

Erhaltungsmanagement für Hamburgs Straßen (EMS-HH)

Straßenverkehrstechnische Planung

Projekt: Högerdamm



LSBG
Landesbetrieb Straßen,
Brücken und Gewässer
Hamburg



Inhalt

1	Anlass der Planung	3
1.1	Politische Beschlüsse/ Bauprogramm	3
1.2	Fachliche Vorgaben/ Planungsauftrag	3
1.3	Verkehrliche Gründe.....	3
2	Vorhandener Zustand.....	4
2.1	Allgemeines	4
2.1.1	Lage und Funktion im Straßennetz	4
2.1.2	Verkehrsbelastung.....	4
2.1.3	Nutzung der anliegenden Grundstücke/ Bebauung	5
2.1.4	Schadensbild	5
2.2	Verkehrssituation.....	6
2.2.1	Aufstellung und Abmessungen des Querschnittes.....	6
2.2.2	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen.....	7
2.2.3	MIV.....	7
2.2.4	ÖPNV	7
2.2.5	Fußgänger- und Radverkehr	7
2.2.6	Ruhender Verkehr	8
2.2.7	Unfallgeschehen	8
2.3	Weitere Rahmenbedingungen.....	8
2.3.1	Straßenausstattung/ Öffentliche Beleuchtung	8
2.3.2	Grün- und Baumpflanzungen	9
2.3.3	Entwässerung	9
2.3.4	Versorgungsleitungen.....	10
2.3.5	Brückenbauwerke	10
3	Geplanter Zustand.....	11
3.1	Planungsansatz und Darstellung möglicher Varianten	11
3.1.1	Verkehrskonzeption.....	12
3.1.2	Vorzugsvariante.....	12
3.2	Einheiten der Planung/ Varianten.....	12
3.2.1	Städtebauliche Situation/ Straßenraumgestaltung	12
3.2.2	Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes	12
3.2.3	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen.....	13
3.2.4	MIV.....	14
3.2.5	ÖPNV	14
3.2.6	Fußgänger und Radverkehrsführung	14
3.2.7	Barrierefreiheit	15
3.2.8	Ruhender Verkehr	15



3.2.9	Grün- und Baumpflanzungen	15
3.2.10	Straßenausstattung/ Öffentliche Beleuchtung	16
3.2.11	Entwässerung	16
3.2.12	Versorgungsleitungen	18
3.2.13	Brückenbauwerke	18
3.2.14	Baustoffe	18
4	Planungsrechtliche Grundlagen	19
4.1	Bebauungsplan	19
4.2	Planfeststellung	19
5	Umsetzung der Planung	19
5.1	Kooperatives Arbeiten mit der Methodik Building Information Modeling (BIM)	19
5.2	Grunderwerb	20
5.3	Finanzierung	20
5.4	Wirtschaftlichkeit	20
5.5	Entwurfs- und Baudienststelle	20
5.6	Terminierung der Planung und Bauausführung	20
5.7	Auswirkungen durch die Baumaßnahme	21



1 Anlass der Planung

Die Freie und Hansestadt Hamburg beabsichtigt durch den Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) Hamburg, die (Grund-) Instandsetzung des Högerdamms.

Der überplante Straßenabschnitt befindet sich im Bezirk Hamburg-Mitte, Stadtteil Hammerbrook. Der Högerdamm ist eine einbahnige, zweistreifige Hauptverkehrsstraße. Er wird an beiden Enden durch die Amsinckstraße begrenzt.

1.1 Politische Beschlüsse/ Bauprogramm

Die Sanierung des Högerdamms wird im Rahmen des Bauprogramms „Erhaltungsmanagement für Hamburgs Straßen (EMS-HH)“ durchgeführt.

1.2 Fachliche Vorgaben/ Planungsauftrag

Der Högerdamm weist auf seiner Asphaltoberfläche mehrere Längs- und Querrisse auf. Auch erste Anzeichen einer beginnenden Spurrinnenbildung sind vorhanden. Um einer weiteren Verschlechterung des Zustands zu begegnen und die Leistungsfähigkeit der Fahrbahn zu erhalten, muss die Fahrbahnoberfläche erneuert werden.

Zudem ist im Planungsgebiet derzeit nur auf der Südseite des Högerdamms eine Radverkehrsanlage vorhanden. Diese ist jedoch mit knapp einem Meter Breite deutlich unterdimensioniert und u. a. durch Wurzelaufbrüche in einem schlechten Zustand.

Erklärtes Ziel dieser Planung ist ein regelwerkconformes Angebot für alle Verkehrsteilnehmer. Es ist daher zu prüfen, ob der motorisierte Individualverkehr (MIV) über einen Fahrstreifen abgewickelt werden kann, damit der freiwerdende Raum genutzt werden kann, um dem Fuß- und Radverkehr zukünftig konfliktfreie und ausreichend große Flächen zur Verfügung zu stellen.

Die Baumaßnahme Högerdamm ist u. a. Teil der Forschungs Kooperation Blue Green Streets und wird in enger Kooperation mit der HafenCity University (HCU) erarbeitet und begleitet. Mit dem Projekt wird angestrebt, die Wirksamkeit von bestehenden Planungsinstrumenten und Regelwerken zu grünen städtischen Infrastrukturen, urbaner Wasserwirtschaft, dem Sanierungsmanagement von Straßen und Kanälen, und der Verkehrs- und Freiraumplanung zu untersuchen, zu evaluieren und weiterzuentwickeln. Straßenräume sollen zukunftsfähig gestaltet werden und so zu Multitalenten der Stadtquartiere werden. Die Aufgabe zukünftiger Stadtentwicklung ist es deshalb, Flächennutzungen nicht nur nebeneinander zu entwickeln sondern miteinander zu verknüpfen und zu kombinieren, um Räume mehrfach zu codieren und damit hinsichtlich verschiedener Interessen und ihrer Flächenbedarfe und -funktionen entwickeln zu können.

1.3 Verkehrliche Gründe

Die Radverkehrsstrategie Hamburgs sieht vor, bessere Voraussetzungen für ein attraktives, sicheres und komfortables Radfahren zu schaffen. Hierbei soll nach Möglichkeit stets auch der Fußverkehr profitieren, indem möglicherweise bestehende Konflikte aufgelöst werden. In diesem Sinne soll im Planungsgebiet eine neue und leistungsfähigere Radverkehrsanlage errichtet werden. Mit der Maßnahme soll darüber hinaus ein wesentlicher Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erreicht werden.

Es ist daher zu prüfen, ob für die derzeitige und prognostizierte Verkehrsbelastung des Straßenabschnittes und der Verlegung des Busverkehrs auf die Amsinckstraße eine von zwei Richtungsfahrbahnen des MIV den Fußgängern und Radfahrern zur Verfügung gestellt werden kann.

2 Vorhandener Zustand

2.1 Allgemeines

Die Baumaßnahme liegt im Stadtteil Hammerbrook, welcher zum Bezirksamtbereich Hamburg-Mitte gehört. Der Planungsbereich liegt innerhalb bebauter Gebiete mit vielfältigem Nutzungscharakter.

2.1.1 Lage und Funktion im Straßennetz

Der Högerdamm ist Bestandteil des Gemeindestraßennetzes Hamburgs und verläuft als Hauptverkehrsstraße über etwa 480 Meter parallel zur Amsinckstraße. Der Straßenabschnitt gehört zum strategischen Straßennetz Hamburgs. Dabei verbindet der Högerdamm als Einbahnstraße von seiner westlichen Seite die Amsinckstraße mit der *Zweiten Amsinckbrücke*, an seinem östlichen Ende. In Ergänzung zur nord-östlich verlaufenden Amsinckstraße dient der Högerdamm als Zubringer zur BAB 255.

Der Högerdamm ist als Gefahrgutstraße definiert. Der Straßenabschnitt ist jedoch kein Bestandteil der Routen für Großraum- und Schwertransporte. Als zulässige Geschwindigkeit ist für die Stadtstraße $v = 50 \text{ km/h}$ definiert.

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

2.1.2 Verkehrsbelastung

Am südöstlichen Knotenpunkt Högerdamm/ Amsinckstraße (Zählstelle 6693) ergeben sich aufgrund einer Verkehrszählung vom Donnerstag, den 25.11.2004 folgende Verkehrskenngrößen:

- DTV_{w5} : 15.338 Kfz/ Tag, LKW-Anteil 6,6%
- In der Spitzenstunde (16.15 Uhr): 1.287 Kfz, LKW-Anteil 5%

Für die Zählstelle 7345, an der Kreuzung Amsinckstraße/ Högerdamm im Nordwesten, liegen die folgenden verkehrlichen Kenngrößen durch eine Verkehrszählung vom Dienstag, den 07.05.2019 vor:

- DTV_{w5} = 14.108 Kfz, Schwerverkehrsanteil 6,4 %
- In der Spitzenstunde (14:45 Uhr) : 1.097 Kfz, Schwerverkehrsanteil 5,7 %

Die Lage der Zählstellen kann der folgenden Abbildung entnommen werden (gelber Punkt Nr. 7345).



