knotenpunkt Maria-Louisen-Straße/Sierichstraße ist ein fünfarmiger Knotenpunkt, bei dem der fünfte Arm durch eine Einbahnstraßenregelung weg vom Knotenpunkt führt. Auf der Maria-Louisen-Straße steht in beiden Zufahrten ein überbreiter Mischfahrstreifen zur Verfügung. In Fahrtrichtung Nordosten ist das Linksabbiegen dauerhaft verboten. Das Rechtsabbiegen ist nur zulässig, wenn die Fahrtrichtung der Sierichstraße in Richtung stadteinwärts liegt (von 4-12 Uhr). Ansonsten ist diese Fahrbeziehung auch untersagt. In der Gegenrichtung ist das Linksabbiegen in die Sierichstraße grundlegend nicht möglich. Das Rechtsabbiegen in die Sierichstraße ist analog zur gegenüberliegenden Zufahrt nur dann möglich, wenn es die vorgegebene Fahrtrichtung der Sierichstraße zulässt. In die Klärchenstraße kann zu jeder Zeit aus der Maria-Louisen-Straße rechts abgebogen werden. In der südlichen Zufahrt der Sierichstraße stehen bei entsprechender Fahrtrichtung ein Geradeaus-/Linksmischfahrstreifen und ein Geradeausfahrstreifen zur Verfügung. Zudem ist ein Rechtsabbiegefahrstreifen vorhanden, der durch einen Fahrbahnteiler baulich abgetrennt ist und zudem den Verkehr aus der zuvor einmündenden Cäcilienstraße aufnimmt. Aufgrund der baulichen Abtrennung kann dieser Fahrstreifen auch dann von den Verkehrsteilnehmern aus der Cäcilienstraße befahren werden, wenn die vorgegebene Fahrtrichtung stadteinwärts ist.

In der nördlichen Zufahrt der Sierichstraße gibt es zwei Mischfahrstreifen, die das Geradeausfahren und das Rechts- bzw. das Linksabbiegen ermöglichen. Dabei kann rechts sowohl in die Klärchenstraße als auch in die Maria-Louisen-Straße abgebogen werden.

Der zweite im Planungsgebiet liegende Knotenpunkt Maria-Louisen-Straße/Dorotheenstraße ist ein vierarmiger Knotenpunkt. An diesem sind alle Fahrbeziehungen zugelassen. In der westlichen Zufahrt der

Maria-Louisenstraße stehen ein Linksabbiege- und ein Geradeausfahrstreifen zur Verfügung. Über eine Dreiecksinsel und eine Rechtsabbiegefahrbahn kann unter Wartepflicht und Beachtung des dort vorhandenen Fußgängerüberweges frei nach rechts abgebogen werden kann. In der gegenüberliegenden Zufahrt kann aus einem überbreiten Mischfahrstreifen, auf dem ein Geradeaus-/Rechts- und ein Linksabbiegepeil markiert sind, in alle Richtungen gefahren werden. In den beiden Zufahrten der Dorotheenstraße stehen jeweils ein Geradeaus-/Rechtsmischfahrstreifen und ein Linksabbiegestreifen zur Verfügung.

In den folgenden Tabellen werden einzelne Querschnitte der vorhandenen Straßensituation im Planungsabschnitt tabellarisch dargestellt. Die genaue Lage der Querschnitte kann den beigefügten Plänen entnommen werden.

Maria-Louisen-Straße A-A		Klärchenstraße B-B	
	Straßenbegrenzungslinie		Straßenbegrenzungslinie/Mauer
1,83m	Gehweg	1,52m	Gehweg
2,64m	Fahrradabstellfläche	2,09m	Baumscheibe
1,55m	Schutzstreifen	5,24m	Fahrstreifen
4,91m	Fahrstreifen	2,03m	Parkstreifen
3,25m	Fahrstreifen	1,85m	Baumscheibe
1,85m	Radfahrstreifen	1,59m	Gehweg
1,43m	Sicherheitsstreifen		Straßenbegrenzungslinie
1,00m	Radweg		
1,69m	Gehweg		
	Straßenbegrenzungslinie		

Maria-Louisen-Straße C-C		Maria-Louisen-Straße D-D	
	Mauer		Straßenbegrenzungslinie
2,86m	Gehweg (private Fläche)	3,11m	Gehweg
	Straßenbegrenzungslinie	0,69m	Radweg
0,33m	Gehweg	1,16m	Sicherheitsstreifen
1,02m	Radweg	2,03m	Parkbucht
2,73m	Sicherheitsstreifen/Fahrradabstellfläche	4,00 m	Fahrstreifen
6,05m	Fahrstreifen	3,75 m	Fahrstreifen
5,25m	Fahrstreifen	3,46 m	Fahrstreifen
2,00m	Halbseitiges Gehwegparken	2,00m	Halbseitiges Gehwegparken
0,50m	Sicherheitsstreifen	0,57m	Sicherheitsstreifen
0,93m	Radweg	0,89m	Radweg
1,31m	Gehweg	1,35m	Gehweg
	Straßenbegrenzungslinie		Straßenbegrenzungslinie/ Mauer
Dorotheenstraße E-E		Dorotheenstraße F-F	
	Zaun		Gebäudefront
0,81m	Gehweg (private Fläche)	8,58m	Gehweg (private Fläche)
	Straßenbegrenzungslinie		Straßenbegrenzungslinie
0,94m	Gehweg	0,84m	Radweg
1,06m	Radweg	2,37m	Sicherheitsstreifen
1,78m	Baumscheibe	3,46 m	Fahrstreifen
3,26m	Fahrstreifen	3,10 m	Fahrstreifen
3,05m	Fahrstreifen	3,57 m	Fahrstreifen
3,36m	Fahrstreifen		Dreieckinsel
0,73m	Radweg		
1,56m	Gehweg		
2,10m	Baumscheibe		
1,59m	Gehweg		
	Straßenbegrenzungslinie/ Stufen		

Maria-Louisen-Straße G-G	
	Mauer
0,61m	Gehweg (private Fläche) Straßenbegrenzungslinie
0,64m	Gehweg
1,01m	Radweg
2,91m	Baumscheibe
4,82m	Fahrstreifen
3,23m	Fahrstreifen
2,01m	Gehwegparken
1,00m	Radweg
1,64m	Gehweg Straßenbegrenzungslinie

2.3 Verkehrsbelastung

Auf den Hauptverkehrsstraßen Maria-Louisen-Straße und Sierichstraße, sowie in den Bezirksstraßen Dorotheenstraße und Cäcilienstraße gilt eine zulässige Fahrgeschwindigkeit von 50 km/h. Die Klärchenstraße ist Bestandteil einer Tempo 30-Zone, sodass hier 30 km/h erlaubt sind. Die beiden Hauptverkehrsstraßen und die Dorotheenstraße übernehmen wichtige Verbindungsfunktionen im Hamburger Straßennetz. Die Cäcilienstraße und die Klärchenstraße haben erschließenden Charakter.

Für die Ermittlung der aktuellen Verkehrsmengen wurden zum einem am Dienstag, dem 10.05.2016 an beiden Knotenpunkten von 6:00-9:00 Uhr und von 13:00-19:00 Uhr und am Dienstag, dem 27.09.2016, nochmals am Knotenpunkt Maria-Louisen-Straße/Sierichstraße von 6:00 bis 19:00 Uhr jeweils eine Verkehrszählung durchgeführt.

Aus den jeweiligen Auswertungen der Verkehrszählungen ist für den Knotenpunkt Maria-Louisen-Straße/Sierichstraße ist eine Vormittagsspitzenstunde von 8:00-9:00 Uhr und eine Nachmittagsspitzenstunde von 17:00-18:00Uhr festzustellen. Am benachbarten Knotenpunkt Maria-Louisen-Straße/Dorotheenstraße sind die nach dem HBS 2015 festzulegenden Spitzenstunden jeweils um ein Viertelstundenintervall verschoben und dauern von 8:15-9:15Uhr und von 16:45-17:45Uhr an. Die Verkehrsmengen während der Spitzenstunden sind in Abbildung 3 und Abbildung 4 dargestellt.

Aus diesen wird ersichtlich, dass am Knotenpunkt Maria-Louisen-Straße/Sierichstraße die Geradeausfahrbeziehungen sehr stark nachgefragt sind. Die Abbiegebeziehungen sind insgesamt wenig belastet.

Einzig in die Klärchenstraße ist eine dreistellige stündliche Verkehrsbelastung festzustellen. Im Gesamtquerschnitt sind Sierichstraße und Maria-Louisen-Straße etwa gleich stark belastet, obwohl in der Sierichstraße nur eine Fahrtrichtung vorhanden ist. Im Vergleich zwischen Morgen- und Nachmittagspitze kehrt sich das Nachfrageverhältnis bei den Fahrbeziehungen um. Am Knotenpunkt Maria-Louisen-Straße ist eine ähnliche Verkehrsverteilung festzustellen. Auch hier sind im Wesentlichen die Gerade-fahrbeziehungen nachgefragt. Einzige Ausnahme bildet die Verbindung von der westlichen Maria-Louisenstraße in den südlichen Teil der Dorotheenstraße und umgekehrt. Diese Abbiegebeziehung erreicht eine vergleichbare Verkehrsbelastung. Die vorhandene Verkehrsbelastung verhält sich im Vergleich zwischen Vor- und Nachmittagsspitzenstunde analog zum Knotenpunkt Sierichstraße/Maria-Louisen-Straße.

Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke eines Jahres (DTV) beträgt auf der Sierichstraße im südlichen Teil ca. 14.000 Kfz/24h und im nördlichen Teil etwa 12.500 Kfz/24h. In der Maria-Louisen-Straße liegt der DTV östlich des Knotens bei 13.500 Kfz/24h und westlich bei 12.000 Kfz/24h. Damit zählen beide Straßen im Hamburger Straßennetz zu den mittelstarkbelasteten Straßen. Die Klärchenstraße ist mit einem DTV von 2.000 Kfz/24h nur wenig belastet. Am benachbarten Knotenpunkt Dorotheenstraße liegt der DTV im östlich vom Knotenpunkt gelegenen Teil der Maria-Louisen-Straße ca. 7.000 Kfz/24h. Im nördlichen Teil der Dorotheenstraße sind ca. 6.000 Kfz/24h, im südlichen Teil ca. 10.000 Kfz/24h zu verzeichnen. Damit sind diese Straßenabschnitte gering bis mittelstark belastet.

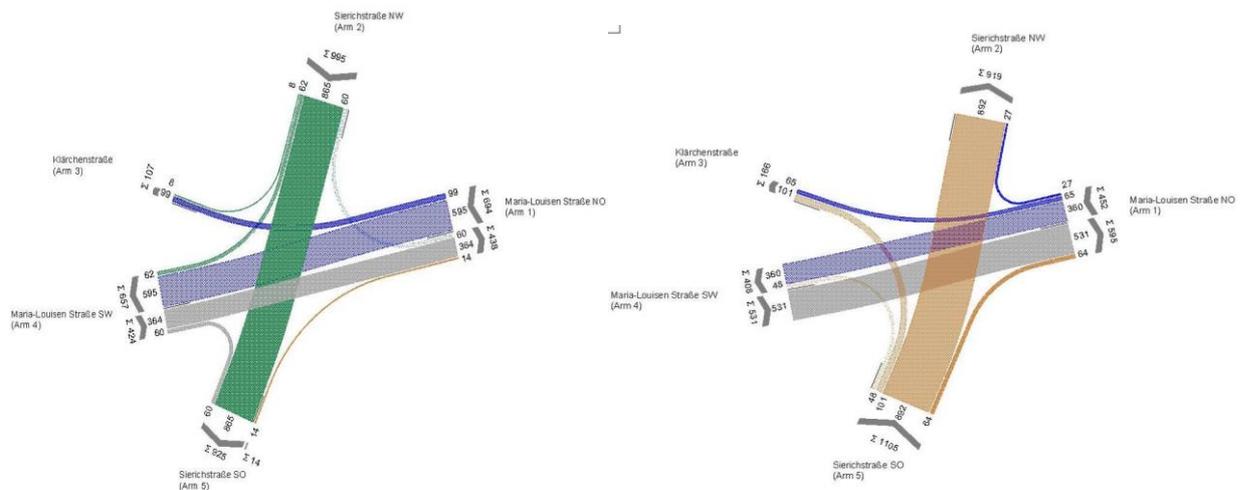


Abbildung 3: Verkehrsbelastungen Sierichstr./Maria-Louisen-Str., Spitzenstunden 8-9h (li), 17-18h (re) 27.09.2016 [Kfz/h]

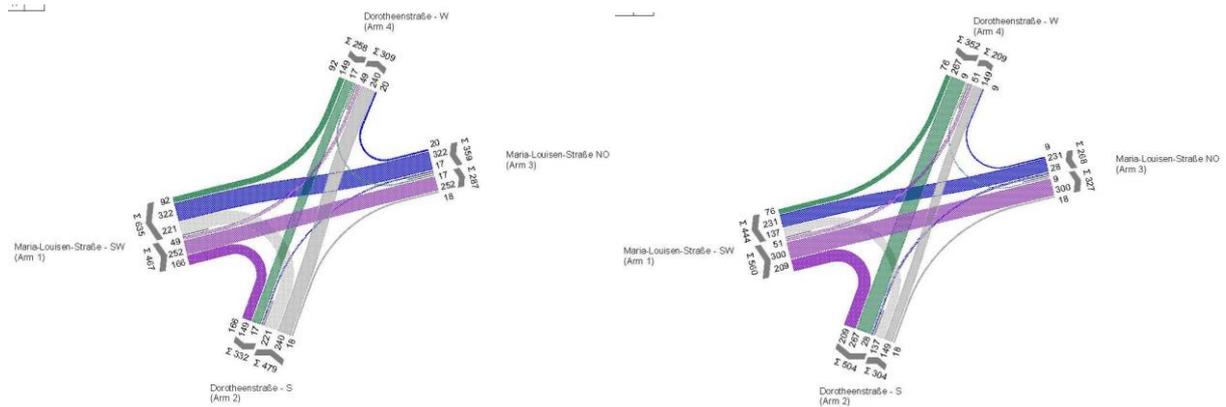


Abbildung 4: Verkehrsbelastungen Dorotheenstraße./Maria-Louisen-Str.,
Spitzenstunden 8:15-9:15h (li), 16:45-17:45h (re) 10.05.2016 [Kfz/h]

2.4 Lichtsignalanlagen

Direkt im Planungsgebiet liegen die signalisierten Knotenpunkte Maria-Louisen-Straße/Sierichstraße und Maria-Louisen-Straße/Dorotheenstraße.

