

Kontrakt Nr.:	13/24
PSP Nr.:	2-22003010-20009.43 3-22003010-200031.49
Bedarfsträger:	Freie und Hansestadt Hamburg Bezirksamt Hamburg-Nord, Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt Fachamt Management des öffentlichen Raumes, Fachbereich Tiefbau
Planungs- und Entwurfsdienststelle:	Bezirksamt Hamburg-Nord, Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt Fachamt Management des öffentlichen Raumes, Fachbereich Tiefbau
Baudienststelle:	Bezirksamt Hamburg-Nord, Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt Fachamt Management des öffentlichen Raumes, Fachbereich Tiefbau
Baumaßnahme:	Radverkehrförderung Stübeheide - Sanderskoppel – Barkenkoppel
Teilbaumaßnahme:	Stübeheide
	1. Verschickung



ERLÄUTERUNGSBERICHT

Inhalt

1.	Allgemeines	3
1.1	Begründung des Vorhabens (Anlass, Notwendigkeit, Dringlichkeit)	3
1.2	Darstellung der Baumaßnahme (Lage und Einordnung in die überörtliche Situation)	3
1.3	Auftraggeber / Bedarfsträger / Projektauftrag.....	5
1.4	Beschlüsse parlamentarischer Gremien.....	5
2.	Planungsrechtliche Grundlagen	5
2.1.	Baurecht (Bebauungspläne)	5
2.2.	Denkmalschutz	5
3.	Technische Beschreibung der Baumaßnahme	6
3.1.	Gegenwärtiger Zustand.....	6
3.2.	Variantenuntersuchung.....	9
3.3.	Geplanter Zustand	14
4.	Bautechnische Einzelheiten	19
5.	Umweltbelange	19
6.	Umsetzung der Planung	19
6.1	Grunderwerb.....	19
6.2	Kosten und Finanzierung	19
6.3	Entwurfs- und Baudienststelle	19
6.4	Terminierung der Planung und Bauausführung.....	20
7.	Baustatistik	21

1. Allgemeines

1.1 Begründung des Vorhabens (Anlass, Notwendigkeit, Dringlichkeit)

In dem am 17. Mai 2022 beschlossenen Bündnis für Rad- und Fußverkehr wurde unter anderem eine verstärkte Förderung des Radverkehrs vereinbart. Da das Radroutennetz (ehemals Veloroutennetz) inzwischen nahezu vollständig ausgebaut ist, soll der Fokus künftig auf bezirklichen Verbindungen und deren Weiterentwicklung liegen.

In den Drucksachen 21-2745 und 21-7293.1 fordern die Bezirksvertretungen Hamburg-Nord und Wandsbek den fahrradfreundlichen und barrierefreien Ausbau der Ost-West-Verbindung Stübeheide/Sanderskoppel/Barkenkoppel zwischen Wellingsbütteler Landstraße und Wellingsbütteler Weg.

Die Wegverbindung gehört zu den Bezirksstraßen und liegt daher in der Zuständigkeit der Bezirksämter Hamburg-Nord und Wandsbek. Im Bezirk Hamburg-Nord ist die Stübeheide bereits im Radverkehrskonzept 2014 aufgeführt und wurde in der überarbeiteten Fassung des Bezirksroutennetzes als Teil der Route 8 (Ost-West-Route) übernommen. Auf Seiten des Bezirks Wandsbek ist eine Weiterführung des Streckenverlaufs durch den Stadtteil Wellingsbüttel bis Volksdorf vorgesehen.

Der betroffene Straßenabschnitt ist rund 3.250 Meter lang, verbindet die Wellingsbütteler Landstraße mit dem Wellingsbütteler Markt und stellt die Verbindung zwischen den beiden Bezirken her.

Gegenstand der aktuellen Planungsleistungen ist ausschließlich die Straße Stübeheide. Grund dafür ist das Scheitern der Weiterführung über Sanderskoppel aus technischen Gründen. Die Überprüfung der Weiterführung über den Siriusweg erfolgt derzeit gemeinsam mit dem Bezirksamt Wandsbek. Für diesen Abschnitt erfolgt eine separate Verschickung.

Ziel der Planung ist in erster Linie die Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr. Dabei sind aber auch die Belange des Fuß- und Kfz-Verkehrs zu berücksichtigen. Besonderes Augenmerk liegt zudem auf der Barrierefreiheit, damit alle Menschen den Straßenraum sicher und komfortabel nutzen können.

Erste Vorgespräche haben bereits mit BVM, VD52, PK35, Feuerwehr und diversen Fachdienststelle beim Bezirksamt Hamburg-Nord stattgefunden. Außerdem wurde im November 2025 eine Begehung der Straßenbäume mit der Abteilung Stadtgrün (MR3) und dem planungsbegleitenden Baubüro durchgeführt.

Das Planungsgebiet (nur Stübeheide) umfasst insgesamt rund 23.200 m². Der angestrebte Baubeginn ist für 2027 vorgesehen.

1.2 Darstellung der Baumaßnahme (Lage und Einordnung in die überörtliche Situation)

Das zu betrachtende Gebiet fällt in die Zuständigkeit des Bezirksamts Hamburg-Nord. Die Stübeheide liegt im Hamburger Stadtteil Ohlsdorf. Sie erstreckt sich zwischen der Wellingsbütteler Landstraße und Borstels Ende und verläuft dabei in Ost-West-Richtung nahezu parallel zur S-Bahnlinie S1. Da die Straße als Erschließungsstraße ausgewiesen ist, ist sie vor allem dem Anliegerverkehr vorbehalten. Die zulässige

Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. Die Stübeheide ist zweistreifig ausgelegt, ohne markierte Fahrstreifen. Gehwege existieren beidseitig, teilweise durch einen Grünstreifen oder Längsparkstände von der Fahrbahn getrennt. Die Straße ist asphaltiert. Parken findet sowohl am Fahrbahnrand als auch in ausgewiesenen Stellplätzen auf den Nebenflächen statt.

In die Stübeheide münden folgende Straßen ein:

Schluchtweg: Wohnstraße mit Anbindung an die Wellingsbütteler Landstraße; die Albert-Schweitzer-Schule hat hier ihre offizielle Adresse (Schluchtweg 1). Der Schluchtweg wird über einen kleinen Kreisverkehr an die Stübeheide angebunden.

Sodenkamp: führt als Erschließungsstraße vom Kreisverkehr in Richtung Süden und bindet die Wohnsiedlung Sodenkamp an.

Stübekamp: kurze Wohnstraße, als Loop zweimal direkt an die Stübeheide anschließend; überwiegend Einfamilienhäuser ohne Durchgangbelastung

Kornweg: Wohnstraße mit Anbindung an die Wellingsbütteler Landstraße

Tornberg: verbindet die Stübeheide mit der S-Bahn S1 (Haltestelle „Kornweg“)

Am Stein: Wohnweg als Sackgasse

Stüberedder: Erschließungsweg für Fußgänger*innen mit Anbindung an die Wellingsbütteler Landstraße

Övern Block: Wohnstraße, lokale Erschließung innerhalb der denkmalgeschützten Frank'schen Siedlung.

