Erläuterungsbericht

Busbeschleunigungsprogramm MetroBus-Linie 3

Straßenverkehrstechnische Planung

Maßnahme: Amsinckstraße / Spaldingstraße mit Umbau der Knotenpunkte Amsinckstraße / Högerdamm (Nord) inkl. der Haltestelle Spaldingstraße und der Nebenfahrbahn Amsinckstraße | PSP 11767

LSBG
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer Hamburg

LSBG, S1 – Planung Infrastruktur ÖPNV
19.11.2021

Inhalt

1 Anlass der Planung 1
1.1 Poltische Beschlüsse/ Bauprogramm 1
1.2 Fachliche Vorgaben / Planungsauftrag 1
1.3 Verkehrliche Gründe 2
2 Vorhandener Zustand 2
2.1 Allgemeines 2
2.1.1 Lage und Funktion im Straßennetz 2
2.1.2 Verkehrsbelastung 3
2.1.3 Nutzung der anliegenden Grundstücke / Bebauung 3
2.1.4 Schadensbild 4
2.2 Verkehrssituation 4
2.2.1 Aufstellung und Abmessungen des Querschnittes 5
2.2.2 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen 6
2.2.3 MIV 6
2.2.4 ÖPNV 7
2.2.5 Fußgänger- und Radverkehr 8
2.2.6 Ruhender Verkehr 9
2.2.7 Unfallgeschehen 10
2.3 Weitere Rahmenbedingungen 11
2.3.1 Straßenausstattung / Öffentliche Beleuchtung 11
2.3.2 Grün- und Baumpflanzungen 11
2.3.3 Entwässerung 11
2.3.4 Versorgungsleitungen 12
2.3.5 Brückenbauwerke 12
2.3.6 Kampfmittel 12
2.3.7 Grundwasser 12
2.3.8 Umweltverträglichkeit 12
3 Geplanter Zustand / Leistungsbeschreibung 13
3.1 Planungsansatz und Darstellung möglicher Varianten 13
3.1.1 Verkehrskonzeption 13
3.1.2 Alternative Lösungsansätze 13
3.2 Einzelheiten der Planung 18
3.2.1 Städtebauliche Situation/ Straßenraumgestaltung 18
3.2.2 Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes 19
3.2.3 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen 20
3.2.4 MIV 20

3.2.5 ÖPNV 20
3.2.6 Fußgänger und Radverkehrsführung 21
3.2.7 Barrierefreiheit 22
3.2.8 Ruhender Verkehr / Anwohnerlogistik 22
3.2.9 Grün- und Baumpflanzungen 22
3.2.10 Straßenausstattung/ Öffentliche Beleuchtung 23
3.2.11 Entwässerung 23
3.2.12 Versorgungsleitungen 23
3.2.13 Brückenbauwerke 23
3.2.14 Baustoffe 23
4 Planungsrechtliche Grundlagen 24
4.1 Bebauungsplan 24
4.2 Planfeststellung 24
5 Umsetzung der Planung 24
5.1 Grunderwerb 24
5.2 Kosten und Finanzierung/ Haushaltstitel 24
5.3 Wirtschaftlichkeit 25
5.4 Entwurfs- und Baudienststelle 25
5.5 Terminierung der Planung und Bauausführung 26
5.6 Auswirkungen durch die Baumaßnahme 26
6 Voraus- und Folgemaßnahmen 26
7 ANHANG 27

1 Anlass der Planung

Die Freie und Hansestadt Hamburg beabsichtigt durch den Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer Hamburg, im Rahmen des Busbeschleunigungsprogramms, die (Grund-) Instandsetzung der Amsinckstraße von Högerdamm (Nord) bis östlich der Einmündung Woltmanstraße.

In den letzten Jahren sind die Fahrgastzahlen im Busverkehr in Hamburg stetig gestiegen. Diese Entwicklung erfordert ein kontinuierliches Anpassen des Verkehrsangebots an die steigende Nachfrage. Auf der MetroBus-Linie 3 ist festzustellen, dass sich die Nachfrage zunehmend der Kapazitätsgrenze genähert bzw. diese bereits überschritten hat. Im Hinblick auf den baulich schlechten Zustand der Haltestellen, der fehlenden Barrierefreiheit, die künftig zu erwartenden längeren Fahrzeuge, sowie einer verbesserten Anfahrbarkeit der Haltestelle, welche die Fahrgastwechselzeiten verkürzt, ist eine Überplanung der Haltestellen sowie insbesondere die Verlegung der Linienführung notwendig.

Ein weiteres Ziel dieser Planung ist ein regelwerkkonformes Angebot für alle Verkehrsteilnehmer. Freiwerdende Räume sollen genutzt werden, um dem Fuß- und Radverkehr zukünftig konfliktfreie und ausreichend große Flächen zur Verfügung zu stellen.

Der überplante Straßenabschnitt befindet sich im Bezirk Hamburg-Mitte, Stadtteil Hammerbrook. Die Amsinckstraße ist eine dreibahnige, siebenstreifige Hauptverkehrsstraße.

1.1 Poltische Beschlüsse/ Bauprogramm

Der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer als Realisierungsträger wird die Planung und den Bau für das Projekt im Rahmen des Bauprogramms “Busbeschleunigung“ durchführen.

Grundlage dieser Baumaßnahme sind die Vorgaben des von der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH) betriebenen Busbeschleunigungsprogramms (Drucksache 20/2508 des Senats). Bedarfsträger für die Straßenbaumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg, vertreten durch die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende.

1.2 Fachliche Vorgaben / Planungsauftrag

Inhalt dieser Verschickung ist der Abschnitt der Amsinckstraße zwischen den Einmündungen Högerdamm Nord und Spaldingstraße bzw. Woltmanstraße sowie die Haltestelle Spaldingstraße.

Es ist zu prüfen, ob die MetroBuslinie 3 aus dem Högerdamm heraus in die Amsinckstraße verlegt werden kann. Wichtige Ziele in diesem Abschnitt der Amsinckstraße sind die Bürogebäude in der Amsinckstraße, das Hostel und geplante Apartments in der Nebenfahrbahn, das neue Sonninquartier, und die Hotels am südlichen Ende des Högerdamm. Im Zusammenhang mit der Verlegung der Linie ist auch die Schaffung eines zurzeit nicht vorhandenen Bussonderfahrstreifens Richtung stadtauswärts zu prüfen.

Die Gehwege für Fußgänger werden – soweit möglich – in den erforderlichen Breiten hergestellt. Die Randbedingungen für mobilitätsbeeinträchtigte Verkehrsteilnehmer werden z.B. durch taktile Bodenelemente, Bordabsenkungen, Ausstattung der Signalanlagen mit akustischen u.a. Bauteilen berücksichtigt.

Für Radfahrer werden Verkehrsanlagen geschaffen, die dem aktuellen Hamburger Standard gemäß Radentscheid (z.B. „protected bikelanes“ wo möglich) entsprechen.

An den Planungsabschnitt grenzt die Planung des Straßenzuges Högerdamm an, welche durch den LSBG S2 betreut wird.

Die BVM als Auftraggeber und Bedarfsträger hat den Projektauftrag an den LSBG erteilt.

1.3 Verkehrliche Gründe

Dieser Bereich ist Bestandteil der Optimierung des Busverkehrs im gesamten Straßenzug Amsinckstraße.

Dazu muss auch die Haltestelle Spaldingstraße umgestaltet werden. In Zukunft ist angedacht, den stadtauswärts fahrenden Bus aus dem Högerdamm herauszunehmen und über die Amsinckstraße zu führen.

Der angrenzende Planungsbereich Amsinckstraßenbrücke mit der Haltestelle Lippeltstraße wurde aufgrund der Abhängigkeit zum Brückenneubau der Amsinckstraßenbrücke (Baubeginn Herbst 2018) bereits schlussverschickt. Der Brückenbau läuft zurzeit und soll im Jahr 2021 abgeschlossen werden. Synergieeffekte wurden genutzt und die Haltestelle Lippeltstraße wurde in dieser Planung bereits in der Amsinckstraße nördlich der Einmündung Högerdamm berücksichtigt. Der dafür notwendige Straßenbau wird im Anschluss an die Brückenbauarbeiten gemäß den neuen Plänen hergestellt werden.

Bis zur Fertigstellung der Umfahrung durch LSBG – S1 wird der Bus weiterhin durch den Högerdamm mit einer provisorischen Haltestelle am südlichen Ende geführt. Weitere Informationen dazu sind dem Erläuterungsbericht der Schlussverschickung „Busbeschleunigungsprogramm MetroBus-Linie 3; Teilbaumaßnahme: Umbau der Knotenpunkte Amsinckstraße/Lippeltstraße und Amsinckstraße/Högerdamm inkl. der Haltestelle Lippeltstraße“ vom 04.12.2020 zu entnehmen.

2 Vorhandener Zustand

2.1 Allgemeines

Die Baumaßnahme liegt im Stadtteil Hammerbrook im Bezirksamtsbereich Hamburg-Mitte. Der Planungsbereich liegt innerhalb bebauter Gebiete mit vielfältigem Nutzungscharakter.

2.1.1 Lage und Funktion im Straßennetz

<u>Amsinckstraße</u>
Die Amsinckstraße ist eine Hauptverkehrs- und Bundesstraße B4 mit einer sehr hohen Verkehrsbelastung. Als übergeordnete Straße verbindet sie den Deichtorplatz im Nordwesten mit der Kreuzung Billhorner Brückenstraße / Heidenkampsweg im Südosten und dient als Zubringer zur BAB 255 bzw. in Gegenrichtung als Zufahrtsstraße in die Innenstadt. Zwischen Deichtorplatz und Spaldingstraße / Nordkanalstraße verläuft die Großraum- und Schwertransportroute A1 - Heiligengeistfeld.

<u>Högerdamm</u>
Die Straße ist Bestandteil des Hauptverkehrsstraßennetzes. Im Högerdamm verläuft keine Route für Großraum- und Schwertransporte; die Straße ist aber als Gefahrgutstraße definiert. Als zulässige Geschwindigkeit ist für die Stadtstraße v = 50 km/ h definiert.

Der Högerdamm ist Teil des Radfernwegs „Leine-Heide-Radweg“ und stellt damit die Verbindung zwischen Hamburg und Rügen sowie Hamburg und Bremen her.

<u>Nebenfahrbahn der Amsinckstraße</u>
Die Nebenfahrbahn der Amsinckstraße dient der Erschließung der südlichen Grundstücke und wird im Norden von der Nordkanalbrücke begrenzt.

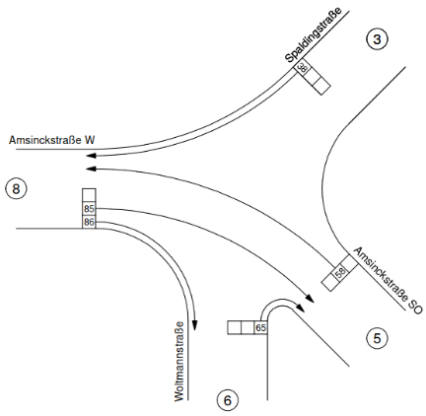
<u>Woltmanstraße</u>
Die Woltmanstraße verbindet die Amsinckstraße im Norden mit dem Högerdamm im Süden. An der nördlichen Einmündung ist die Zufahrt lediglich von Westen und die Ausfahrt lediglich nach Osten möglich.

Spaldingstraße

Die Spaldingstraße ist eine Einbahnstraße mit 4 Fahrstreifen Richtung Westen und verbindet den Anckelmannsplatz mit der Amsinckstraße.

2.1.2 Verkehrsbelastung

Am Knotenpunkt Spaldingstraße / Amsinckstraße /Woltmanstraße (Zählstelle 7102) wurden in der Verkehrszählung am Dienstag, dem 11.04.2017 folgende maximalen Stundenwerte in den jeweiligen Spitzenstunden festgestellt:



MAX.-STUNDENWERTE (VON-ZEITEN) 00:00 bis 24:00 UHR IN KFZ

VON \ NACH	3	5	6	8	Summe
3 Spaldingstraße	0	0	0	1938	1938
LKW-Anteil (%)	0.0	0.0	0.0	4.1	4.1
Uhrzeit	00:00	00:00	00:00	08:15	08:15
5 Amsinckstraße SO	0	0	0	2788	2788
LKW-Anteil (%)	0.0	0.0	0.0	9.2	9.2
Uhrzeit	00:00	00:00	00:00	08:15	08:15
6 Woltmannstraße	0	20	0	0	20
LKW-Anteil (%)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Uhrzeit	00:00	16:15	00:00	00:00	16:15
8 Amsinckstraße W	0	987	4	0	991
LKW-Anteil (%)	0.0	9.9	0.0	0.0	9.9
Uhrzeit	00:00	14:45	08:30	00:00	14:45
Summe	0	1004	4	4726	5399
LKW-Anteil (%)	0.0	9.8	0.0	7.1	7.3
Uhrzeit	00:00	14:45	08:30	08:15	08:15
QUERSCHNITT Summe	1938	3754	24	5395	
LKW-Anteil (%)	4.1	5.8	0.0	7.3	
Uhrzeit	08:15	15:15	16:15	08:15	

Abbildung 1: Knotenskizze **Tabelle 1: Verkehrsmengen max. Stundenwerte**

Die Dauerzählstelle in der Amsinckstraße zeigt jedoch von 2017-2019 einen nahezu kontinuierlichen DTV mit 60.000 Kfz/24h im Jahr 2017, 60.000 Kfz/ 24h im Jahr 2018 und 58.000 Kfz/ 24h im Jahr 2019 und einem gleichbleibenden Schwerlastverkehrsanteil von 6%.

Neuere Zähldaten liegen nicht vor. Eine aktuelle Verkehrszählung zu veranlassen, ist aufgrund der Pandemie und der daraus veränderten Verkehrslage nicht sinnvoll.

2.1.3 Nutzung der anliegenden Grundstücke / Bebauung

Amsinckstraße:	Büros, Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe, Wohnbebauung,
Nebenfahrbahn der Amsinckstraße:	Hostel, Wohnbebauung, Einzelhandel und Dienstleistungsbetriebe
Spaldingstraße	Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe, Wohnbebauung, privater Parkplatz
Högerdamm:	Einzelhandels- und Dienstleitungsbetriebe, Wohnbebauung, sowie im südlichen Teil Hotels.
Woltmanstraße	Wohnbebauung, Büros, Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe

Das Eckgebäude an der nordwestlichen Seite der Woltmanstraße wurde zwischenzeitlich abgebrochen.