Der Knotenpunkt Maria-Louisen-Straße/Sierichstraße hat durch die gleichzeitige Verknüpfung mit der Klärchenstraße insgesamt fünf Zufahrten. Durch die Wechselverkefshführung der Sierichstraße und die vom Knoten weg führende Einbahnstraßenrichtung der Klärchenstraße werden gleichzeitig nur in drei Zufahrten Verkehrsteilnehmer auf den Knotenpunkt zugeführt. In allen Zufahrten sind Furten für die Fußgänger vorhanden. In der südlichen Zufahrt der Sierichstraße ist die Furt durch die bauliche Abtrennung des Rechtsabbiegestreifens zwei geteilt. Für den Radverkehr sind über die Klärchenstraße, über den westlichen Teil der Maria-Louisen-Straße und beidseitig der Maria-Louisen-Straße Furten über die Sierichstraße markiert. In Fahrtrichtung Westen wird mit der direkten Führung ein Umweg über beide anliegende Furten vermieden. Akustische Signalgeber sind für blinde Verkehrsteilnehmer bisher nicht vorhanden.

Vor dem Hintergrund, dass das Linksabbiegen aus der Maria-Louisen-Straße nicht zulässig ist und in der Sierichstraße am Knotenpunkt i.d.R. kein Gegenverkehr auftritt, werden nahezu alle abbiegenden Verkehre nur gegenüber parallellaufenden, nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer bedingt verträglich geführt. Einzig bei stadteinwärtiger Richtung der Sierichstraße können Situationen entstehen, in denen Linksabbieger der Sierichstraße auf entgegenkommende Rechtsabbieger achten müssen, die zuvor den Knoten über die Cäcilienstraße und den baulich abgetrennten Rechtsabbiegestreifen erreichen.

Die Wechselverkefshführung der Sierichstraße bewirkt zudem eine Besonderheit in der Lichtsignalsteuerung, die als allgemeines Konzept an allen Knotenpunkten in der Sierichstraße Anwendung findet. Bei Freigabe der Maria-Louisen-Straße zeigen sowohl die für die zulässige Fahrtrichtung als auch die für die nicht freigegebene Gegenrichtung geltenden Signalgeber **den Signalzustand „Rot“ an. Dies ist**

notwendig, um die auf der Furt querenden Fußgänger auch vor den Verkehrsteilnehmern zu schützen, die den Knotenpunkt entweder ungerechtfertigterweise oder durch den Beginn der Fahrt unmittelbar vor dem Knotenpunkt oder über den baulich abgetrennten Rechtsabbiegefahrstreifen in der falschen Fahrtrichtung erreichen. Bei Freigabe der Sierichstraße wechseln allerdings nur die Signalgeber in den Zustand **„Grün“**, die die gerade geltende Fahrtrichtung signalisieren. Die gegenüberliegenden Signalgeber gehen stattdessen in den Dunkelzustand und es sind die in dieser Zufahrt vorhandenen Verkehrszeichen zu beachten. Diese Maßnahme soll noch einmal die aktuell vorgegebene Fahrtrichtung unterstreichen und das Fahren in falscher Fahrtrichtung möglichst unterbinden.

Der Knotenpunkt Maria-Louisen-Straße/Dorotheenstraße besitzt insgesamt vier Zufahrten. Es sind alle Abbiegebeziehungen zugelassen, sodass für den Kfz-Verkehr an diesen Knotenpunkt keine Einschränkungen bestehen. In allen Zufahrten außer im nordöstlichen Teil der Maria-Louisen-Straße sind Linksabbiegestreifen vorhanden. Diese Zufahrt hat einen überbreiten Mischfahrstreifen, auf dem allerdings zwei Pfeilsymbole markiert sind, die den Verkehrsteilnehmern ein vergleichbares Verhalten suggerieren, als wäre ein Linksabbiegestreifen vorhanden. In der südwestlichen Zufahrt der Maria-Louisen-Straße wird der Rechtsabbieger außerhalb der Signalisierung über eine Dreiecksinsel geführt. Für die Bevorrechtigung von Fußverkehr ist ein Fußgängerüberweg im Rechtsabbiegekeil markiert. Ansonsten werden Rechtsabbieger zu parallel laufenden Fuß- und Radverkehr bedingt verträglich behandelt. Gleiches gilt für Linksabbieger, die zudem entgegenkommende Fahrzeuge zu beachten haben. Akustische Signalgeber sind bis dato nicht vorhanden.

An beiden Knotenpunkte sind keine Vorrichtungen zur Priorisierung des öffentlichen Personennahverkehrs vorhanden. Zudem kommt bisher keine LED-Technik zum Einsatz, die die Erkennbarkeit der Signalfarben erhöhen und die laufenden Kosten verringern könnte.

2.5 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Die Maria-Louisen-Straße wird gegenwärtig von der Buslinie 109 in beiden Richtungen befahren. Zwischen den beiden im Planungsgebiet gelegenen Knotenpunkten war auf der nördlichen Straßenseite die Fahrbahnrandhaltestelle **Maria-Louisen-Straße für die Fahrtrichtung „Hauptbahnhof/ZOB“ (in Richtung Westen)**. Die Haltestelle war mit einem Fahrgastunterstand ausgestattet und es halten nach wie vor bis zu 18 Busse bzw. neun Busse je Fahrtrichtung an der Haltestelle. Das entspricht in der Hauptverkehrszeit von 7:00 bis 18:00Uhr einen 7-8 Minuten-Takt. Die Haltestelle wurde im Zuge der Bezirksmaßnahme ca. 100m westlich des jetzigen Stands verlegt und befindet sich aktuell kurz vor dem Knotenpunkt Maria-Louisen-Straße/Sierichstraße. Für die Gegenrichtung liegt die Haltestelle außerhalb des Planungsgebietes auf Höhe der Hausnummer 49.

Die Dorotheenstraße wird von der Metrobuslinie M25, sowie der Nachtbuslinie 606 befahren. Ab dem Knotenpunkt Maria-Louisen-Straße/Dorotheenstraße verkehrt zudem die Linie 109 im nördlichen Teil der

Dorotheenstraße. Die Haltestelle Dorotheenstraße befindet sich im südlichen Abschnitt der Dorotheenstraße. Sie liegt allerdings außerhalb des Planungsgebietes, sodass diese nicht weiter zu berücksichtigen ist. Die Metrobuslinie M25 verkehrt nahezu die gesamte Betriebszeit über im 10-Minuten-Takt. Eine Stunde vor Betriebsschluss wird der Takt auf einen 20-Minuten-Takt ausgedünnt. Von der Nachtlinie 606 führen unter der Woche in der Zeit von 0:00 bis 5:00 Uhr insgesamt 13 Fahrten durch das Planungsgebiet. Am Wochenende verkehrt die Nachtlinie 606 nicht, dafür ist die Linie M25 die ganze Nacht im Einsatz, die sonst unter der Woche nachts nicht fährt.

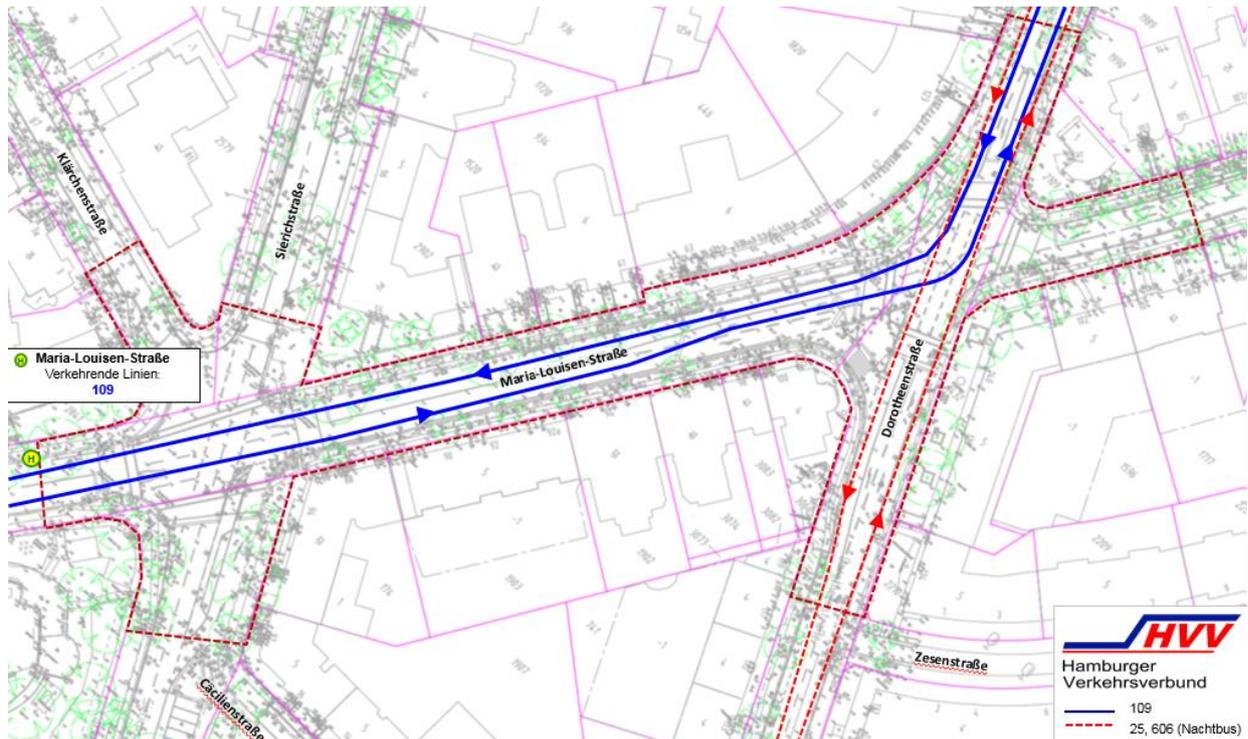


Abbildung 5: vorhandene Buslinien im Bereich Maria-Louisen-Straße

2.6 Ruhender Verkehr

In der Sierichstraße, in der Maria-Louisen-Straße und in der Dorotheenstraße wird außerhalb der Kreuzungs- und Haltestellenbereiche beidseitig geparkt. Überwiegend ist das Parken auf dem Gehweg bzw. das halbseitige Gehweg-/Fahrbahnparken zugelassen. Die verfügbare Fahrbahnbreite wird damit, obwohl keine Parkbuchten vorhanden sind, nur geringfügig oder gar nicht eingeschränkt. In der Maria-Louisen-Straße befindet sich Höhe der Hausnummern 63 und 66 eine Parkbucht mit sechs Stellplätzen, die mittels Parkscheinautomaten bewirtschaftet wird. Im südöstlichen Teil der Dorotheenstraße sind ebenfalls neun Längsparkstände vorhanden, die zeitlich begrenzt gebührenpflichtig sind und an denen ein Parkschein zu lösen ist. In der südwestlichen Zufahrt der Sierichstraße befinden sich drei Längsparkstände die keine Einschränkung unterliegen. Insgesamt stehen im Planungsgebiet offiziell 59 Stellplätze für den ruhenden Verkehr zur Verfügung. Es ist allerdings ein großer Parkdruck erkennbar, da bei

Auslastung der Parkstände auch Flächen zum Parken genutzt, die dem ruhenden Verkehr nicht gewidmet sind. Das ungeordnete Parken führt zu Einschränkungen der Bewegungsfreiheit auf der Fahrbahn und in den Seitenräumen und unter Umständen zu einer Beschädigung der Grünanlagen.

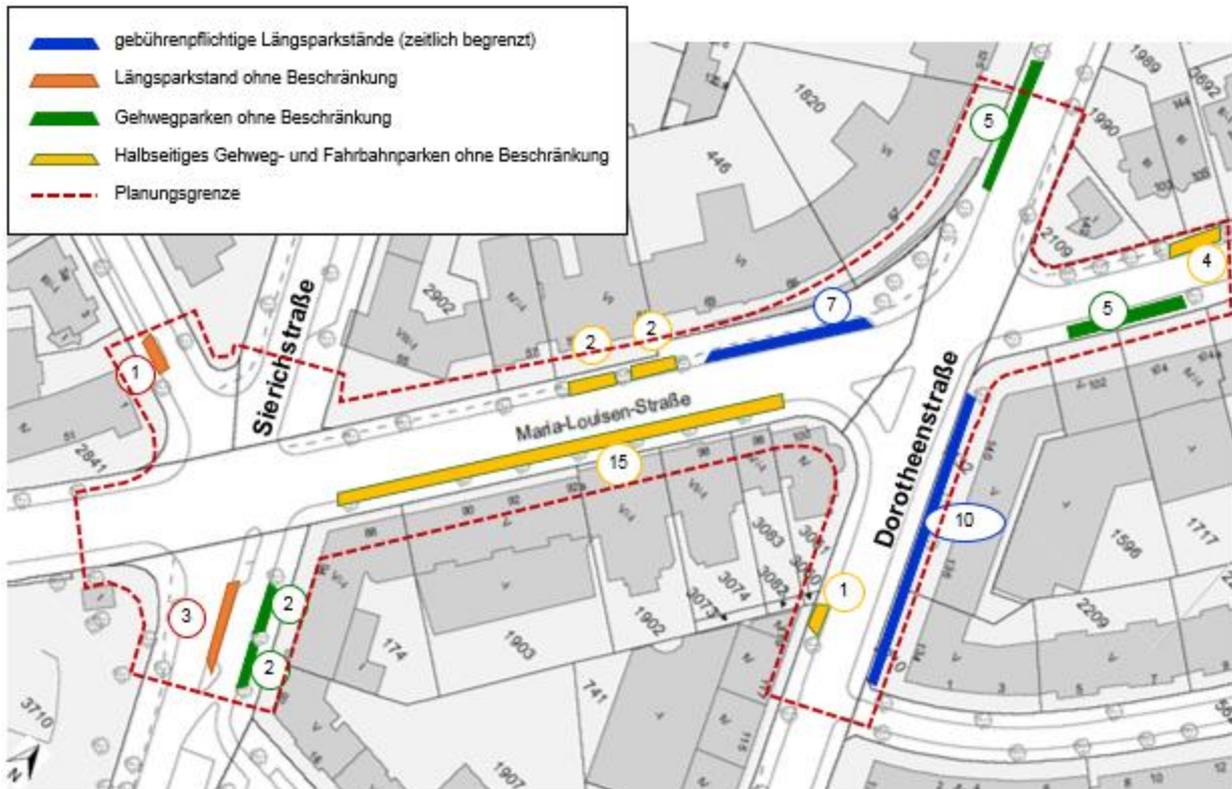


Abbildung 6: Lage und Anzahl der Parkstände im Bereich Sierichstraße – Maria-Louisen-Straße - Dorotheenstraße

2.7 Lieferverkehr

Bis auf in der Dorotheenstraße befinden sich in den anliegenden Gebäuden keine Geschäfte, die Lieferverkehr erzeugen. Ladezonen sind in dem Bereich keine vorhanden. Auf Höhe der Geschäfte befinden sich allerdings die gebührenpflichtigen Längsparkstände, die damit einen höheren Umschlagsgrad erzeugen und dem Lieferverkehr Möglichkeiten eröffnen, freie Freiflächen vorzufinden, um die Geschäfte beliefern zu können.