Borstels Ende: Abschluss der Stübeheide, Verbindet die Wellingsbütteler Landstraße mit dem Ohlsdorfer Friedhof.

Die Stübeheide ist überwiegend durch Wohnnutzungen geprägt. Zwischen Kornweg und Tornberg befindet sich eine kleine Geschäftszone mit Apotheke, Eiscafé, Bäckerei Bankfiliale etc.. Im Bereich des Kreisverkehrs Schluchtweg befindet sich die Albert-Schweitzer-Grundschule. Deren Haupteingang liegt am Schluchtweg. In der Stübeheide befindet sich zusätzlich eine Zuwegung zum Schulgelände. In Höhe des Weges Stüberedder befinden sich beidseitig der Stübeheide kirchliche Einrichtungen wie Gemeindesaal, Kita und Kirche.

Erwähnenswert ist die derzeit in Umsetzung befindliche Baumaßnahme an der Wellingsbütteler Landstraße. Hierdurch herrscht derzeit eine besondere baustellenbedingte Verkehrsführung auf der Stübeheide welche jedoch nicht Grundlage der hier dargestellten planerischen Überlegungen sein kann.

Zwischen der Einmündung in die Wellingsbütteler Landstraße und der Hausnummer Stübeheide 38 wurden auf der südlichen Seite die privaten Vorgärten inkl. der jeweiligen Zufahrten und Zugänge zum Teil mehrere Meter auf die öffentliche Straßenverkehrsfläche erweitert. Dieser Umstand ist bei der weiteren Planung zu berücksichtigen.

1.3 Auftraggeber / Bedarfsträger / Projektauftrag

Auftraggeber und zugleich Bedarfs- und Realisierungsträger ist der Fachbereich Tiefbau – Abschnitt Nachhaltige Mobilität, der dem Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt des Bezirksamts Hamburg-Nord untersteht. Das Projekt wird, wie von der Bezirkspolitik gefordert, auch in Zusammenarbeit mit der Bezirksvertretung des Bezirks Wandsbek durchgeführt.

Gemäß Vereinbarung übernimmt das Bezirksamt Hamburg-Nord die Federführung für die Planung des gesamten Abschnitts, also auch für den Teil, der auf Wandsbeker Gebiet liegt.

Mit der Entwurfsplanung ist BPR Ingenieure GmbH & Co. KG beauftragt.

1.4 Beschlüsse parlamentarischer Gremien

Die Drucksachen 21-2745 (Regionalausschuss Langenhorn–Fuhlsbüttel–Ohlsdorf–Alsterdorf–Groß Borstel vom 20.09.2021) und 21-7293.1 (Regionalausschuss Alstertal vom 28.06.2023) dokumentieren die parlamentarischen Beschlüsse, die die geplante Baumaßnahme betreffen. Das Projekt ist außerdem Teil der jährlichen Vereinbarung vom 03.02.2025 zwischen BVM und Bezirk im Rahmen des Bündnis für den Rad- und Fußverkehr.

2. Planungsrechtliche Grundlagen

2.1. Baurecht (Bebauungspläne)

Die Planung beginnt an der Einmündung Wellingsbütteler Landstraße. Die Straße verläuft zunächst durch das B-Plangebiet „Ohlsdorf 6“ bis etwa zur Hausnummer 82a. Ab dort liegt die Straße im Planrechtsgebiet des B-Plans „Ohlsdorf 12“ und setzt sich über den Kreisverkehr Stübeheide/Schluchtweg bis zur Hausnummer 140b fort. Danach durchquert die Stübeheide das Planrechtsgebiet des B-Plans „Ohlsdorf 18“ um sich unmittelbar vor dem Bauende im B-Plan „Wellingsbüttel 11“ zu verorten.

Sämtliche Planungen werden auf den in den betroffenen B-Plänen ausgewiesenen öffentlichen Verkehrsflächen durchgeführt.

2.2. Denkmalschutz

Die Denkmalnummer 30923 kennzeichnet im Hamburger Denkmalschutzregister die Frank'sche Siedlung. Zum geschützten Gesamtbild gehören unter anderem die Straßen Stübeheide, Stübekamp und der Övern Block. Der Ensembleschutz umfasst nicht nur die Reihenhäuser selbst, sondern auch das städtebauliche Gefüge mit Vorgärten, Wegen, Zäunen und der Häuserzeilen-Abfolge.

Ein weiteres Denkmal mit der Nummer 23214 befindet sich an der Stübeheide 175: die evangelische Kirche St. Maria-Magdalenen.

Ebenso denkmalgeschützt ist das Ensemble entlang der Straße „Am Stein“, das mit dem Gebiet Stübeheide verbunden ist.

3. Technische Beschreibung der Baumaßnahme

3.1. Gegenwärtiger Zustand

Verkehrszahlen

Die vorhandenen Zähldaten vom 10.05.2022 (gezählt wurde am Kreisverkehr Schluchtweg/Sodenkamp bzw. an der Einmündung Kornweg) zeigen auf der Stübeheide zwischen der Wellingsbütteler Landstraße und Schluchtweg/Sodenkamp eine Querschnittsbelastung von 512 Kfz/24h. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei 1,6 %. Zudem waren im betrachteten Querschnitt in diesem Zeitraum insgesamt 590 Radfahrer*innen unterwegs. Die Richtungsverteilung kann als nahezu gleichmäßig beschrieben werden. Die Spitzenstunde liegt mit einem Querschnittswert von 71 Kfz/h zwischen 07:30 und 08:30 Uhr.

Zwischen Schluchtweg/Sodenkamp und Kornweg zeigen sich sehr ähnliche Werte. Hier liegt eine Querschnittsbelastung von 564 Kfz/24h vor. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei 1,3 %. Zudem waren im betrachteten Querschnitt in diesem Zeitraum insgesamt 900 Radfahrer*innen unterwegs. Die Richtungsverteilung kann als nahezu gleichmäßig beschrieben werden. Die Spitzenstunde liegt mit einem Querschnittswert von 68 Kfz/h zwischen 07:15 und 08.15 Uhr.

Im Abschnitt zwischen Kornweg und Tornberg weichen die Daten von den bisherigen Werten ab. In diesem Abschnitt liegt eine deutlich höhere Querschnittsbelastung von 2.276 Kfz/24h vor. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei 1,0 %. Zudem waren im betrachteten Querschnitt in diesem Zeitraum insgesamt 1.200 Radfahrer*innen unterwegs. Die Richtungsverteilung kann als nahezu gleichmäßig beschrieben werden. Die Spitzenstunde liegt mit einem Querschnittswert von 194 Kfz/h zwischen 15:45 und 16:45 Uhr.

Zwischen Tornberg und Borstels Ende ändern sich die Verkehrsbelastungen erneut. In einer neueren Verkehrszählung vom 24.07.2024 ergeben sich folgende Werte. In diesem Abschnitt liegt eine Querschnittsbelastung von 770 Kfz/24h vor. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei 1,0 %. Zudem waren im betrachteten Querschnitt in diesem Zeitraum insgesamt 774 Radfahrer*innen unterwegs. Die Richtungsverteilung kann als nahezu gleichmäßig beschrieben werden. Die Spitzenstunde liegt mit einem Querschnittswert von 62 Kfz/h zwischen 16.00 und 17:00 Uhr.