2.1.4 Schadensbild

Die Amsinckstraße weist auf der Asphaltoberfläche hauptsächlich Längsrisse zwischen den einzelnen Fahrstreifen auf. Zum Teil sind auch Spurrinnen ausgebildet. Der Gesamtwert im Sinne der Zustandserfassung- und -bewertung (ZEB) aus dem Jahr 2020 liegt in Teilbereichen bei der Note 5,0. Der Schwellenwert zur Prüfung von baulichen und verkehrsbeschränkenden Maßnahmen liegt bei 4,5, der Warnwert bei 3,5. Diese Erkenntnis liefert erste Anhaltspunkte dafür, dass partiell eine grundhafte Sanierung erfolgen muss. Der Umfang der Instandsetzung wird im weiteren Verlauf der Planung anhand von Bohrkern- und Baugrunduntersuchungen geprüft. Sobald die Ergebnisse bekannt sind, wird der geplante Fahrbahnaufbau gemäß den geltenden Regelwerken RStO und ReStra festgelegt.

Für die Nebenfahrbahn liegen im ZEB keine Informationen vor. Die Fahrbahn ist hier mit Großpflaster befestigt. Aus diesem Grund (Lautstärke-Exmissionen, Fahrkomfort und -sicherheit etc.) empfiehlt sich eine Erneuerung der Fahrbahn in Asphalt.

2.2 Verkehrssituation

<u>Amsinckstraße</u>
Die Amsinckstraße ist im überplanten Abschnitt eine 7-streifige Hauptverkehrsstraße mit 3 Fahrstreifen Richtung Westen, 3 Fahrstreifen Richtung Osten und einem in der Mitte liegenden Bussonderfahrstreifen Richtung Westen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Bussonderfahrstreifen beträgt 50 km/h. In der Amsinckstraße beträgt die zul. Höchstgeschwindigkeit in den IV-Fahrtstreifen innerhalb des Planungsbereiches ebenfalls 50 km/h. Südöstlich der Planung sind in den IV-Fahrstreifen 60 km/h für beide Fahrtrichtungen erlaubt.

Westlich der Einmündung Spaldingstraße weitet sich die Fahrbahn Richtung stadteinwärts um einen zusätzlichen Fahrstreifen auf.

In stadtauswärtiger Richtung stehen zwischen Einmündung Högerdamm Nord und der Woltmanstraße 2 Fahrstreifen zur Verfügung. Ab der Einmündung Woltmanstraße addiert sich ein 3. Fahrstreifen. Der Verkehr aus der Nebenfahrbahn und der Verkehr aus der Woltmanstraße können somit in die Amsinckstraße einfahren, ohne den fließenden Verkehr in der Amsinckstraße zu beeinträchtigen.

Geh- und Radwege (mit Benutzungspflicht) befinden sich beiderseits der Fahrbahn.

<u>Högerdamm</u>
Der Högerdamm ist im überplanten Abschnitt eine 2-streifige Einbahnstraße mit einer zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Gehwege sind beidseitig der Fahrbahnvorhanden. Der Högerdamm verbindet die Amsinckstraße / Nordkanalbrücke im Nordwesten mit der Amsinckstraße im Südosten. An der Südwestseite verläuft ein benutzungspflichtiger Radweg.

<u>Nebenfahrbahn der Amsinckstraße</u>
Die Nebenfahrbahn der Amsinckstraße ist eine einstreifige, mit Großpflaster befestigte Einbahnstraße mit Fahrtrichtung nach Osten. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung gibt es nicht.

Im Westen und nördlich der Fahrbahn befinden sich Parkstände für Pkw in Senkrecht-, Parallel- und Schrägaufstellung. Diese liegen zum Teil unter der Nordkanalbrücke. Vor dem ansässigen Hostel ist auf der Fahrbahn ein Parkstand für Reisebusse mit Nägeln markiert. Südlich der Fahrbahn ist ein Gehweg angeordnet. Radverkehr findet auf der Fahrbahn im Mischverkehr statt.

<u>Woltmanstraße</u>
Die Woltmanstraße ist eine einbahnige zweistreifige Straße. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung gibt es nicht. Die Straße ist mit Asphalt befestigt und hat je einen Fahrstreifen pro Richtung sowie beidseitig Gehwege. Das Parken ist auf beiden Seiten am Fahrbahnrand erlaubt. Radverkehr findet im Mischverkehr auf der Fahrbahn statt.

Spaldingstraße
Die zulässige Höchstgeschwindigkeit in der Spaldingstraße beträgt 50 km/h. An der Einmündung in die Amsinckstraße ist lediglich das Abbiegen nach Westen zulässig. Gehwege befinden sich zu beiden Seiten der Fahrbahn. Radverkehr ist an der Nordseite auf dem – im Einmündungsbereich - gemeinsamen Geh- und Radweg möglich.

2.2.1 Aufstellung und Abmessungen des Querschnittes

Die Amsinckstraße weist im Bereich der Haltestelle folgenden Querschnitt auf:

BREITE [m]	FUNKTION	AUSFÜHRUNG	RICHTUNG
min. 1,60	Gehweg	Betonplatten	Norden
1,60	Radweg	Betonsteinpflaster	
min. 1,15	Sicherheitstrennstreifen	Betonsteinpflaster	
3,25	Fahrstreifen Richtung Westen	Asphalt	
3,20	Fahrstreifen Richtung Westen	Asphalt	
3,00	Fahrstreifen Richtung Westen	Asphalt	
3,30	Mittelinsel / Wartefläche	Betonplatten	
3,70	Bussonderfahrstreifen	Asphalt	
rd. 1,50	Fahrbahnteiler	Betonplatten / Grün	
3,50	Fahrstreifen Richtung Osten	Asphalt	
3,25	Fahrstreifen Richtung Osten	Asphalt	
3,50	Fahrstreifen Richtung Osten	Asphalt	
1,15	Sicherheitstrennstreifen	Betonplatten	
1,60	Radweg	Betonsteinpflaster	
3,55	Gehweg	Betonplatten	Süden
38,85	**Gesamtbreite**		

Tabelle 2: vorhandener Querschnitt Amsinckstraße

Der Querschnitt der Nebenfahrbahn ist im Westen wie folgt aufgeteilt:

BREITE [m]	FUNKTION	AUSFÜHRUNG	RICHTUNG
2,35	Überhangstreifen	Betonplatten	Norden
4,80	Senkrechtparkstreifen	Wabensteinpflaster	
6,00	Fahrgasse	Asphalt	
5,30	Senkrechtparkstreifen	Asphalt	Süden
18,45	**Gesamtbreite**		

Tabelle 3: vorhandener Querschnitt Nebenfahrbahn

Im Bereich des vorhandenen Reisebusparkstandes in der Nebenfahrbahn liegt folgender Querschnitt vor:

BREITE [m]	FUNKTION	AUSFÜHRUNG	RICHTUNG
2,25	Parallelparkstreifen	Wabensteinpflaster	Norden
3,55	Fahrbahn	Großpflaster	
4,50	Busparkstand	Großpflaster	
3,00	Gehweg	Betonplatten	Süden
13,30 m	**Gesamtbreite**		

Tabelle 4: vorhandener Querschnitt Nebenfahrbahn (Reisebusparkstand)

Weiter östlich wird der vorhandene Gehweg bis auf rd. 2,0 m eingeengt.

Überfahrten sind innerhalb des Planungsbereiches in der Nebenfahrbahn sowie in der Woltmanstraße vorhanden.

2.2.2 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Der dreiarmige Knotenpunkt Amsinckstraße / Spaldingstraße ist lichtsignalgeregelt. Der östliche Arm hat 3 Fahrstreifen (FS) Richtung stadteinwärts, 1 Bussonderfahrstreifen Richtung stadteinwärts und 3 Fahrstreifen Richtung stadtauswärts, wobei der südliche FS erst an der Einmündung Woltmanstraße beginnt. Der westliche Knotenpunktarm hat 4 Fahrstreifen Richtung stadteinwärts und 2 Fahrstreifen Richtung stadtauswärts.

Die Spaldingstraße ist eine 4-streifige Einbahnstraße mit Fahrtrichtung stadteinwärts.

Fußgängerquerungen sind an der Spaldingstraße und im östlichen Arm des Knotenpunkts vorhanden.

Der Högerdamm ist eine zweistreifige Einbahnstraße mit Fahrtrichtung stadtauswärts. Kurz hinter der Einmündung ist eine Fußgängerlichtsignalanlage vorhanden.

Im Bussonderfahrstreifen der Amsinckstraße ist im Bereich der Querung zwischen den beiden Richtungsfahrbahnen ein Fußgängerüberweg markiert.

Die Einmündung Woltmanstraße ist nicht signalgeregelt. Hier sind Fußgängerüberwege („Zebrastreifen“) markiert.

Die Lichtsignalanlagen sind folgendermaßen ausgestattet:

<u>LSA 226 Amsinckstraße/Spaldingstraße (Bestand)</u>

- Steuergerät: M844-H
- Signalisierung: 230V-SG
- Steuerungsverfahren: Festzeit mit Fußgängeranforderung für die Querung der Amsinckstraße

<u>FLSA 544 Högerdamm/ Nähe Nordkanalbrücke (Bestand)</u>

- Steuergerät: C840V_32.Sg
- Signalisierung: 40 V-LED-SG
- Steuerungsverfahren: Festzeit mit Fußgängeranforderung

2.2.3 MIV

Die Amsinckstraße ist grundsätzlich eine 7-streifige Hauptverkehrsstraße mit 3 Fahrstreifen Richtung Westen, 3 Fahrstreifen Richtung Osten und einem in der Mitte liegenden Bussonderfahrstreifen Richtung Westen. Westlich der Einmündung Spaldingstraße und östlich der Einmündung Woltmanstraße weitet sich die Fahrbahn um je einen zusätzlichen Fahrstreifen auf.

Für die Ermittlung der durchschnittlichen werktäglichen Verkehrsstärke (DTV_w) als Verkehrskenngröße für diesen Streckenabschnitt (vgl. Kapitel 2.1.2 Verkehrsbelastung) liegen für Dienstag, den 11.04.2017 für die Zählstelle Nr. 7102 die Gesamtverkehrsbelastungen für verschiedene Zeiträume in einer Matrixdarstellung vor (s. Kap. 2.1.2 Verkehrsbelastung).

2.2.4 ÖPNV

Im überplanten Bereich verkehren Busse der folgenden Linien:

MetroBus-Linie 3	zwischen Schenefeld im Nordwesten und Kraftwerk Tiefstack im Süden
SchnellBus-Linie 34	zwischen Hauptbahnhof / ZOB und Kirchdorf (Süd) in Wilhelmsburg
Stadtbus-Linie 112	zwischen Bf. Altona / S Blankenese und Osterbrookplatz im Stadtteil Hamm
Nachtbuslinien 640	zwischen Rathausmarkt und Bf. Harburg / S Wilhelmsburg (werktags)
Nachtbuslinien 641	zwischen Bf. Altona und S Neu Wulmstorf (werktags)

XpressBusse fahren nicht im Planungsbereich.

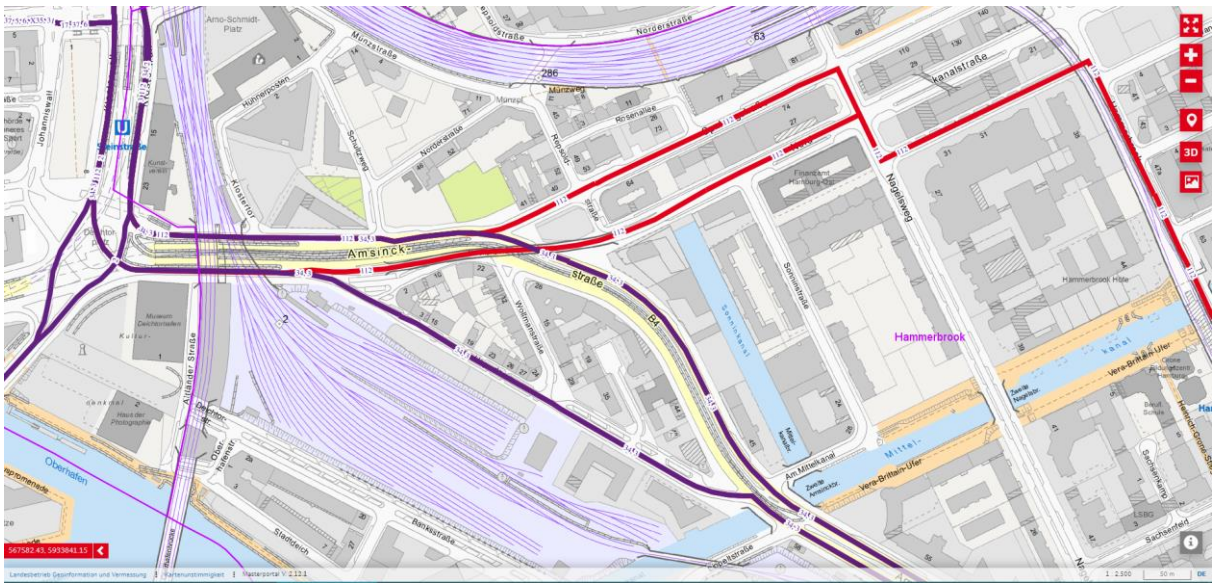


Abbildung 2: Übersicht Buslinien [Quelle: Geoportal Hamburg, Stand Oktober 2021]

Busse (und auch der MIV) in der Amsinckstraße, die vom südlichen Deichtorplatz bzw. vom Hauptbahnhof kommen, d.h. auf den beiden südlichsten Fahrstreifen fahren, können zurzeit nicht direkt auf die Amsinckstraße wechseln, da die Situation an der Einmündung Högerdamm dies nicht zulässt (zu kurze Verflechtungslänge mit den Verkehren, die aus dem Deichtortunnel kommen). Diese Fahrzeuge können nur auf die Nordkanalbrücke oder in den Högerdamm fahren. Daher führt die MetroBuslinie 3 zurzeit durch den Högerdamm.