Abbildung 1: Zählstellen am Högerdamm [FHH Atlas]

2.1.3 Nutzung der anliegenden Grundstücke/ Bebauung

Der Charakter der Freiräume des Högerdamms ist stark geprägt durch die Bedeutung, die ihm als Bestandteil des überörtlichen Kfz-Netzes zukommt. Dementsprechend ist die Aufenthaltsqualität aktuell eingeschränkt. Insbesondere für Fußgänger ist der Högerdamm in Folge dessen kein einladender Ort, da diese sich bisher mit Restflächen begnügen mussten, die zum Teil konfliktrichtig sind. Insgesamt ist der Straßenraum stark versiegelt.

Die städtebauliche Betrachtung ergibt ein heterogenes Bild. Insgesamt ist das Gebiet geprägt durch die zentrale Lage im Stadtgebiet und die anzutreffende Nutzungsdurchmischung.

Der gründerzeitliche Bestand von Flurstück 746 (jetziges a&o Hostel) bis Flurstück Nr. 155 weist – insbesondere bedingt durch die Geschossigkeit (5 – 8 Vollgeschosse zzgl. Dachgeschoss) – urbane Qualitäten auf. Das Gebäude auf Flurstück 155 (Hausnr. 27) aus dem Jahre 1868 wird sogar auf der Denkmalliste der Kulturbehörde geführt (ID 14138).

Dem stehen auf der anderen Straßenseite weitgehend Gewerbeflächen gegenüber, auf denen sich ein Stellwerk der Deutschen Bahn, Autohändler sowie ein Schulungszentrum der Deutschen Bahn befinden. Die Bebauung ist geringfügiger Art und abgesetzt von der Straße. Im Südosten des Högerdamms wurden in den vergangenen Jahren Hotelneubauten entwickelt, die die Geschossigkeit der Gründerzeitzeile aufgreifen, jedoch aufgelockerter stehen.

Den Hotelneubauten wiederum stehen funktionale Bauten gegenüber, die sich an den schräg zum Högerdamm verlaufenden Straßen orientieren. Bedingt durch diese Ausrichtung und aufgrund der in diesem Bereich befindlichen Nebenfahrbahn, wird der Freiraum hier weniger gefasst. Zusammenfassend wird somit der Högerdamm durch (weitere) Hotelbauten, Büros, eine Tankstelle und Wohnbebauung in den einmündenden Querstraßen und die damit verbundene hohe Mischung der Nutzungen geprägt.

2.1.4 Schadensbild

Der Högerdamm weist auf seiner Asphaltoberfläche mehrere Längs- und Querrisse auf. Erste Anzeichen einer beginnenden Spurrinnenbildung sind vorhanden. Der Gesamtwert im Sinne der Zustandserfassung- und bewertung (ZEB) aus dem Jahr 2018 liegt fast im gesamten Straßenverlauf bei 5,0 (siehe Abbildung 2). Der Schwellenwert zur Prüfung von baulichen und verkehrsbeschränkenden Maßnahmen liegt bei 4,5, der Warnwert bei 3,5. Es ist somit notwendig, einer weiteren Verschlechterung des Straßenzustands zu begegnen.

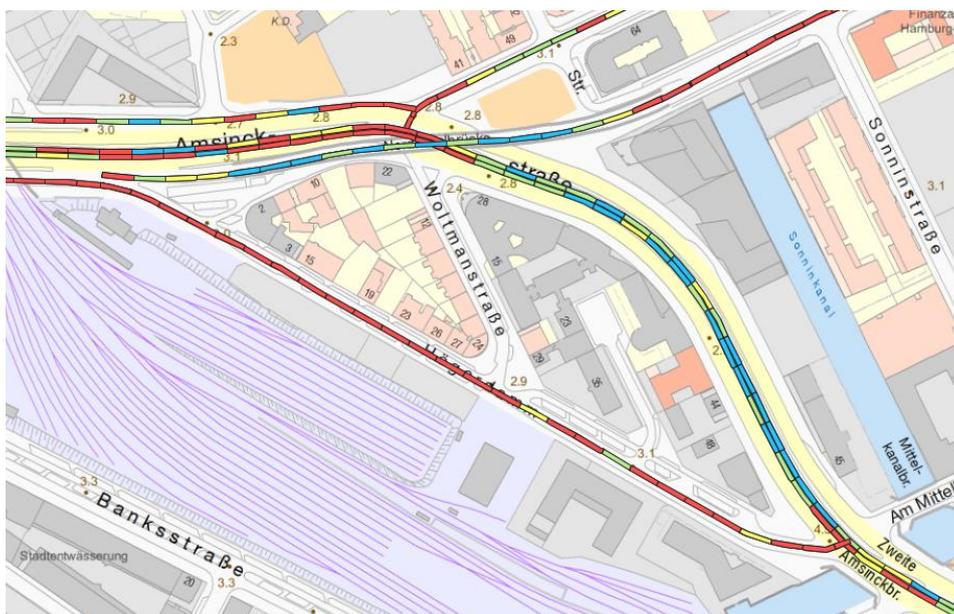


Abbildung 2: Zustandsklassifikation nach ZEB, 2018 [FHH Atlas]



Bohrkern- und Baugrunduntersuchungen weisen zudem darauf hin, dass die Schichten unterdimensioniert sind und nicht mehr den gültigen Regelwerken RStO und ReStra entsprechen. Ein entsprechender Prüfbericht zu insgesamt 15 Bohrkernen von 3 Querschnitten liegt für diesen Streckenabschnitt vor.

2.2 Verkehrssituation

Der Högerdamm ist eine zweistreifige Einbahnstraße, mit einem Gehweg auf beiden Straßenseiten und einer Radverkehrsanlage, die auf der südlichen Straßenseite ausschließlich stadtauswärts geführt wird.

2.2.1 Aufstellung und Abmessungen des Querschnittes

Beispielhaft werden an den Hausnummern 5 und 35 die folgenden Querschnitte im Detail aufgeführt:

Tabelle 1: Vorliegender Querschnitt auf Höhe der Haus-Nr. 5

BREITE [M]	FUNKTION	AUSFÜHRUNG	RICHTUNG
2,07	Gehweg	Betonplatte	Nord
2,14	Parkbucht Grünstreifen mit Baum	Betonpflaster Oberboden mit Rasen	
3,48	Fahrbahn	Asphalt	
3,50	Fahrbahn	Asphalt	
3,73	Parkbucht Grünstreifen mit Baum	Betonpflaster Oberboden mit Rasen	
0,99	Radweg	Asphalt	
1,31	Gehweg	Betonplatte	Süd
17,22	Gesamtbreite		

Tabelle 2: Vorliegender Querschnitt auf Höhe der Haus-Nr. 35

BREITE [M]	FUNKTION	AUSFÜHRUNG	RICHTUNG
1,56	Gehweg	Betonplatte	Nord
1,82	Parkbucht	Pflaster	
3,45	Nebenfahrbahn	Asphalt	
4,49	Schrägparken	Pflaster	
1,14	Bord	Pflaster	
3,26	Fahrbahn	Asphalt	
3,25	Fahrbahn	Asphalt	
3,23	Busspur	Asphalt	
1,56	Grünstreifen mit Baum	Oberboden mit Rasen	
1,04	Radweg	Asphalt / Pflaster	
1,10	Gehweg	Betonplatte	Süd
25,9	Gesamtbreite		



2.2.2 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

- Als Knotenpunkte mit und ohne Lichtsignalanlage (LSA) sind folgende Anlagen im Streckenabschnitt Högerdamm zu nennen: Knotenpunkt im Nordwesten als abknickende Zufahrt von der Amsinckstraße auf den Högerdamm, zweistreifig ohne LSA
- LSA zur Querung von Fußgängern, kurz hinter erst genannten Knotenpunkt im Nordwesten im Bereich des Hostels („kleiner Högerdamm“)
- Unsignalisierter Knotenpunkt Högerdamm/ Woltmanstraße in etwa der Mitte des Högerdamms
- Signalisierter Knotenpunkt im Südosten zur Anbindung an die Amsinckstraße für Kfz, Radfahrer und Fußgänger. An dieser Stelle ist eine provisorische Priorisierung der Busse bis zur vollständigen Umgestaltung beider Knotenpunkte des Högerdamms/ Amsinckstraße vorgesehen

2.2.3 MIV

Der Högerdamm wird nur in eine Richtung (stadtauswärts) auf einer Fahrbahn mit zwei Fahrstreifen befahren. Für die Ermittlung der durchschnittlichen werktäglichen Verkehrsstärke (DTV_{w5}) als Verkehrskenngröße für diesen Streckenabschnitt (vgl. Kapitel 2.1.2 Verkehrsbelastung) liegen für Dienstag, den 07.05.2019 für die Zählstelle mit der Nummer 7345 die Gesamtverkehrsbelastungen für verschiedene Zeiträume in einer Matrixdarstellung vor.