In einer Gesamtbetrachtung der Verkehrszahlen ist festzustellen, dass sich die Kfz-Belastung in der Stübeheide im Vergleich zu anderen Erschließungsstraßen im Stadtgebiet auf einem eher geringen Niveau befindet. Lediglich im Abschnitt zwischen Kornweg und Tornberg ist ein leicht erhöhtes Verkehrsaufkommen zu verzeichnen welches sich mit der Anbindung des Ohlsdorfer Friedhofs und der S-Bahn-Haltestelle Kornweg begründet. Bemerkenswert ist in der gesamten Stübeheide das Verhältnis zwischen Kfz- und Radverkehr. Außer zwischen Kornweg und Tornberg liegt der Anteil von Radfahrer*innen zum Teil deutlich über der Kfz-Verkehrsstärke.

Straßenverkehrsflächen

Im Abschnitt vom Wellingsbütteler Weg bis zur Hausnummer 27 weist die im Mittel 6,0 m breite Fahrbahn durchgehend unterschiedliche Oberflächeneigenschaften auf. Der südliche, etwa 2,0 m breite Teil besteht aus dunklem Asphalt, der laut Prüfbericht nach der ersten Entnahmestelle einer speziellen Behandlung unterzogen wurde. Der nördliche Teil der Fahrbahn zeigt dagegen keine Schäden.

Im anschließenden Abschnitt bis zur Hausnummer 65 sind dagegen verschiedene Schäden sichtbar. Hier finden sich Einzel-, Längs-, Quer- und Netzrisse, die auf unterschiedliche Ursachen wie Entwässerungsprobleme, Frosthebung und mangelnde Tragfähigkeit zurückzuführen sind. Diese Ansammlung von feinen Rissen bis hin zu netzartigen Öffnungen im Asphalt erfordert eine fachgerechte Instandsetzung. Der letzte Teil der Strecke ab der Längsnaht bei Hausnummer 65 ist hingegen wieder in gutem Zustand und weist keine bedeutenden Schäden auf. Zwischen Tornberg und Borstels Ende ist die Fahrbahn augenscheinlich in gutem Zustand, weist jedoch nur eine ca. 3,5cm dicke Asphaltsschicht auf einer sandigen Tragschicht auf.

Der Verlauf der Stübeheide ist fast geradlinig. Unterbrochen wird diese nur im Bereich des Kreisverkehrs. Hier lässt sich ein leicht geschwungene Trassierung feststellen.

Radverkehr

Für den Radverkehr sind bis Hausnummer 140 keine separaten Verkehrsanlagen vorhanden. Ab hier befinden sich, bis auf eine kurze Unterbrechung auf der Nordseite im Geschäftsbereich, bis zur Einmündung Tornberg durchgängig untermaßige Radwege, die zum Teil eine Breite von unter 1,0m aufweisen und nicht benutzungspflichtig sind. Zwischen Tornberg und Borstel Ende sind keine separaten Radverkehrsanlagen vorhanden.

Fahrradabstellbügel sind nur vereinzelt im Geschäftsbereich zu finden. Kompakte, also z. B. überdachte, Fahrradabstellanlagen sind nicht vorhanden.

Fußverkehr

Entlang der Stübeheide ist beidseitig ein Gehweg zwischen 1,50 und 2,00 m Breite vorhanden. Im Abschnitt zwischen der Wellingsbütteler Landstraße und Schluchtweg ist der Gehweg auf der nördlichen Straßenseite nur unbefestigt. Ungesicherte Querungsstellen liegen nur im Bereich des Kreisverkehrs vor. In Höhe der Hausnummer 140 ist ein Fußgängerüberweg angeordnet. Dieser dient der Schulwegsicherheit.

Ruhender Verkehr

Im ersten Teil des untersuchten Abschnitts sind bis zum Kreisverkehr am Schluchtweg keine baulich hergestellten Parkstände vorhanden. Stattdessen findet das Parken auf der südlichen Fahrbahnseite am Fahrbahnrand statt. Zwischen Schluchtweg und Hausnummer 140 findet das Parken ebenfalls am südlichen Fahrbahnrand statt.

Ab hier wird, bis zur Einmündung Kornweg, auf der nördlichen Seite am Fahrbahnrand und auf der südlichen Seite auf befestigten Längsparkständen geparkt. Diese haben zum Teil nicht regelkonforme Breiten von unter 2,10 m.

Im Geschäftsbereich zwischen Kornweg und Tornberg kann das Auto auf beiden Seiten auf separaten Längsparkständen abgestellt werden. Die Benutzung dieser Stellplätze ist tagsüber an Wochentagen auf eine Dauer von zwei Stunden beschränkt.

Zwischen Tornberg und Borstels Ende kann auf beiden Seiten auf zum Teil untermaßigen Stellplätzen im Nebenraum geparkt werden. Auf der Südseite sind diese darüber hinaus überwiegend unbefestigt.

Insgesamt befinden sich in der Straße Stübeheide ca. 225 Parkplätze, rund 137 am Fahrbahnrand und 88 als Parkstände in Parkbuchten. Da die Stübeheide überwiegend der Wohnnutzung vorbehalten ist und die einzelnen Wohneinheiten oftmals auch Stellplätze auf den Grundstücken nachweisen können, ist der Bedarf der Stellplätze zum großem Teil dem Besucherverkehr vorbehalten. Eine Ausnahme stellt der zentrale Geschäftsbereich zwischen Kornweg und Tornberg dar. Hier gibt es einen Bedarf an einigen Kurzzeitparkmöglichkeiten. Ebenso ist von Bedeutung, dass die Bewohner*innen der Frankschen Siedlung keine Stellplätze auf den Grundstücken und nur sehr wenige Stellplätze entlang der Erschließungswege haben. Dieser bestehende Bedarf muss an der Stübeheide abgedeckt werden. Weitere übergeordnete Einrichtungen, die Zielverkehre induzieren, welche einen erhöhten Stellplatzbedarf nach sich ziehen, sind an der Stübeheide nicht vorhanden.

ÖPNV

In der Stübeheide ist kein ÖPNV vorhanden. Die Stübeheide gehört jedoch in Teilen zum fußläufigen Einzugsbereich der S-Bahn-Haltestelle Kornweg und der U-Bahn-Haltestelle Klein Borstel. Im Rahmen des Hamburg-Takts ist außerdem seitens des HVV geplant, eine Buslinie auf der Wellingsbütteler Landstraße und dem Wellingsbütteler Weg einzurichten.

Öffentliche Beleuchtung:

Im gesamten Planungsgebiet verteilen sich 42 Masten der öffentlichen Beleuchtung, die sich alle im südlichen Seitenraum der Stübeheide befinden.

LSA:

In der Stübeheide sind keine LSA-Anlagen vorhanden.

