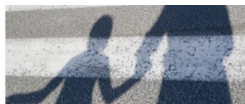


# **Oberbillwerder**

## **Anbindung Nordost**

**Stand: 01.04.2021**



## **Oberbillwerder**

### Anbindung Nordost

Auftraggeber: IBA Hamburg GmbH



Auftragnehmer: **ARGUS**  
STADT UND VERKEHR - PARTNERSCHAFT mbB



Bearbeiter:



Projektnummer: 2019144

Stand: 01.04.2021

## **INHALTSVERZEICHNIS**

1	VORBEMERKUNG .....	4
2	UNTERSUCHTE VARIANTEN .....	5
2.1	Variante E-1, Ausbau nach Norden mit Radfahrstreifen .....	5
2.2	Variante G-1, Ausbau nach Norden mit Zweirichtungsradweg .....	6
2.3	Variante E-2, Verschwenk nach Süden mit Radfahrstreifen.....	7
2.4	Variante H-1, Ausbau nach Norden mit Zweirichtungsradweg an der Bille.....	8
3	VARIANTENVERGLEICH .....	9
4	FAZIT .....	9

## **ABBILDUNGSVERZEICHNIS**

Abbildung 1:	Abweichung zum aktuellen Planungsstand der in Aussicht genommenen Straßenbegrenzungslinien.....	4
Abbildung 2:	Minimalquerschnitt mit Radfahrstreifen .....	5
Abbildung 3:	Minimalquerschnitt mit Zweirichtungsradweg .....	6
Abbildung 4:	Minimalquerschnitt mit Zweirichtungsradweg an der Bille.....	8

## **ANLAGEN**

- 144802-02-0200-V\_LP VP Anbindung Nordost Var E-1\_2020-11-02
- 144802-02-1000-V\_LP VP Anbindung Nordost Var G-1\_2020-11-02
- 144802-02-0900-V\_LP VP Anbindung Nordost Var E-2\_2020-11-02
- 144802-02-1100-V\_LP VP Anbindung Nordost Var H-1\_2020-11-02
- 2019144\_Präsentation Variantenbewertung Anbindung Nordost\_2020-11-11

## 1 VORBEMERKUNG

Grundlagen sowie die Darstellung der Zwangspunkte für die vorliegende Planung sind der Anlage „Präsentation Variantenbewertung Anbindung Nordost“ vom 11.11.2020 zu entnehmen.

Des Weiteren ist festzuhalten, dass die beigefügten Lageplanvarianten auf Grundlage der im Herbst 2020 aktuell in Aussicht genommenen Straßenbegrenzungslinien innerhalb des Plangebiets erarbeitet wurden. In der Zwischenzeit wurden diese Straßenbegrenzungslinien neu definiert, so dass im weiteren Planungsprozess die hervorgehende favorisierte Variante angepasst werden muss (vgl. Abbildung 1).