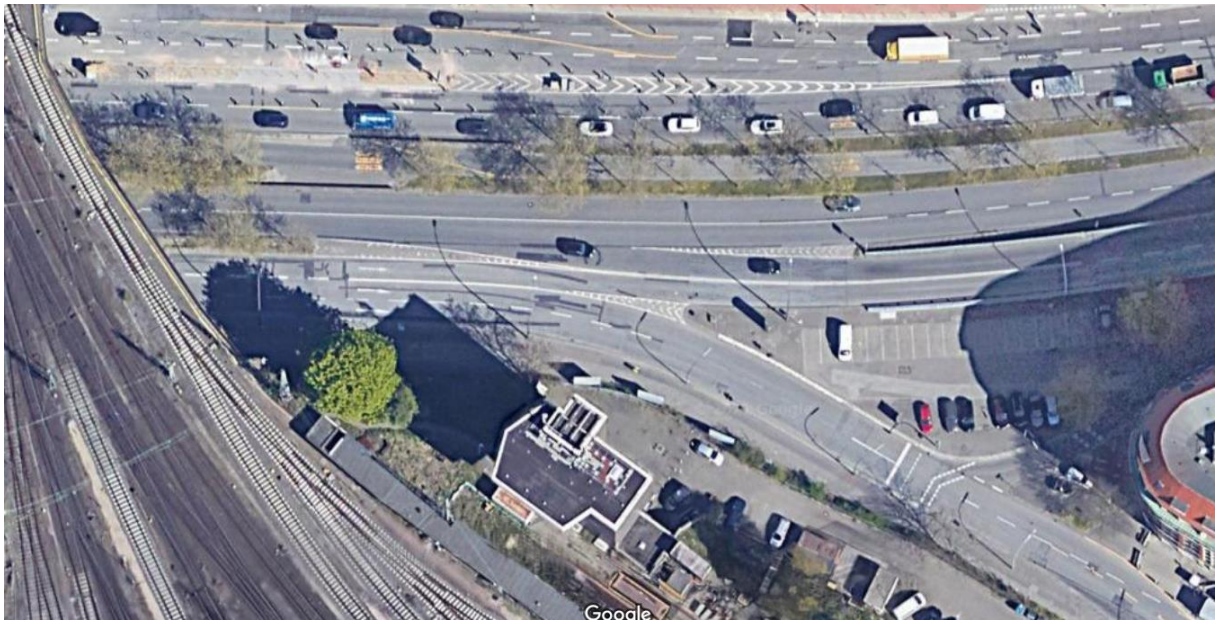


Abbildung 3: nördliche Einmündung Högerdamm [Quelle: Google Maps]

Die Haltestelle Spaldingstraße (stadtauswärts) befindet sich im Högerdamm an der südlichen Fahrbahnseite als Busbucht kurz hinter der Einmündung der Nebenfahrbahn. Die Haltestelle stadteinwärts liegt in der Amsinckstraße östlich der Einmündung Spaldingstraße am mittigen Bussonderfahrstreifen.

Beide Haltestellen sind nicht in Beton und nicht barrierefrei hergestellt. Bussonderborde sind nicht vorhanden.

Stadtbusse der Linie 112, die von Nordosten aus der Spaldingstraße kommend, in die Amsinckstraße abbiegen, haben keine Haltestelle im Planungsbereich.

Die Amsinckstraße und der Högerdamm werden von Bussen der Linien 3, 34 und Nachtbussen (nur werktags) der Linie 640 befahren.

Die Haltestelle „Spaldingstraße“ wird zu den Hauptverkehrszeiten wie folgt angefahren:

MetroBus-Linie 3	10-Minuten-Takt
Linie 34	30-Minuten-Takt

Die Nachtbuslinie 640 fährt im 60-Minuten-Takt.

Die Linien werden nach Auskunft der HHA vom 26.08.21 von Großraumbussen (CapaCity), Gelenkbussen und Standardbussen befahren.

Die Haltestellen sind mit Fahrgastunterständen (FGU) ausgestattet. Fahrkartenautomaten, Dynamische Fahrgastinformationen (DFI) und taktile Bodenelemente sind nicht vorhanden.

2.2.5 Fußgänger- und Radverkehr

In der Amsinckstraße existieren beidseitig getrennte Geh- und benutzungspflichtige Radwege. Im Högerdamm (Einbahnstraße) verläuft an der Südwestseite ein rd. 1,00 m breiter benutzungspflichtiger Radweg. In der Nebenfahrbahn nutzen Fußgänger den südlich der Fahrbahn befindlichen Gehweg. Radverkehr findet hier auf der Fahrbahn im Mischverkehr statt.

Die Breiten der Radwege variieren:

1,00 m	Högerdamm
1,50 – 1,60 m	Amsinckstraße Nord und Süd

Diese Breiten entsprechen nicht dem aktuellen Stand der Technik und den Hamburger Ausbaustandards. Der Radweg nördlich der Amsinckstraße verläuft aufgrund der Stütze der Nordkanalbrücke unstetig in Schlangenlinien und hat hier eine unzureichende Breite von rd. 1,50m. Auch der Gehweg hat an dieser Engstelle eine unzureichende Breite von 1,50 m.

Im Högerdamm können Fußgänger und Radfahrer die Fahrbahn signalgeregelt im Bereich der Anbindung der Nebenfahrbahn queren.

Östlich der Einmündung Woltmanstraße ist für Fußgänger eine signalgeregelte Querung der Amsinckstraße möglich. Von hier aus ist auch die Haltestelle in Mittellage zu erreichen. Der Bussonderfahrstreifen wird zurzeit unsignalisert mit einem Fußgängerüberweg gequert. Eine Querung für den Radverkehr ist nicht vorhanden.

Derzeit ist das Planungsgebiet nicht barrierefrei ausgestattet. An den Haltestellen und Knotenpunkten sind keine taktilen Leitelementen gemäß ReStra bzw. H BVA und keine doppelten Querungen mit Sperr- und Richtungsfeldern, Trennstreifen etc. vorhanden. Sehbehindertensignale sind nur an der Querung über die Amsinckstraße vorhanden.

Durch das Planungsgebiet verlaufen keine Velo- oder Freizeitrouten; allerdings verläuft der Radfernweg Leine-Heide in der Amsinckstraße und im Högerdamm.

In der Woltmanstraße sind an der nördlichen Einmündung Fahrradanlehnbügel östlich der Fahrbahn vorhanden.

Nördlich der Amsinckstraße, unter der Nordkanalbrücke, befindet sich eine StadtRAD-Station für 16 Räder.

2.2.6 Ruhender Verkehr

In der Nebenfahrbahn befinden sich am westlichen Ende gegenüberliegende Senkrechtparkstände. Im weiteren Verlauf Richtung Osten sind nördlich der Fahrbahn sowohl Längs- als auch Senkrecht- und Schrägparkstände vorhanden. Diese befinden sich zum Teil unter der Nordkanalbrücke. Höhenbegrenzungen oder Warnbeschilderung sind nicht vorhanden. Teilweise sind aber Kontaktspuren am Längsträger der Brücke festzustellen.

<u>Anzahl Parkstände im Bestand:</u>

	Pkw	**Behindertenparkstände**	**Reisebusse**
Nebenfahrbahn	50	0	1
Amsinckstraße	0	0	0
Spaldingstraße	0	0	0
Högerdamm	1	0	0
Summe	**51**	**0**	**1**

Tabelle 5: Parkstände im Bestand

Fahrradbügel, Standplätze für Lastenräder, Ladesäulen, Lieferzonen, Behindertenstellplätze, Anwohnerparken und CarSharing-Angebote sind innerhalb des überplanten Bereiches nicht vorhanden. Im gesamten überplanten Bereich stehen Miet-Elektroroller.

2.2.7 Unfallgeschehen

Die Auswertung der Unfalldaten vom 22.01.2021 hat für den Zeitraum vom 01.01.2017 bis zum 31.12.2019 folgendes ergeben:

Im gesamten Planungsraum traten insgesamt 140 Unfälle auf. Davon waren 122 Unfälle mit Sachschäden 18 Unfälle mit Leichtverletzten sowie schwerwiegende Unfälle mit Sachschäden. Die Mehrheit der Unfälle (103) waren solche im Längsverkehr. Fahrunfälle, Abbiegeunfälle, Einbiegen / Kreuzen – Unfälle sowie sonstige Unfälle traten nur in geringerer Anzahl mit ungefähr gleichen Anteilen auf. Radfahrer oder Fußgänger waren nicht beteiligt.

„Die überwiegende Anzahl von VU im ausgewerteten Gebiet ereignete sich in Fahrtrichtung St. Pauli. Verkehrsunfälle im Längsverkehr ereigneten sich beim Fahrstreifenwechsel oder aufgrund von Unachtsamkeit, so dass es zu Auffahrunfällen gekommen war. VU beim parallelen Abbiegen entstanden aufgrund eines zu geringen Seitenabstandes beim Abbiegevorgang. Linienbusse waren im Auswertezeitraum an drei VU beteiligt, von denen zwei als Unfalltyp „Unfall im Längsverkehr“ und ein Unfall als „Sonstiger Unfall“ signiert wurde.

Bei dem „Sonstigen Unfall“ berührte der Fahrer des Linienbusses mit seinem Fahrzeug beim Wechseln vom Fahrstreifen auf den Bussonderfahrstreifen ein Verkehrszeichen, das auf der Mittelinsel platziert ist.

Eine Häufung von VU ist im Bereich des Zusammentreffens der Fahrstreifen aus Richtung Spaldingstraße im Übergang zur Amsinckstraße zu erkennen.

Bei drei der insgesamt zehn Einbiegen-/Kreuzen-Unfällen fuhren Fahrzeuge in den Kreuzungsbereich ein, obwohl dieser von anderen Fahrzeugen noch nicht geräumt war. Im Verlauf des „Räumens“ der Kreuzung kam es dabei zu den Konflikten.“

Für den Zeitraum 01.01.2020 bis 31.12.2020 wurde am 02.09.2021 von der VD eine gesonderte Auswertung der Unfalldaten erstellt.

Grundsätzlich entspricht das Unfallbild dem der vorangegangenen Jahre. Allerdings hat sich die Anzahl der Unfälle im Längsverkehr um rd. die Hälfte reduziert. Im Gegensatz zu den Vorjahren, wo keine Radfahrer an Unfällen beteiligt waren, ist in 2020 1 Radfahrer verunfallt. Die Mehrheit der Unfälle waren auch in 2020 fehlerhafte Fahrstreifenwechsel oder Reißverschlusssystem-Missachtungen.

„Linienbusse waren in diesem Auswertezeitraum an einem VU beteiligt. Hier überquerte ein Radfahrer verkehrswidrig den Fußgängerüberweg und wurde von dem anfahrenden Linienbus nicht rechtzeitig wahrgenommen.

Eine Häufung von VU ist im Bereich des Zusammentreffens der Fahrstreifen aus Richtung Spaldingstraße im Übergang zur Amsinckstraße zu erkennen.

Das Missachten der LSA war in vier Fällen die Ursache für einen VU des Unfalltyps Einbiegen/Kreuzen-Unfall.

Fazit (der VD): *Im 3 Jahres-Vergleich ereigneten sich im Zeitraum von 2018 – 2020 im ausgewerteten Bereich 124 VU und somit 16 VU weniger als im Zeitraum von 2017 – 2019. Die Unfallursachen sind annähernd ähnlich und die Häufung von VU ist nach wie vor im Bereich der Zusammenführung der Spaldingstraße mit der Amsinckstraße vorhanden.“*

2.3 Weitere Rahmenbedingungen

2.3.1 Straßenausstattung / Öffentliche Beleuchtung

Am nordwestlichen Ende des Planungsbereiches ist wegweisende Beschilderung in Form einer Schilderbrücke sowie - am Rand des Planungsbereiches – einer dynamischen Parkleitsystem-Wegweisung vorhanden.

In der Amsinckstraße sind die Beleuchtungsmasten (Auslegermasten) auf beiden Seiten der Straße angeordnet. Im Einmündungsbereich Spaldingstraße stehen 2 vierarmige Großraumleuchten jeweils westlich und östlich der Nordkanalbrücke. Im hier überplanten Bereich des Högerdamm stehen Auslegermasten südwestlich im Sicherheitstrennstreifen zwischen Parkstreifen und Radweg. Die Beleuchtung der Nebenfahrbahn und der Parkstände erfolgt über südlich stehende Peitschenmasten. Außerdem stehen in der Nebenfahrbahn Beleuchtungsmasten für die Fahrbahn der Nordkanalbrücke.

Im Bereich der Kurve Amsinckstraße ist gegenüber der Einmündung Woltmanstraße eine Schutzplanke für den Verkehr Richtung stadtauswärts eingebaut.

An der Einmündung Högerdamm stehen eine Litfaß-Säule und eine Stadtinformationsanlage östlich sowie eine Großflächenwerbeanlage westlich der Fahrbahn. Im Mittelstreifen der Amsinckstraße befindet sich westlich der Haltestelle vor einer Brückenstütze ein City-Light-Poster.

Die Fahrgastunterstände an den beiden Haltestellen sind mit Werbung versehen. An der Einmündung Spaldingstraße steht nördlich der Fahrbahn eine Litfaßsäule. Zwei weitere Litfaßsäule (1 x Beton, 1 x City Light Säule) stehen nördlich der Amsinckstraße an der fuß- und radläufigen Verbindung parallel zur Nordkanalbrücke

An der Haltestelle in der Amsinckstraße ist eine Spritzschutzwand in Verlängerung des Fahrgastunterstandes (FGU) aufgestellt.

Abfallbehälter befinden sich an den Haltestellen sowie auf der Dreiecksinsel Woltmanstraße. Uhren, Briefkästen, Absperrpfosten und Telefonsäulen sind im überplanten Bereich nicht vorhanden.

2.3.2 Grün- und Baumpflanzungen

Bäume stehen in der Amsinckstraße in den Mittelinseln (Platanen) links und rechts des Bussonderfahrstreifens sowie vereinzelt an den Einmündungen Spaldingstraße (2 Platanen, 1 Kiefer), Woltmanstraße (Platanen) und parallel zur Nordkanalbrücke in der fuß- und radläufigen Verbindung nördlich der Amsinckstraße (Platanen). Weitere Bäume stehen nördlich der Nebenfahrbahn (Platanen) sowie östlich der Woltmanstraße (Ahorn). Die Baumscheiben sind zum Teil mit Bodendeckern oder mit Rasen wachsen. Nördlich der Amsinckstraße befinden sich drei Hochbeete mit bodendeckenden Pflanzen.

Die Angaben zur Baumart wurden dem Straßenbaumkataster des Geoportal Hamburg entnommen. Dort sind aber nicht alle tatsächlich vorhandenen Bäume verzeichnet.

Die Bäume haben Stammdurchmesser von 0,2 bis 0,7 m.

Informationen zu Baumpatenschaften, Urban Gardening oder zum Zustand der Bäume liegen nicht vor.

2.3.3 Entwässerung

Die Entwässerung der Fahrbahnen und der Nebenflächen erfolgt über Straßenabläufe und Anschlussleitungen in die vorhandenen Misch- und Regenwassersiele.

Im Högerdamm sind sowohl Mischwassersiele als auch eine getrennte Besielung vorhanden; in der Woltmanstraße liegen Regen- und Schmutzwassersiele, die an der nördlichen Einmündung in ein Mischwassersiel übergehen und an das Mischwassersiel in der Amsinckstraße mit Vorflut in das M-Siel in der Spaldingstraße angeschlossen sind.

Im Bereich der überplanten Haltestelle Spaldingstraße in der Amsinckstraße sind Regenwassersiele vorhanden. Im südöstlich anschließenden Bereich der Amsinckstraße besteht ein Trennsystem mit Regen- und Schmutzwassersielen.