Straßenbegleitgrün:

An der Stübeheide stehen 170 überwiegend schützenswerte Bäume auf öffentlichem Grund, die beidseits der Straße für eine grüne Umgebung sorgen. Dabei sind die Bäume im Platzbereich der Einmündung Wellingsbütteler Landstraße und am Kreisverkehr mitgezählt.

Bei der Planung der Strecke ist besonderer Wert auf einen schonenden Umgang mit dem bestehenden Baumbestand zu legen, um sowohl die Kronen als auch die Wurzelsysteme der Bäume nicht zu beeinträchtigen.

Überfahrten:

Aufgrund der Wohnbebauung mit vielen Einfamilienhäusern sind in der Stübeheide eine Vielzahl an Zufahrten vorhanden, die überwiegend aus Betonplatten und teilweise aus Wabensteinpflaster bestehen. Diese Zufahrten weisen Breiten zwischen 3,50 und 10,0 Metern auf.

Versorgungsanlagen

Im gesamten Planungsbereich befinden sich Ver- und Entsorgungsleitungen, Stromkästen sowie Gas-, Wasser- und Hydrantenschieberkappen. Es handelt sich dabei um die in Hamburg üblichen Versorgungsträger.

Entwässerung

Die Entwässerung der Verkehrsflächen erfolgt über Trummen in das Mischwassersiel von Hamburg Wasser. Eine Rückhaltung findet nicht statt. Das Mischwassersiel bildet

Dimensionen von DN 250 bis DN450 aus. Zwischen Kornweg und Tornberg befindet sich ein Ei-Profil DN 700/1200.

Trummenuntersuchung

Eine Trummenuntersuchung ist im weiteren Planungsverlauf vorgesehen. Mögliche Sanierungen werden in der Planung berücksichtigt.

Asphalt- und Bodenuntersuchungen

Der vorliegende Prüfbericht 5-0946-2024 der HNL Ingenieur- und Prüfgesellschaft mbH vom 31.03.2025 fasst die Ergebnisse der baugrundtechnischen und chemischen Untersuchungen des bestehenden Straßenaufbaus in der Stübeheide zusammen.

Der vorliegende Schichtenaufbau ist an fast allen Entnahmestellen durch einen Asphaltaufbau von zwischen 8 und 12 cm Stärke gekennzeichnet, wobei vereinzelt durch ältere Überlagerungen auch Stärken bis zu 22 cm festgestellt wurden. Unter der Asphaltdecke folgen meist Kies-Sand-Gemische, die als frostunempfindlich (Frostklasse F1) eingestuft werden.

Die chemische Analyse und umweltrechtliche Einstufung der Materialien ergab ein differenziertes Bild. Der Großteil des Asphalts konnte aufgrund von PAK-Werten unter 25 mg/kg und einem Phenolindex unter 0,1 mg/l der Verwertungsklasse A zugeordnet werden. Einzelne Proben wiesen jedoch stark erhöhte PAK-Werte bis zu 3.400 mg/kg auf und sind der Klasse B zuzuordnen. Diese teerhaltigen Bereiche müssen zwingend getrennt erfasst und entsorgt werden.

Grundwasser

Zum Zeitpunkt der Baugrunderkundung wurde bei allen Bohransatzpunkten bis zur gemessenen Endteufe (Bohrende) unter Geländeoberkante kein Grundwasser festgestellt.

Kampfmittel

Die zu beplanende Fläche ist als Kampfmittelfrei erkundet worden (Geschäftszeichen BIS/F046-23/08530_1).

Ausstattung / Möblierung:

Zur Ausstattung des Bereichs gehören mehrere Sitzgelegenheiten: Am Kreisverkehr Schluchtweg stehen auf der Nordost- und der Südwestseite jeweils drei Bänke, eine weitere Bank befindet sich an der Ecke Kornweg. Zusätzlich gibt es einen Sitzplatz im Geschäftsbereich. Weiterhin sind an der Einmündung „Am Stein“ auf beiden Seiten drei Sitzbänke vorhanden.

3.2. Variantenuntersuchung

Allgemeines

Das übergeordnete Ziel dieser Baumaßnahme ist die Förderung des Radverkehrs im Rahmen der Mobilitätswende. Die Verkehrszählungen haben ergeben, dass in der Stübeheide nahezu in allen Abschnitten mehr Radfahrende als Kfz vorhanden sind. Zusätzlich wird dieses Ziel durch den geringen Anteil des Schwerverkehrs auf der Stübeheide unterstützt.

Eine Führung des Radverkehrs auf separaten Flächen in den Nebenanlagen ist aus Platzgründen und aufgrund des vorhandenen Baumbestandes ausgeschlossen. Bei allen Untersuchungen wurde der Baumbestand berücksichtigt. Jeder Randverlauf, sei es auf der südlichen oder nördlichen Seite oder auf beiden Seiten, der zu einer Beeinträchtigung der Bäume geführt hätte, wurde nicht mehr weiter verfolgt.

Die Einrichtung einer Fahrradstraße trägt deutlich zur Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer*innen bei, da bauliche und verkehrliche Maßnahmen den Kfz-Verkehr darauf aufmerksam machen, dass verstärkt mit Radverkehr zu rechnen ist. Darüber hinaus sorgen die eindeutige Vorrangregelung an Kreuzungen und die Möglichkeit, nebeneinander zu fahren, für einen verbesserten Verkehrsfluss auf der Radroute. Eine Fahrradstraße fokussiert darauf, den Radverkehr in beiden Richtungen sicher und flüssig zu ermöglichen. Umweltbelange und die vorhandene Parkplatzsituation im Gebiet sind bei der Ausgestaltung zu berücksichtigen. Die Baumaßnahme verbessert den Komfort und die Sicherheit für Radfahrer*innen, reduziert Konflikte mit dem motorisiertem Verkehr und trägt zur Attraktivität des Radverkehrs im Quartier sowie zu einer Verbesserung der Situation im Fußverkehr bei.

Die Stübeheide lässt sich gemäß ERA (Empfehlung für Radverkehrsanlagen), Bild 7, aufgrund der vorherrschenden Randbedingungen (Kfz-Geschwindigkeit, Kfz-Belastung,...) in den Belastungsbereich I einsortieren. Hierbei ist die gemischte Führung mit dem Kfz-Verkehr (also auch eine Fahrradstraße) die bevorzugte Führungsform.

Wellingsbütteler Landstraße bis Tornberg

Zwischen der Einmündung Wellingsbütteler Landstraße und Tornberg wurden unterschiedliche Planungsansätze untersucht:

Variante A, Fahrradstraße unter Beibehaltung des Bestandsquerschnitts:

Zwischen Wellingsbütteler Landstraße und Tornberg wurde untersucht, inwieweit die Einrichtung einer Fahrradstraße unter Beibehaltung des gegenwärtigen Querschnittes möglich ist. Da eine Fahrradstraße allerdings ein geordnetes Parken im Seitenraum erforderlich macht, wurde diese Variante schnell verworfen, da ansonsten eine Vielzahl an Stellplätzen am Fahrbahnrand entfallen würden.