2.2.4 ÖPNV

Der Högerdamm wird derzeit noch auf der gesamten Länge von den Buslinien 3, 34 und 640 durchfahren. Folgende Buslinien nutzen den Högerdamm:

- Die Linie 3 (Schenefeld, Schenefelder Platz – Rathausmarkt/ Kraftwerk Tiefstack) fährt in der Woche zwischen 05:09 Uhr und 23:41 Uhr im 10 Minuten Takt.
- Die Linie 34 ist ein Schnellbus (Lufthansa-Basis – Kirchdorf-Süd) und fährt in der Woche zwischen 6:50 Uhr und 20:53 Uhr im 30 Minuten Takt.
- Die Linie 640 (Rathausmarkt – Bf. Harburg / Wilhelmsburg) ist ein Nachtbus, der nur in der Zeit zwischen 01:09 Uhr und 04:30 Uhr im 30-Minuten-Takt fährt.

Im Planungsbereich befinden sich zwei, etwa 270 Meter voneinander entfernt liegende Bushaltestellen. Die Erste liegt als provisorische Haltestelle auf Höhe von Hausnummer 21 bzw. 23 und ist als Fahrbahnrandhaltestelle in Asphalt ausgeführt. Sie ersetzt die Haltestelle Spaldingstraße, die als Busbucht in Granitpflaster ausgeführt ist und am westlichen Ende des Högerdamms auf Höhe der Hausnummer 3 liegt. Die zweite Haltestelle (Lippeltstraße, Haltestelle am Fahrbahnrand, in Asphalt (Fahrbahn) ausgeführt) befindet sich am westlichen Ende des Högerdamms vor dem Knotenpunkt Amsinckstraße / Högerdamm. Beide Haltestellen liegen auf der südlichen Seite des Högerdamms.

Zwischen Woltmanstraße und der Einmündung in die Amsinckstraße ist zusätzlich zu den zwei Kfz-Streifen eine gesonderte Busspur vorhanden.

2.2.5 Fußgänger- und Radverkehr

Die Fußwege sind beidseitig in einem Mix aus Betonplatten (50x50 cm) und kleinteiligem Pflaster ausgeführt. Die Grundstückseinfahrten sind größtenteils in Pflaster (teils Wabenpflaster) gehalten. Besonders auf der nördlichen Seite wird die Gehwegbreite durch Parkbuchten und Grünstreifen auf bis zu einen Meter verengt.

Auf der südlichen Seite des Högerdamms wird der Radverkehr zusammen mit dem Fußverkehr in der Nebenanlage geführt. Ab Beginn des Högerdamms besteht Radwegbenutzungspflicht, die durch das Verkehrszeichen 237 angezeigt wird. Der Radweg ist dabei abschnittsweise in Asphalt, Betonplatte (grau) oder Granitpflaster (25x25 cm, rot) und Grant ausgeführt und mit etwa 1 Meter bis 1,2 Meter deutlich unterdimensioniert.

In einer im August 2019 durchgeführten Fußgänger- und Radverkehrszählung sind folgende Verkehrszahlen für den Beobachtungszeitraum von 06:00 bis 19:00 Uhr dokumentiert:

- Knotenpunkt Högerdamm/ Amsinckstraße im Nordwesten (ausschließlich eine Furt)
- 768 Fußgänger pro Tag in Richtung Norden
- 1398 Fußgänger pro Tag in Richtung Süden
- 470 Radfahrer Pro Tag vor LSA, 202 nach LSA in Richtung Ost
- Zusätzlich 13 Radfahrer pro Tag vor LSA, 8 nach LSA auf Fahrbahn
- 102 Radfahrer pro Tag vor LSA, 264 nach LSA in Richtung Westen
- Über LSA wechseln 286 Radfahrer in Richtung Norden, 224 in Richtung Süden

2.2.6 Ruhender Verkehr

Im Högerdamm sind keine Abstellanlagen für Fahrräder vorhanden. Zum Abstellen bzw. Anschließen von Fahrrädern werden daher derzeit Baumschutzbügel und andere Einbauten zweckentfremdet. Dies führt dazu, dass Fahrräder die Nutzbarkeit der ohnehin bereits zu gering dimensionierten Gehwegfläche einschränken.

Zwischen Amsinckstraße und Woltmannstraße ist beidseitig des Högerdamms das Parken, in insgesamt 28 dafür vorgesehenen Parkständen, möglich. Am östlichen Ende des Högerdamms befindet sich eine Nebenfahrbahn mit 48 Parkständen. Insgesamt verfügt der Högerdamm somit im Bestand über 76 Parkplätze.

2.2.7 Unfallgeschehen

Im Zeitraum vom 01.01.2016 bis 30.06.2019 sind im Bereich vom Deichtorplatz über die Amsinckstraße bis einschließlich Högerdamm 446 Unfälle registriert worden. Dabei ist in den letzten Jahren eine Abnahme der Unfallzahlen zu verzeichnen. In dem Zeitraum von 3,5 Jahren sind 44 Leichtverletzte, 9 Unfälle mit schwerem Sachschaden und 392 mit sonstigem Sachschaden registriert worden. Bei den aufgenommenen Unfällen ist eine hohe Anzahl des Unfalltyps 6 (Unfall im Längsverkehr) zu verzeichnen. Auf dem Högerdamm treten vermehrt Unfälle mit dem ruhenden Verkehr auf.

Von Anfang Januar 2016 bis Ende Juni 2019 sind zwei Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern und vier Unfälle mit Beteiligung von Fußgängern registriert worden. Auch diese Konfliktpunkte traten hauptsächlich am Knotenpunkt Högerdamm/ Amsinckstraße im Südosten auf.

2.3 Weitere Rahmenbedingungen

2.3.1 Straßenausstattung/ Öffentliche Beleuchtung

Im gesamten Bereich des Högerdamms gibt es zwei signalisierte Knotenpunkte. Eine FLSA liegt kurz hinter der nördlichen Zufahrt in den Högerdamm. Die Anlage dient dem Fuß und Radverkehr als Überquerungsmöglichkeit. Die zweite LSA liegt im Südosten des Högerdamms. Diese ist Teil des signalisierten Knotenpunktes Högerdamm/ Amsinckstraße und kann von zwei Abbiegespuren und einer Busspur aus Richtung Högerdamm passiert werden. Aus Richtung Norden und Süden dient die Anlage der Querung von Fuß- und Radverkehr.

Die öffentliche Beleuchtung erfolgt im gesamten Planungsgebiet über Langfeldleuchten an Peitschenmasten und steht im westlichen Abschnitt bis zur Woltmanstraße auf der Südseite, östlich der Woltmanstraße beidseitig der Fahrbahn in den Nebenflächen.

2.3.2 Grün- und Baumpflanzungen

In den Nebenflächen ist umfangreicher Baumbestand auf beiden Fahrbahnseiten vorhanden. Dabei handelt sich vorrangig um Linden mit Stammumfängen zwischen 0,20 m und 1,60 m. Der Kronendurchmesser der Bäume variiert zwischen 2 und 11 Metern. Die Bäume werden in den Baumscheiben und Grünstreifen der Nebenanlagen, teilweise mit Bügeln, vor Anfahrtsschäden geschützt. Einige der Baumpflanzstandorte wurden in den Kampagnen von 2011 und 2016 definiert.



Abbildung 3: Bäume mit stagnierender Vitalität

Die Belange des Baumbestandes haben eine hohe Priorität. Im Austausch mit dem Bezirk Mitte wurde der Zustand der Bestandsbäume bewertet. Insgesamt sind die Standortbedingungen verbesserungswürdig, da derzeit Wasser-, Nährstoff und Sauerstoffzufuhr der Wurzeln durch hohe Versiegelung bzw. Bodenverdichtung erschwert sind.

Der Bestand zwischen der Einmündung in den Högerdamm und der Woltmanstraße wird als erhaltenswert angesehen. Darin enthaltene Bäume sind mit weit zurückliegenden Pflanzdaten und Kronendurchmessern von teilweise über 8 m stadtraumprägend.

Allerdings weist der Bestand zwischen Woltmanstraße und der *Zweiten Amsinckbrücke* eine stagnierende Vitalität auf (siehe Abb. 3). Dies ist auf die schlechten Standortbedingungen und Anfahrtsschäden zurückzuführen. Unter der Bedingung, dass die Standortbedingungen verbessert werden, kann an dieser Stelle durch Fällung und Neupflanzung langfristig ein Baumbestand erzeugt werden, der den ökologischen Wert des Bestands übersteigt.