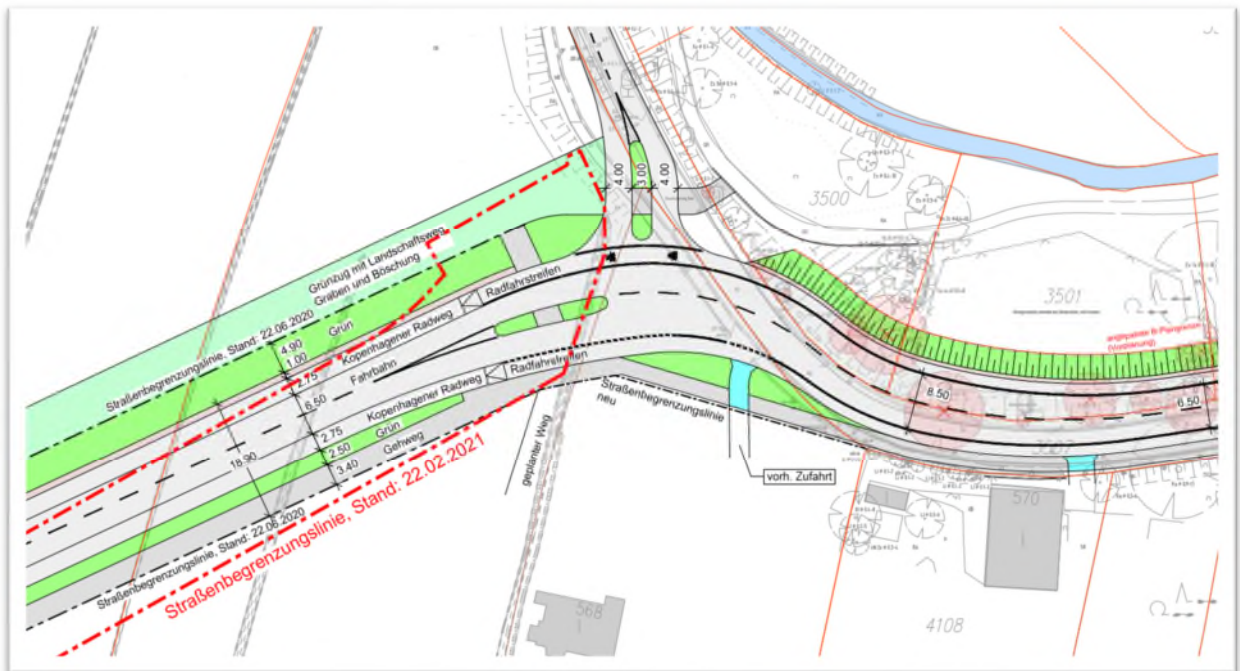


Abbildung 1: Abweichung zum aktuellen Planungsstand der in Aussicht genommenen Straßenbegrenzungslinien

Das Prinzip der Knotenpunktform aller folgenden Varianten kann auch mit dem aktuellen Stand der in Aussicht genommenen Straßenbegrenzungslinien beibehalten werden.

## 2 UNTERSUCHTE VARIANTEN

### 2.1 Variante E-1, Ausbau nach Norden mit Radfahrstreifen

Der Minimalquerschnitt der Variante E-1 (vgl. Abbildung 2) hat eine Gesamtbreite von 12,60 m. Eine Verbreiterung der Fahrbahn auf 8,50 m im Kurvenbereich ermöglicht Fahrzeugen aller Art eine sichere Fahrt mit angemessener Fahrweise, ohne dabei mit anderen Verkehrsteilnehmern im Konflikt zu stehen.

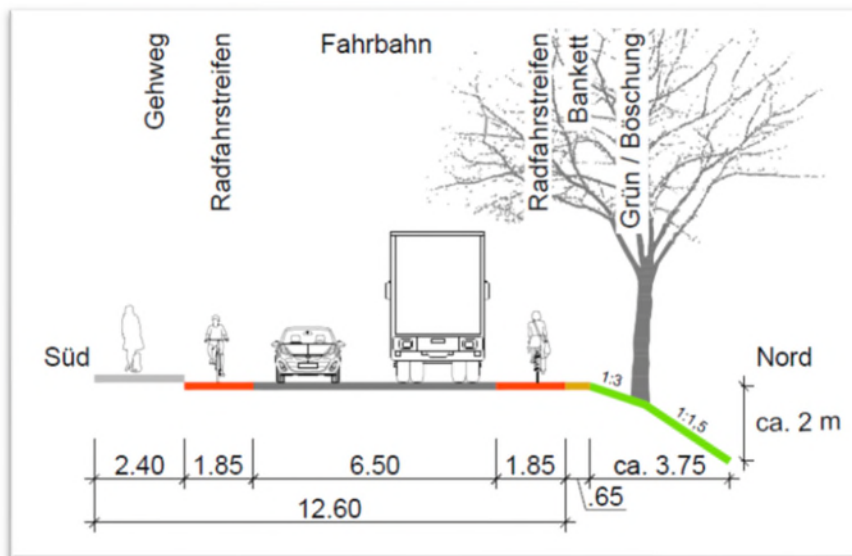


Abbildung 2: Minimalquerschnitt mit Radfahrstreifen

Die stetige und direkte Linienführung des Streckenabschnitts am Billwerder Bildeich bietet für den MIV und Radverkehr eine übersichtliche und sichere Verkehrsführung. (vgl. Anlage 2: Anbindung Nordost Var E-1)