Die Vorflut des Regenwassers der o.g. Straßenzüge ist der Sonninkanal (Einleitung an der Nordkanalstraße).

2.3.4 Versorgungsleitungen

Im überplanten Bereich befinden sich Leitungen folgender Versorgungsträger:

- Stromnetz Hamburg (inkl. Hamburg Verkehrsanlagen)
- Hamburg Wasser (HWW, HSE und servTEC)
- Wärme Hamburg
- Gasnetz Hamburg
- Deutsche Telekom
- Vodafone KabelDeutschland
- Dataport
- Colt
- euNetworks/HGC
- Versatel
- GasLINE
- Level 3
- Interoute
- verizon
- wilhelm.tel

Eine Leitungsbesprechung wird im Rahmen der weiteren Planung stattfinden.

2.3.5 Brückenbauwerke

Die Amsinckstraße wird im überplanten Bereich von der Nordkanalbrücke überquert. Die Brücke hat 2 Fahrstreifen, die die Verkehre aus dem Deichtortunnel und vom Deichtorplatz / Hauptbahnhof in Richtung Osten zur Nordkanalstraße aufnehmen.

2.3.6 Kampfmittel

Es liegt eine Stellungnahme der Gefahrenerkundung Kampfmittelverdacht (GEKV) vor. Das Ergebnis der Gefahrenerkundung / Luftbildauswertung weist sowohl Flächen ohne, als auch mit Kampfmittelverdacht auf. Für Teile des überplanten Bereiches bestehen keine Hinweise auf Bombenblindgänger oder vergrabene Kampfmittel aus dem II. Weltkrieg. In weiten Bereichen besteht aber allgemeiner Bombenblindgängerverdacht aufgrund von Trümmerflächen und ehemaligen Wasserflächen. An der Stirnseite des Gebäudes Hs.Nr. 2 besteht allgemeiner Bombenblindgängerverdacht aufgrund eines Bombentrichters. Außerdem wurden Karten mit Tiefenbeschränkten Untersuchungen (Flächen gem. § 8 (1) KampfmittelVO mit Einschränkungen übersandt.

2.3.7 Grundwasser

Laut Geoportal-Hamburg liegen die Grundwassergleichen Max (2018) im überplanten Bereich zwischen 0,25 und 1,25 mNHN.

2.3.8 Umweltverträglichkeit

Die Straßenbaumaßnahme unterliegt nach Prüfung der in §13 des Hamburgischen Wegegesetz genannten Kriterien nicht der Notwendigkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung.

3 Geplanter Zustand / Leistungsbeschreibung

3.1 Planungsansatz und Darstellung möglicher Varianten

3.1.1 Verkehrskonzeption

Zurzeit verläuft die Strecke der Buslinien Richtung stadtauswärts über den Högerdamm mit Haltestellen jeweils am nördlichen (Busbucht) und am südlichen (Halten am Fahrbahnrand im Bussonderfahrstreifen) Ende des Högerdamm.

Wichtige Ziele in diesem Abschnitt der Amsinckstraße sind aber die Bürogebäude zwischen den Einmündungen Woltmanstraße und Högerdamm Süd, das neue Sonninquartier und auch die Hotels am südlichen Ende des Högerdamm. Daher soll auch die Fahrtrichtung der Linie M 3 stadtauswärts in die Amsinckstraße verlegt werden, um mit der neuen Lage der Haltestelle eine bessere Erreichbarkeit der Ziele zu ermöglichen.

In dem Zusammenhang wird auch die Schaffung eines zurzeit nicht vorhandenen Bussonderfahrstreifens Richtung stadtauswärts geprüft.

Zukünftig sollen die Busse direkt hinter der Einmündung Högerdamm nach links in die dort vorhandene Nebenfahrbahn neben der Nordkanalbrücke abbiegen. Anschließend werden sie an der Einmündung Woltmanstraße auf die Amsinckstraße geführt.

Die Aufhebung der vorhandenen Haltestelle im nördlichen Högerdamm wird in der Maßnahme „EMS-HH, Högerdamm“, schlussverschickt im Juni 2021 geplant und umgesetzt.

3.1.2 Alternative Lösungsansätze

Zur Gestaltung des westlichen Endes der Nebenfahrbahn vor dem Hostel und der neuen Haltestelle stadtauswärts bzw. der dann gemeinsamen Haltestelle für beide Richtungen wurden Varianten erarbeitet, die im Folgenden beschrieben werden.

Gestaltung des Platzes vor dem Hostel

Busse, die vom Deichtorplatz kommend Richtung stadtauswärts fahren, werden zukünftig direkt an der Einmündung Högerdamm in die umzubauende Nebenfahrbahn geführt.

Für die Umgestaltung der Nebenfahrbahn sowie der vorhandenen Parkstände wurden mehrere Varianten sowohl mit unterschiedlicher Anordnung der Pkw-Parkstände (Senkrecht- oder Schrägaufstellung) als auch der Reisebusparkstände untersucht.

Zurzeit ist auf der Fahrbahn aus Großpflaster ein Parkstand für 1 Reisebus mit Nägeln markiert. Aus Beobachtungen vor Ort und durch die Erweiterung des Hostels ergibt sich zukünftig ein Bedarf von 3 Parkständen für Reisebusse.

Bei allen Varianten ist das Brückenbauwerk mit seinen 2 Stützpfeilern zu berücksichtigen.

Variante 1:

Diese Variante wurde nah am Bestand entwickelt.

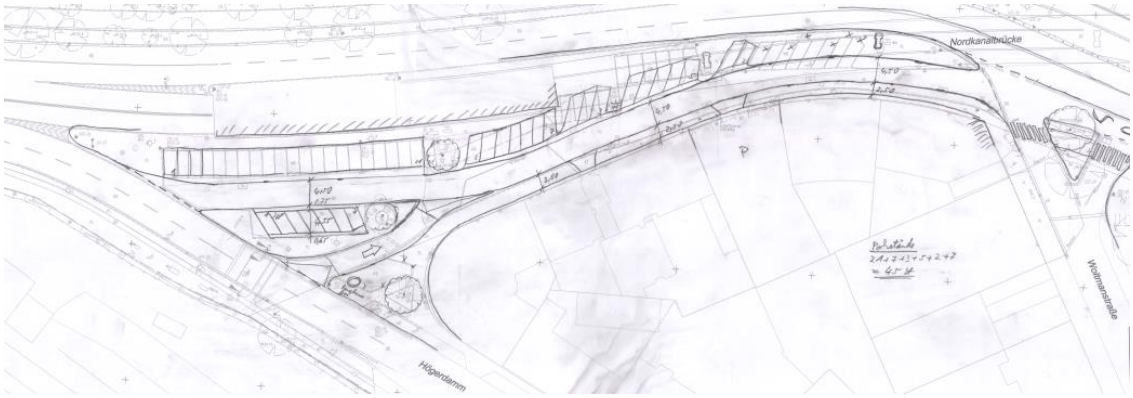


Abbildung 4: Skizze Variante 1 Platz vor dem Hostel

Für die Fahrbahn wird am westlichen Ende ein Durchbruch geschaffen. Die nördlich gelegenen Senkrechtparkstände könnten erhalten bleiben. Die südlichen vorhandenen Senkrechtparkstände müssten zu Schrägparkständen umgebaut werden, damit sich südlich davon die Fläche für einen Reisebus ergibt. Der Reisebus würde eine gesonderte Überfahrt vom Högerdamm erhalten und die Ausfahrt würde auf die neue Nebenfahrbahn führen. Die anschließenden Pkw-Parkstände würden aufgrund der notwendigen Fahrbahnbreite von 4,50 m und um besser anfahrbar zu sein, umgebaut werden. Insgesamt würden von ehemals 50 Parkständen 45 St. erhalten bleiben und sich die Abstellmöglichkeit für 1 Reisebus ergeben. Die Fahrbahnbreite beträgt 4,50 m, der Gehweg ist mindestens 2,50 m breit.

Vorteile:

- größtmöglicher Erhalt von Parkständen
- geringe umzubauende Fläche

Nachteile:

- keine Erhöhung der Anzahl der Reisebusparkstände

Variante 2:

Bei dieser Variante konnte die Anzahl der Pkw-Parkstände auf 63 und die der Reisebusse auf 2 erhöht werden. Diese Lösung erfordert einen umfangreicheren Umbau als Variante 1. Außerdem ist durch die hintereinanderliegenden Reisebus-Parkstände kein voneinander unabhängiges Abfahren möglich.
Die Fahrbahnbreite beträgt 4,50 m, der Gehweg ist mindestens 2,50 m breit.

Abbildung 5: Skizze Variante 2 Platz vor dem Hostel

Vorteile:

- Erhöhung der Anzahl der Parkstände

Nachteile:

- nur 1 zusätzlicher Reisebusparkstand
- kein unabhängiges Abfahren der Reisebusse

Variante 3:

Bei dieser Variante wurden Im Gegensatz zu Variante 2 die südlichen Schrägparkstände und die Busaufstellflächen getauscht, eine größere Grünfläche sowie eine gesonderte Radverkehrsanlage geschaffen. Die Anzahl der Pkw-Parkstände ist deutlich geringer als in Variante 2 und es besteht weiterhin nur die Möglichkeit 2 Reisebusse– mit den o.g. Nachteilen – hintereinander abzustellen. Die Fahrbahnbreite beträgt 4,50 m, der Gehweg ist mindestens 2,50 m breit.

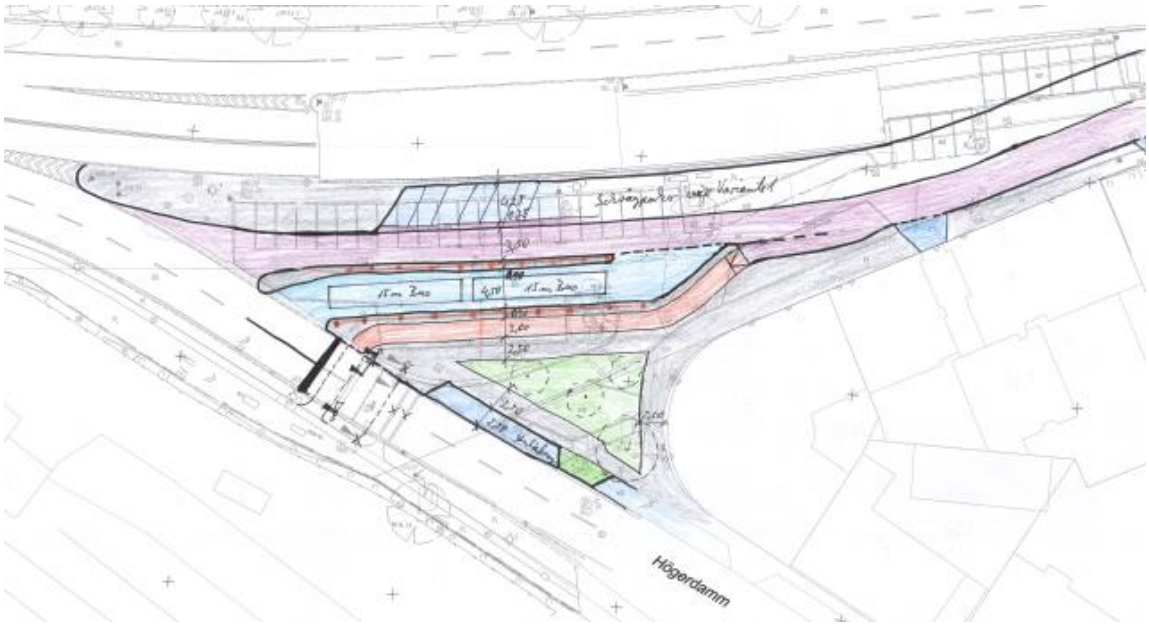


Abbildung 6: Skizze Variante 3 Platz vor dem Hostel

Vorteile:

- größere Grünfläche

Nachteile:

- deutlich geringere Anzahl von Parkständen gegenüber Variante 2
- kein unabhängiges Abfahren der Reisebusse

Variante 4:

Aus dem gestiegenen Bedarf an Reisebus-Parkständen und der Notwendigkeit eines unabhängigen zu- und Abfahrens der Busse hat sich die auch in anliegendem Lageplan dargestellte Lösung mit 3 Parkständen für Reisebusse entwickelt, die im Weiteren verfolgt wurde. Die Fahrbahnbreite beträgt 4,50 m, der Gehweg ist mindestens 2,50 m breit.

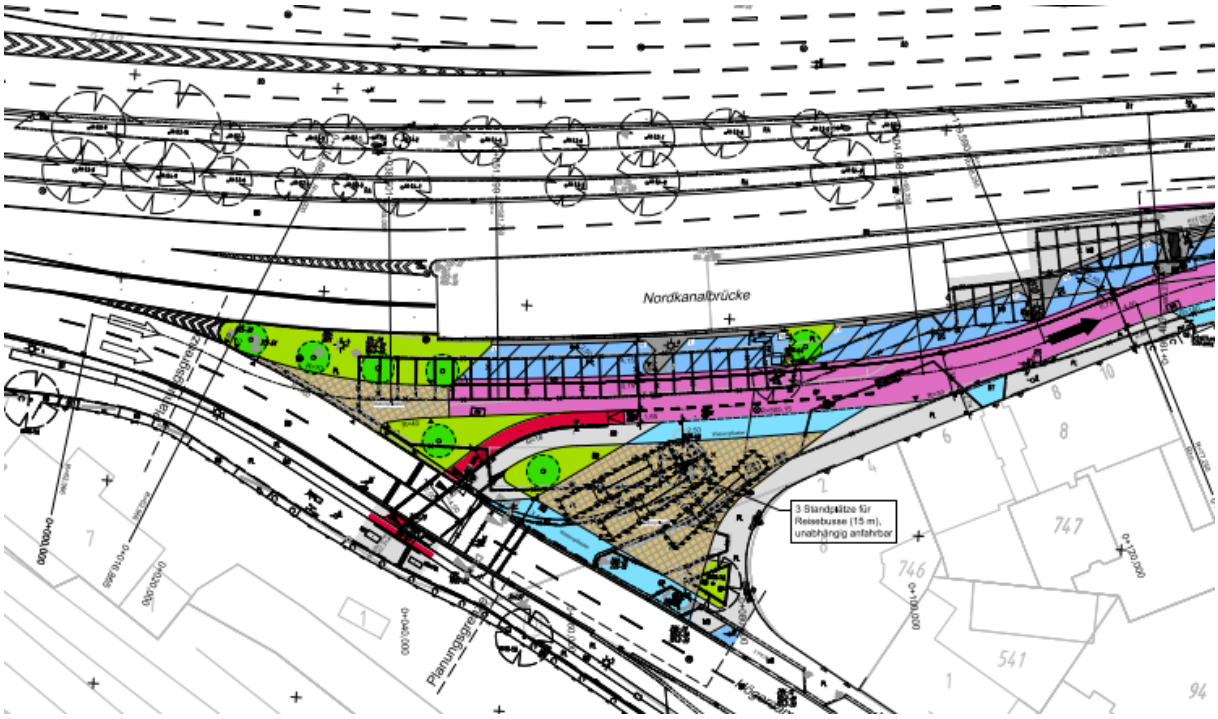


Abbildung 7: Skizze Variante 4 Platz vor dem Hostel

Vorteile:

- Erhöhung der Anzahl der Reisebusparkstände
- unabhängiges Zu- und Abfahren der Reisebusse

Nachteile:

- geringe Anzahl der Pkw-Parkstände

Diese Varianten sowie die Gestaltung der anschließenden Einmündung Woltmanstraße unter Berücksichtigung der dort vorhandenen Überfahrten wurden Ende 2016 / Anfang 2017 Jahr mit VD, PK u.a. abgestimmt. Diese Gespräche haben zu der im Lageplan dargestellten Lösung unter Beibehaltung der beiden Fußgängerüberwege an der Einmündung Woltmanstraße geführt.