2.3.3 Entwässerung

Die Entwässerung wird in Högerdamm in drei Abschnitten jeweils unterschiedlich gelöst. Im Bereich zwischen der Einmündung in den Högerdamm ist ein kurzes Stück mischbesielt, darauf folgt ein trennbesielter Abschnitt ab Hausnr. 3 bis zur Einmündung Woltmanstraße und von dort an liegt wiederum ein Mischwassersiel vor.

Der gesamte Straßenraum ist an die öffentliche Kanalisation angeschlossen. Die Entwässerung im Högerdamm kann in drei Abschnitte unterteilt werden. Im Bereich zwischen der Einmündung in den Högerdamm ist ein kurzes Stück mischbesielt, darauf folgt ein trennbesielter Abschnitt ab Hausnr. 3 bis zur Einmündung Woltmanstraße und von dort an liegt wiederum ein Mischwassersiel vor.



Für den trennbesielten Bereich liegt ein akuter Handlungsbedarf im Bereich der Regenwasserreinigung. Das anfallende Regenwasser wird zurzeit direkt in ein Oberflächengewässer (Sonninkanal) eingeleitet. Seitens der BUKEA wurden Entwässerungsgebiete benannt in denen Reinigungsmaßnahmen durchgeführt werden müssen. Für die Umsetzung dieser Maßnahmen wurden die Gebiete priorisiert. Das Einzugsgebiet, in dem der Högerdamm liegt, hat in der Priorisierung der BUKEA den Rang 49 von 880. Die Reinigung hat daher eine sehr hohe Priorität im hamburgweiten Vergleich.

2.3.4 Versorgungsleitungen

Der Leitungsbestand wurde im Rahmen einer Leitungsanfrage vom 18.09.2019 ermittelt. Folgende Leitungsträger sind von der Maßnahme betroffen und haben dem LSBG die Bestandsunterlagen übermittelt:

- Hamburg Wasser/ ServTec (HSE und HWW)
- Hamburg Gas
- Stromnetz Hamburg
- Dataport (Telekommunikation)
- Deutsche Telekom (Telekommunikation)
- euNetworks (Telekommunikation)
- GTT GmbH (Telekommunikation)
- Versatel (Telekommunikation)
- wilhelm.tel (Telekommunikation)

Im Sinne einer Koordinierung der Maßnahmen sind die Leitungsträger über die Sanierungsmaßnahme mittels Tiefbauanzeige informiert worden. Nach derzeitigem Stand (Juli 2020) muss die Trinkwasserleitung erneuert und das Siel durch Hamburg Wasser saniert werden. Stromnetz Hamburg prüft die Verlegung einer 110 kV-Versorgungsleitung. Eine genaue Planung ist dem LSBG noch nicht bekannt.

2.3.5 Brückenbauwerke

In dem Streckenabschnitt Högerdamm befinden sich keine konstruktiven Bauwerke.



3 Geplanter Zustand

Die koordinierte Baumaßnahme ist für den Zeitraum vom 01.01.2022 bis 31.12.2022 vorgesehen. Hinsichtlich der bereits angekündigten Arbeiten von Leitungsträgern wird derzeit eine notwendige Verlängerung der (gemeinsamen) Bauzeit geprüft. In der Umgebung finden zudem weitere Maßnahmen statt. Darunter fallen im Einzelnen:

- Instandsetzung des Brückenbauwerks Amsinckstraße (Zweite Amsinckbrücke) im Südosten im Jahr 2020
- Hochbaumaßnahme im Högerdamm Nr. 3 im Jahr 2020
- Umbau der Kreuzung Högerdamm/ Amsinckstraße im Südosten im Rahmen der ÖPNV-Beschleunigung; voraussichtlich im Jahr 2021
- Umbau der Kreuzung Amsinckstraße/ Högerdamm im Nordwesten im Rahmen der ÖPNV-Beschleunigung voraussichtlich im Jahr 2025

3.1 Planungsansatz und Darstellung möglicher Varianten

Für den Streckenabschnitt Högerdamm soll im Rahmen einer Sanierung geprüft werden, ob zwei Fahrstreifen für eine Fahrtrichtung weiterhin erforderlich sind; oder ob ein Fahrstreifen als zusätzliche Fläche dem unterdimensionierten Rad- und Fußgängerweg stadtauswärts zur Verfügung gestellt werden kann. Dies erfolgt vor dem Hintergrund des grundsätzlichen Ziels zeitgemäßer Verkehrsplanung. Diese sieht vor, Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr aufzulösen sowie den Verkehrsraum möglichst barrierefrei zu gestalten. Werden diese Planungsprinzipien angewendet, so kann der Radverkehr zwangsläufig nicht mehr auf der südlichen Nebenfläche geführt werden, sondern muss frühzeitig auf die Fahrbahn geleitet werden. Die folgenden Alternativen entsprechen nicht dem Stand der Technik oder sind unverhältnismäßig und wurden daher nicht weiter verfolgt:

- Das Beibehalten der Situation des Bestands entspricht nicht den Regelwerken und ist konfliktträchtig.
- Eine regelwerkskonforme Führung des Radverkehrs auf einem baulichen Radweg hätte das Fällen sämtlicher Bäume auf der Südseite zur Folge.

Im Rahmen der Beschleunigungsmaßnahmen für den ÖPNV werden noch bis 2025 drei Buslinien über den Högerdamm geführt. Ab dann erfolgt der Linienverkehr über die Amsinckstraße. Es ist somit eine provisorische Herstellung von Bushaltestellen und –spuren zu prüfen. Ein Teil der planerischen Herausforderung besteht somit darin, ein Konzept zu finden, das sowohl temporär als auch im langfristigen Endzustand funktioniert. Dabei sollen im Sinne der Wirtschaftlichkeit Mehrfachumbauten möglichst vermieden werden. Aber auch lang anhaltende Provisorien sollen so weit wie möglich vermieden werden.

Die Neuplanung des Streckenabschnittes sieht vor, den Radverkehr auf die Fahrbahn zu leiten und den Radfahrenden somit mehr Verkehrsraum zur Verfügung zu stellen. Die Nebenflächen sind dann ausschließlich dem Fußverkehr vorbehalten. Damit würde eine Lösung für die derzeitigen Konflikte zwischen Fußgänger- und Radverkehr geschaffen werden. Der Radfahrstreifen bietet zudem einen hohen Fahrkomfort sowie die Möglichkeit schnell voranzukommen und Überholvorgänge zwischen Radfahren zuzulassen. Auch Begegnungen zwischen den aussteigenden Fahrgästen der Busse und dem Radverkehr können mit der Vorzugsvariante ausgeschlossen werden. Gegenüber Radwegen werden Radfahrstreifen zudem seltener in Gegenrichtung befahren. Es werden zudem Möglichkeiten entwickelt, die Radfahrenden auf dem Radfahrstreifen bestmöglich vor dem Kfz-Verkehr zu schützen.

Als Vorzugsvariante und Grundlage der weiteren Planung wird demnach der Radfahrstreifen auf dem bisherigen rechten Fahrstreifen gewählt. Weitere Varianten entstehen durch verschiedene Ausführungen und Verortungen der Ableitung des Radweges auf die Fahrbahn, bzw. der späteren Aufleitung zurück in die Nebenfläche.



3.1.1 Verkehrskonzeption

Es wurden verschiedene Varianten untersucht. Dies geschah in einem iterativen Prozess, in dem Wechselwirkungen zwischen verkehrlichen Lösungen für MIV und ÖPNV auf den Baum- und Parkbestand sowie dem Ziel der möglichst zu vermeidenden Mehrfachumbauten untersucht wurden.

Gemäß dem Grundsatz, Straßen von außen nach innen zu planen, soll zunächst dem Fuß- und Radverkehr ausreichend Platz zur Verfügung gestellt werden, um zwischen diesen Verkehrsarten bestehende Konflikte aufzulösen.

Dies geht nur auf zweierlei Weise: Entweder wird der Radverkehr im Bereich der Nebenfläche zwischen Fahrbahn und Gehweg geführt, wo derzeit Längsparkstände und Bäume vorhanden sind, oder der Radverkehr muss auf der Fahrbahn geführt werden. Eine fahrbahngeführte Lösung wird vorgezogen, da diese sich vorteilhafter auf die Baum- und Parkbilanzauswirkung auswirkt. Entsprechende Auswirkungen auf den MIV durch den Wegfall einer Fahrspur werden im Folgenden erörtert und für verhältnismäßig erachtet.

Laut Fachbereich IVS 1 (Verkehrssteuerung) des LSBG ist eine Verflechtung in der Zufahrt zum Högerdamm (nordwestlicher Planungsbereich) auf eine Spur möglich. Im Bereich des Knotens zur Amsinckstraße (südöstlicher Planungsbereich) muss jedoch eine Rückstaukapazität von zwei Spuren auf einer Länge von mindestens 125 m sichergestellt werden. Eine dritte Spur ist demnach langfristig nicht erforderlich, jedoch solange sinnvoll, wie noch der Busverkehr durch den Högerdamm abgewickelt werden muss.