2.8 Radverkehr

Im nordöstlichen Teil der Maria-Louisen-Straße wird der Radverkehr bis zum Knotenpunkt Sierichstraße/ Maria-Louisen-Straße auf baulichen und nicht benutzungspflichtigen Radwegen in beiden Richtungen im Seitenraum geführt. Diese sind vergleichsweise schmal und die Breite entspricht nicht mehr dem Stand der Technik und erreicht mit 2,00m das nach RESTRA geforderte Mindestmaß nicht. Ab der Sierichstraße wird der Radfahrer auf der Maria-Louisen-Straße auf neu angelegten Schutzstreifen und in Gegen-

richtung auf einem Radfahrstreifen geführt. Die Querung der Dorotheenstraße und der Sierichstraße erfolgt über gesondert markierte Radfahrerfurten.

In der Sierichstraße wird der Radverkehr grundlegend im Mischverkehr geführt. Der südwestliche Seitenraum ist allerdings für Radfahrer in beiden Richtungen freigegeben, sodass hier ein Wahlmöglichkeit für den Radfahrer besteht. Die Querung über die Maria-Louisen-Straße erfolgt frei. Es sind keine Furten markiert.



Abbildung 7: vorhandene Radwegführung Maria-Louisen-Straße –Sierichstraße-Dorotheenstraße

Abstellmöglichkeiten für Radfahrer sind im öffentlichen Straßenraum weitestgehend wenig vorhanden.

Es ist zu beobachten, dass einige Radfahrer die vorhandenen Absperrbügel zum Schutz der Grünflächen und dort befindlichen Bäume zum Abstellen ihrer Fahrräder benutzen.

2.9 Entwässerung

Die Entwässerung der Fahrbahnen sowie der Nebenflächen im Planungsabschnitt erfolgt über das Straßenquer- und Straßenlängsgefälle in die dafür vorgesehenen Straßenabläufe und Anschlussleitungen und weiter in das vorhandene Mischwasser-Siel. im Verlauf der Maria-Louisen-Straße und der Dorotheenstraße erfolgt die Entwässerung über Dachprofil in beidseitig angeordnete Trummen.

2.10 Öffentliche Beleuchtung

Im gesamten Bereich der Planungsgrenzen sind Peitschenleuchten angeordnet, um die öffentliche Beleuchtung zu gewährleisten.

2.11 Straßenbegleitgrün

Im Planungsbereich sind zurzeit insgesamt 37 Bäume vorhanden. An der Maria-Louisen-Straße stehen über 6 verschiedene Baumgattungen wie Eiche, Götterbaum, Vogelbeerbaum, Linde, Ahorn und Platane. Ca. 70% davon sind älter als 40 Jahre alt. Der älteste Straßenbaum im Planungsbereich ist eine Eiche und steht seit 1812 in der Maria-Louisen-Straßen an der Ecke Dorotheenstraße (206 Jahre alt, Stammumfang: 350cm). Acht Bäume, vor allem Linde und Vogelbeern und zwei Lindenbäume gibt es auf Dorotheenstraße bzw. Klärchenstraße im Planungsgebiet. An den Flurstücksgrenzen sind zum Teil Hecken vorhanden.

3 Geplanter Zustand

3.1 Allgemeines

Der Teil der Veloroute 13 im Planungsbereich weist gegenwärtig in Bezug auf die Verkehrssicherheit und Akzeptanz der Route Handlungsbedarf auf. Die Flächen für Fußgänger und Radfahrer in den Seitenräumen sind im großen Teil des Planungsabschnittes unterdimensioniert. Sie erfüllen nicht die heutigen Anforderungen und entsprechen nicht den aktuellen Richtlinien.

Der vorliegende Abschnitt 5 der Veloroute 13 verläuft von der Klärchenstraße über die Maria-Louisen-Straße bis zur Knotenpunkt Maria-Louisen-Straße/Dorotheenstraße und ab hier geht es in südöstlicher Richtung in die Dorotheenstraße weiter.

Die Planung beginnt in der Maria-Louisen-Straße ca. 15 m vor dem Knotenpunkt. Die Baustrecke geranzt auf beiden Seiten an der Anschlussplanungen des Bezirkes.

3.2 Variantenuntersuchung und Variantenfestlegung

Im Folgenden werden die Änderungen am Knotenpunkt Maria-Louisen-Straße/Sierichstraße und am Knotenpunkt Maria-Louisen-Straße/Dorotheenstraße und im Streckenabschnitt Maria-Louisen-Straße zwischen Sierichstraße und Dorotheenstraße näher erläutert.

Für die Radwegführung wurden aufgrund der Komplexität in Verbindung mit der Sierichstraße und dem hohen Baumbestand im Bereich der Maria-Louisen-Straße Knotenpunkt Dorotheenstraße umfangreiche Variantenbetrachtungen durchgeführt.

Die folgende Erläuterung stellt einen Kurzüberblick über die betrachteten Untersuchungen dar:

Der Untersuchungsbereich wurde in drei Gebietsbereiche unterteilt.

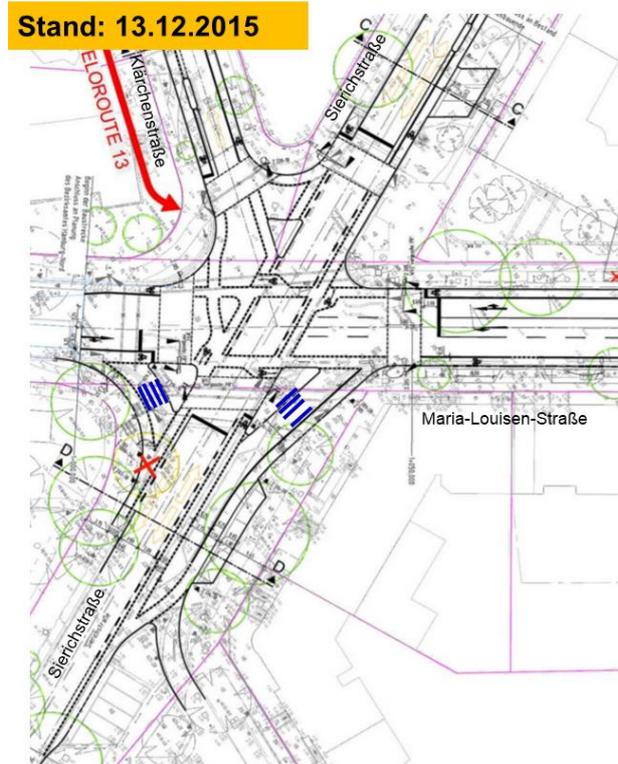
1. Knotenpunkt Sierichstraße/ Klärchenstraße/ Maria-Louisen-Straße

2. Verbindungsstreckenteil zwischen dem Knotenpunkt Maria-Louisen-Straße/ Sierichstraße und dem Knotenpunkt Maria-Louisen-Straße/ Dorotheenstraße
3. Knotenpunkt Dorotheenstraße/ Maria-Louisen-Straße unter Berücksichtigung des vorhandenen Baumbestandes

Gebietsbereich 1

Für den Knotenpunktbereich wurde eine umfangreiche Variantenbetrachtung durchgeführt. Bei der ersten Planung erfolgte eine Prüfung, ob der gesamte Knotenpunkt über Schutzstreifen und Radfahrstreifen radwegtechnisch erschlossen werden kann. Aufgrund der besonderen Geometrien des 5-armigen Knotenpunktes und unter Berücksichtigung der zeitlich abhängigen Wechselverkehrsrichtungen in der Sierichstraße stellte sich schnell heraus, dass sich eine Überlagerung von Schutzstreifen und Radfahrstreifen innerhalb des Knotenpunktes einstellt und kaum sichere Aufstellflächen für indirektes Linksabbiegen für Radfahrer geschaffen werden können. Sowohl im Wechselverkehrsrichtungssystem der Sierichstraße als auch in der geometrischen Abwicklung der Verkehre konnte kein Konsens zur sicheren Anordnung zum indirekten Linksabbiegen und auch zur Begreifbarkeit der Knotenpunktgeometrie mit Wirkung der Wechselverkehrsrichtung gefunden werden.

Gesamtlösung mit Radfahrstreifen



Ausbau ohne Radfahrstreifen

Verzicht der Herstellung von Radfahrstreifen in der Sierichstraße

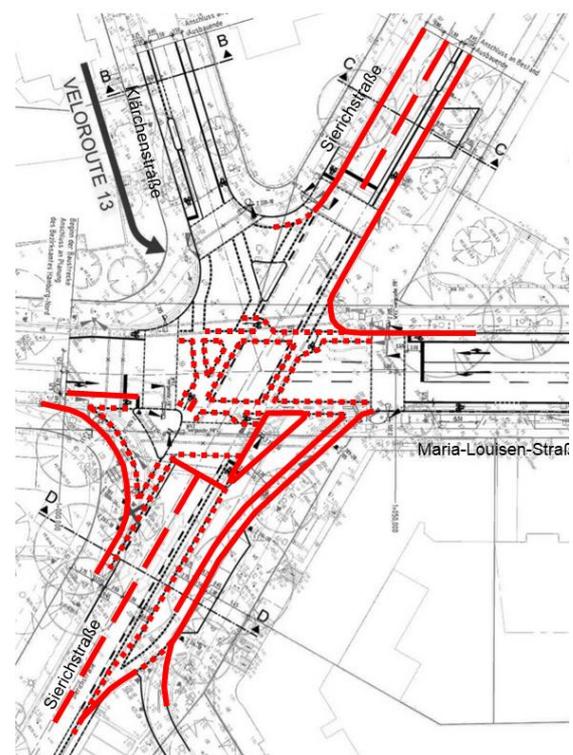


Abbildung 8: Gebietsbereich 1 – Lösung mit und ohne Radfahrstreifen

Hieraus leitete man ab, dass die Klärchenstraße aus dem Knotenpunktbereich herausgenommen werden muss und vorgelagert direkt an die Sierichstraße angebunden wird. Hierdurch kann erreicht werden, dass das Abbiegen der Kfz-Verkehre mit hoher Geschwindigkeit in die Klärchenstraße und der Radverkehr geordneter geführt werden kann. Bei Ausarbeitung der Geometrie stellte sich heraus, dass bei der Wechselverkehrsführung in der Sierichstraße die Einbindung der Radverkehre in den Bestand zu einer unverständlichen Verkehrsregelung führt. Es wurden Betrachtungen vorgenommen, ob eine Fortsetzung von beidseitigen Schutzstreifen bei wechselnden Verkehrsrichtungen in der Sierichstraße ausführbar sind. Hierzu wurden Grundkonzeptionen des Querschnittes für die Sierichstraße abgeleitet, aus denen die Knotenpunktgeometrie der Maria-Louisen-Straße planerisch in der Sierichstraße fortgesetzt wird, um zu prüfen, ob eine Wiederanbindung des Bestandsystems an andere Knotenpunkte erfolgen kann. Dieser Versuch wurde zurückgestellt, da dies einen kompletten Umbau der Sierichstraße erforderlich macht, was die Projektaufgabe der Veloroute 13 nicht leisten kann und deshalb gesondert betrachtet werden muss. Aus den Ergebnissen der Betrachtungen wird festgelegt, dass grundsätzlich keine Veränderung der Rad- und Gehwegführung im Bereich der Sierichstraße bei der Knotenpunktgestaltung vorgenommen werden soll. Es muss dafür Sorge getragen werden, dass im Bereich der Maria-Louisen-Straße die entsprechenden Schutzstreifen gestellt werden und Querungen mit der Sierichstraße mit dem Bestand abgeglichen werden. Die teilweise baulich geführten Radverkehrsanlagen in der Sierichstraße werden in das System eingebunden und nicht verändert.

Die Verschiebung der Anbindung Klärchenstraße bleibt weiter Projektbestandteil und wird bei dieser Anpassung berücksichtigt. Hierbei wird eine reduzierte Anpassung des Bestandes vorgenommen, um die Veränderungen am System Sierichstraße so gering wie möglich zu halten. Um sicherzustellen, dass die Befahrung der Klärchenstraße bei den Abbiegevorgängen von der Sierichstraße aus mit überhöhter Geschwindigkeit erfolgt, werden zum Schutz der Radfahrerverkehre Richtung Klärchenstraße Leitelemente im Kreuzungsbereich zur Klärchenstraße eingebunden, so dass eine Kanalisierung und Minimierung der Geschwindigkeit der Kfz-Abbiegeverkehre von der Sierichstraße in die Klärchenstraße erfolgen wird.

Die nun in der 1. Verschickung dargestellte Verkehrslösung stellt die Beibehaltung der Grundgeometrien der Sierichstraße dar. Entlang der Maria-Louisen-Straße werden im Knotenpunktbereich die entsprechenden Radfahrstreifen und Schutzstreifen mit indirektem Linksabbiegen vorgesehen. Die baulichen Anlagen der Sierichstraße werden in die Grundgeometrien eingebunden. Die Fahrbeziehung in der Sierichstraße wird im Zuge dieses Projektes nicht verändert.