Variante B, Fahrradstraße mit Anpassung der Fahrbahnbreite:

Die Einengung der Straßenbreite auf 4,75 m ermöglicht die Einrichtung von baulich hergestellten Längsstellplätzen bei gleichzeitig möglichem Begegnungsverkehr von Kfz /Kfz. Mit dieser Möglichkeit wird zum Einen das Ziel der Förderung des Radverkehrs und zum Anderen die Belange des ruhenden Verkehrs gewürdigt.

Eine weitere Detailuntersuchung bestand darin, die Stübeheide an der Einmündung zur Wellingsbütteler Landstraße abzukoppeln, wie dies im Rahmen der Baumaßnahme an der Wellingsbütteler Landstraße bereits zeitweise provisorisch erfolgt war. Der Vorteil dieser Maßnahme liegt in der Minimierung des Durchgangsverkehrs durch diesen Teilabschnitt der Stübeheide. Dazu wurde auf der anliegenden Grünfläche eine Wendemöglichkeit eingerichtet. Aufgrund der normalerweise nur untergeordnet stattfindenden Durchgangsverkehre, die für Einsatzfahrzeuge sehr erschwerte Einfahrt in die Stübeheide und der zusätzlichen Inanspruchnahme von unversiegelten Flächen für die Wendeanlage wurde diese Überlegung vom weiteren Planungsverlauf ausgeschlossen.

Vorzugsvariante:

Vom Straßenbeginn an der Wellingsbütteler Landstraße bis zum Tornberg wird die Stübeheide zu einer Fahrradstraße in einer Breite von 4,75m mit dem Zusatzzeichen „KFZ frei“ umgestaltet. Dabei wird der ruhende Verkehr durchgehend im Seitenraum in Längsparkständen angeordnet. Die Nebenanlagen werden erneuert und regelkonform und, wo möglich, barrierefrei hergestellt.

Tornberg bis Borstels Ende:

Zwischen Tornberg und Borstels Ende wurden unterschiedliche Querschnittsvarianten und Einbahnstraßenregelungen untersucht.

Variante A, Bestandsorientierter Randverlauf mit sanierten Nebenanlagen und Parkstreifenmarkierung, Fahrradstraße:

Die Fahrbahn erhält eine Breite (wie im Bestand) von 5 m. Durch eine durchgängige Markierung am Fahrbahnrand werden die südlichen Parkflächen um 25cm verbreitert, so dass diese nahezu eine regelkonforme Breite erhalten. Die verbleibende Fahrbahnbreite von 4,75m wird als Fahrradstraße angeordnet und erhält zudem auf beiden Seiten einen Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr in 0,50m Breite. Der südliche Gehweg wird an der Grundstücksgrenze um eine Plattenbreite auf 2,00m verbreitert.

Diese Variante wird nicht weiter verfolgt, da die Markierung im Wasserlauf der Rinne als zu wenig sichtbar und nicht praktikabel angesehen wird.

Variante B: Herstellung normgerechter Verkehrsflächen bei Entfernung einer Baumreihe, Fahrradstraße

Der südliche Bordverlauf der Fahrbahn wird beibehalten und dient als Ausgangslinie für die gesamte Straßenraumaufteilung. Das nördliche Bord wird um ca. 1,00 m in Richtung Nebenanlage verschoben. Sämtliche Bäume auf dieser Seite entfallen. Auf der Fahrbahn werden 0,50 m breite, überfahrbare, Sicherheitstrennstreifen vorgesehen. Daraus ergibt sich eine Fahrbahnbreite von 4,00 m. Die Parkstände können mit Regelmaßen hergestellt werden, der südliche Gehweg erhält ebenfalls die Regelbreite. Der nördliche Gehweg kann dagegen nur untermaßig vorgesehen werden.

Aufgrund des hohen Baumverlustes wird diese Variante nicht weiter in Betracht gezogen.

Variante C, alternierend aufgesetztes Parken, Fahrradstraße

Die Fahrbahn erhält eine Breite (wie im Bestand) von 5 m. Darauf kommen alternierend zwei parallele, durchgehende Markierungen, die als Sicherheitstrennstreifen dienen. Die danebenliegenden Parkstreifen erhalten jeweils 1,60 m Breite. Sie sind seitlich abwechselnd entlang des betrachteten Abschnittes angeordnet. Mit einer solchen untermäßigen Breite wird dabei bezweckt, dass die Pkw jeweils zusätzliche 0,40 m Breite auf der Fahrbahn erhalten, was das halbachsige Parken im Straßenraum ermöglicht. Nach Anlegen von Sicherheitsstreifen zu den Pkws von jeweils 0,50 m verbleibt eine Fahrbahnbreite von 3,20 m. Die Gehwege, die sich hinaus erstrecken, sind mit einer Breite von 2,35 m geplant.

Aufgrund der mit dieser Variante einhergehenden zu über 50% wegfallenden Kfz-Stellplätze wird diese Variante nicht weiter verfolgt.

Variante D: Einbahnstraße mit Radverkehr in beide Richtungen:

Auch im Fall einer Einbahnstraße soll die Fahrbahnbreite mindestens 4,00 m betragen. Diese Maßnahme erfordert aufgrund der im Seitenraum befindlichen Längsparkplätzen einen zusätzlichen Sicherheitsstreifen von 0,50 m neben jedem Parkstreifen. Dadurch kann festgestellt werden, dass die Einbahnstraße keine Vorteile in der Querschnittsaufteilung impliziert. Es liegen demnach keine signifikanten

Verbesserungen für den Radverkehr vor. Dennoch werden Anlieger sowie Müll- und Feuerwehrfahrzeuge zu Umwegen gezwungen.

Aus diesem Grund wurde die Variante „Einbahnstraße“ ausgeschlossen.

Variante E: bestandsorientierte Variante mit Anpassung der südlichen Nebenanlage, Tempo 30-Zone

Die Fahrbahn bleibt wie im Bestand 5,0 m breit. Sie wird einer Teilerneuerung unterzogen. Die Nebenanlagen auf der nördlichen Seite bleiben überwiegend unverändert, mit Ausnahme des Bereichs der geplanten Querungsstelle, der barrierefrei umgestaltet und begrünt wird. Auf der südlichen Seite wird die bereits als Parkfläche mit einer Breite von ca. 1,90 m ausgewiesene Fläche saniert. Der mit Betonsteinpflaster flankierte Gehweg wird wiederhergestellt. Zusätzlich wird zur Grundstücksgrenze eine 0,50 m breite Betonsteinpflasterfläche angelegt, wodurch sich die Breite des Gehwegs auf 2,0 m erhöht. Damit bei dieser Variante die untermaßigen und nicht regelkonformen Bestandsmaße der Parkstände erhalten bleiben, ist davon auszugehen, dass aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht keine Fahrradstraße angeordnet werden wird. Dieser Abschnitt würde damit wie im Bestand als Tempo-30-Zone verbleiben.

Diese Variante wird weiterverfolgt.

Vorzugsvariante

Zwischen Tornberg und Borstels Ende wird die Stübeheide als Tempo-30-Zone beibehalten und bestandsnah erneuert (Variante E).