3.1.2 Vorzugsvariante

Durch die bisherigen Diskussion der verschiedenen Varianten und Abwägung der Auswirkungen durch die Planungsansätze wird derzeit der geschützte Radfahrstreifen auf der Fahrbahn als Vorzugsvariante geführt. Dieser Lösungsansatz wird in den folgenden Unterkapiteln im Detail beschrieben.

3.2 Einheiten der Planung/ Varianten

3.2.1 Städtebauliche Situation/ Straßenraumgestaltung

Bedingt durch die hohe bauliche Dichte und Nutzungsmischung sind die Ansprüche an die Infrastruktur des Fußverkehrs höher als es der Bestand abbildet. Einhergehend mit dem Ziel, Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr zu reduzieren soll auch die Breite der Fußverkehrsanlagen der städtebaulichen Situation angepasst werden. Im selben Zug sollen – unter Berücksichtigung der Bedarfe des Kfz-Verkehrs und im Sinne der Kooperation mit dem Forschungsprojekt *Blue Green Streets* – 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

Die neue Querschnittsaufteilung sieht im Norden des Högerdamms als Zufahrt zwei Richtungsfahrstreifen vor. Rad- und Fußgängerverkehr teilen sich an dieser Stelle noch die Nebenflächen. Eine Vergrößerung des Verkehrsraums für den NMIV in diesem Bereich ist nach derzeitigem Kenntnisstand nicht möglich, wird aber geprüft. Der Kfz-Verkehr wird bis zur Hausnummer 3 zweistreifig geführt und geht dann über den Verflechtungsbereich in die Einstreifigkeit über. Die Verschwenkung des Fahrbahnbereichs wird bewusst von beiden Seiten durchgeführt, damit das Einfädeln mittig und somit gleichberechtigt zwischen den beiden Fahrspuren erfolgt. Dem frühzeitigen Einordnen auf den linken Fahrstreifen kann somit entgegengetreten werden. Die schraffierte Sperrfläche (Verkehrszeichen 298) im oberen Teil der Verschwenkung wird als Markierung und nicht bautechnisch erhöht ausgeführt, sodass in einer Gefahrensituation das Überfahren möglich ist.



Ab der Hausnummer 16 wird der Kfz-Verkehr nur noch auf einem Fahrstreifen (Breite 3,25 m) geführt. Es handelt sich dabei um den früheren linken Fahrstreifen. Dadurch kann bereits ab der Hausnummer 15 der Radverkehr auf die Fahrbahn geleitet werden und auf einer Breite von 2,75 m bis zur Einfahrt auf das Flurgrundstück 1627 geführt werden. Ein Schutz der Fahrradfahrer wird durch bautechnische Elemente (Klebebord, etc.) gewährleistet. Zudem wird in dem anschließenden Abschnitt der Radfahrstreifen durch einen 1,0 m breiten Sicherheitsstreifen vom Kfz-Verkehr getrennt, damit ein hohes subjektives Sicherheitsgefühl gefördert wird. Exemplarisch kann der Querschnitt in Höhe der Hausnummer 18 (Flurstück 98) wie in Tabelle 3 bemaßt werden.

Tabelle 3: Querschnittabmessung Högerdamm 18, Flurstück 98

BREITE [M]	FUNKTION	AUSFÜHRUNG	RICHTUNG
2,00	Gehweg	Betonplatte	Nord
2,14	Parkbucht/ Grünstreifen mit Baum	Betonpflaster Oberboden mit Rasen	
3,25	Fahrbahn	Asphalt	
1,00	Schutzstreifen	Asphalt	
2,75	Radfahrstreifen	Asphalt	
3,26	Parkbucht Grünstreifen mit Baum	Oberboden mit Rasen	
2,18	Gehweg	Betonplatte	Süd
16,58	Gesamtbreite		

Für die Zeit, in der der Busverkehr noch über den Högerdamm geführt ist vorgesehen, eine im Bereich von Hausnummer 19 bis Hausnummer 25 bereits eingerichtete provisorische Haltestelle in Randlage zu belassen. Der Radfahrstreifen wird in diesem Bereich aufgelöst, damit das passieren der Linienbusse zu der Haltestelle in Randlage möglich ist.

Ab der Zufahrt zu Flurgrundstück 1627 wird der Radfahrstreifen mit einer Breite von 2,75 m auf die schon derzeit vorhandene Busspur verschwenkt. Auf der Busspur sollen zusätzliche Fahrrad-Piktogramme (Sinnbild der StVO nach § 39 Absatz 7) die gemeinschaftliche Nutzung der Verkehrsfläche verdeutlichen.

Die Radverkehrsführung an dem Knotenpunkt wird durch die angrenzende Planung von S1 (LSBG) im Rahmen der ÖPNV-Beschleunigung sichergestellt.

3.2.3 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Im Norden des Högerdamms befindet sich derzeit eine FLSA, welche das Queren des Högerdamms parallel zur Amsinckstraße ermöglicht. Durch das Hostel im Eckhaus (Amsinckstraße 2) sind an dieser Stelle auch weiterhin hohe Fußgängerzahlen von und in Richtung Deichtorplatz zu erwarten. Im Zuge der Umgestaltung der Fläche vor dem Hostel als Stellplätze für Reisebusse muss die Zufahrt angepasst und somit auch die FLSA in Richtung Amsinckstraße verschoben werden, damit die Schleppkurven für die Reisebusse (und später auch Linienbusse) garantiert werden können. Dies wird in der angrenzenden Planung zur ÖPNV-Beschleunigung an diesem Knotenpunkt berücksichtigt.

Der Knotenpunkt Högerdamm/ Woltmannstraße in ca. der Mitte des Högerdamms ist unsignalisiert und soll das auch bleiben mit Vorfahrtsrecht auf dem durchgehenden Högerdamm.

Der Knotenpunkt im Südosten des Högerdamms zur Anbindung an die Amsinckstraße ist Bestandteil der Planung zur ÖPNV-Beschleunigung. Eine entsprechende Priorisierung des Busverkehrs bis vsl. 2025 wird dabei berücksichtigt.

Für beide signalisierten Knotenpunkte gilt, dass die technische Planung der Anlagen zwar nicht Bestandteil des Projekts Högerdamm ist, entsprechende Aufstellflächen und Rückstaulängen aber bedacht werden.

3.2.4 MIV

Die Verkehrsbelastung von 15.338 Kfz/ 24h lässt nach HBS eine Reduzierung von zwei auf einen Fahrstreifen zu

Der Verflechtungsbereich wird so gestaltet, dass eine Gleichstellung von rechtem und linkem Fahrstreifen erzielt wird

Die vorhandenen Fahrbeziehungen bleiben erhalten. Dies betrifft insbesondere auch die Einfahrt in die Woltmanstraße sowie die Zu- und Abfahrten zu der Nebenfahrbahn und zur Tankstelle.

Die geplante Fahrstreifenbreite beträgt 3,25 Meter.

3.2.5 ÖPNV

Die Linienführung von drei Buslinien (davon ein Nachtbus) ist bis vsl. 2025 aufrechtzuerhalten. Dann werden die Linien über die Amsinckstraße geführt. Bis dahin sind auch nach der Grundinstandsetzung des Högerdamms noch eine Busspur und zwei Bushaltestellen in Randlage vorzusehen (ggf. als Provisorien). Dabei soll nach derzeitiger Planung der Radfahrstreifen für den Busverkehr freigegeben werden (Zusatzzeichen 1024-14) und nach Veränderung der Linienführung ab 2025 zu einem Radfahrstreifen umgewidmet werden.

Im Südosten ist am Knotenpunkt Högerdamm / Amsinckstraße für diesen Zeitraum zudem die priorisierte Einfahrt der Busse in den Kreuzungsbereich und die Zufahrt in die Busspur in Mittellage bis zur Haltestelle „Nagelsweg“ zu gewährleisten.

3.2.6 Fußgänger und Radverkehrsführung

Die zukünftigen Breiten für die Gehwege und die Radverkehrsanlagen orientieren sich an den Vorgaben der ReStra, 2017.

Es wurde in einem frühen Planungsstadium geprüft, ob dem Radverkehr, aus dem Osten kommend, die Durchfahrt durch den Högerdamm in Richtung Innenstadt ermöglicht werden kann. Dies würde eine neue Fahrbeziehung als Alternative zur Amsinckstraße darstellen. Auf der nördlichen Straßenseite ist hierfür jedoch kein Platz, da der Gehweg bereits für den Fußverkehr zu schmal ist und eine Erweiterung der Nebenfläche nur zu Lasten erhaltenswerter Bestandsbäume möglich gewesen wäre.