Umbau Maria-Louisen-Straße mit Bestandsanpassung der Sierichstraße



Abbildung 9: Gebietsbereich 1 – Umbau Maria-Louisen-Straße mit Bestandsanpassung der Sierichstraße

Gebietsbereich 2

In diesem Streckenabschnitt lag das Hauptaugenmerk auf der Entwicklung der Radverkehrsanlage und der Wahl des Straßenquerschnittes. Aufgrund des Baumbestandes und der seitlichen Bebauung steht für den Fahrbahnquerschnitt eine geringe Breite zur Verfügung. Eine baulich geführte Radverkehrsanlage zwischen dem Parkstreifen und den seitlichen Hauseingängen wurde von allen Beteiligten als nicht akzeptabel angesehen. Es können keine Mindestquerschnitte sichergestellt werden. Fußgänger-, Radfahrer- und Parkverkehre werden überlagert und können nicht verkehrssicher gelöst werden. Aus diesem Grund wird die Verlagerung des Radverkehrs in die Fahrbahn als zwingend angesehen, damit zumindest Mindestbreiten für die einzelnen Verkehrsarten gesichert werden können. Dieses ist nur unter Verzicht auf das halbseitige Parken in der Fahrbahn und in den Nebenanlagen möglich. Die vorhandenen Linksabbiegestreifen werden in offene Linksabbieger umgewandelt, da der Hauptbedarf abbiegende Pkw-Verkehre und keine Lkw-Verkehre sind. Für die Busführung Richtung Dorotheenstraße wird sichergestellt, dass eine ausreichende Breite für den Linksabbiegerbusverkehr im notwendigen Streckenabschnitt ermöglicht werden kann. In westlicher Richtung wird die Fahrbahnbreite soweit reduziert, dass noch zwei Pkws die Kreuzung mit der Sierichstraße queren können und ggf. Rechtsabbieger nicht den geradeaus fahrenden Kfz-Verkehr blockieren. Aufgrund des Querschnittes ist nur ein Schutzstreifen für die Radfahrer mit entsprechenden Sicherheitsabständen zu den Parkverkehren möglich.

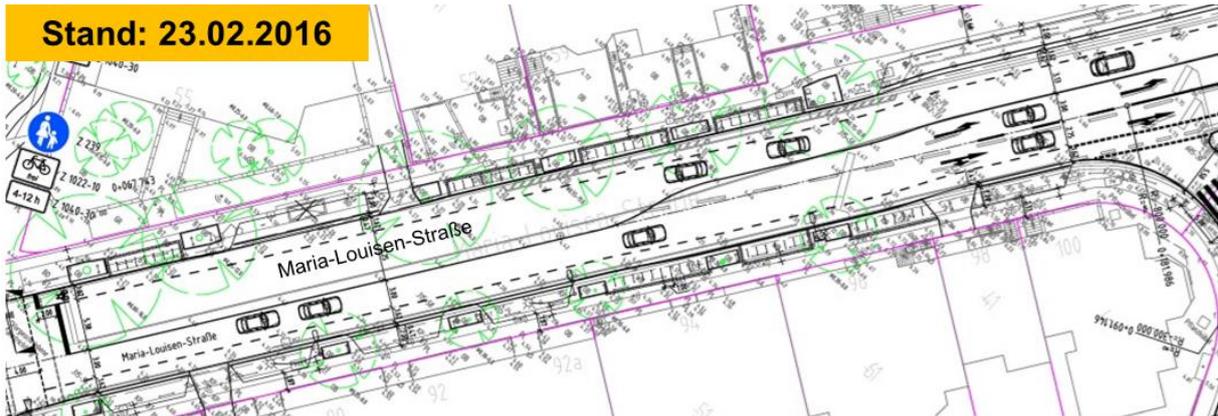
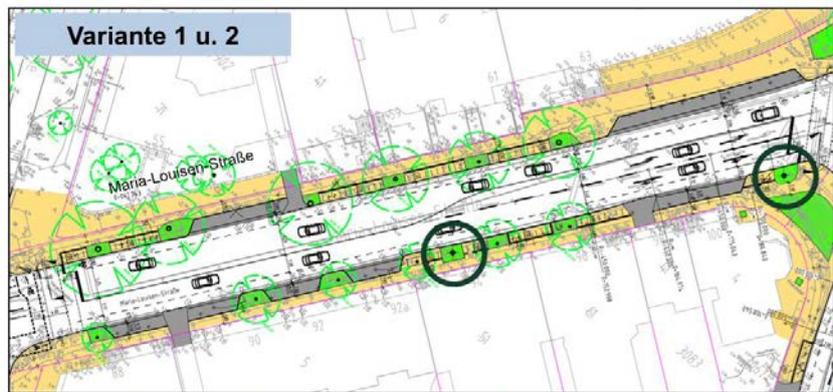


Abbildung 10: Gebietsbereich 2 - Maria-Louisen-Straße

**Stand: 21.06.2018
(aktuell)**

- Baumstandorte weiter auseinander



- Baumstandorte weiter auseinander
- 2 Neupflanzungen (Allee)
- Aufgabe von 2 Parkplätzen



Abbildung 11: Gebietsbereich 2 - Maria-Louisen-Straße

Gebietsbereich 3

Die Entwicklung der Knotenpunktgeometrie unter Berücksichtigung der Radfahrstreifen und Schutzstreifen erfolgte in Abhängigkeit zu den vorhandenen Baumstandorten. Ein besonderer Zwangspunkt ist ein Großbaumstandort im Bereich der südöstlichen Knotenpunktecke. Bei der Anordnung von Schutzstreifen in der Maria-Louisen-Straße und auch in der Dorotheenstraße ist es erforderlich, einen Verschwenk der Fahrbahnführung vorzunehmen. Mit dem Verschwenk der Fahrbahnführung entsteht ein unzureichendes Sichtdreieck im Bereich der abbiegenden Linksabbiegeverkehre. Beim gegenseitigen Abbiegen wird die Sicht auf das geradeaus fahrende Fahrzeug verhindert, was zu Fehleinschätzungen bei der Beräumung des Knotenpunktes führen kann. Dies beinhaltet somit ein Sicherheitsdefizit. Es wurden umfangreiche Lösungsvarianten unter Berücksichtigung der Baumstandorte entwickelt, die im Ergebnis immer dazu führen, dass die Sichtproblematik beim Abbiegen weiterhin besteht. In einer Detailbetrachtung wurde die Problematik des Sichtdreiecks und der Baumstandorte vorgenommen.

In der folgenden Darstellung ist zu erkennen, dass bei Entfall des nördlichen Baumstandortes auch unter Verzicht einer Linksabbiegespur in der Maria-Louisen-Straße Richtung Westen das Sichtdreieck für das geradeaus fahrende Fahrzeug bei gleichzeitigem Linksabbiegen nicht gesichert werden kann.

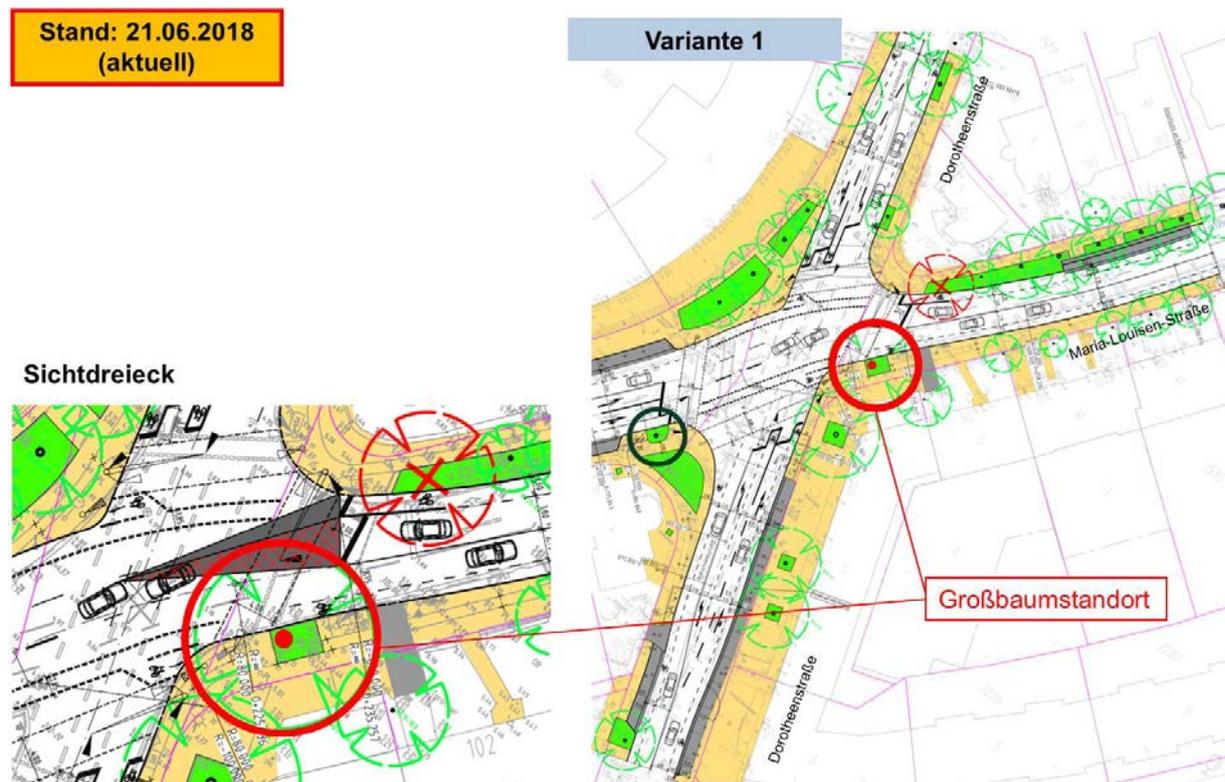


Abbildung 12: Gebietsbereich 3 – Entfall nördlicher Baumstandort

In der folgenden Darstellung wird unter Beibehaltung aller Baumstandorte dieses Sichtproblem noch weiter verschärft.

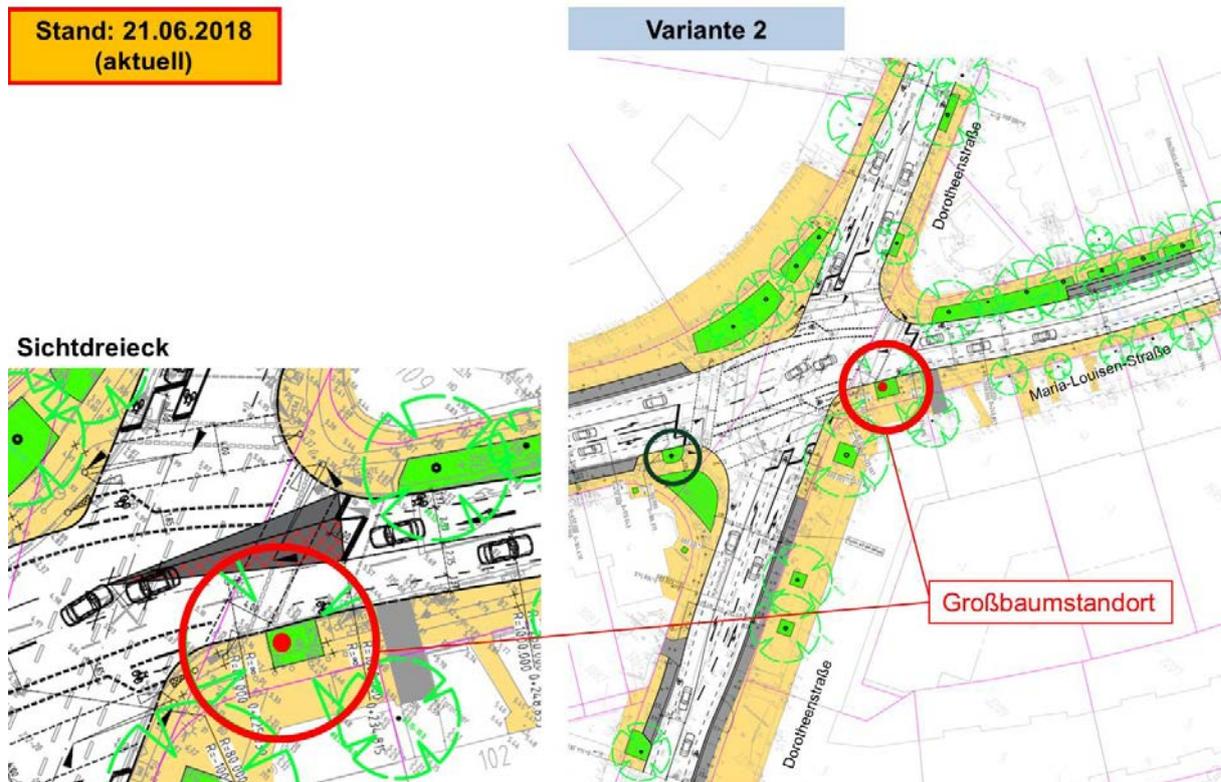


Abbildung 13: Gebietsbereich 3 – kein Entfall von Baumstandorten

Gelöst wird diese Problematik nur bei einer grundsätzlich geraden Geometrie des Knotenpunktes in der Maria-Louisen-Straße. Hierzu müsste der Großbaumstandort - alte Eiche - entfallen. Der Großbaum selbst ist nicht in der Standsicherheit gefährdet und ihm wird noch eine längere Vitalität zugesprochen. Ein Entfall der Großbaumstandorte erhält keine Zustimmung durch den Bezirk Hamburg Nord, da bereits in der angrenzenden Planung in der Maria-Louisen-Straße der Entfall von Baumstandorten große Probleme bereitet hat.