3.3. Geplanter Zustand

Fahrbahn/Straßenraum

Die Planung beginnt an der Einmündung Wellingsbütteler Landstraße mit einer 6,35 m breiten Asphaltdecke auf einer Länge von etwa 20 m. Danach verschmälert sie sich nach der Kurve auf 4,75 m, welche von diesem Punkt an als Standardfahrbahnbreite für den weiteren Verlauf gilt. Der nördliche Fahrbahnrand dient hier als Referenzlinie für den gegenüberliegenden Rand und auch für die Planung der Nebenanlagen. Mit dieser konstanten Breite von 4,75 m verläuft die Stübeheide für ca. 690 m, bis sie den Kreisverkehr Stübeheide/Schluchtweg erreicht.

Der Kreisverkehr selbst bleibt grundsätzlich unverändert. Die Überquerungsstellen werden barrierefrei ausgebaut.

Die Erneuerungsarbeiten setzen sich auf der östlichen Seite des Kreisels fort, wo die Straße sich allmählich wieder auf die Standardbreite von 4,75 m verjüngt. Auf den folgenden ca. 200 m bleibt der nördliche Fahrbahnrand unverändert erhalten. Nach dem Fußgängerüberweg wechselt der Erhalt des Bordverlaufes auf die südliche Straßenseite. Nun wird von hieraus der neue Straßenraum gebildet. Diese Form gilt bis zur Einmündung des Kornweges für die nächsten ca. 475 m.

Ab dieser einmündenden Straße weichen bis zur Einmündung Tornberg die neuen Fahrbahnränder von den alten Bordverläufen ab, um eine zentrierte Position der Fahrbahn zwischen den Grundstücksgrenzen zu erreichen. Im Geschäftsbereich erhält die Fahrbahn eine Breite von 5,00 m.

In der nun beginnenden Tempo-30-Zone an Tornberg werden beide Fahrbahnränder bestandsnah ausgebildet, so dass eine durchgehende Breite von 5,00 m entsteht, wie sie auch im Bestand vorhanden ist. Innerhalb dieser Zone wird die Fahrbahn gegenüber der Straße „Stüberedder“ auf 3,50 m verengt, um eine Querungshilfe für Fußgänger*innen zu schaffen.

Radverkehr

Die Verbesserung der Umstände für den Radverkehr werden neben der Erneuerung der Straßenoberfläche insbesondere durch die Einrichtung einer Fahrradstraße herbeigeführt. Piktogramme auf der Fahrbahn sollen diese Regelung für alle Verkehrsteilnehmende verdeutlichen. Zu den straßenbegleitenden Längsstellplätzen wird der Radverkehr auf der Fahrradstraße durch einen 0,50 m breiten Sicherheitstrennstreifen geschützt.

Die einmündenden Straßen werden als Gehwegüberfahrten hergestellt, um die Vorfahrtsberechtigung des Radverkehrs auf der Fahrradstraße zu verdeutlichen. Weitere Vorteile bietet eine Fahrradstraße durch das erlaubte Nebeneinanderfahren und dem grundsätzlichen Vorrang vor dem untergeordneten Kfz-Verkehr..

Die Führung des Radverkehrs im Bereich der Tempo 30-Zone zwischen Tornberg und Borstels Ende erfolgt ebenfalls im Mischverkehr.

Zwischen Kornweg (inkl. Einmündungsbereich vor dem Kornweg) und Tornberg sowie zwischen Tornberg und Borstels Ende, sind insgesamt 19 Fahrradbügel und 2 Lastenradbügel vorgesehen.

Abschnitt	Fahrradbügel	Lastenradbügel
Wellingsbütteler Landstraße bis Schluchtweg	Bestand: 0 Planung: 0	Bestand: 0 Planung: 0
Schluchtweg bis Kornweg	Bestand: 0 Planung: 4	Bestand: 0 Planung: 0
Kornweg bis Tornberg	Bestand: 0 Planung: 6	Bestand: 0 Planung: 2
Tornberg bis Borstels Ende	Bestand: 2 Planung: 9	Bestand: 0 Planung: 0
Summe	Bestand: 2 Planung: 19	Bestand: 0 Planung: 2

Fußverkehr

Grundsätzlich werden sämtliche straßenbegleitenden Gehwege in einer Breite von 2,65m (teilweise sogar größer) in Pflasterbauweise hergestellt. Dabei gibt es folgende Ausnahmen:

Zwischen Wellingsbütteler Landstraße und Schluchtweg verbleibt der Gehweg auf der Nordseite als wassergebundene Wegedecke (Grant) und orientiert sich in der Linienführung und Breitenentwicklung größtenteils am Bestand. Da Bereich teilweise stark durchwurzelt ist, ist eine regelkonforme Herstellung eines barrierefreien Gehwegs hier nicht möglich. Punktuelle Ausbesserungen sind aber dennoch vorgesehen.

Zwischen Tornberg und Borstels Ende wird der gesamte Querschnitt bestandsorientiert erneuert. Demzufolge verbleibt auf der Nordseite der befestigte Gehweg in einer Breite von ca. 2,00 m. Auf der Südseite wird der Gehweg gegenüber heute um eine Plattenreihe verbreitert und erhält somit ebenfalls eine Breite von ca. 2,00 m.

Generell sind in durchwurzeltten Bereichen der Gehwege Grantflächen vorgesehen, um Schäden zu vermeiden. Ggfs. sind weitere punktuelle Maßnahmen zum Schutz dieser Bereiche erforderlich.

Diese Bereiche werden durch ein externes Büro (Baumgutachter) bewertet und ggf. im weiteren Verlauf der Planung angepasst.

Es sind vier barrierefreie Fußgängerüberwege rund um den Kreisel Schluchtweg/Sanderskoppel sowie zwei weitere an der Schule und im Geschäftsbereich geplant. Ebenso ist eine ungesicherte Querungsstelle im Bereich der Wegeverbindung Stüberedder vorgesehen.

Unmittelbar vor der Hausnummer 168 wird der Gehweg auf der Südseite der Stübeheide auf einer Länge von ca. 19 m wie im Bestand über öffentlich genutzten Privatgrund geführt.

Ruhender Verkehr

An der Straße entstehen 131 neue Parkplätze als Längsparkstände im Seitenraum. Zusätzlich kommen noch 3 Behindertenstellplätze und 4 Stellplätze für E-Mobilität hinzu. Das bedeutet insgesamt, dass sich das gesamte Stellplatzangebot um 88 Stellplätze reduziert.

Abschnitt	Fahrbahnrand	Längsparkstände / Senkrechtstellplätze
Wellingsbütteler Landstraße bis Schluchtweg	Bestand: 86 Planung: 0	Bestand: 0 Planung: 44
Schluchtweg bis Kornweg	Bestand: 51 Planung: 0	Bestand: 25 Planung: 48
Kornweg bis Tornberg	Bestand: 8 Planung: 0	Bestand: 9 Planung: 6
Tornberg bis Borstels Ende	Bestand: 0 Planung: 0	Bestand: 47 Planung: 33
Summe	Bestand: 145 Planung: 0	Bestand: 81 Planung: 131

Der Rückgang ist auf den Wegfall der bisherigen Parkmöglichkeiten am Fahrbahnrand zurückzuführen (siehe Tabelle). In Fahrradstraßen ist der ruhende Verkehr außerhalb der Fahrgassen unterzubringen.