Querschnittsaufteilung der Amsinckstraße an der Haltestelle Spaldingstraße

Für die geplante Haltestelle Spaldingstraße stadtauswärts und den Umbau der vorhandenen Spaldingstraße stadteinwärts wurden verschiedene Varianten in Bezug auf die Lage der Fußgänger- und Radfahrerquerung, der Querschnittsaufteilung und auch der Höhenentwicklung im Querschnitt untersucht. Die Abwägung aller Vor- und Nachteile hat zu der dargestellten Lösung geführt.

Im Folgenden werden zwei der Varianten vorgestellt:

Variante 1:

Bei dieser Lösung bleiben die Seitenräume nördlich der Amsinckstraße und die 3 Fahrstreifen stadteinwärts erhalten. Die Haltestelle stadteinwärts wird verlängert, um dem gestiegenen Busaufkommen Rechnung zu tragen. Die Haltestelle stadtauswärts wurde als überbreiter Bussonderfahrstreifen gegenüber geplant. Radfahrer aus der Nebenfahrbahn und der Woltmanstraße werden gemeinsam mit den Bussen geführt und hinter der Haltestelle auf den bestehenden Radweg geleitet.

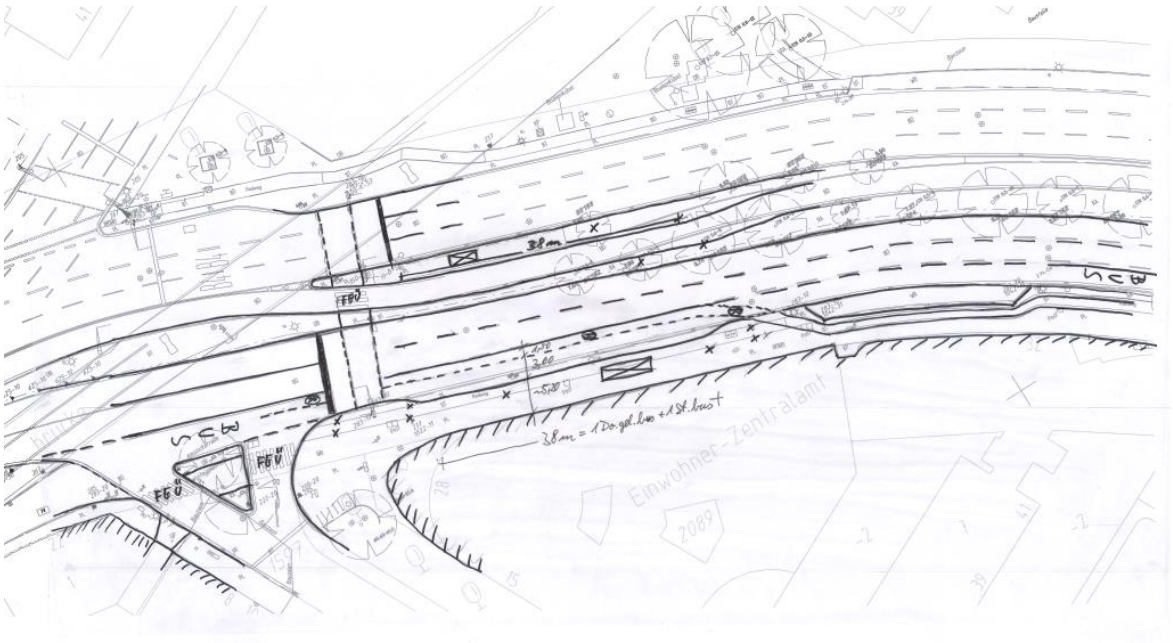


Abbildung 8: Skizze Variante 1 Haltestelle Spaldingstraße

Vorteile:

- breiter Gehweg südlich der Fahrbahn
- geringe Baukosten wg. geringer umzubauender Fläche

Nachteile:

- Radfahrerführung auf der Nordseite wird nicht verbessert
- Radfahrer auf der Südseite gemeinsam mit dem Linienverkehr

Variante 2:

Bei dieser Lösung wird die südliche Haltestelle in einem gesonderten Bussonderfahrstreifen geradlinig am Fahrbahnrand geführt. Radfahrer werden – wie im Bestand – an der Einmündung Woltmanstraße auf den Radweg geleitet, der im Bereich der geplanten Haltestelle wegen der geringeren Breite durch den FGU aber als gemeinsamer Geh- und Radweg in einer Breite von 2,50 m geführt werden müsste.

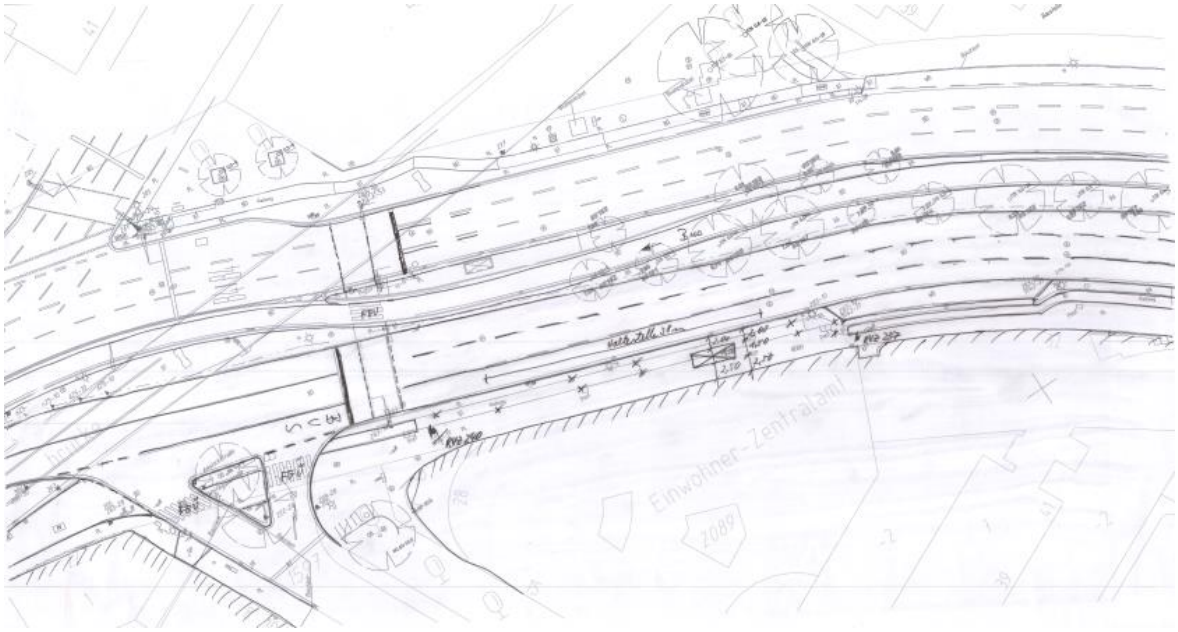


Abbildung 9: Skizze Variante 2 Haltestelle Spaldingstraße

Vorteile:

- frühzeitiger Beginn des Bussonderfahrstreifens, d.h. positiv im Sinne der Busbeschleunigung

Nachteile:

- Radfahrerführung auf der Nordseite wird nicht verbessert
- Fahrzeuge aus der Woltmanstraße queren den Bussonderfahrstreifen
- Gemeinsamer Geh- und Radweg mit Engstelle am Fahrgastunterstand

Aus der Auswertung der Varianten hat sich die im Lageplan dargestellte Vorzugsvariante entwickelt. Für Radfahrer in Richtung Nordkanalstraße wurde eine Querungsmöglichkeit / Radfahrerfurt geschaffen. Für Radfahrer in der Amsinckstraße mit Fahrrichtung stadteinwärts wurde ein geschützter Radfahrstreifen geschaffen. Der neue Bussonderfahrstreifen beginnt in der neuen Haltestelle stadtauswärts, so dass eine sichere und eindeutige Zufahrt aus der Woltmanstraße möglich ist.

3.2 Einzelheiten der Planung

Der zusätzliche 3. Fahrstreifen ab der Einmündung Woltmanstraße dient im Bestand nur den Abbiegern aus der Woltmanstraße und den Geradeausfahrern aus der Nebenfahrbahn. Er ist somit nur sehr gering belastet. Daher kann dieser Fahrstreifen ohne Einschränkungen für den weiteren Verkehr als Bussonderfahrstreifen genutzt werden. Busse aus der Nebenfahrbahn der Amsinckstraße (südlich der Nordkanalbrücke) kommen dann im rechten Fahrstreifen an und können ab der neuen Haltestelle Spaldingstraße bis zur südlichen Einmündung Högerdamm im eigenen Fahrstreifen weiterfahren.

Rechtsabbieger aus der Woltmanstraße sortieren sich in den aus der Nebenfahrbahn kommenden Fahrstreifen ein oder queren diesen bei freier Fahrbahn, um vor der geplanten Haltestelle Spaldingstraße in den rechten der beiden Geradeausfahrstreifen der Amsinckstraße einzufahren.

3.2.1 Städtebauliche Situation/ Straßenraumgestaltung

Einhergehend mit dem Ziel, den Busverkehr zu verbessern, sollen auch Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr reduziert werden und insbesondere auch die Linienführung des Radverkehrs konnte durch die Schaffung einer Furt für den Radverkehr in Richtung Norden verbessert werden. Im selben Zug

sollen – unter Berücksichtigung der Bedarfe des Kfz-Verkehrs - die Qualitäten der Baumstandorte gestärkt und nach Möglichkeit Flächen entsiegelt werden. Hierdurch besteht eine Synergie zu der Reduzierung des Eintrags an Regenwasser in das Abwassernetz.

3.2.2 Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes

Nebenfahrbahn:

In der Nebenfahrbahn wird der Querschnitt folgendermaßen aufgeteilt:

BREITE [m]	FUNKTION	AUSFÜHRUNG	RICHTUNG
4,15	Schrägparkstreifen (45 °)	Betonsteinpflaster	Norden
0,75	Manövrierstreifen	Asphalt	
3,50	Fahrstreifen Richtung Osten	Asphalt	
1,65	Ableitung Radfahrer	Asphalt	
2,50	Gehweg	Betonplatten	Süden
12,55	Gesamtbreite		

Tabelle 6: geplanter Querschnitt Nebenfahrbahn

An den Gehweg schließen sich eine Grünfläche sowie die Aufstellfläche für 3 Reisebusse an. Diese Standplätze werden mit Überfahrten aus Wabensteinpflaster an den Högerdamm bzw. die neue Nebenfahrbahn angeschlossen. Die Abmessungen der Aufstellfläche haben sich aus einer Fahrkurvenuntersuchung, die ein unabhängiges Ein- und Ausfahren gewährleistet, ergeben. Um das unabhängige Ein- und Ausfahren zu ermöglichen, werden die Standplätze mit Nägeln im Betonsteinpflaster markiert.

Im weiteren Verlauf liegt die Fahrbahnbreite zwischen 4,00 und 4,50 m. Die Gehwegbreite beträgt mindestens 2,50 m. Die vorhandenen Senkrecht- und Schrägparkstände unter der Nordkanalbrücke wurden an den neuen Verlauf der Fahrbahn angepasst. Kurz vor der Einmündung Woltmanstraße sind eine Anlieferbucht für das gegenüberliegende Hostel sowie 2 Parallelparkstände nördlich der Fahrbahn geplant. Die Anlieferbucht ist von den Abmessungen für einen großen Lkw bemessen. Die lichte Höhe unter der Nordkanalbrücke beträgt mindestens 3,75 m. Für die Höhenbegrenzung ist eine entsprechende Beschilderung und Markierung an der Brücke vorzusehen.

Amsinckstraße:

Im Bereich der Haltestelle Spaldingstraße ist folgender Querschnitt geplant:

BREITE [m]	FUNKTION	AUSFÜHRUNG	RICHTUNG
1,625 - 2,00	Radweg (Richtung Nordosten)	Betonsteinpflaster	Norden
min. 3,80	Gehweg (min. 1,39m an Stütze)	Betonplatten	
2,00	Radfahrstreifen (Richtung Westen)	bit. Decke	
0,40	Fahrbahnteiler	Betonsteinpflaster	
3,25	Fahrstreifen stadteinwärts	bit. Decke	
3,00	Fahrstreifen stadteinwärts	bit. Decke	
3,00	Fahrstreifen stadteinwärts	bit. Decke	
min. 4,00	Mittelinsel/Wartefläche	Betonplatten	
3,50	Bussonderfahrstreifen	bit. Decke	
0,55	Fahrbahnteiler	Betonsteinpflaster	
3,00	Fahrstreifen stadtauswärts	bit. Decke	
3,25	Fahrstreifen stadtauswärts	bit. Decke	
3,25	Bussonderfahrstreifen/Haltestelle	bit. Decke	
2,75	Wartefläche	Betonplatten	
1,625	Radweg	Betonsteinpflaster	
2,00	Gehweg	Betonplatten	Süden
rd. 41,38	Gesamtbreite		

Tabelle 7: geplanter Querschnitt Amsinckstraße

3.2.3 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Die FLSA Högerdamm/ Nähe Nordkanalbrücke sowie die LSA Amsinckstraße / Spaldingstraße werden an die vorliegende Planung angepasst.

Die Standorte der LSA-Masten wurden abgestimmt, die der Schaltschränke werden im Rahmen der Schlussverschickung mit HHVA geklärt.