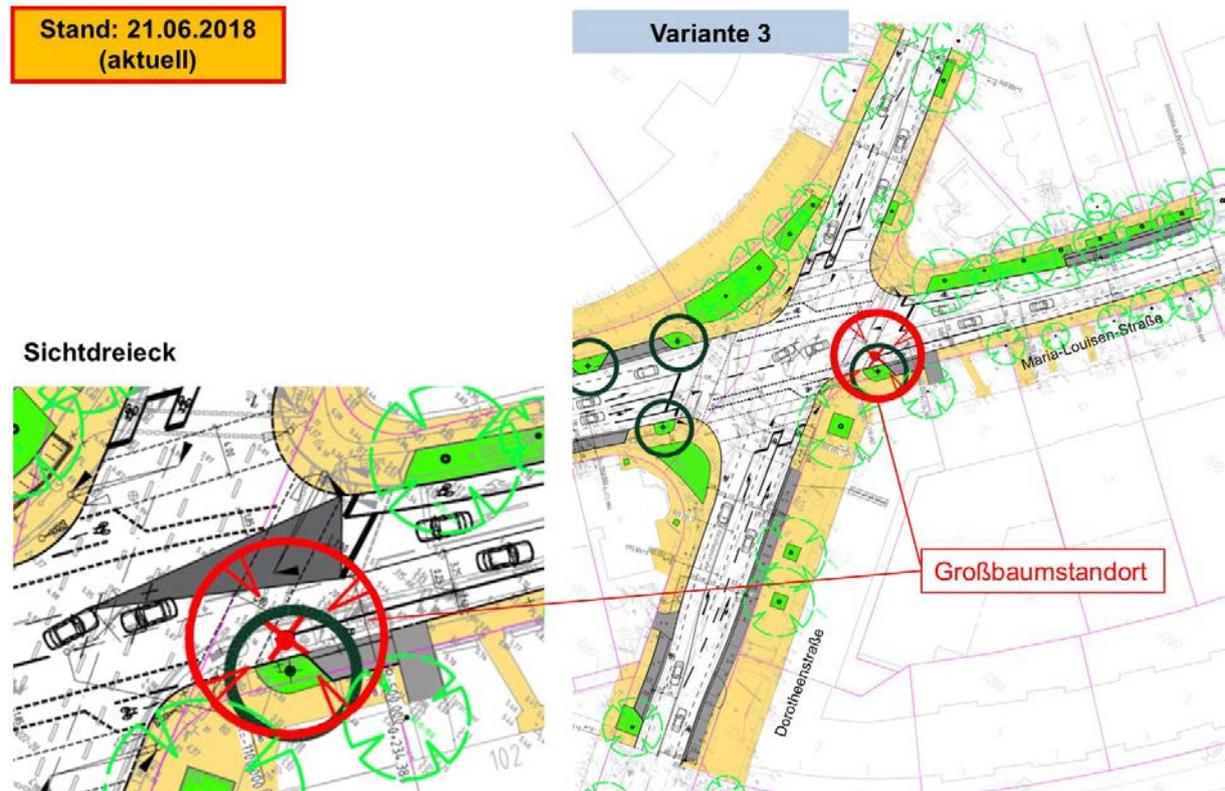


Abbildung 14: Gebietsbereich 3 – Entfall Großbaumstandort

Im Rahmen einer verkehrstechnischen Untersuchung wurde geprüft, ob eine separate Schaltung der Linksabbieger für die Maria-Louisen-Straße in die Dorotheenstraße aus Gründen der Leistungsfähigkeit möglich ist. Diesem konnte nachgekommen werden und die Großbaumstandorte bleiben bestehen auch unter Berücksichtigung des Fahrbahnverschwenkes. Die Anordnung einer Dreiecksinsel für die Rechtsabbiegeverkehre von der Maria-Louisen-Straße in die Dorotheenstraße wird weiterhin favorisiert, um sicherzustellen, dass die rückstauenden Verkehre nicht durch die wartenden Rechtsabbieger behindert werden. Dies wurde durch eine verkehrstechnische Untersuchung nachgewiesen. Bislang ist dieser Kreuzungsbereich durch Verkehrsunfälle nicht auffällig geworden.

**Stand: 02.07.2018
(aktuell)**

Gespräch VD + BWVI

- ▶ Einer separaten Schaltung der Linksabbieger von der Maria-Louisen-Straße Ost in die Dorotheenstraße wird zugestimmt.
- ▶ Der Rechtsabbieger von der Maria-Louisen-Straße in die Dorotheenstraße mit Dreiecksinsel wird weiterhin als notwendig angesehen, um die Rechtsabbiegeverkehre abzubauen.

Ziel erreicht:

- Bäume können stehen bleiben.
- Radverkehrsführung in Fahrbahn verlagert
- Verkehrsqualität sichergestellt
- Aufenthaltsfunktion der Nebenflächen verbessert



Abbildung 15: Gebietsbereich 3 – Vorzugslösung

Die anliegende Erstverschickung hat einen umfangreichen Abstimmungsprozess mit den Fachgremien VD, LSBG, Bezirksverwaltung durchlaufen und stellt die optimierte Vorzugsvariante dar, die in der Gesamtheit am besten sämtliche Belange berücksichtigt.

3.3 Geplante Querschnitte

Der Umbau der Maria-Louisen-Straße zwischen Sierichstraße und Dorotheenstraße sind folgende Änderungen in Bezug auf die Querschnittsaufteilung vorgesehen. Radfahrer in Richtung Nordosten wird bis Knotenpunkt Maria-Louisen-Straße/Sierichstraße auf einen Radfahrstreifen auf der Fahrbahn und danach auf einen Schutzstreifen geführt. In der Gegenrichtung wird der Radfahrer ebenfalls auf einen Schutzstreifen geführt. Obwohl sich die Breite der Seitenräume auf beiden Seiten insgesamt nicht verändert, gewinnt der Fußverkehr durch die Herausnahme des Radfahrers geringfügig an Fläche. Zudem verringert sich das Konfliktpotential zwischen Fußgängern und dem Radverkehr.

Am LSA-geregelten Knotenpunkt Maria-Louisen-Straße/Sierichstraße werden für linksabbiegende Radfahrer Aufstellbereiche für indirektes Linksabbiegen eingerichtet. Die Haltlinien und die Fuß- bzw. Rad-

fahrerfurten werden weiter in den Knotenpunkt verlagert, um die Räumwege der Kfz zu verkürzen. Ansonsten bleibt die Gestaltung und Befahrbarkeit des Knotenpunktes weitestgehend unverändert.

Am LSA-geregelten Knotenpunkt Maria-Louisen-Straße/Dorotheenstraße werden für linksabbiegende Radfahrer von der südlichen Maria-Louisen-Straße in die westliche Dorotheenstraße sowie von der nördlichen Maria-Louisen-Straße in die östliche Dorotheenstraße Aufstellbereiche für indirektes Linksabbiegen eingerichtet.

In den Knotenpunktarmen der Dorotheenstraße wird der Radverkehr mittels Vorbeifahrstreifen an den Knotenpunkt herangeführt und daraufhin im Mischverkehr über den Kreuzungsbereich **mit dem „Maria-Louisen-Straße“** geführt.

Die nachfolgenden Tabellen zeigen die oben beschriebenen und geplanten Querschnittsaufteilungen mit den jeweiligen Abmessungen. Die Lage der Querschnitte kann den beigefügten Plänen entnommen werden.

Die Bordkantenverläufe verändern sich nur teilweise an beiden Knotenpunkte. Die Oberflächenbefestigung der Nebenanlagen wird den neuen Gegebenheiten angepasst.

Maria-Louisen-Straße A-A		Klärchenstraße B-B	
	Straßenbegrenzungslinie		Straßenbegrenzungslinie/ Mauer
2,81m	Gehweg	3,61m	Gehweg
2,00m	Fahrradabstellfläche	5,36m	Fahrstreifen
1,62m	Schutzstreifen	1,90m	Radfahrstreifen
4,62m	Fahrstreifen	1,85m	Baumscheibe
3,25m	Fahrstreifen	1,60m	Gehweg
1,85m	Radfahrstreifen		Straßenbegrenzungslinie
0,90(1,625)m	Radweg (Radwegaufleitung)		
2,50m	Gehweg		
	Straßenbegrenzungslinie		

Maria-Louisen-Straße C-C		Maria-Louisen-Straße D-D	
	Mauer		Straßenbegrenzungslinie
2,86m	Gehweg (private Fläche)	3,93m	Gehweg
	Straßenbegrenzungslinie	2,10m	Längsparken
2,10m	Gehweg	0,62m	Sicherheitsstreifen
2,00m	Fahrradstellfläche	1,64m	Schutzstreifen
1,60m	Schutzstreifen	2,55m	Fahrstreifen
5,30m	Fahrstreifen	3,00m	Fahrstreifen
3,00m	Fahrstreifen	3,00m	Fahrstreifen
1,76m	Schutzstreifen	1,75m	Schutzstreifen
0,62m	Sicherheitsstreifen	0,47m	Sicherheitsstreifen
2,00m	Längsparken	2,00m	Längsparken
1,87m	Gehweg	1,99m	Gehweg
	Straßenbegrenzungslinie		Straßenbegrenzungslinie/ Mauer
Dorotheenstraße E-E		Dorotheenstraße F-F	
	Zaun		Gebäudefront
0,81m	Gehweg (private Fläche)	8,58m	Gehweg (private Fläche)
	Straßenbegrenzungslinie		Straßenbegrenzungslinie
3,66m	Gehweg	2,00m	Gehwegparken
3,50m	Fahrstreifen+ Schutzstreifen	0,62m	Sicherheitsstreifen
3,50m	Fahrstreifen+ Schutzstreifen	3,75m	Fahrstreifen+ Schutzstreifen
3,75m	Fahrstreifen+ Schutzstreifen	3,50m	Fahrstreifen+ Schutzstreifen
1,32m	Gehweg	3,00m	Fahrstreifen
2,10m	Baumscheibe	1,85m	Radfahrstreifen
1,59m	Gehweg		Dreieckinsel
	Straßenbegrenzungslinie		

Maria-Louisen-Straße G-G	
	Mauer
0,61m	Gehweg (private Fläche) Straßenbegrenzungslinie
1,69m	Gehweg
3,00m	Baumscheibe
1,37m	Schutzstreifen
3,00m	Fahrstreifen
2,75m	Fahrstreifen
1,37m	Schutzstreifen
4,05m	Gehweg Straßenbegrenzungslinie

3.4 Verkehrsbelastung

Im Zuge der Baumaßnahme wird an der Sierichstraße nichts geändert. An der grundsätzlichen Geometrie der Maria-Louisen-Straße wurde auch nicht gravierend geändert und die Fahrbeziehungen bleiben so, wie sie sind. Nur in der östlichen Maria-Louisen-Straße wird die überbreitete Kfz-Fahrspur zugunsten von Schutzstreifen für Radfahrer auf einen normalbreiten Fahrstreifen reduziert. Die Reduzierung einer Fahrspurbreite beeinträchtigt nur wenig die Verkehrsqualität im Knotenpunkt Maria-Louisen-Straße/Dorotheenstraße. Die Verkehrsqualität wird in Abhängigkeit der zur Anwendung kommenden Signalsteuerung gleich bleiben oder sich maximal um eine Qualitätsstufe verschlechtern.

Eine genaue Leistungsfähigkeitsuntersuchung der Knotenpunkte wird im weiteren Verlauf der Planungen erarbeitet.

3.5 Lichtsignalanlagen

Mit der Umsetzung der Baumaßnahme Abschnitt 5 zum Ausbau der Veloroute 13 sind auch einige Änderungen in den Signalsteuerungen der lichtsignalisierten Knotenpunkte vorzunehmen.

Am Knotenpunkt Maria-Louisen-Straße/Sierichstraße wird das Grundkonzept der Signalisierungsform der Sierichstraße aufrechterhalten. Das Dunkelschalten der Signale der nicht zulässigen Fahrtrichtung, wie dies aktuell im Bestand praktiziert wird, wird bei Freigabe der Sierichstraße auch nach der Erneuerung der Verkehrsanlage so vorgenommen.

Infolge der Einrichtung von Aufstellflächen für indirekt linksabbiegende Radfahrer erhalten diese eigene Radfahrersignale, um erkennen zu können, wann für sie das Linksabbiegen möglich ist. Die Signale werden dabei so ausgeführt, dass technisch bedingt ein zweifeldriger Signalgeber mit der Zeichenfolge DUNKEL-GELB-ROT-ROTGELB-DUNKEL und ein einfeldriger Signalgeber mit der Signalfolge DUNKEL-GRÜN-DUNKEL übereinander angebracht werden. Dieser wirkt dann wie ein dreifeldriger Signalgeber, der die Zeichenfolge DUNKEL-GELB-ROT-ROTGELB-GRÜN-DUNKEL. Einzige Ausnahme bildet die indirekte Abbiegebeziehung von der westlichen Maria-Louisen-Straße in die nördliche Sierichstraße. Da sich hier die Aufstellfläche auf der Nebenanlage befindet und die Furt des Radfahrer als Drei-Strichfurt direkt an die Furt des Fußgänger grenzt, wird der Radfahrer zusammen mit dem Fußgänger signalisiert. Hierzu ist an dieser Stelle noch darauf hinzuweisen, dass der Radfahrer auf der gegenüberliegenden Seite der Furt zunächst wieder über ein Radfahrersignal aufgehalten wird. Das Fortsetzen der Fahrt auf der Nebenanlage ist aufgrund unzureichender Fläche und fehlender Verträglichkeit mit Fußgängern nicht möglich und nicht vorgesehen. Sobald die Fahrtrichtung Sierichstraße gesperrt und die Maria-Louisen-Straße freigegeben wird, kann der aufgehaltene Radfahrer seine Fahrt als Rechtsabbieger in Richtung Sierichstraße Nord (sofern diese Fahrtrichtung in diesem Moment zugelassen ist) oder in Richtung Klärchenstraße fortsetzen. Es besteht auch die Möglichkeit diesen Fahrweg zum Wenden zu nutzen und zurück in Richtung Maria-Louisen-Straße West zu fahren.