Es wurde auch geprüft, ob der rechte Fahrstreifen für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden kann. Dies wird jedoch sowohl für den Högerdamm selbst, als auch für den weiteren Verlauf in Richtung Innenstadt als kritisch gesehen. Im Anschluss an den Högerdamm, der Nebenfläche der Amsinckstraße, ist nicht ausreichend Platz für den Radverkehr in beide Richtungen und einen ausreichend dimensionierten Gehweg. Dies gilt insbesondere für den Bereich der Eisenbahnbrücke, wo Stahlträger und Widerlager die Nebenfläche besonders stark einengen. Es betrifft jedoch auch die Nebenflächen im unmittelbaren Bereich des Knotens Deichtorplatz. Für den übergeordneten Radverkehr besteht darüber hinaus weiterhin die Möglichkeit über die Amsinckstraße zu fahren. Außerdem wurden die Verantwortlichen der angrenzenden Planung in Bezug auf die Busoptimierung auf eine mögliche Lösung hingewiesen, für den Radverkehr stadteinwärts bzw. in Richtung HafenCity oder Altona mit Hilfe einer Lichtsignalanlage eine zusätzliche Querungsmöglichkeit in die Lippeltstraße zu bieten. Würden Lippelt- und Banksstraße künftig mit einem fahrradfreundlicherem Belag versehen, böte dieser Ansatz eine attraktive Möglichkeit, den Deichtortunnel zu umfahren.

Richtung stadtauswärts ermöglicht die vorliegende Planung eine Radverkehrsführung, die den Zielen des Senats entspricht, zügiges, komfortables und sicheres Vorankommen anzubieten. In dem Bereich, in dem der Radverkehr auf die Fahrbahn geführt wird, erfolgt dies baulich geschützt. Auf der Fahrbahn



selbst besteht mit 1,0 m ein verhältnismäßig breiter Bereich zwischen Kfz-Streifen und Radfahrstreifen. Im Zuge der Ausführungsplanung wird zudem geprüft, ob dieser mit einer leichten Auswölbung gepflastert hergestellt werden kann, wodurch die subjektive Sicherheit zusätzlich erhöht werden würde.

Der Fußverkehr profitiert durch die künftig exklusiv für ihn vorgesehene Fläche auf der südwestlichen Seite. Zusätzlich werden Engstellen zwischen der Amsinckstraße 2 und dem Högerdamm Nr. 17 abgemildert und im Bereich der Nebenfahrbahn der nordöstliche Gehweg um die Breite der angrenzenden Längsparkstände erweitert.

3.2.7 Barrierefreiheit

Die Planung der Maßnahme wird unter Berücksichtigung der ReStra durchgeführt. Es ist die Herstellung von taktilen Leiteinrichtungen für Menschen mit Sehbehinderungen im Bereich von Fußgängerquerungen und Lichtsignalanlagen vorgesehen.

Die taktilen Elemente werden gemäß der ReStra geplant, welche in den Anschlussplanungen in der Amsinckstraße ebenfalls als Planungsgrundlage dient. Auf diese Weise kann eine einheitliche taktile Leiteinrichtung gewährleistet werden.

Die Begrenzungstreifen sowie die Aufmerksamkeitsstreifen und -felder werden in Noppenplatten im Format 25/25/7 cm ausgeführt. Die Sperr- und Richtungsfelder sowie die Leitstreifen werden in Rippenplatten im Format 25/25/7 cm ausgeführt. Die Bordsteine werden ReStra-gerecht an den Querungen für Rollator- bzw. Rollstuhlnutzer auf 0 cm und für die Langstocknutzer auf 6,0 cm abgesenkt.

Bei den signalisierten Fußgängerübergängen soll eine entsprechende Sehbehindertensignalisierung vorgesehen werden.

Durch die klare Trennung des Fuß- und Radverkehrs (Radfahrstreifen) sowie durch die erreichte Querschnittsverbreiterung der Gehwege erhöhen sich die Sicherheit und Aufenthaltsqualität für Fußgänger.

3.2.8 Ruhender Verkehr

Nach jetzigem Planungsstand werden 43 Fahrradbügel auf der Nordseite vorgesehen. Somit sind zukünftig voraussichtlich **86** Stellplätze für Fahrräder vorhanden.

Gemäß § 16 Abs. 1 Hamburger Wegegesetz (HWG) hat der fließende Verkehr Vorrang vor dem ruhenden Verkehr. Der Logik des Gesetzgebers folgend, müssen Störungen durch den ruhenden Verkehr für den fließenden Kfz-, Rad- und Fußverkehr so gering wie möglich gehalten werden. Neben der Anwendung des Stands der Technik, wie er in Regelwerken definiert ist, stellt dies eine wesentliche landesrechtliche Verpflichtung dar.

In der Summe werden von im Bestand 76 Kfz-Stellplätzen 30 Stellplätze umgewidmet, sodass 46 Stellplätze verbleiben. Dies geschieht aus Gründen des Kfz-Verkehrsflusses, der Barrierefreiheit, der Konfliktreduzierung zwischen Fuß- und Radverkehr, der Klimaanpassung und der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer.

Um trotzdem eine ausreichende Parkplatzverfügbarkeit herzustellen, besteht Austausch mit dem Landesbetrieb Verkehr und dem zuständigen Polizeikommissariat für weitere Maßnahmen.

In Summe wird die Zahl umgewidmeter Kfz-Stellplätze durch Errichtung von Abstellanlagen für Fahrräder überkompensiert, sodass insgesamt mehr Abstellmöglichkeiten für Fahrzeuge zur Verfügung stehen.

3.2.9 Grün- und Baumpflanzungen

Im nördlichen Planungsbereich zwischen Amsinckstraße und Woltmanstraße sollen die Wuchsbedingungen der Bäume gestärkt werden.

Auch zwischen Woltmanstraße und Zweiter Amsinckbrücke werden nach aktuellem Planungsstand die Baumstandorte auf der Südwestseite verbessert und teilweise derzeit bestehende Flächen entsiegelt. Bedingt durch die notwendigen Arbeitsräume ist es in diesem Zug nicht möglich, die Bestandsbäume zu halten. Da diese jedoch bereits eine stagnierende Vitalität aufweisen, hat die Grünabteilung des Bezirks Mitte dem Vorhaben zugestimmt.

Die dort vorhandenen Bestandsbäume weisen eine mangelnde Vitalität auf und werden nicht weiterwachsen. Es wurde festgestellt, dass die Bäume unterschiedliche Altersstrukturen aufweisen. Die Standortbedingungen sind schlecht. Dies lässt sich an den Bäumen dadurch ablesen, dass sie keinen wesentlichen Zuwachs zu verzeichnen haben. Zusätzlich haben dort mehrere Bäume Anfahrtschäden. Die Fläche wird übergeordnet neugestaltet, wasserwirtschaftlich optimiert und die gesunde Anwachsphase und eine nachhaltige Vitalität der zukünftigen Bäume durch optimierte Standorte gefördert. Die Baumscheiben werden in einem durchgehenden Grünstreifen miteinander verbunden. Die Grünfläche wird als bewachsene Mulde geplant, welcher von den angrenzenden Flächen anfallendes Regenwasser zugeleitet wird (siehe 3.2.11 Entwässerung).

Insgesamt ergibt sich eine positive Baumbilanz. Gegenüber dem Bestand wird die Zahl der Bäume von 55 auf 56 erhöht.

3.2.10 Straßenausstattung/ Öffentliche Beleuchtung

Die vorhandene wegweisende Beschilderung wird der Planung angepasst. Sie kann in Teilbereichen entfallen, wird teils erhalten bzw. teilweise wieder versetzt eingebaut. Eventuell notwendige oder gewünschte Anpassungen der wegweisenden Beschilderung werden in der weiteren Planung mit der VD abgestimmt.

Weitere Ausstattungsgegenstände, welche sich im überplanten Bereich befinden, werden an den aktuellen Planstand angepasst. Je nach Sachverhalt, werden die betreffenden Elemente entfernt, entsprechend versetzt oder neu hergestellt.

Die Notwendigkeit der vorhandenen und auch zusätzlichen Ausstattung wird im weiteren Planungsprozess genau abgestimmt.

Es werden zum Teil Anpassungen an den Standorten der Lichtmasten aufgrund der baulichen Eingriffe und der zu versetzenden Bordkanten erforderlich. Eine Abstimmung mit der Hamburg Verkehrsanlagen GmbH (HHVA) erfolgt im Zuge der weiteren Planung.