Durch die Verbreiterung des Querschnitts auf der nördlichen Seite werden ca. 970 m<sup>2</sup> der Biotopflächen (Wertigkeit 7) in Anspruch genommen. Des Weiteren ist mit etwa 27 Baumfällungen zu rechnen.

Im Knotenpunkt Billwerder Bildeich/Planstraße D3 soll die Fahrbeziehung Ost-West die Hauptrichtung bilden. Der nördliche Billwerder Bildeich soll, auch zur Vermeidung von Durchgangsverkehr, untergeordnet angebunden werden. Zur Sicherstellung ausreichender Sichtbeziehungen sowie aufgrund fahrgeometrischer Anforderungen ist die Inanspruchnahme von Teilen des Flurstücks 2838 erforderlich.

## 2.2 Variante G-1, Ausbau nach Norden mit Zweirichtungsrادweg

Die Variante G-1 untersucht den Straßenquerschnitt mit einem Zweirichtungsrادweg im südlichen Seitenraum (vgl. Abbildung 3). Mit einer Gesamtbreite von 12,35 m ist diese Variante minimal schmäler als die Variante E-1.

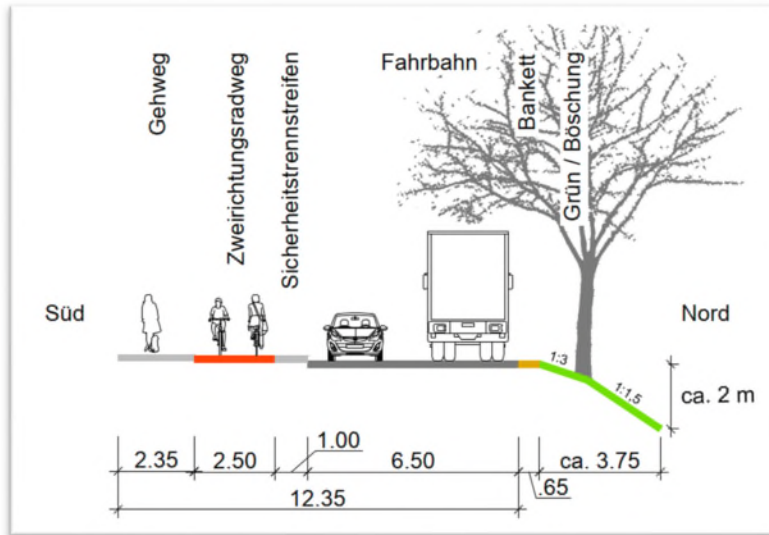


Abbildung 3: Minimalquerschnitt mit Zweirichtungsrادweg

Der Verlauf der Achse der Variante G-1 ist ebenfalls stetig und unterstützt eine übersichtliche und sichere Verkehrsführung für den MIV und den Radverkehr. Die Führung des Radverkehrs auf der Südseite hat auf dem Abschnitt von „Auf der Bojewiese“ bis westlich des Aktivitätenparks eine günstigere Erschließungswirkung, da die Nordseite dieses Abschnitts in weiten Teilen unbebaut ist. Im Bereich der Straße „Auf der Bojewiese“ endet in dieser Variante der Zweirichtungsrادweg. Der konkrete Übergang von zwei- zu einseitiger Radverkehrsführung wird in der weiteren Betrachtung insbesondere im Zusammenhang mit der Planung des Knotenpunktes Ladenbeker Furtweg weiter untersucht. Gegebenenfalls könnte eine Fortführung des Zweirichtungsrادweges bis zum Ladenbeker Furtweg sinnvoll sein.