Darüber hinaus soll in der Zufahrt Klärchenstraße die für den Fuß- und Radverkehr lichtsignalisierte Furt durch einen Fußgängerüberweg mit daneben liegender Radfahrerfurt ersetzt werden. Diese Vorgehensweise wird möglich, da die Zugehörigkeit der Zufahrt zum lichtsignalisierten Knotenpunkt infolge einer Abkröpfung der wegführenden Einbahnstraße über das Aufstellen von baulichen Elementen aufgehoben wird. Welche Art von baulichen Elementen zum Einsatz kommen, wird im nachfolgenden Planungsprozess abschließend geklärt. Es wird aber u.a. die Aufstellung eines Leitsystems mittels Leitborde in Erwägung gezogen. Aufgrund der fehlenden Aufstellmöglichkeiten zwischen dem signalisiertem Knotenpunkt und der damit als unabhängig zu betrachtenden Einmündung Klärchenstraße verbleiben die Signalgeber der nördlichen Sierichstraße an ihren Standorten. Aufgrund dessen, dass die Furt über die Sierichstraße Nord relativ weit vom Knoten abgesetzt ist, ist für die Erhöhung der Aufmerksamkeit der rechtsabbiegenden Verkehre aus der Maria-Louisen-Straße Ost vorgesehen, die Furt zumindest mit Blinklichtsignalen auszustatten, die allerdings nur aktiviert werden sollen, wenn die vorgegebene Fahrtrichtung der Sierichstraße dies erfordert. Im Rahmen der detaillierten LSA-Planung, die im weiteren Planungsprozess durchgeführt wird, ist noch abzuklären, ob die Blinklichtsignale mit einer Rot-Dunkel-Schaltung ersetzt werden sollen, um die Sicherheit der Fußgänger querenden Fußgänger weiter zu steigern.

In der südlichen Sierichstraße bleiben die Maststandorte ebenfalls unverändert. Lediglich in der Maria-Louisen-Straße wird eine Anpassung der Signalgeber vorgenommen, die sich zum Teil aus einer neuen Lage der Haltlinien zur Schaffung eines räumlichen Vorsprungs für den auf Schutzstreifen geführten Radverkehr ergeben.

Die bisher bewährte Methodik in der östlichen Zufahrt Maria-Louisen-Straße ausreichend Stauraum mit Hilfe eines überbreiten Fahrstreifens und einer zweireihigen Aufstellung wird auch zukünftig beibehalten, da die sonst zur Verfügung stehenden Stellflächen unzureichend sind. Die unmittelbare Verflechtung hinter der Fußgängerfurt bereits im Knotenpunktbereich sind die Verkehrsteilnehmer gewohnt und funktioniert laut Aussagen der Polizei bisher reibungslos. Aus diesem Grund soll an dieser Verfahrensweise festgehalten werden.

Am benachbarten ebenfalls lichtsignalisierten Knotenpunkt Maria-Louisen-Straße/Dorotheenstraße ergeben sich umfangreichere Änderungen an der Signalanlage und in der Signalsteuerung. Alle Signalgeber und Signalgebermasten werden erneuert und hinsichtlich ihres Standortes der neuen Situation angepasst. Auf der Maria-Louisen-Straße erhalten indirekt linksabbiegende Radfahrer Aufstellflächen mit eigenen Signalen. In der Dorotheenstraße, die gemäß der zugehörigen Vorfahrtsbeschilderung als Hauptrichtung deklariert ist, werden linksabbiegende Radfahrer über Vorbeifahrlinksabbiegestreifen direkt geführt und mit dem Kfz-Verkehr zusammen über die K-Signale signalisiert.

Der überbreite Fahrstreifen in der östlichen Maria-Louisen-Straße wird zu Gunsten der Schaffung von Radverkehrsanlagen zu einem normalbreiten Fahrstreifen umgewandelt. Linksabbiegende Kfz erhalten allerdings innerhalb des Knotens einen Aufstellbereich zum bedingtverträglichem Linksabbiegen. Zur Erhaltung des großen alten Baumes an der östlichen Ecke Dorotheenstraße/Maria-Louisen-Straße ist eine Begradigung der Verbindung westliche und östliche Maria-Louisen-Straße nicht möglich. Die Folge ist, dass bei Anwendung eines Zwei-Phasensystems mit bedingtverträglichem Linksabbiegen in beiden Richtungen die Linksabbieger sich gegenseitig die Sicht auf den bevorrechtigten Gegenverkehrsstrom nehmen. Es würde ein Sicherheitsdefizit verbleiben, was ein gewisses Unfallrisiko birgt. Um dieses Defizit zu beseitigen, ist vorgesehen ein Drei-Phasen-System einzurichten, dass dem Linksabbieger aus der westlichen Maria-Louisen-Straße in Richtung nördliche Maria-Louisen-Straße eine eigene Phase einräumt und diesen gesichert führt.

Eine detaillierte LSA-Planung wird im weiteren Verlauf des Planungsprozesses mit Einbeziehung und Beteiligung des LSBG S1 und der VD52 vorgenommen. Gegenwärtig sieht die überschlägige LSA-Planung nachfolgende Phasenfolge vor. Zunächst erhält die Dorotheenstraße ihre Freigabe und rechts- und linksabbiegende Fahrzeuge biegen bedingt verträglich zum Gegenverkehr bzw. zu den parallel laufenden Fußgängern bzw. fahrenden Radfahrern ab. In der zweiten Phase wird der Linksabbieger aus der westlichen Maria-Louisen-Straße gesichert und der dazugehörige Geradeausverkehr freigegeben. Dabei kann gleichzeitig die südliche Furt über die Dorotheenstraße freigegeben werden. Aufgrund der Beibehaltung des Rechtsabbiegekeils im Zuge einer Dreiecksinsel dürften in dieser Zeit auf der besagten Furt keine Konflikte zwischen Kfz-Verkehr und Fußgängern entstehen. Im Phasenübergang zur Phase 3 wird der gesicherte Linksabbieger der westlichen Maria-Louisen-Straße mittels Rotsignal gesperrt und die gegenüberliegende Zufahrt sowie die Furt über die nördliche Zufahrt der Dorotheenstraße werden zu-

sätzlich zum Geradeausverkehr in Richtung Osten freigeben. Das bedeutet in Phase 3 haben beide Furten parallel zur Maria-Louisen-Straße und alle Kfz-Fahrbeziehung der Maria-Louisen-Straße bis auf der Linksabbieger auf der westlichen Zufahrt Grün. Die gering nachgefragten Linksabbieger der östlichen Zufahrt fahren in den Knotenpunkt ein und können bedingt verträglich den Gegenverkehrsstrom und den parallel laufenden Fußgängerverkehrsstrom durchsetzen. Ein Abfließen der Linksabbieger ist spätestens im Phasenwechsel zur Phase 1 möglich.

Im Rahmen einer verkehrsabhängigen Steuerung kann bei fehlender Nachfrage des Linksabbiegers in der westlichen Maria-Louisen-Straße die Phase 2 ausgelassen werden und direkt in Phase 3 übergegangen werden.

Beide Lichtsignalanlagen, die am Knoten Maria-Louisen-Straße/Sierichstraße und die am Knoten Maria-Louisen-Straße/Dorotheenstraße erhalten Akustische und Vibrationssignalgeber. Die Barrierefreiheit an den lichtsignalisierten Knotenpunkten wird zusammen mit taktilen Leitelementen und differenzierten Bordabsenkungen gewährleistet.

3.6 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Mit den geplanten Umbaumaßnahmen in der Maria-Louisen-Straße ergeben sich für den ÖPNV keine Veränderungen. Die ursprünglich vorhandene Haltestelle - Maria-Louisen-Straße – im Bereich der Hausnummer 55 wurde in Richtung Westen hinter der Kreuzung mit der Sierichstraße bereits im Zuge einer Ausbaumaßnahme des Bezirkes Hamburg Nord verlagert. Damit ist im Ausbaubereich der Maria-Louisen-Straße im Zuge der Veloroute 13 keine Haltestelle zur berücksichtigen. Änderungen der Linienführung sowie Steuerung der Lichtsignalanlage in Bezug auf die Busbeschleunigung werden nicht vorgenommen, so dass sich keine Verschlechterungen für den ÖPNV einstellen und in der Gesamtheit die Verkehrssicherheit verbessert wird.

3.7 Ruhender Verkehr

Durch die geplanten Umbaumaßnahmen ändert sich die Anzahl der Parkstände. In Abbildung 16 sind die Veränderungen an den vorhandenen Parkständen im Planungsbereich farblich skizziert.

Aufgrund der Verlagerung der nicht mehr vertretbaren baulich geführten Radverkehrsanlage in die Fahrbahnfläche als Schutzstreifen ist die Anordnung von Parkständen in den Nebenanlagen zwischen den Baumstandorten nicht mehr umsetzbar, da der erforderliche Querschnitt nicht zur Verfügung steht.

Somit entfällt im Streckenabschnitt zwischen dem Knotenpunkt Maria-Louisen-Straße mit der Sierichstraße und der Dorotheenstraße das halbseitige Geh- und Fahrbahnparken in der Maria-Louisen-Straße. Dieses wird ersetzt durch Längsparkstände mit entsprechenden Sicherheitsabständen zum Schutzstreifen in der Maria-Louisen-Straße. Im Knotenpunktast der Dorotheenstraße Richtung Norden linksseitig

entfallen Längsparkstände ohne Beschränkung mit der Herstellung des Schutzstreifens. Ebenfalls entfallen in der Maria-Louisen-Straße Richtung Westen vor den Hausnummern 102 und 104 Längsparkstände ohne Beschränkung zugunsten der Herstellung des Radfahrerschutzstreifens.

In der Gesamtbilanz entfallen 18 Stellflächen (Siehe Abb. 16). Es muss auch darauf hingewiesen werden, dass entlang der Dorotheenstraße vor Bebauung mit den Hausnummern 136 und 140 eine Straßenbegrenzungslinie rückwärtig der vorhandenen gebührenpflichtigen Gehwegparkstände verläuft. Sollte eine Nutzung der dahinterliegenden Gehwegflächen zukünftig nicht mehr möglich sein, müssen diese Parkstände entfallen. Bei der aktuellen Planung wird von diesem Szenarium aber nicht ausgegangen. Der Parkstand vor dem Eckhaus Hausnummer 100 wird als Kurzparkler ausgewiesen, um hier die Bedienung der angrenzenden Apotheke zu ermöglichen.

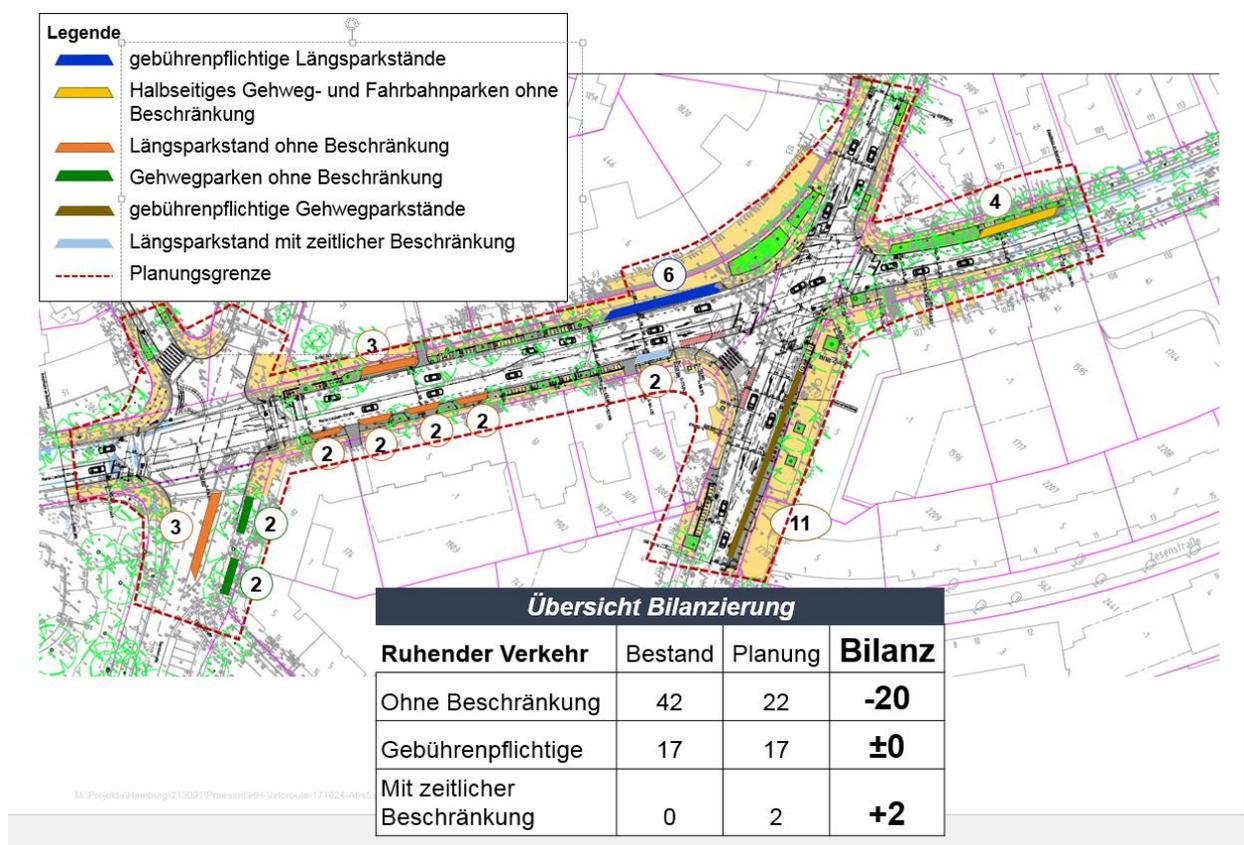


Abbildung 16: Veränderungen an der Lage und der Anzahl der Parkstände in der Maria-Louisen-Straße

3.8 Lieferverkehr

Im Planungsgebiet sind zurzeit keine Ladezonen direkt vorhanden. Im Kernbereich der Maria-Louisen-Straße zwischen der Kreuzung Sierichstraße und Dorotheenstraße wird der Bedarf an Ladezonenbereichen als nicht erheblich angesehen.

3.9 Radverkehr

Hauptgrund der Umgestaltung des Straßenzuges Maria-Louisen-Straße zw. Sierichstraße und Dorotheenstraße ist die Führung der Veloroute 13 von der Klärchenstraße Richtung Dorotheenstraße. Die Radwegführung soll in diesem Bereich wesentlich verbessert werden, um die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer zu verbessern und zu steigern. Hierbei sind alle Belange zu berücksichtigen, so dass eine funktionale Verkehrsanlage errichtet wird. Aufgrund der begrenzten Querschnitte wird im Bereich der Maria-Louisen-Straße ein Schutzstreifen zwischen dem Knotenpunkt mit der Sierichstraße und der Dorotheenstraße ausgeführt. Die von der Klärchenstraße kommenden Radverkehre werden über Schutzstreifen oder auch über die bestehende Radverkehrsführung im Mischverkehr als auch in baulich geführten Anlagen in die Maria-Louisen-Straße aufgenommen.