Die vorhandene LSA Amsinckstraße / Spaldingstraße wird in LED-Technik umgerüstet. Beide Anlagen bekommen ein neues Steuergerät und werden künftig verkehrsabhängig und mit einer Busbeeinflussung gesteuert. Die voll verkehrsabhängige Steuerung gewährleistet eine optimierte Freigabezeitmodifikation, so dass auftretende Schwankungen in der Verkehrsbelastung genutzt werden können, um neben der Sicherung der Kapazität ebenso die Wartezeiten aller Verkehrsteilnehmer zu reduzieren. Durch die Busbeeinflussung werden gezielt die Freigabezeiten der MetroBus-Linien modifiziert und die derzeit anfallenden Stand- und Wartezeiten an der LSA reduziert. Die verkehrsabhängige Steuerung der FLSA Högerdamm/ Nähe Nordkanalbrücke hat zusätzlich das Ziel, den stadtauswärts fahrenden Bussen ein störungsfreies Erreichen der Nebenfahrbahn (und im weiteren Verlauf der Haltestelle) zu ermöglichen. Um dies zu erreichen, muss eine Busbevorrechtigung programmiert werden.

Die LSA-Schaltungen werden in Abstimmung mit LSBG-IVS1 entwickelt. Die Umsetzung wird Hamburg Verkehrsanlagen (HHVA) übernehmen.

3.2.4 MIV

Großraum- und Schwertransporte werden durch die Planung nicht beeinträchtigt.

Alle vorhandenen Fahrbeziehungen bleiben erhalten. Im Interesse einer flüssigeren Führung der Linienbusse wird die westliche Einmündung der Nebenfahrbahn in den Högerdamm weiter nach Norden verschoben, um einen geradlinigeren Verlauf der Fahrbahn zu erreichen.

Der zusätzliche 3. Fahrstreifen ab der Einmündung Woltmanstraße dient im Bestand nur den Abbiegern aus der Woltmanstraße und den Geradeausfahrern aus der Nebenfahrbahn. Er ist somit nur sehr gering belastet. Daher kann dieser Fahrstreifen ohne Einschränkungen für den MIV als Bussonderfahrstreifen genutzt werden.

Die geplanten Breiten und Befestigungen können den Querschnitten in Kap. 3.2.2 entnommen werden.

3.2.5 ÖPNV

Die Haltestelle „Spaldingstraße“ wird u.a. von der MetroBus-Linie 3 und der SchnellBus-Linie 34 angefahren. Es werden derzeit Standard- und Gelenkbusse eingesetzt. Die geänderte Linienführung über die Amsinckstraße bietet eine bessere Erreichbarkeit der Ziele in der Amsinckstraße. Ein weiterer Vorteil ist die Schaffung eines Bussonderfahrstreifens in Fahrtrichtung stadtauswärts zwischen den Haltestellen Spaldingstraße und Lippeltstraße. Durch die Busbevorrechtigung und die Vorteile bei der Abwicklung werden die gestiegenen Ansprüche an einen leistungsfähigen Linienverkehr erfüllt.

Die Schaffung eines Bussonderfahrstreifens bietet durch die Vermeidung von Störungen des Linienverkehrs und einen geordneten sowie zügigen Betriebsablauf deutliche Vorteile für den ÖPNV. Dadurch wird dem politischen Willen, den ÖPNV gegenüber dem MIV zu fördern, Rechnung getragen. Die Entflechtung von ÖPNV und MIV in diesem Abschnitt bietet auch durch kürzere Fahrzeiten, Vorteile für den ÖPNV. Andere verkehrsregelnde Maßnahmen wurden geprüft, sind hier aber nicht anzuwenden.

Der Individualverkehr wird nur wenig eingeschränkt, da der 3. Fahrsteifen im Bestand nur den Abbiegern aus der Woltmanstraße und den Geradeausfahrern aus der Nebenfahrbahn dient und somit nur sehr gering belastet ist. Im Bereich des vorhandenen Längsparkstreifens östlich der Haltestelle Spalding-

straße sowie der 3 Überfahrten (die südlichste ist eine Tankstellenzufahrt) kurz vor der Haltestelle Lippeltstraße / Amsinckstraßenbrücke wird die Markierung unterbrochen. Südlich der Haltestelle Lippeltstraße endet der Bussonderfahrstreifen. Der Fahrstreifen soll auch für Taxen freigegeben werden.

Bis auf die o.g. kurz hintereinanderliegenden Überfahrten ist der Anliegerverkehr nicht betroffen.

Die Sicherheit des Radverkehrs ist durch den vorhandenen Radweg nicht betroffen.

Die vorliegende Planung berücksichtigt durch die Herstellung von taktilen Bodenelementen und eine entsprechende technische Ausrüstung der Signalanlagen die Anforderungen an die Barrierefreiheit. Es ist eine Aufstelllänge von 38 m geplant. Somit bietet die Haltestelle Platz für einen Standard- und einen Großraumbus. An allen Haltestellen werden Bussonderborde eingebaut, die den Bussen ein verschleißarmes Anfahren an die Bordkante ermöglichen und die Barrierefreiheit am Ein- und Ausstieg erhöhen. Die Haltestellen werden in Straßenbeton hergestellt.

Die vorhandenen Fahrgastunterstände werden versetzt und stehen in der Wartefläche zwischen der ersten und zweiten Bustür. Das Einstiegsfeld ist im Bereich der zweiten Bustür barrierefrei zugänglich.

3.2.6 Fußgänger und Radverkehrsführung

Die vorhandene FLSA an der Einmündung Högerdamm wird umgebaut und - der neuen Wegebeziehung entsprechend - leicht schräg über die Fahrbahn geplant. Die Lage der Radfahrer- und Gehwegfurt wird gegenüber dem Bestand getauscht, damit Radfahrer ohne den Gehweg zu queren weiter in die Nebenfahrbahn geführt werden können.

Weiter nach Osten fahrende Radfahrer werden rd. 20 m hinter der FLSA auf die neue – zukünftig asphaltierte - Nebenfahrbahn abgeleitet. Von dort aus haben sie die Möglichkeit über eine neue, die Amsinckstraße schräg querende, Radfurt auf den Radweg Richtung Norden (parallel zur Nordkanalbrücke) zu gelangen. Die vorhandene StadtRAD-Station muss zugunsten der neuen Radführung angepasst und etwas nach Norden verlegt werden.

Stadteinwärts fahrende Radfahrer (nördlich der Fahrbahn der Amsinckstraße) werden zukünftig vor der Unterquerung der Nordkanalbrücke abgeleitet und mit einem fahrbahngleichen Radweg mit baulichen Protektionselementen („protected bikelane“) über die Einmündung der Spaldingstraße geführt. Hier werden sie wieder auf den vorhandenen Radweg aufgeleitet.

Radfahrer in der Amsinckstraße mit Fahrtrichtung stadtauswärts (parallel zur Fahrbahn) werden wie im Bestand auf einem Radweg geführt.

Die Regelbreite der Radwege beträgt 2,00 m. Im Bereich der Ableitung in den Mischverkehr in der Nebenfahrbahn ist eine Breite von 1,65 m geplant. In der Amsinckstraße auf Höhe der Haltestelle konnte aufgrund der Platzverhältnisse nur die Mindestbreite von 1,625 m geplant werden. Der geschützte Radfahrstreifen hat eine Breite von 2,00 m mit einer Einengung auf 1,80 m an der Brückenstütze.

<u>Bilanz Fahrradparkstände (innerhalb der Planungsgrenzen)</u>

	Bestand	Planung	Differenz
Nebenfahrbahn	0	14	+ 14
Amsinckstraße StadtRAD	16	16	± 0
Amsinckstraße	0	10	+10
Spaldingstraße	0	0	± 0
Högerdamm	0	0	± 0
Woltmanstraße	10	10	± 0
Lastenräder	0	3 (Amsinckstr. Nord)	+ 3
Summe	**26**	**53**	**27**

Tabelle 8: Bilanz Fahrradparkstände

3.2.7 Barrierefreiheit

Zur Sicherstellung der Barrierefreiheit finden die Regelungen der ReStra sowie der H-BVA Anwendung. In den Nebenflächen wird die gemäß ReStra geforderte Barrierefreiheit berücksichtigt, indem an Fußgänger- und Radwegquerungen die Borde abgesenkt (Doppelquerung mit 0 cm und 6 cm Absenkung), das Blindenleitsystem (taktile Elemente) eingebaut sowie die LSA-Masten mit akustischem und / oder Vibrationssignal ausgestattet werden.

Über einen Auffangstreifen werden die Fußgänger zu den Haltestellen geführt. Die Übergänge zum Radweg werden mit den notwendigen Bodenindikatoren ausgestattet. Die taktilen Leitelemente sind in den vorliegenden Lageplänen dargestellt.

3.2.8 Ruhender Verkehr / Anwohnerlogistik

Von den an der Nebenfahrbahn vorhandenen rd. 50 Parkständen können 24 wieder hergestellt werden.

2 der Parkstände werden für mobilitätseingeschränkte Verkehrsteilnehmer vorgesehen. Dies entspricht rd. 8% und ist damit höher als die in der ReStra empfohlenen 3 %.

Für Reisebusse werden 3 Parkstände anstelle des 1 vorhandenen hergestellt. Diese werden vom Högerdamm aus angefahren und können unabhängig voneinander an- und abgefahren werden. Dafür werden die Standplätze mit Nägeln im vorgesehenen Betonpflaster markiert. Außerdem wird am östlichen Ende der Nebenfahrbahn ein Lieferstreifen in einer Breite von rd. 3 m hergestellt (Belieferung / Wäschewechsel bei den Hotels).

In der Amsinckstraße sind im überplanten Bereich keine Parkstände vorhanden und auch keine geplant.

Bilanz Parkstände (innerhalb der Planungsgrenzen)

	Bestand				Planung				Differenz			
	PKW	Behinderte	Reisebusse	E-Ladesäulen	PKW	Behinderte	Reisebusse	E-Ladesäulen	PKW	Behinderte	Reisebusse	E-Ladesäulen
Nebenfahrb.	50	0	1	0	24	+2	3	0	-26	+ 2	+ 2	0
Amsinckstr.	0	0	0	0	0	0	0	0	± 0	± 0	± 0	0
Spaldingstr.	0	0	0	0	0	0	0	0	± 0	± 0	± 0	0
Högerdamm	1	0	0	0	0	0	0	0	- 1	± 0	± 0	0
Summe	**51**	**0**	**1**	**0**	**24**	**2**	**3**	**0**	**-27**	**+2**	**+ 2**	**0**

Tabelle 9: Bilanz Kfz-Parkstände

In der Nebenfahrbahn ist am östlichen Ende eine Ladezone geplant.

3.2.9 Grün- und Baumpflanzungen

An der Nebenfahrbahn müssen 3 Bäume gefällt werden. Hier sind zurzeit 7 Ersatzpflanzungen geplant.

Für die Verlängerung der vorhandenen Haltestelle in Mittellage ist die Fällung von 4 Bäumen und die Anpflanzung von zurzeit 2 Bäumen geplant.

Die Angabe der zu pflanzenden Bäume erfolgt vorbehaltlich der weiteren Abstimmungen mit dem Bezirksamt.

Die beiden Bäume auf der bestehenden Dreiecksinsel an der Einmündung Woltmanstraße bleiben erhalten.

Baumbilanz (innerhalb der Planungsgrenzen):

	Bestand	davon zu fällen	Planung	Differenz
Nebenfahrbahn	3	3	7	+ 4
Amsinckstraße	10	4	2	- 2
Spaldingstraße	0	0	0	± 0
Högerdamm	1	1	0	- 1
Summe	**14**	**8**	**9**	**+1**

Tabelle 10: Bilanz Bäume

Die Fällungen und Ersatzpflanzungen werden im Rahmen dieser Verschickung mit dem LSBG - S2 (Straßengrün) und dem Bezirk abgestimmt.

3.2.10 Straßenausstattung/ Öffentliche Beleuchtung

Änderungen der Wegweisung sind nicht notwendig. Inwieweit die Bauphasenplanung Einfluss auf die vorhandene Schilderbrücke hat, wird sich im Zuge der weiteren Planung klären.

Werbetafeln, Litfaßsäulen, Uhren, Briefkasten o.ä. werden nicht verändert. An der Haltestelle in Mittellage wird ein Fahrgastunterstand versetzt bzw. neu aufgestellt.

Die Fahrgastunterstände, ausgelagerte Werbeträger und ein eventueller Spritzschutz werden an die aktuelle Planung angepasst.

Die öffentliche Straßenbeleuchtung ist an die Planung anzupassen. Die neuen Standorte und die Art der Beleuchtung werden mit Hamburg Verkehrsanlagen abgestimmt.

3.2.11 Entwässerung

Für die Entwässerung der Fahrbahn und der Nebenfläche wird eine erweiterte Machbarkeitsstudie durch LSBG - G1 durchgeführt.

3.2.12 Versorgungsleitungen

Eine Leitungsanfrage wurde im Rahmen der Planung durchgeführt. Inwieweit Leitungen zu verlegen sind, wird im weiteren Verlauf der Planung mit den Leitungsträgern abgestimmt. Ggf. notwendige Leitungsverlegungen sollen vor Beginn des Straßenbaus erfolgen.

3.2.13 Brückenbauwerke

Änderungen an der Nordkanalbrücke sind nicht geplant. Ggf. sind bei den Parkständen unter der Brücke Beschilderungen zur Höhenbeschränkung oder als Warnung anzubringen. Dies wird im Zuge der weiteren Entwurfsplanung geprüft und mit den zuständigen Dienststellen abgestimmt.

Die im nordwestlichen Planungsbereich vorhandene Schilderbrücke wird nicht verändert.

3.2.14 Baustoffe

Die Oberflächenbefestigungen und der Aufbau der Fahrbahnen und der Seitenräume werden entsprechend der ReStra bzw. RStO geplant.

Im Bereich der Warteflächen der Haltestellen sowie als Trennung zwischen Geh- und Radwegen und an Fußgängerquerungen werden zur blinden- und sehbehindertengerechten Gestaltung Bodenindikatoren aus Rippen- und Noppenpflaster 25/25/7 cm hergestellt bzw. 25/25/10 cm im Bereich von Überfahrten eingebaut.

Die Grünflächen erhalten eine Andeckung aus 20 cm Oberboden bzw. Baumsubstrat.

Die Einfassung der Fahrbahnen erfolgt gemäß ReStra.

Im Bereich der Warteflächen der Bushaltestellen werden Bussonderborde mit einer Einstiegshöhe von 16-18 cm geplant.

Die Grünflächen werden mit einem Betontiefbord 8/20 cm vom Gehweg und mit einem Betontiefbord 10/25 cm von den Überfahrten abgegrenzt. Bordsteine an Fahrbahnen werden in Beton C 20/25, im Bereich von Nebenflächen in C 16/20 gesetzt.

Die vorhandenen Geländehöhen liegen zwischen 2,5 mNHN und 3,1 mNHN. Gemäß LAGA-Mitteilung 20 zum Einbau von Ersatzstoffen wird ein Abstand des Grundwassers zur Tragschichtunterkante von mindestens 1 m unter Berücksichtigung eines Sicherheitszuschlages von 0,50 m gefordert.