3.2.11 Entwässerung

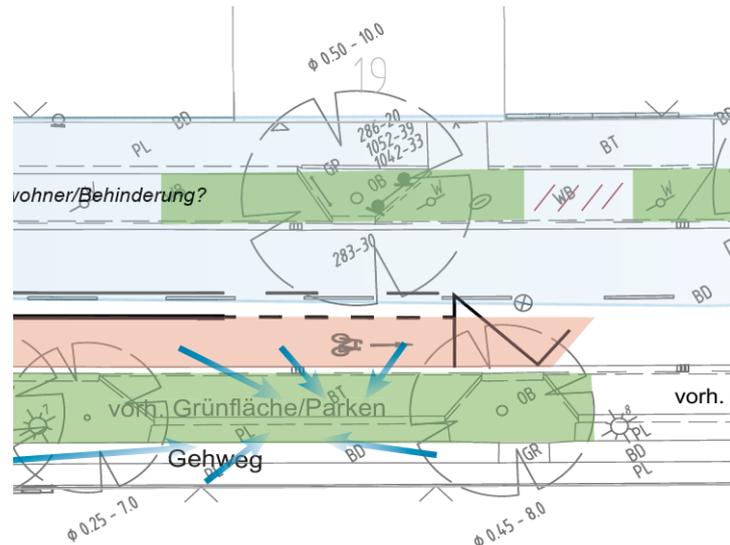
Die Querneigungsform der Fahrbahn wechselt im Högerdamm. Im Abschnitt zwischen Amsinckstraße und Woltmanstraße befindet sich ein Dachprofil, zwischen Woltmanstraße und Zweiter Amsinckbrücke eine Einseitneigung.

Die Lage der Trummen wird dem z. T. geänderten Straßenlauf angepasst. Die genauen Standorte der Trummen werden mit der Fortschreibung der Planung im Rahmen der Erstellung der Deckenhöhenpläne erarbeitet. Die Entwässerung der Verkehrsfläche gliedert sich in vier Abschnitte.

Im nordwestlichen Teil des Högerdamms erfolgt die Entwässerung der Fahrbahn über die entlang der Fahrbahn angeordneten Wasserläufe aus Gussasphalt in Trummen, die an das vorhandene Regenwassersiel der Hamburger Stadtentwässerung angeschlossen sind. Eine zentrale Regenwasserbehandlungsanlage am Auslass wird derzeit mittels einer Machbarkeitsstudie geprüft.

Im südwestlichen Teil des Högerdamms erfolgt die Entwässerung des neu angelegten Radwegs über die entlang der südlichen Fahrbahn angeordnete Rinne in die angrenzenden Grünflächen. Die vorhandenen Baumstandorte werden durch baumpflegerische Maßnahmen aufgewertet. Durch die Umwidmung von Parkständen werden zwischen den bestehenden Baumstandorten zusätzliche Flächen für

die Entwässerung des Radwegs sowie des Gehwegs geschaffen. Sie werden als Mulde ausgestaltet. Die Querneigung von Radfahrstreifen und Gehweg wird so angelegt, dass das Regenwasser gezielt



den neu angelegten Mulden zugeleitet wird. Das Regenwasser wird auf diese Weise für die angrenzenden Baumstandorte verfügbar gemacht. Die Ausgestaltung dieser Flächen und die Verwendung eines Notwasserüberlaufs werden im weiteren Planungsverfahren geprüft. Die Reinigung des geringbelasteten Regenwassers erfolgt über die belebte Bodenzone.

Abbildung 4: Ausschnitt aus der Straßenplanung Högerdamm, Quelle: HCU auf Basis LSBG

In dem nordöstlich Bereich des Högerdamms ist der Gehweg, im Bereich der Nebenfahrbahn unterdimensioniert. Dieser soll gemäß dem aktuellen Stand der Technik verbreitert werden, sodass die bestehenden Längsparkplätze umgewidmet werden. Angedacht ist, die neu gewonnene Fläche zum Teil als Gehweg, zum Teil als Grünstreifen zur dezentralen Regenwasserbewirtschaftung zu nutzen.

In diese Grünfläche wird das anfallende Regenwasser des Gehweges, der Nebenfahrbahn und der anschließenden Schrägparkplätze abgeleitet und versickert. Die Ausgestaltung der Grünfläche ist abhängig von dem Durchlässigkeitsbeiwert des anfallenden Bodens sowie der angeschlossenen Fläche und wird im Laufe des Projektes konkretisiert. Eine Muldenversickerung, eine Tiefbeetgestaltung oder ein Mulden-Rigolen-System sind denkbar.

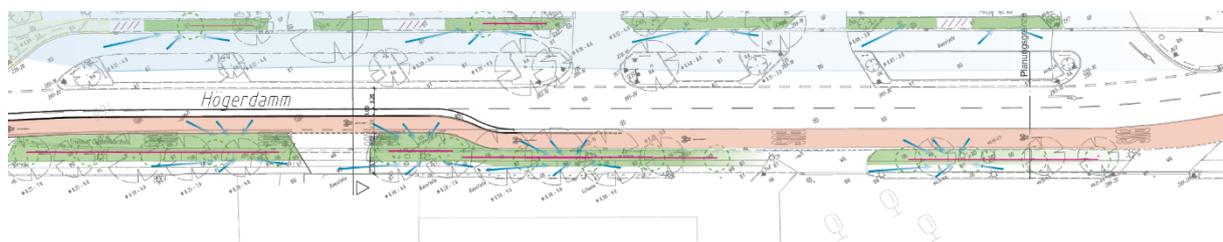


Abbildung 5: Ausschnitt Straßenplanung Högerdamm, Quelle: HCU, basierend LSBG

Im südöstlichen Teil des Högerdamms erfolgt die Entwässerung des neu angelegten Radwegs über die entlang der südlichen Fahrbahn angeordnete Rinne in die angrenzenden Grünflächen. Für die vorhandenen Baumstandorte werden Ersatzpflanzungen vorgesehen.

Die Baumscheiben werden in einem durchgehenden Grünstreifen miteinander verbunden. Die Grünfläche wird als bewachsene Mulde geplant, der von den angrenzenden Flächen anfallendes Regenwasser zugeleitet wird. Die Querneigung von Radfahrstreifen und Gehweg wird so angelegt, dass das Regenwasser gezielt der neu angelegten Grünfläche zugeleitet wird. Das Regenwasser wird auf diese Weise für die angrenzenden Baumstandorte verfügbar gemacht. Die Ausgestaltung dieser Flächen und die

Verwendung eines Notwasserüberlaufs werden im weiteren Planungsverfahren geprüft. Die Reinigung des geringbelasteten Regenwassers erfolgt über die belebte Bodenzone.

Eine Trennung zu dem anfallenden Regenwasser von der Fahrbahn ist in Form einer gepflasterten Wölbung zwischen Kfz-Spur und Radfahrstreifen möglich. Auf diese Weise lassen sich die Wasserströme trennen und gleichzeitig das subjektive Sicherheitsgefühl gegenüber einer reinen Markierung des Sicherheitsstreifens als Sperrfläche erhöhen. Die Querneigung von Radfahrstreifen und Gehweg wird so angelegt, dass das Regenwasser gezielt der neu angelegten Grünfläche zugeleitet wird. Das Regenwasser wird auf diese Weise für die angrenzenden Baumstandorte verfügbar gemacht. Die Grünabteilung des Bezirks Mitte hat diesem Vorhaben zugestimmt. Die ausführungsseitige Realisierbarkeit und die Ausgestaltung der Grünfläche werden im Projektlauf konkretisiert. Das Vorgehen wird zudem mit der BUKEA (W1) abgestimmt.

Regenwasserbehandlung:

Ein Ingenieurbüro wurde mit einer Vorabstudie beauftragt. Untersucht wird, ob die Umsetzung der Reinigung über dezentrale Maßnahmen im Straßenraum oder als zentrale Reinigung erfolgen sollte. Die Ergebnisse der Untersuchung werden in den folgenden Planungsverlauf integriert.

3.2.12 Versorgungsleitungen

Hamburg Wasser plant die Erneuerung der Trinkwassertransportleitung in offener Bauweise und die Sanierung des Siels in geschlossener Bauweise. Stromnetz Hamburg hat angekündigt, die Planung einer 110 kv-Leitung zu prüfen.

Weitere vorhandene Leitungen in den Straßen und Nebenflächen müssen, falls erforderlich, durch Verlegung an die neue Geometrie angepasst werden. Die Erfordernisse von Leitungsbauarbeiten werden im Rahmen der weiteren Entwurfsplanung/ Leitungstrassenplanung geprüft und geklärt. Einzelheiten zu geplanten Änderungen und etwaigen Schutzmaßnahmen an den Leitungsführungen werden unter Beteiligung der Versorgungsträger erarbeitet.

Es werden Leitungsverlegungen für die Änderungen der Lichtsignalanlagen und der öffentlichen Beleuchtung erforderlich sein.

Die Leitungs- und Straßenbauarbeiten sollen gemeinsam im gesamten Högerdamm durchgeführt werden. Für die Koordinierung der Planung und Bauausführung ist ein Organisationsverantwortlicher vorgesehen.

3.2.13 Brückenbauwerke

Es sind keine neuen Brückenbauwerke in dem Straßenabschnitt geplant.

3.2.14 Baustoffe

Die Fahrbahn wird der Belastungsklasse Bk 32 nach RStO, 2012 zugeordnet. Auf dieser Basis und der ReStra, 2017 werden die notwendigen Schichtdicken ausgeführt.