Im Knotenpunkt Dorotheenstraße erfolgt die Radfahrführung auch über Schutzstreifen. Im Bereich der Sierichstraße bleibt das bestehende Verkehrssystem der zeitabhängigen, wechselführenden Verkehrsrichtung bestehen.

Zurzeit gibt es im Planungsbereich insgesamt 7 Fahrradbügel, die für den Bedarf lange nicht ausreichend sind. Daher sind in den Planungen weitere Bügel vorgesehen (Siehe Abb. 17). Auf der Maria-Louisen-Straße sind 66 zusätzliche Bügel geplant. Auf der Klärchenstraße können 8 neue Bügel errichtet werden. Die Fahrradbügel an der Dorotheenstraße werden von 5 Bügel auf insgesamt 17 Bügel erweitert. Somit entstehen insgesamt 86 neue Fahrradabstellanlagen (172 Fahrradstellplätze).

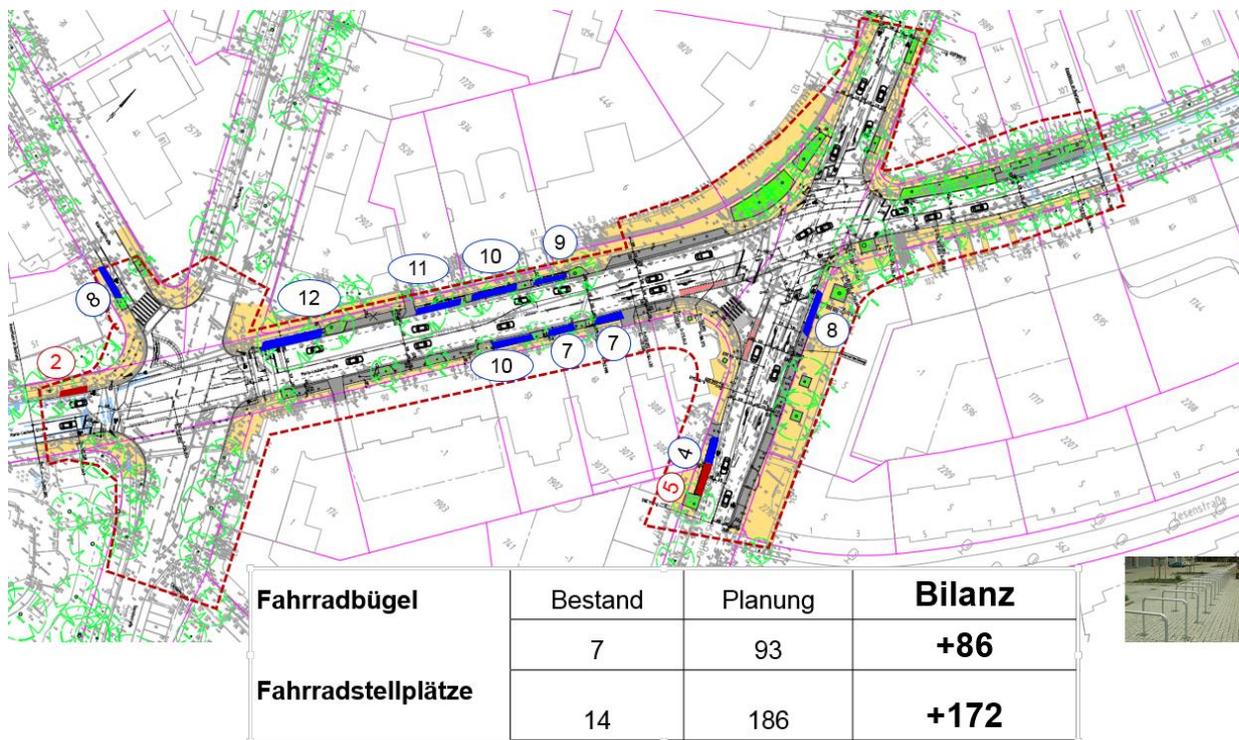


Abbildung 17: Veränderungen an der Lage und der Anzahl von Fahrradabstellplätzen im Planungsbereich

3.10 Gehwege

Mit der Verlagerung der baulich geführten Radverkehrsanlage aus den Nebenanlagen der Maria-Louisen-Straße in die Fahrbahn ergeben sich Flächengewinne für die Gehweganlagen. Zur Zeit sind die Gehweganlagen der Maria-Louisen-Straße zwischen Sierichstraße und Dorotheenstraße nicht regelkonform und beinhalten erhebliches Konfliktpotential. Die durchschnittliche Breite im Bestand beträgt 1.30m (Siehe Abb.18). Mit der Trennung der Verkehrssysteme erfolgt auch eine wesentliche Verbesserung der Aufenthaltsqualität in den Nebenanlagen. Die Mindestbreite von 1.85m konnte erreicht werden (Siehe Abb.19). Auf der Dorotheenstraße wird die Private Grundfläche als Gehweg genutzt. Nur so kann die Parkfläche noch geplant werden. Die Parkfläche sind auf dem Gehweg geplant, so man mit Unstimmigkeiten als geweg gewidmen kann.



Abbildung 18: Die Darstellung der Gehwegbereiche im Bestand in der Maria-Louisen-Straße



Abbildung 19: Die Darstellung der Gehwegbereiche in der Planung in der Maria-Louisen-Straße

3.11 Straßenbegleitgrün

Mit der geplanten Maßnahme entfällt kein Baumstandort. Alle Bestandsbäume können zum gegenwärtigen Stand der Planungen erhalten werden. Eine Verschiebung der Bordkanten in Richtung der Bäume ist nicht vorgesehen. Die Bordkanten bleiben vor den Baumstandorten in Ihrer alten Lage bestehen und werden nicht ausgetauscht. Die vorhandene Situation der Baumstandorte wird sogar aufgrund der Vergrößerung von Baumscheiben verbessert. Im Zuge der bauvorbereitenden Maßnahmen werden noch Untersuchungen zu den Wurzelausdehnungen unter Berücksichtigung der angrenzenden Bordeinfassungen vorgenommen. Dazu werden Fachgutachter in die weitere Planungsphase als auch in die spätere Bauausführung des Vorhabens eingebunden.

3.12 Entwässerung

Die Bordanlagen werden im Bereich der Eckausrundungen geringfügig angepasst. Hier müssen die Entwässerungsanlagen entsprechend angepasst werden. Grundsätzlich befindet sich die Gesamtmaßnahme größtenteils innerhalb der vorhandenen Bordquerschnitte, so dass geringfügige Verschiebungen von Trümmen und Anschlussleitungen in die vorhandenen Siele vorgenommen werden und keine zusätzlichen Wassermengen eingetragen werden.

3.13 Öffentliche Beleuchtung

Die Standorte der Leuchten und der entsprechenden Masten werden hinsichtlich Planung angepasst bzw. versetzt.

3.14 Möblierung

Die Beschilderung, Straßenausstattung, Abfallbehälter sowie Parkautomaten werden entsprechend erneuert und/oder versetzt.

3.15 Barrierefreiheit

Die neuen Knotenpunkte und der LSA erhalten eine barrierefreie Ausstattung unter Berücksichtigung der Belange der mobilitätsbehinderten Verkehrsteilnehmer.

Im Bestand sind keine barrierefreien Parkstände vorhanden. Sollte der Bedarf im Planungsabschnitt durch eine Anfrage beim Bezirk bestätigt werden, können aus den z.Z. sechs geplanten Längsparkständen (siehe Abb. 20) auf der Maria-Louisen-Straße vor der Hausnummer 65 zwei barrierefreie Parkstände und drei normale Standardparkstände geplant werden.

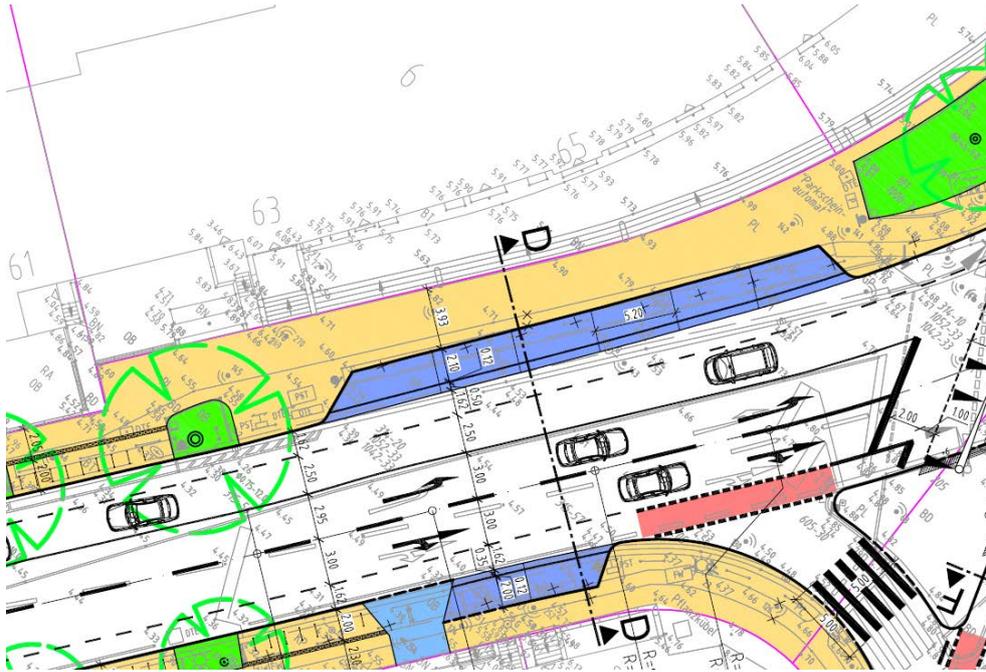


Abbildung 20: Aktuelle Planung der Parkfläche in der Maia-Luisen-Strasse vor den Hausnummern 65

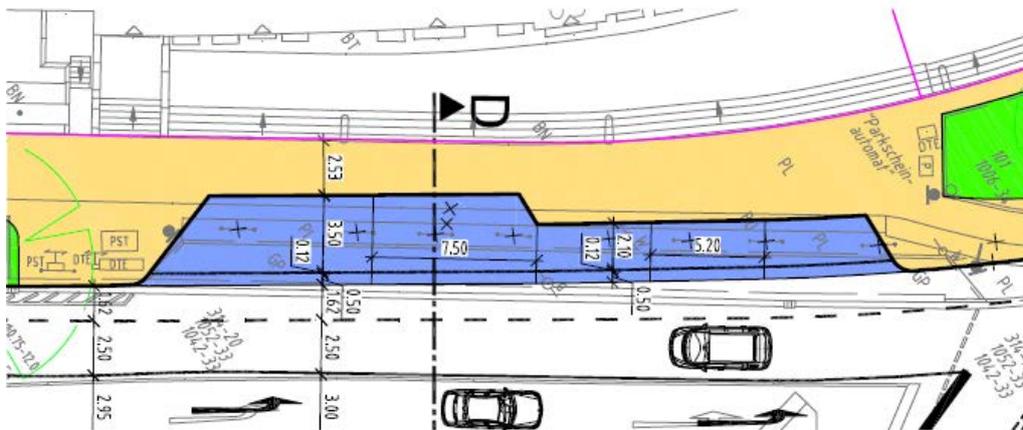


Abbildung 21: Alternative Planung der barrierefreien Parkfläche in der Maia-Luisen-Strasse vor den Hausnummern 65

3.16 Anleiterbarkeit Feuerwehr

Die vorhandenen Bordanlagen wurden im Planungsabschnitt angehalten, somit verändert sich nicht die Anleiterbarkeit der Feuerwehr an die anliegenden Gebäude.

3.17 Umweltverträglichkeit

Die Baumaßnahme unterliegt nach Prüfung der in § 13a Hamburgisches Wegegesetz genannten Kriterien keiner Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in Hamburg. Der Umfang der Maßnahme erreicht keine der im § 13a HWG genannten Grenzwerte.

4 Planungsrechtliche Grundlagen

Die Maßnahme liegt im Bereich des derzeit geltenden Baustufenplans der Hansestadt Hamburg Winterhude (mit Stand vom 04. Januar 1955) in den Wohngebieten W49 und W20.

Die Maßnahme befindet sich zum Teil (Ecke Dorotheenstraße) im Geltungsbereich des Teilbebauungsplanes für die Dorotheenstraße (zwischen der Maria-Louisen-Straße und dem Krohnskamp) mit Auslegung vom 26.11.1956. Die Maßnahme befindet sich größtenteils innerhalb der im B-Plan gekennzeichneten Straßenverkehrsfläche. Teile der Gehwegflächen sowie einzelne Bestandsbäume verlaufen davon auf öffentlich genutzten Privatgrund (im Lageplan weiß-gelb schraffiert).

Nach derzeitigem Kenntnisstand liegt der überplante Bereich weder in einem Sanierungsgebiet noch in einem denkmalgeschützten Bereich.

5 Lärmschutz

Die vorliegende Maßnahme fällt nicht unter die Regelungen der 16. BImSchV. Es entstehen keine Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen und keine entsprechenden Kosten. Weder wird vorliegend eine Straße durch einen durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr erweitert (§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 16. BImSchV), noch werden die Beurteilungspegel durch einen erheblichen baulichen Eingriff i.S.v. § 16 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 16. BImSchV erhöht.

Der Ausbau der beteiligten Straßenzüge erfolgt unter Einsatz lärmoptimierter Asphaltdeckschichten (SMA 8 Hmb).

6 Umsetzung der Planung

6.1 Grunderwerb

Der geplante Baubereich liegt gesamtheitlich innerhalb der Straßenbegrenzungslinien.

Entlang der Dorotheenstraße vor den Hausnummern 136 und 140 liegen die vorhandenen Gehwegparkstände innerhalb der Straßenbegrenzungslinie, jedoch ist der Längsverlauf in der Gehweganlage bis zur Gebäudekante im privaten Bereich angeordnet.

Sollte die öffentliche Nutzung der privaten Geschäftsvorbereiche nicht dauerhaft gesichert sein, müsste die Stellplatzanlage entfallen.