Das neue Parkkonzept beinhaltet zwei behindertengerechte Stellplätze sowie eine Ladezone im Geschäftsbereich. Für die Oberfläche sind überwiegend Wabenpflastersteine vorgesehen, nur im letzten Abschnitt zwischen Tornberg und Borstels Ende kommt auf der Südseite eine erneuerte wassergebundene Wegedecke (wie im Bestand) zum Einsatz. Der vorhandene behindertengerechte Stellplatz an der Einmündung „Övern Block“ bleibt erhalten.

Sollte sich zwischen den Längsparkständen und dem Gehweg eine Grünfläche befinden, so wird unmittelbar am Parkstand ein 50cm breiter Trittsteifen aus Platten hergestellt.

Im Geschäftsbereich zwischen dem Kornweg und Tornberg werden sowohl auf der nördlichen als auch auf der südlichen Straßenseite jeweils zwei Parkplätze für Elektrofahrzeuge mit einer Ladesäule vorgeschlagen.

ÖPNV

Die Stübeheide wird auch zukünftig nicht direkt von ÖPNV erschlossen.

MIV

Die Stübeheide wird durch die Anordnung des Verkehrszeichens 244.10 zur Fahrradstraße. Sie wird somit eine Straße, in der der Radverkehr Vorrang hat. Fahrradfahrende dürfen die gesamte Fahrbahn nutzen und auch nebeneinander fahren. Mit dem Zusatzzeichen 1024-10 „Kfz frei“ dürfen darüber hinaus aber auch Kraftfahrzeuge, allerdings untergeordnet, die Straße nutzen. Da über die Stübeheide auch der Friedhof Ohlsdorf angefahren wird, kann an dieser Stelle das Zusatzzeichen 1020-30 „Anlieger frei“ nicht verwendet werden.

Diese Regelung gilt von der Wellingbütteler Landstraße bis zum Tornberg. Der Kreisverkehr am Schluchtweg/Sanderskoppel ist von dieser Regelung ausgenommen.

Das Schild VZ 274.1 zwischen Tornberg und Borstels Ende kennzeichnet die Einrichtung einer Tempo-30-Zone. Die Zone endet jeweils erst mit dem entsprechenden Aufhebungszeichen VZ 274.2.

Der Abschnitt zwischen Schluchtweg und Kornweg wird wie im Bestand wieder aus Richtung Osten kommend im Zeitraum Werktags von 07- 09 Uhr durch das Schild VZ 267 als unechte Einbahnstraße ausgewiesen. Dies gilt nicht für Radfahrer*innen, was das VZ 1022-10 signalisiert.

Schulmobilität

Der Hol- und Bringverkehr der Albert-Schweitzer-Schule ist Gegenstand einer separaten Betrachtung. Gemeinsam mit der Schule wird nach Möglichkeiten gesucht, eine Belastung der künftigen Fahrradstraße zu vermeiden, etwa durch Abwicklung des Hol- und Bringverkehrs an anderer Stelle.

LSA (Lichtsignalanlagen)

Auch zukünftig wird es keine Lichtsignalanlagen in der Stübeheide geben.

Öffentliche Beleuchtung

Bei der Anordnung der Gehwege, Parkplätze und Sicherheitsstreifen wurden die vorhandenen Beleuchtungsmasten weitestgehend berücksichtigt. Dort, wo eine Neuplanung erforderlich sein wird, wird diese von der Hamburg Verkehrsanlagen GmbH (HHVA) durchgeführt.

Straßenbegleitgrün

Im kompletten Planungsbereich ist Straßenbegrünung in Form von Grünflächen oder Wildblumenwiesen vorgesehen. Aufgrund der Verschmälerung der Fahrbahn auf 4,75 m hat sich außerhalb der Parkplatzflächen und Gehwege Platz für entsiegelte Flächen ergeben.

In der neuen Planung beträgt die gesamte Grünfläche ca. 2.030 m² der kompletten 23.200 m². Dies stellt eine Erhöhung der entsiegelten Fläche um 38 % im Vergleich zur bestehenden asphaltierten und gepflasterten Fläche dar. Teilweise sind Eingriffe in private Hecken auf öffentlichen Grund erforderlich.

Insgesamt befinden sich 170 Bestandsbäume im Planungsraum. Deren Schutz und Erhalt ist eine wesentliche Planungsaufgabe. Daher sind in den Nebenanlagen vielfach besondere wurzelschonende Bereiche vorgesehen, bei denen aufgrund der Größe des Kronenbereichs, des Stammdurchmessers und der dadurch vermuteten Wurzelausdehnung zusätzliche Maßnahmen wie z. B. Wurzelbelüftung und die Verwendung geeigneter Materialien erforderlich sein können. Eine reine wassergebundene Decke (Grant) ist dagegen vorgesehen, wenn die

Wurzelverzweigung aufgrund der Baum- oder Kronengröße vermutlich nicht stark ausgeprägt ist.

Grundsätzlich werden alle benannten und in den Lageplänen dargestellten Bereiche baumgutachterlich überprüft um die geeigneten Maßnahmen festzulegen.

Es sind keine Baumfällungen vorgesehen. Zusätzlich zu den 170 vorhandenen Bäumen werden 7 neue Straßenbäume gepflanzt. Sie werden außerhalb der Kronenbereiche der vorhandenen Bäume oder zwischen den neu herzustellenden Parkplätzen angeordnet.

Überfahrten:

Nahezu sämtliche Grundstückszufahrten (bis auf die nur punktuell auszubessernden nördlichen Nebenanlagen zwischen Wellingsbütteler Landstraße und Schluchtweg) werden aus Wabensteinpflaster in genehmigter Breite neu hergestellt. Die neuen Zufahrten werden trichterförmiger gestaltet und passen sich damit dem Verlauf der angrenzenden Grünflächen oder Parkplätze an.

Die Grundstückszufahrten können im Ausnahmefall außerdem als Ausweichmöglichkeit genutzt werden, wenn die Fahrbahn für den Begegnungsverkehr zu schmal ist. Dies dürfte bei der anliegenden Verkehrsstärke und dem geringen Schwerverkehrsanteil nur selten der Fall sein.

Entwässerung

Die Entwässerung der als Dachprofil gestalteten Fahrbahn erfolgt hauptsächlich durch dessen Schrägneigung. Die Lage des Dachprofils wird auf die neue Fahrbahnmitte verschoben. Infolgedessen bleiben die Trummen an dem gleichgebliebenen Randverlauf erhalten, während neue Trummen an der Stelle des verschobenen Randverlaufs herzustellen sind. Die schlussendliche Einleitung erfolgt über Anschlussleitungen von den Trummen in das Mischwassersiel Hamburg Wasser.

Die Entwässerung der Seitenräume erfolgt über die Querneigung zur Fahrbahn. Teilweise erfolgt die Entwässerung in angrenzende Grünflächen. Eine Behandlung oder Rückhaltung findet nicht statt.