Für die Fahrbahn wird aufgrund der gewünschten geringen Bauzeit eine sehr schnelle Bauweise bevorzugt. Es wird daher ein vollgebundener Aufbau vorgeschlagen. Dieser lässt sich zum einen sehr schnell realisieren und zum anderen werden Baugrundrisiken minimiert, weil nur 42 cm in den Straßenoberbau eingegriffen werden muss.

Die Gehwegüberfahrt wird in Wabensteinpflaster hergestellt. Die Grundstückszufahrten werden ebenfalls in Wabensteinpflaster hergestellt. Die Gehwege werden mit Betonsteinplatten hergestellt.

Der Radweg erhält wie im Bestand eine Oberfläche aus Betonsteinpflaster in rot bzw. anthrazit.

Die Randeinfassungen werden gemäß M FP/ ReStra wie folgt ausgeführt:

- Fahrbahn: Hochbord aus Naturstein 12 bzw. 15/25 cm
Tiefbordsteine aus Naturstein 12/25 cm
- Gehweg: Tiefbordsteine aus Beton 8/20 cm
- Grünflächen: Betonbord 8/20 cm

Alle Bordsteine werden auf 20 cm Fundament mit 15 cm Rückenstütze aus Beton C 12/15 gesetzt.

Die Grünflächen werden mit 25 cm Oberboden eingedeckt und mit Rasen angesät.

Der Wasserlauf wird in einer Breite von 30 cm aus Gussasphalt MA 8S, d = 3,5 cm hergestellt.

4 Planungsrechtliche Grundlagen

4.1 Bebauungsplan

Für den Bereich des Högerdamms liegen die folgenden zwei Bebauungspläne vor:

- Im Norden, Kreuzung Amsinckstraße: Geltendes Planrecht D83C, vom 09.05.1960 mit der Festlegung von neuen Straßenflächen und der Ausweisung als Mischgebiet (BPVO, OG=4)
- Im Süden, zwischen Woltmanstraße, Högerdamm und Amsinckstraße: Geltendes Planrecht Klostertor 4, vom 03.05.1978 und der Ausweisung als Kerngebiet (GFZ 3, GRZ 0,7, OG=7)

4.2 Planfeststellung

Ein Planfeststellungsverfahren ist nicht erforderlich.

5 Umsetzung der Planung

5.1 Kooperatives Arbeiten mit der Methodik Building Information Modeling (BIM)

Für die Sanierung des Straßenabschnitts Högerdamm wird erstmalig bei einer Hauptverkehrsstraße in der FHH die neue Arbeitsmethodik Building Information Modeling (BIM) angewendet. Durch das zentrale Vorhalten aller Informationen in 3D-Datenmodellen und der Nutzung einer gemeinsamen Projektplattform soll insbesondere das kooperative und vernetzte Arbeiten zwischen allen Beteiligten gefördert und die Qualität der Planung erhöht werden.

Im Rahmen des Pilotvorhabens werden 3D-Datenmodelle für den Bestand und die Planung, sowie ein As-Built-Modell erarbeitet. Aus den entsprechenden Fach- und Koordinationsmodellen sollen alle erforderlichen Informationen der Straßen- und Leitungsbaumaßnahmen hervorgehen. Neben der Visualisierung und einer Bauablaufsimulation werden exemplarisch an den Modellen Mengen- und Kostenberechnungen für einzelne Objekte/ Bauteile durchgeführt. Nach der Baumaßnahme wird ein As-Built-Modell erzeugt, anhand dessen die Übergabe an den Betrieb (Straßeninformationssystem) erprobt werden kann. Somit wird der gesamte Lebenszyklus der Straße, von der Planung über die Bauausführung bis in den Betrieb, von Beginn an betrachtet.

Aus dem Pilotprojekt sollen demnach Erkenntnisse gewonnen werden, wie die Arbeitsmethodik BIM im innerstädtischen Tiefbau angewendet werden kann und welchen Mehrwert das kooperative Arbeiten an 3D-Datenmodellen und das konsistente sowie einheitliche Informationsmanagement hervorbringt.

5.2 Grunderwerb

Der Ausbau findet innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinien statt. Nach bisherigem Planungsstand ist kein Grunderwerb erforderlich.

5.3 Finanzierung

Der Kostenträger der Baumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg. Die Bereitstellung der Mittel erfolgt über den Kontrakt 1001 Stadtstraßen, Arbeitspaket Erhaltungsmanagement für Hamburgs Straßen. Die PSP - Nr. lautet 12925.

Die genauen Kosten werden im Zuge der Aufstellung der AU-Bau ermittelt.

5.4 Wirtschaftlichkeit

Die Fahrbahn des Högerdamms befindet sich im Endstadium ihrer wirtschaftlichen Nutzungsdauer. In weiten Bereichen mussten bereits im Vorwege Schäden an der Fahrbahn provisorisch beseitigt werden, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Zudem steigen auch aufgrund des schlechten baulichen Zustandes die Instandhaltungsmaßnahmen und damit auch die Instandhaltungskosten. Ohne eine grundlegende Instandsetzung der Fahrbahn gemäß den Anforderungen nach den heutigen Verkehrsbelastungen ist zukünftig mit einer weiteren Zunahme der Instandhaltungskosten zu rechnen. Ein Unterlassen von Maßnahmen über die verkehrssichernde Unterhaltung hinaus führt damit zu Kosten, die aus ökonomischer Sicht nicht vertretbar sind.

Für die FHH ist eine gut ausgebaute, leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur unabdingbar. Nachteile für die Verkehrsteilnehmer sowie weitergehender Wertverlust an den Straßen als Anlagevermögen lassen sich mittelfristig nur mit den beschriebenen Maßnahmen verhindern. Die aufzuwendenden Kosten stehen in einem sinnvollen Verhältnis zu dem zu erwartenden Nutzen.

Die vorhandene Befestigung der Nebenflächen befindet sich in einem baulich schlechten Zustand und entspricht nicht den geltenden Entwurfsrichtlinien und wird daher erneuert.

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 umgesetzt. Damit soll dem Radverkehr ein sicheres, zügiges und komfortables Vorankommen ermöglicht werden. Dadurch verbessert sich auch die Sicherheit der Fußgänger, weil die Begegnung mit Radfahrer reduziert wird. Insgesamt wird somit Aktive Mobilität gestärkt, was eine präventive Maßnahme, insbesondere gegen Herz-/ Kreislauferkrankungen, darstellt. Hierdurch werden langfristig volkswirtschaftlich positive Gesundheitseffekte generiert.

Durch die Durchführung der Baumaßnahme in Kooperation mit den weiteren städtischen Baulastträgern Hamburg Wasser, Stromnetz Hamburg und Gasnetz Hamburg (InfraCrew), werden weitere Synergieeffekte zur Einsparung von Kosten erzeugt. Hieraus ergeben sich hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit deutlich positive Gesichtspunkte. Durch die Koordinierung der Arbeiten erfolgt zum Beispiel im Bereich der Leitungsarbeiten der Rückbau der Fahrbahn nur einmal. Durch die hierdurch insgesamt deutlich verkürzte Bauzeit ergibt sich ein gesamtwirtschaftlicher Nutzen.

5.5 Entwurfs- und Baudienststelle

Die Planungs- und Entwurfsdienststelle ist der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG), Stadtstraßen, S2. Die Baudurchführung erfolgt durch den Fachbereich S3 des LSBG.

5.6 Terminierung der Planung und Bauausführung

Die Umsetzung der Maßnahme ist für das Jahr 2022 vorgesehen. Die Leitungsarbeiten sollen demnach bereits im dritten Quartal 2021 beginnen.



5.7 Auswirkungen durch die Baumaßnahme

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

Zwar werden, dort wo es aufgrund der örtlichen Verhältnisse möglich ist, überwiegend Radfahrstreifen angelegt. Dabei werden jedoch die vorhandenen Kfz-Fahrstreifen auf die geringstmögliche Breite verschmälert, was nachweislich zu einer Reduzierung der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs führt. Auch der Wegfall des Linienverkehrs wirkt sich lärm mindernd aus.

Unabhängig davon, dass die Voraussetzungen der 16. BImSchV nicht vorliegen, wird in der Maßnahme Högerdamm bei der Herstellung der Fahrbahn standardmäßig ein feinkörniger Splittmastixasphalt (SMA 8 Hmb) verwendet werden. Mit diesem Belag ist eine dauerhafte Lärminderung von bis zu 2 dB(A) zu erwarten. Darüber hinaus lässt sich erfahrungsgemäß durch die mit der Maßnahme verbundene Beseitigung von Unebenheiten, insbesondere an Straßenabläufen und Schachtabsackungen, die Lärmsituation deutlich verbessern.

Verfasst: Hamburg, den 29.09.2020

■■■■■■

■■■■■■ / Projektleiter
S2 / Fachbereich Planung – Individualverkehr
LSBG – Landesbetrieb Straßen Brücken und Gewässer