6.2 Wirtschaftlichkeit und Finanzierung

Die Umsetzung der Planungsziele der Veloroute 13 lässt sich nur durch Eingriffe in den Bestand und Schaffung von geplanten Sonder- und Aufstellflächen für den Radfahrer realisieren. Die angedachte Lösung entspricht dem Planungsziel und stellt die wirtschaftlichste Lösung dar. Sie ist bezüglich der Umsetzung des grundsätzlichen Planungsziels sowie im Hinblick auf Nachhaltigkeit und Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer die Vorzugslösung.

6.3 Kampfmittel

Eine Auswertung des KMR liegt bereits vor.

6.4 Planungs-, Entwurfs- und Baudienststelle

Planung, Entwurf und Bauausführung erfolgen durch den Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer und S3 im Auftrag der Behörde für Wirtschaft Verkehr und Innovation.

6.5 Vorstellung der Maßnahme

Die geplante Maßnahme wurde am 02.07.2018 im Regionalausschuss Eppendorf-Winterhude öffentlich vorgestellt.

Darüber hinaus wird die Verschickungsunterlage auf der Homepage des LSBG veröffentlicht.

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

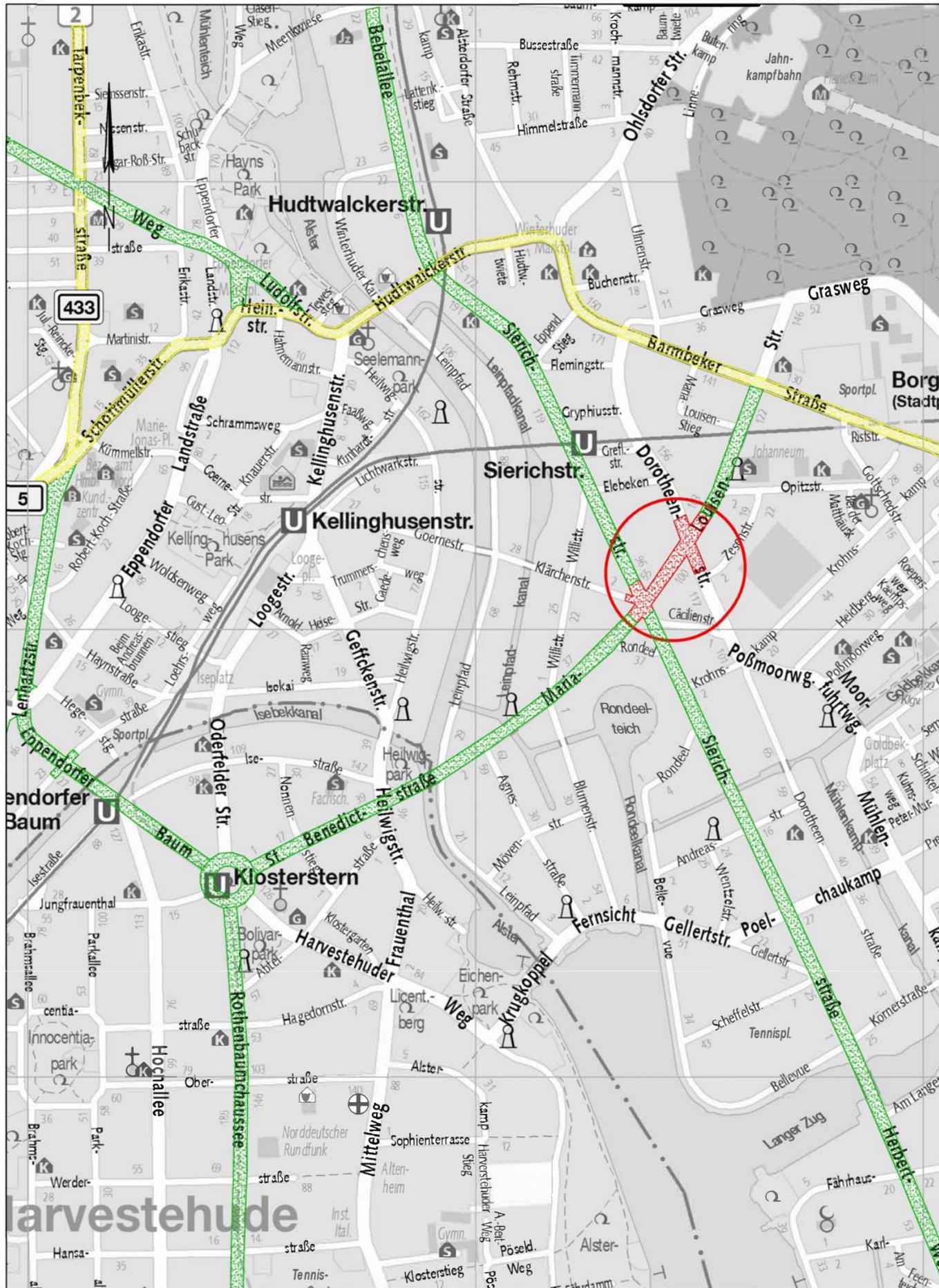
6.6 Bautermine

Die Baumaßnahme soll im Jahr 2020 umgesetzt werden.

Verfasst: 





LEGENDE

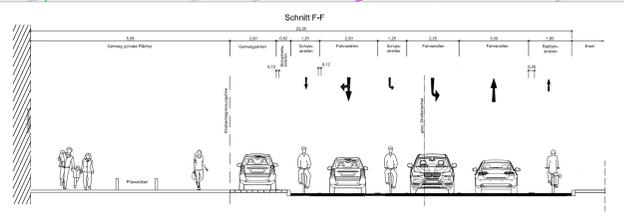
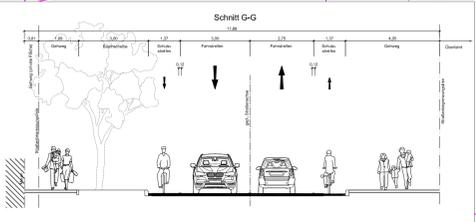
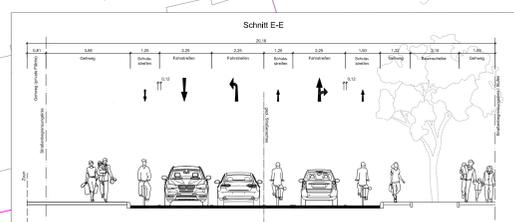
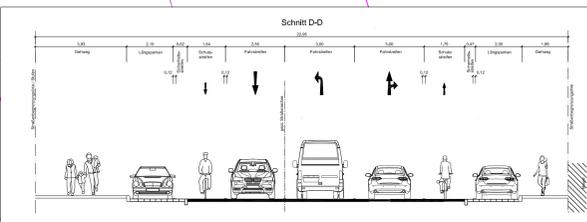
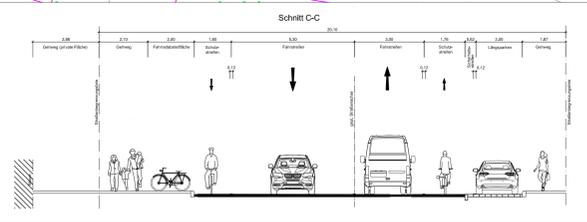
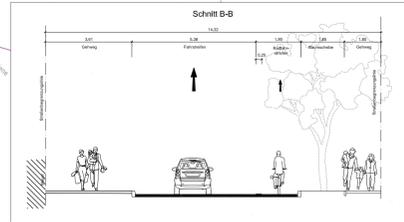
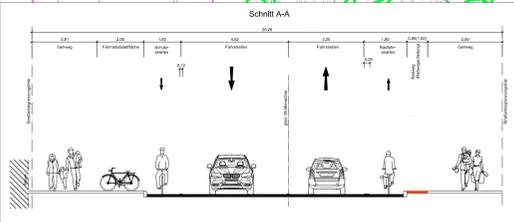
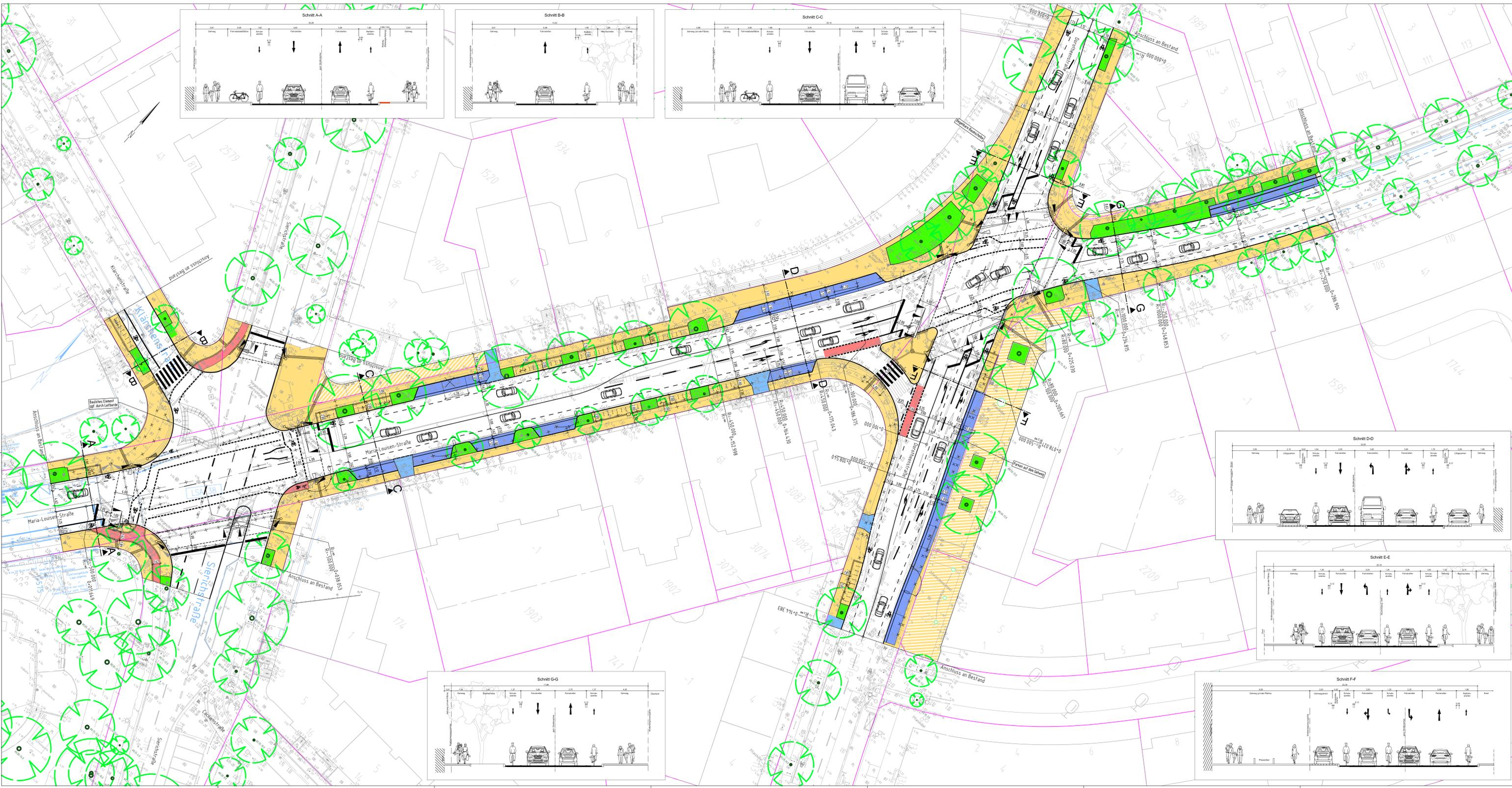
- überplanter Straßenabschnitt
- Bundesstraße
- Hauptverkehrsstraße

	Datum	
bearbeitet	Aug. 2018	
gezeichnet	Aug. 2018	
geprüft	Aug. 2018	

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Leitzeichen LSBG

FREIE UND HANSESTADT HAMBURG
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
Geschäftsbereich Straßen
Fachbereich -S2-

Baumaßnahme: Veloroute 13 Abschnitte an Hauptverkehrsstraßen	Bearbeitet: [Redacted]
Teilbaumaßnahme: Abschnitt 5 Maria-Louisen-Straße zwischen Sierichstraße und Dorotheenstraße	Datum: 30.08.2018 Geprüft: - S2/PL -
Planinhalt: Übersichtskarte	Datum: Gesehen: - S20 -
Zeichnungs-Nr.: 13-12283-01-01	Maßstab: 1:10.000

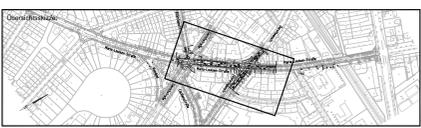


Legende Verkehrsplanung

—	Bestand, 07/18 in	—	Sträßekyessignale
—	Bestand, abgeplant	—	ggf. Fahrradabstell
—	Bestand, 30/17/13 in	—	ggf. Beleuchtung
—	Restort an Bestand	—	ggf. Trassen
—	von Best.	—	ggf. USA-Platz mit Spaltpark
—	von Best. mit Fall	—	Abtrieb
—		—	Flussung Drive

Legende Befestigungsarten

■	Gehweg
■	Pflaster aus Beton, grau
■	Öffentliche Nutzung von Privatfläche
■	Fahrg. Pflastersteine aus Beton, rot
■	Fahrg. Vollsteine aus Beton, grau
■	Geröllstein Vollsteine aus Beton, grau
■	Grasfläche
■	Geröllstein Asphalt



Planverfasser:

Index: Änderungen und Ergänzungen

Bearbeiter	Letzteschen LSBS	Datum
------------	------------------	-------

FREIE UND HANSESTADT HAMBURG
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
Geschäftsbereich Straßen
Fachbereich S2

Baumaßnahme:	Veloroute 13 Abschnitte an Hauptverkehrsstraßen	Bearbeiter:	S 21
Teilbaumaßnahme:	Abschnitt 5 Maria-Louisen-Straße zwischen Sierichstraße und Dorotheenstraße	Datum:	30.08.2018
Planart:	Lageplan 1. Verschickung	Aufgestellt:	S 21
Zeichnungs-Nr.:	13-12283-04-01	Malstab:	1:250

M:\Projekt\Hamburg\213091\Pläne\S2\Abschnitt_5_Verschickung\Lageplan.dwg