Ausstattung

Am Kreisverkehr Stübeheide/Schluchtweg wird neben dem grünen Bereich auf der westlichen Seite eine zusätzliche entsiegelte Fläche geplant, die Platz für 2 neue Sitzbänke bietet. Weitere Bänke werden zwischen Wellingsbütteler Landstraße und Schluchtweg sowie zwischen Schluchtweg und Kornweg angeordnet. Insgesamt werden somit 5 neue Bänke vorgesehen.

Am östlichen Kreisarm Stübeheide befindet sich die ehemalige 10 m lange Wertstoffsammelstelle. Sie wird am Beginn des südlichen Kreisverkehrs auf der ehemaligen Parkfläche verlegt, damit sie keine Verengung im Straßenraum der Stübeheide mehr darstellt.

In der gesamten Stübeheide werden 22 Fahrradbügel, davon 2 für Lastenräder, eingeplant. Die meisten befinden sich im Geschäftsbereich zwischen Kornweg und Tornberg in der Nähe von „Am Stein“ sowie vor der Kirchengemeinde Maria Magdalena Klein Borstel.

An der ungesicherten Querungsstelle vor dem Stüberedder werden Schutzpoller installiert, um das Parken auf der Querungsstelle zu verhindern. Das gleiche gilt für die Grünfläche an der Einmündung Borstels Ende.

Markierung

Der Sicherheitsstreifen wird mit einer 12 cm breiten Markierung (1:1/Strich/Lücke) gekennzeichnet. Diese Markierung wird entweder auf die Fahrbahn angebracht, wenn die Parkplätze 2,15 m breit sind, oder innerhalb des Parkstandes, wenn dieser 2,65 m breit ist. Diese Markierung gilt nicht für den Bereich der T-30-Zone.

4. Bautechnische Einzelheiten

Es werden die in Hamburg üblichen Oberbaustoffe verwendet. Eine Auflistung folgt zur Ausführungsplanung.

5. Umweltbelange

Nach Art und Größe dieser Maßnahme ist keine Umweltverträglichkeitsprüfung notwendig. Durch den Fokus auf den Fahrradverkehr, die geringen Geschwindigkeiten, die gleichmäßige Fahrweise und die geringeren Wartezeiten bei einer Kreisverkehrsanlage sind günstigere Auswirkungen auf den Kraftstoffverbrauch, die Schadstoffemissionen und die Lärmemissionen zu erwarten.

Viele Flächen werden entsiegelt und können entsprechend durch Versickerung entwässert werden.

Für den wurzelschonenden Bereich werden im Allgemeinen folgende Maßnahmen ergriffen: Es werden durchwurzelbare Bauweisen wie Schotterrasen oder wassergebundene Decken (Grand) verwendet, die direkt über den Wurzelzonen liegen. Diese Flächen reichen mindestens bis zur Kronentraufe.

6. Umsetzung der Planung

6.1 Grunderwerb

Grunderwerb ist nicht erforderlich

6.2 Kosten und Finanzierung

Die Baumaßnahme ist Bestandteil des Bündnisses für den Rad- und Fußverkehr – Vereinbarung gemäß Ziffer 5.3 zwischen der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) und dem Bezirk Nord v. 03.02.2025. Die Finanzierung erfolgt durch Mittel der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM).

Die Kosten werden im weiteren Planungsablauf ermittelt.

6.3 Entwurfs- und Baudienststelle

Entwurfs- und Baudienststelle ist das Bezirksamt Hamburg-Nord, Fachamt des öffentlichen Raumes, Fachbereich Tiefbau.

Mit der Bearbeitung ist das Planungsbüro BPR beauftragt.

6.4 Terminierung der Planung und Bauausführung

Der Baubeginn ist für Mitte /Ende 2027 avisiert und abhängig von den Bauarbeiten in der Wellingsbütteler Landstraße.

7. Baustatistik

Radverkehr	Bestand	Planung	Bilanz
Radverkehrsführung	beidseitiger baulich angelegter Radweg (von Fußgängerübergang der Albert-Schweitzer-Schule bis Kornweg), Mischverkehr (auf übrige Strecke)	Fahrradstraße (von Wellingsbütteler Landstr. bis Tornberg) + T 30 Zone (von Tornberg bis Borstels Ende)	-
Fahrradbügel	2	19	+17
Lastenradbügel	0	2	+2
Länge (m) Radverkehrsanlage	534 m	1.260 m (Länge ohne T-30 Zone)	+726 m
Breite (m) Radverkehrsanlage	von 1,0 m bis 1,25 m	2 % mit ca. 6,35 m; 90 % mit 4,75 m; 8 % mit 5,50 m.	+3,72 m (nach arithmetischer Gleichstellung)
Fläche (qm) Radverkehrsfläche	610 m ²	6.100 m ²	+5.490 m ²

Fußverkehr	Bestand	Planung	Bilanz
Fußverkehrsführung	separater Gehweg	separater Gehweg	-
Fußgängerübergänge	8	9	+1
Sprunginseln (ohne FGÜ)	2	2	0
Länge (m) Fußverkehrsanlage	2.802 m	2.802 m	0
Breite (m) Fußverkehrsanlage	50 % mit ca. 1,50 m; 6 % mit ca. 2,00 m; 6 % mit ca. 2,65 m. 38 % mit variabler Breite von 0,9 m bis 2,5 m.	54 % mit 2,65 m; 8 % mit 1,50 m; 7 % mit 2,00 m; 31% mit variabler Breite von 0,9 m bis 2,5 m.	+0,54 m
Fläche (qm) Fußverkehrsfläche	5.191 m ²	6.782 m ²	+1.591 m ²
Bordsteinabsenkungen (ohne FGÜ und Sprunginseln)	176	125	-51
Länge Sitzgelegenheiten (in m)	16 m	22 m	+6 m

Straßenbegleitgrün	Fällungen	Neupflanzungen	Bilanz
Bäume	0	7	+7

Ruhender Verkehr	Bestand	Planung	Bilanz
Parkstände <i>siehe auch Seite 16</i>	226 Parkstände	138	-88
davon: barrierefreie Parkstände	1	3	+2
davon: E- Mobilitätsstellplätze	0	4	+4
Taxistände	0	0	0
Kraftrad-Parkstände	0	0	0

Fahrbahn	Bestand	Planung	Bilanz
Länge (m) Fahrbahn	1.505 m	1.505 m	0
Breite (m) Fahrbahn	14 % mit ca. 5,0 m; 3 % mit ca. 5,5 m; 66 % mit ca. 6,0 m; 4 % mit ca. 6,5 m; 13 % mit variabler Breite von 5,5 m bis 6,5 m.	2 % mit ca. 6,35 m; 75 % mit 4,75 m; 8 % mit 5,50 m; 15 % mit 5,00 m.	-0,99 m
Fläche (qm) Fahrbahn	8.756 m ²	7.338 m ²	-1.418 m ²

Funktion	Leitzeichen	Zeichnungsvermerk	Datum	Unterschrift
Projektleiter	BPR Ingenieure GmbH & Co. KG	Verfasst	06.03.2026	