Laut Geoportal-Hamburg liegen die Grundwassergleichen Max (2018) im überplanten Bereich zwischen 0,25 und 1,25 mNHN (s. Kap. 2.3.7).

Der notwendige Abstand - zwischen Grundwasserstand und Schüttkörperbasis (Unterkante Tragschicht) - kann somit nicht in allen Bereichen eingehalten werden und der Einbau von Recyclingbaustoffen ist daher nicht möglich.

4 Planungsrechtliche Grundlagen

4.1 Bebauungsplan

Im überplanten Bereich gelten der Durchführungsplan D 83/51 Hammerbrook sowie die rechtsgültigen B-Pläne Klostertor 3, Klostertor 4 und Klostertor 11-St. Georg 41.

4.2 Planfeststellung

Ein Planfeststellungsverfahren ist nicht erforderlich.

5 Umsetzung der Planung

5.1 Grunderwerb

Der Ausbau findet innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinien statt. Eine Verbesserung der Bedingungen für Fuß- und Radverkehr durch Grunderwerb ist nicht notwendig.

5.2 Kosten und Finanzierung/ Haushaltstitel

Eine grobe Kostenschätzung ergab eine brutto Baukostensumme von 2,2 Mio € inkl. öffentlicher Straßenbeleuchtung und Lichtsignalanlagen.

Die Bereitstellung der Mittel erfolgt über den Kontrakt 0619, Arbeitspaket MetroBus-Linie 3.

Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt durch Mittel der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende.

Investitionen:	Investitionen des Aufgabenbereichs 269 Verkehr und Straßenwesen,
Investitionsprogramm:	Öffentliche Straßen und Wege.
PSP-Nr.:	11767
Kontrakt-Nr.:	0619 - 0014

Die Aufwendungen für die Um- und Rücklegungen der Versorgungsleitungen sind von den Leitungsunternehmen zu tragen.

5.3 Wirtschaftlichkeit

Die Maßnahme wird nach den gültigen „Hamburger Regelwerken für Planung und Entwurf von Stadtstraßen“ (ReStra) ausgeführt. Die gewählte Lösung entspricht diesen technischen Anforderungen.

Das Projekt dient dem verkehrspolitischen Ziel des Senats, die Attraktivität des ÖPNV deutlich zu steigern. In diesem Sinne sollen Angebot, Taktfolge und Service verbessert werden. Die vorliegende Maßnahme führt zu einer Komfortverbesserung beim Ein- und Aussteigen für die Fahrgäste, einer beschleunigten Abfertigung an den Haltestellen, sowie insgesamt zu einer Steigerung der Attraktivität des Busverkehrs. Das ÖPNV-Netz wird durch die verlegten Haltestellen (M3) optimiert.

Synergien werden durch die notwendige gleichzeitige Sanierung der Fahrbahn und die Verbesserung des ÖPNV erreicht. Die Verlegung der Haltestelle stadtauswärts vom Rand in die Mitte des Einzugsgebietes, d.h. eine zentralere Örtlichkeit, sorgt für eine Steigerung der Fahrgastzahlen, welche sich positiv auf die Wirtschaftlichkeit auswirkt.

In Zukunft ist mit einer höheren Frequentierung der Haltestelle zu rechnen ist. Dies und der vorgesehene Umbau beeinflussen die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV sowohl auf der Einnahmeseite als auf der Seite der Betriebskosten positiv. Die Akzeptanz des ÖPNV-Angebots durch die Fahrgäste ist neben den quantifizierbaren Kriterien, wie z.B. Fahrzeit, Pünktlichkeit und Kapazitätsangebot auch von der qualitativen Wahrnehmung und Bewertung durch den Kunden abhängig. Insgesamt führen die Maßnahmen zu einer funktionellen und visuellen Aufwertung. Dies trägt erfahrungsgemäß zu einer höheren Kundenakzeptanz und Nutzung des bestehenden ÖPNV-Angebots bei. Es ist daher davon auszugehen, dass bei nahezu gleichbleibenden Kosten für die Leistungserbringung künftig zusätzliche Fahrgäste den ÖPNV nutzen und somit zusätzliche Fahrgeldeinnahmen generiert werden. Zugleich wirkt die Umstellung auf Großraumbusse entlastend auf die Kosten der ÖPNV-Leistungen, da so bis auf weiteres auf den ansonsten absehbaren, notwendigen Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge und Personale verzichtet werden kann.

Im weiteren Sinne steht die Wirtschaftlichkeit in Verbindung zum Umweltschutz. Attraktiver und effizienter ÖPNV spart Individualverkehr ein. Bei gesteigerter Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel erfolgt eine geringere Belastung der Umwelt, denn Pkw als Individualverkehr belasten die Umwelt wesentlich stärker als der ÖPNV. Langfristig werden die Ressourcen geschont und Kosten im Allgemeinen gespart.

Der konkret zu errechnende monetäre Nutzen dieser Maßnahmen (z.B. auch durch zusätzliche Fahrgäste) lässt sich jedoch nicht darstellen. Die zu erwartenden Kosten stehen in einem volkswirtschaftlich sinnvollen Verhältnis zum erwarteten Nutzen.

Durch die Verlegung der Haltestellen werden auch die Nebenflächen nach den gültigen Richtlinien angepasst und optimiert. Sämtliche Anlagen werden mit taktilen Leitelementen und Bodenindikatoren ausgestattet.

Durch die Neuordnung des Radverkehrs und die teilweise Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn wird das verkehrspolitische Ziel des Senats zur Förderung des Radverkehrs in der Freien und Hansestadt Hamburg in idealer Weise umgesetzt. Die Anforderungen des Bündnisses für den Radverkehr sowie des „Radentscheides Hamburg - Sicheres Radfahren für alle, überall in Hamburg" werden mit dieser Planung umgesetzt. Die vorhandene Radverkehrsanlagen sowie die Gehwege werden unter den Gesichtspunkten Verkehrssicherheit, Komfort, Durchgängigkeit und Befahrbarkeit verbessert und entsprechend den geltenden Richtlinien regelkonform neu ausgestaltet.

5.4 Entwurfs- und Baudienststelle

Die Planungs- und Entwurfsdienststelle ist der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG), Stadtstraßen, S1 - Planung Infrastruktur ÖPNV. Die Baudurchführung erfolgt durch den Fachbereich S3 des LSBG.

5.5 Terminierung der Planung und Bauausführung

Die Baudurchführung soll voraussichtlich im Jahr 2024 erfolgen.

Die Abstimmung der Verkehrsführung während der Bauzeit erfolgt vor Baubeginn mit den zuständigen Dienststellen (KOST, PK, VD, HHA, VHH, Anlieger etc.).

Die erforderlichen Leitungsverlegungen sollen vor Beginn des Straßenbaus abgeschlossen sein.

5.6 Auswirkungen durch die Baumaßnahme

Bei diesem Vorhaben liegen die Kennzeichen für „einen erheblichen baulichen Eingriff“ im Sinne der VLärmSchR97 vor, da eine deutliche Fahrbahnverlegung durch bauliche Maßnahmen erfolgt. Die Voraussetzungen für einen erheblichen baulichen Eingriff sind gem. 16. BImSchV jedoch erst dann gegeben, wenn:

- Der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 Dezibel (A) erhöht wird (16. BImSchV §1 Abs. 2 Nr. 2) oder
- der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder mindestens 60 Dezibel (A) in der Nacht erhöht wird (16. BImSchV §1 Abs. 2 Nr. 2) oder
- der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder 60 Dezibel (A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird.

Durch die baulichen Veränderungen sind folgende Auswirkungen auf den Beurteilungspegel zu erwarten:

- Auf der gesamten Länge des Bauvorhabens rückt die Linienführung von den Immissionsorten ab, dadurch sinkt der Beurteilungspegel ab.
- Die Straßenoberfläche wird in einem erheblichen Abschnitt von Großpflaster in Asphalt geändert. Damit sinkt der Beurteilungspegel um mindestens 7 dB(A) ab.
- Durch den Umbau entfallen Pkw-Stellplätze und die damit verbundenen Parkgeräusche, wodurch der Beurteilungspegel ebenfalls geringfügig sinkt.
- Durch die Schaffung einer Aufstellfläche für zukünftig 3 Reisebusse und die damit verbundenen Parkgeräusche tritt eine Schallquelle an die Immissionsorte heran. Die Immissionen aus den Parkvorgängen werden aber wohl nicht ausreichen, um den Beurteilungspegel so weit anzuheben, dass eines der zuvor genannten Kriterien für einen erheblichen baulichen Eingriff erfüllt wird.

Die Änderung des Verkehrsweges ist demnach nicht wesentlich und die 16. BImSchV damit nicht anzuwenden. Somit kann nach hiesiger Einschätzung auf eine Lärmtechnische Untersuchung verzichtet werden.

6 Voraus- und Folgemaßnahmen

Die Straßenbauarbeiten werden mit der geplanten Hochbaumaßnahme Ecke Nebenfahrbahn / Woltmanstraße abgestimmt.

Ggf. notwendige Leitungsverlegungen sollen vor dem Straßenbau erfolgen.

In den Leitungsbestandsplänen von Hamburg Wasser sind folgende geplante Baumaßnahmen der Hamburger Wasserwerke (HWW) und der Hamburger Stadtentwässerung (HSE) verzeichnet:

Högerdamm (auf ganzer Länge und Nebenfahrbahn)

- HWW-Baumaßnahme A 17/3074 und HSE-Baumaßnahme S-19/0143:
  - Auswechslung der vorhandenen Trinkwasserleitungen und Erneuerung der vorhandenen Siele
  - Diese Arbeiten werden in Kooperation mit der Straßenbaumaßnahme des LSBG u.a. durchgeführt.

Amsinckstraße von Deichtortunnel bis Amsinckstraßenbrücke und Spaldingstraße

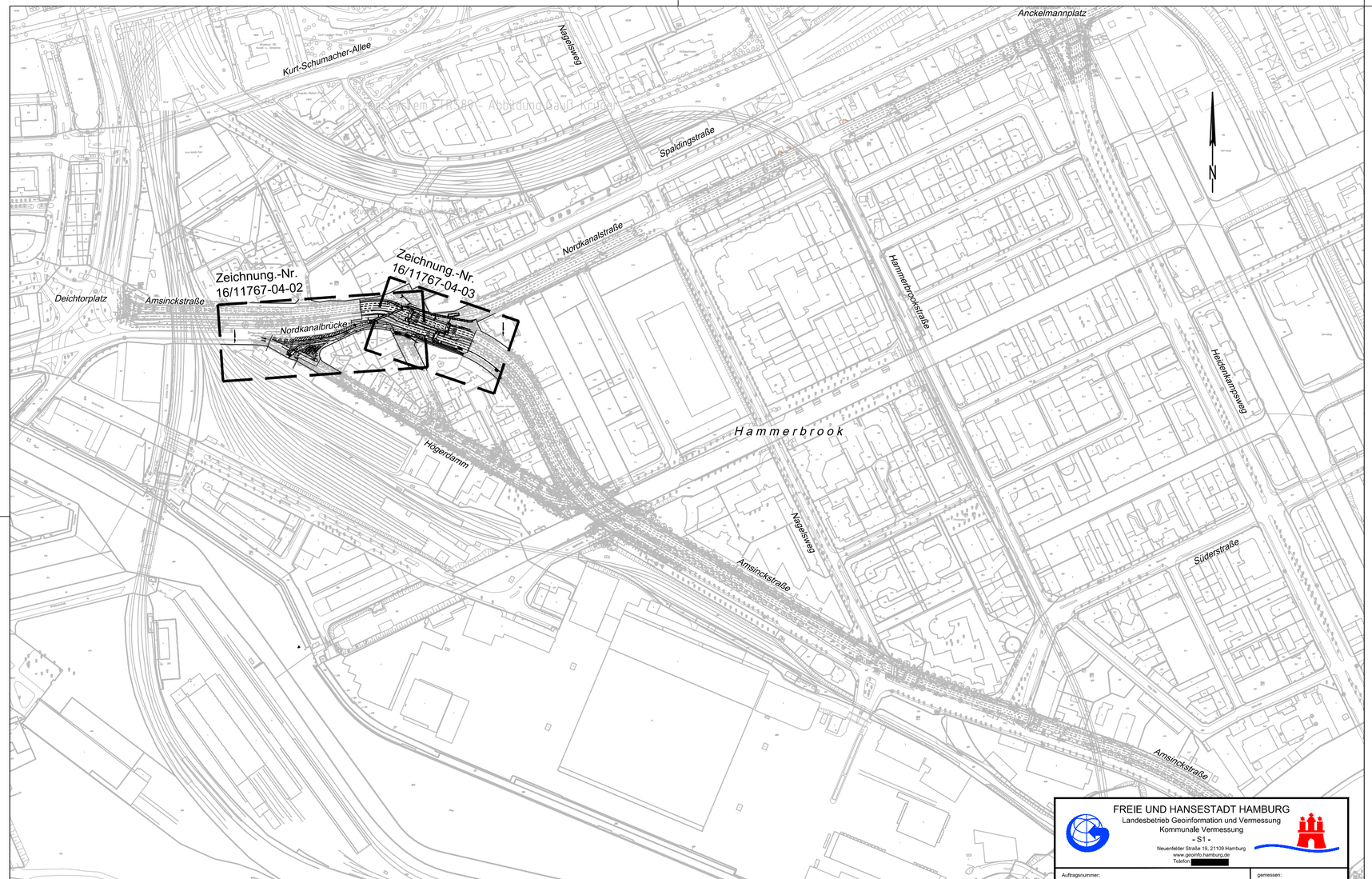
- HWW-Baumaßnahme A 17/0074 und HSE-Baumaßnahme S-16/0109:
  - Die Sielbauarbeiten in der Nebenfahrbahn, in der Amsinckstraße und in der Spaldingstraße laufen zurzeit.
  - Der Beginn der Arbeiten an den Trinkwasserleitungen ist noch nicht absehbar.

Als Folgemaßnahme ist der Umbau der südlichen Einmündung Högerdamm in die Amsinckstraße zu nennen. Hier kann die im Rahmen der Brückenbaumaßnahme vom LSBG-K2 noch provisorisch herzustellende Haltestelle und die Radwegaufleitung zurückgebaut und der in der Schlussverschickung Amsinckstraßenbrücke dargestellte geschützte Radfahrstreifen hergestellt werden.

7 ANHANG

- Übersichtskarte i. M. 1 : 5.000
- Lageplan Blatt 1 i. M. 1 : 250
- Lageplan Blatt 2 i. M. 1 : 250

Verfasst:	[redacted]	Aufgestellt:	Projektleiter/-in
Datum:	19.11.2021	Datum:	19.11.2021
Unterschrift:	[redacted]	Unterschrift:	[redacted] *LSBG – S1*



FREIE UND HANSESTADT HAMBURG
Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung
Kommunale Vermessung
- S1 -
Neuenfelder Straße 19, 21109 Hamburg
www.geoinfo.hamburg.de
Telefon: [redacted]

Auftragsnummer: LGV S1-2015300875	gemessen: [redacted] Januar 2015
Auftragsname: Högerdamm	CAD Bearbeitet: [redacted] Februar 2015
Bestands- / Höhenplan Maßstab 1:5000 Blatt	
Bezugssystem ETRS 89 - Abbildung Gauß-Krüger Höhensystem DHHN92	
Link zum DOWNLOAD Normierungskatalog: http://mediendaten-lgv.de/md/lgv/startseite/Normierungskatalog.zip	

Bill Brück

VERMESSUNGSGRUNDLAGE

VERMESSER	LGV S 1 Neuenfelder Straße 19 21109 Hamburg	STAND VOM	April 2015
		HÖHENSYSTEM	
		LAGESYSTEM	ETRS89-GK

EINGEFÜGTE PLANUNTERLAGEN

PLANINHALT	QUELLE / FACHPLANER	STAND VOM
Vermessung mit DSGK	LGV S 1	April 2015

Maßstab 1 : 5.000

0 100 200 300 400 500 m

Entwurfsplanung

[redacted]

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Datum

FREIE UND HANSESTADT HAMBURG

Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
Geschäftsbereich Straßen
Planung Infrastruktur ÖPNV - S1 -

Baumaßnahme:
Busbeschleunigung Amsinckstraße
Haltestelle Spaldingstraße

Teilbaumaßnahme:
Straßenbau

Planinhalt:
Übersichtslageplan

Bearbeitet: - GF/PB -
Datum

Aufgestellt: - LS1 -
Datum

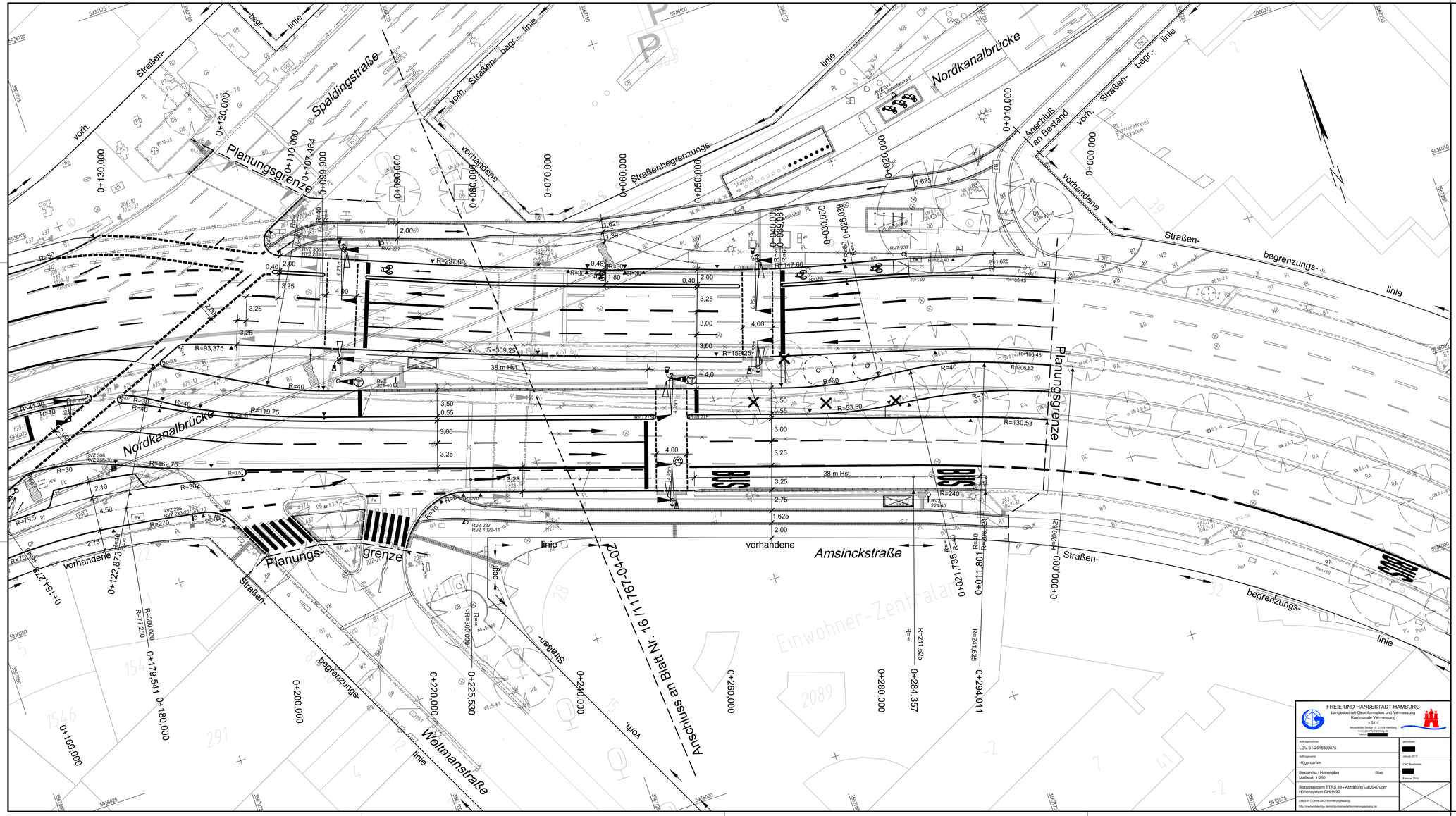
Freigegeben: - GF/PB -
Datum

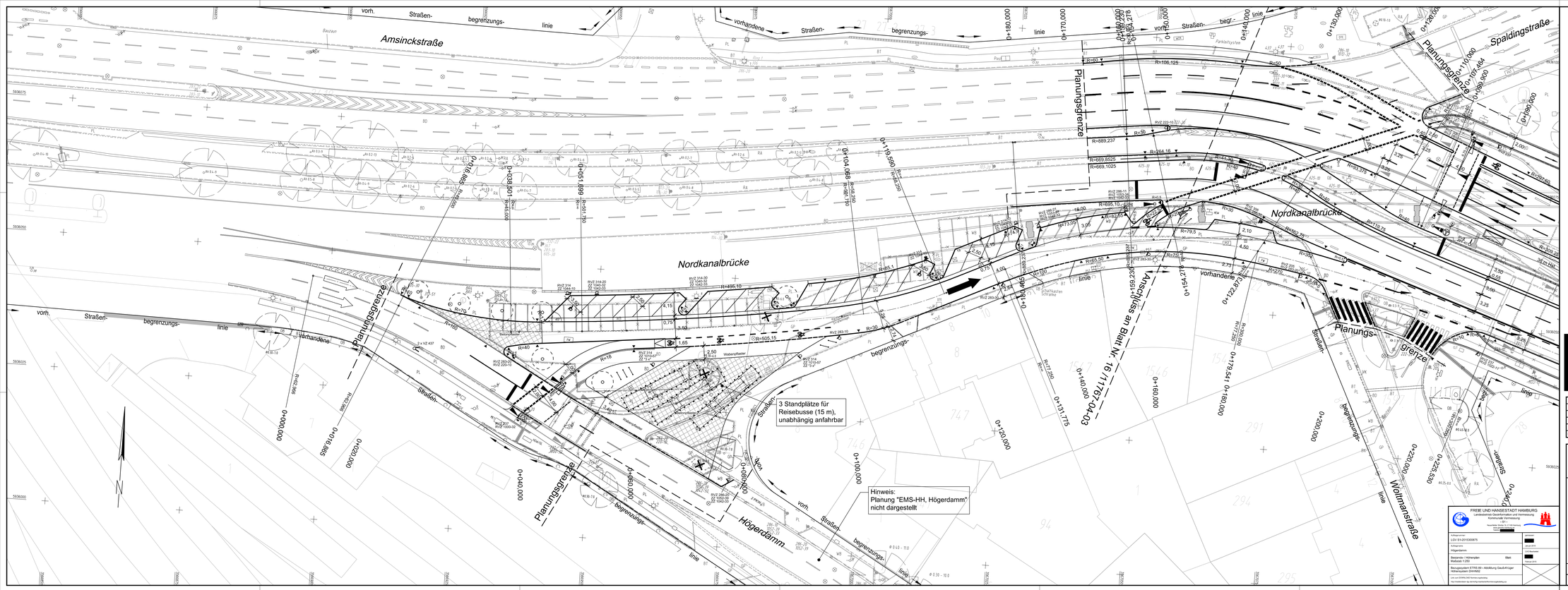
Zeichnungs-Nr.: 16/11767-02-01

Maßstab: 1:5000

Plangröße: 579 x 297 mm

M:\HAMBURG\16-282 Busbeschleunigung Amsinckstraße\CAD\Übersichtsplan\MO16282_Datum_03_VA_UP.dwg5,000\11.03.2021\13:31\t.danilova


Nordkanalbrücke
Spaldingstraße
Planungsgrenze
Straßenbegrenzungslinie
vorhandene Straßenbegrenzungslinie
Anschluß an Bestand
Amsinckstraße
Planungsgrenze
Nordkanalbrücke
Planungsgrenze
Straßenbegrenzungslinie
Wohlmannstraße
Anschluss an Blatt Nr. 16/11767-04-02
38 m Hst.
38 m Hst.
BUS
BUS
Einwohner-Zentralamt
Radweg
Post
Parkplatz
Bauzaun
Baumcontainer
Schaltkasten
Lichtmast
Schacht
Kabel
Leitung
Baum
Bordstein
Pflanzbeet
Rasen
Pflasterung
Asphalt
Beton
Gebäude
Mauer
Zaun
Geländer
Treppe
Rampe
Fußgängerschutzgitter
Fahrradbügel
Lastenfahrrad
barrierefreies Leitsystem
Anschluß an Bestand
vorh. Straßen-begr.-linie
vorhandene Straßenbegrenzungslinie
0+000,000
0+010,000
0+020,000
0+030,000
0+040,000
0+050,000
0+060,000
0+070,000
0+080,000
0+090,000
0+099,900
0+107,464
0+110,000
0+120,000
0+130,000
0+154,278
0+160,000
0+179,541
0+180,000
0+200,000
0+220,000
0+225,530
0+240,000
0+260,000
0+280,000
0+284,357
0+294,011
0+011,801
0+021,735
0+122,875
R=297,60
R=147,60
R=93,375
R=309,26
R=159,25
R=119,75
R=162,75
R=130,53
R=63,50
R=206,821
R=241,625
R=300,000
R=77,250
R=300,009
R=270
R=302
R=240
R=206,82
R=160,48
R=185,45
R=152,40
R=150
R=460
R=40
R=30
R=50
R=70
R=79,5
R=74,40
R=75
R=10
R=0,5
R=0,54
R=0,6
R=0,8
R=0,9
R=0,95
R=1,0
R=1,1
R=1,2
R=1,3
R=1,4
R=1,5
R=1,6
R=1,7
R=1,8
R=1,9
R=2,0
R=2,1
R=2,2
R=2,3
R=2,4
R=2,5
R=2,6
R=2,7
R=2,8
R=2,9
R=3,0
R=3,1
R=3,2
R=3,3
R=3,4
R=3,5
R=3,6
R=3,7
R=3,8
R=3,9
R=4,0
R=4,1
R=4,2
R=4,3
R=4,4
R=4,5
R=4,6
R=4,7
R=4,8
R=4,9



Freie und Hansestadt Hamburg
Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung
- LGV S 1 -
Neuenfelder Straße 19, 21109 Hamburg
Telefon: [redacted]

	Name	Date
Gezeichnet:	[redacted]	
Geprüft:	[redacted]	
LGV Verifiziert:	[redacted]	

Auftraggebende: LGV S1-2015/00475.3
Amsinckstraße
Bestands- und Höhenplan
Bezugssystem ETRS89 Gauß-Krüger Streifenkarte
Maßstab 1 : 250

VERMESSUNGSGRUNDLAGE

VERMESSER	LGV S 1 Neuenfelder Straße 19 21109 Hamburg	STAND VOM	April 2015
		HÖHENSYSTEM	
		LAGESYSTEM	ETRS89-GK

EINGEFÜGTE PLANUNTERLAGEN

PLANINHALT	QUELLE / FACHPLANER	STAND VOM
Vermessung mit DSGK	LGV S 1	Okt./Nov. 2015

Maßstab 1 : 250

0 5 10 15 20 25 m

Legende

- vorhandene Straßenbegrenzungslinie
- Planungsgrenze
- gepl. Bussonderbord
- gepl. Hochbord
- gepl. Hochbord abgesenkt
- gepl. Tiefbord
- gepl. Fußgängerschutzgitter
- gepl. Fahrradbügel
- gepl. Lastenfahrrad
- gepl. barrierefreier Parkstand
- gepl. Noppenpflaster
- gepl. Rippenpflaster Längsrichtung / Querrichtung
- vorh. öffentliche Beleuchtung
- vorh. Baum / -wird gefällt
- gepl. Baum

1. Verschickung

[redacted]

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Datum

FREIE UND HANSESTADT HAMBURG
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
Geschäftsbereich Straßen
Planung Infrastruktur ÖPNV - S1 -

Baumaßnahme:	Busbeschleunigung Amsinckstraße Nordkanalstraße	Bearbeitet:	- S1 -
		Datum	
Teilbaumaßnahme:	Straßenbau	Aufgestellt:	- S1 / PL -
		Datum	
Planinhalt:	Verkehrstechnischer Lageplan 1. Verschickung	Freigegeben:	- S10 -
		Datum	
Zeichnungs-Nr.:	16/11767-04-02		
Maßstab:	1 : 250		

FREIE UND HANSESTADT HAMBURG
Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung
Kommunale Vermessung
Neuenfelder Straße 19, 21109 Hamburg
Telefon: [redacted]

Auftraggeber: LGV S1-2015/00475	Gezeichnet: [redacted]
Auftragsnummer: Högerdamm	Datum: Januar 2015
	LGV Verifiziert: [redacted]
Bestands- / Höhenplan Maßstab 1:250	Blatt: [redacted]
	Geprüft: [redacted]
Bezugssystem ETRS 89 - Abbildung Gauß-Krüger Höhensystem: DHHN92	
Link zur DGNfile/DWG Normmaßstabdatei:	
Link zur Grundkarte:	

N:\0100000_PROJ\16-0292 Busbeschleunigung Amsinckstraße\CAD\1 Vorschichtung\HH\16292_01_Högerdamm.dgn\Layout\HH