Die Geometrie des Knotenpunktes im Anschlussbereich an das Plangebiet ähnelt der vorherigen Variante E-1. Im westlichen und nördlichen Knotenpunktarm wird aufgrund der Radverkehrsführung auf dem Zweirichtungsrادweg je eine Furt für den Radverkehr ergänzt.

Aufgrund des etwas kleineren Querschnitts ist bei dieser Variante mit einer Flächeninanspruchnahme von etwa 940 m<sup>2</sup> der nördlich gelegenen Biotopflächen und ebenfalls 27 Baumfällungen zu rechnen.

### **2.3 Variante E-2, Verschwenk nach Süden mit Radfahrstreifen**

Um Baumfällungen und den Flächenbedarf des nördlich gelegenen Biotops zu reduzieren, wurde die Variante E-2 untersucht. Der gewählte Querschnitt dieser Variante ist der zuvor beschriebene Minimalquerschnitt mit Radfahrstreifen und einer Breite von 12,60 m.

Unter Berücksichtigung der Zwangspunkte (denkmalgeschütztes Gebäude auf dem Flurstück 4108 und Hochspannungsmast im Osten) verschwenkt die Achse der Fahrbahn abschnittsweise Richtung Süden. Die Länge der Gerade zwischen den Verschwenken beträgt lediglich etwa 30 m, was eine sehr kurvige und unstetige Linienführung für MIV und Radverkehr zur Folge hat.

Durch die kurvige Verkehrsführung ist mit dem Befahren der Radfahrstreifen durch den MIV und mit dem Abkürzen durch den Gegenverkehr zu rechnen. Die Verkehrssicherheit ist somit beeinträchtigt. Zur Sicherheit der Radfahrenden ist die Ergänzung von Schutzinseln im Bereich der Verschwenke ratsam, was wiederum weiteren Platzbedarf nach sich zieht. Durch Anordnung von Fahrbahnteilern kann, unter Inkaufnahme weiteren Platzbedarfs, das Abkürzen durch den Gegenverkehr verhindert werden.

Durch den Verschwenk Richtung Süden befinden sich insgesamt 5 Bestandsbäume nicht mehr im geplanten Straßenquerschnitt. Dennoch stehen diese Bäume unmittelbar am Fahrbahnrand. Es muss davon ausgegangen werden, dass beim Neubau der Fahrbahn das Wurzelwerk so stark beschädigt wird, dass die Vitalität und die Standsicherheit nicht mehr gewährleistet sind. Trotz aller planerischen Bemühungen um deren Erhalt, müssen die Bäume mit großer Wahrscheinlichkeit dennoch gefällt werden; siehe Beispiel Kurt-A.-Körper-Chaussee. Die abschnittsweise Erweiterung des Querschnitts Richtung Süden erfordert zudem zusätzlich etwa 10 Baumfällungen auf der Südseite. Insgesamt sind etwa 33 Fällungen zu erwarten.

Der Flächenverbrauch auf der Nordseite beläuft sich auf ca. 620 m<sup>2</sup> der Biotopflächen. Südlich der Fahrbahn werden zusätzliche Teilflächen der Grundstücke 4107 und 3505 (ca. 470 m<sup>2</sup>) benötigt.

## 2.4 Variante H-1, Ausbau nach Norden mit Zweirichtungsweg an der Bille

Zur Reduktion des Flächenbedarfs nördlich des Planungsabschnittes, wurde ein weiterer Querschnitt am Billwerder Billdeich geprüft, der keine Einrichtungen für den Radverkehr entlang des Billwerder Billdeichs berücksichtigt und eine Mindestbreite von 9,15 m erfordert (vgl. Abbildung 4). Der Radverkehr wird auf einem Zweirichtungsweg mit einer Breite von 3,00 m entlang der Bille im Zuge der Freizeitroute 4 nördlich des Biotops bis zum Anschluss an den Ladenbeker Furtweg im Nordosten geführt. Die aus Gründen der Barrierefreiheit erforderliche Trennung von Rad- und Fußverkehr erfordert eine Verbreiterung der Freizeitroute vom ca. 2,00 m.

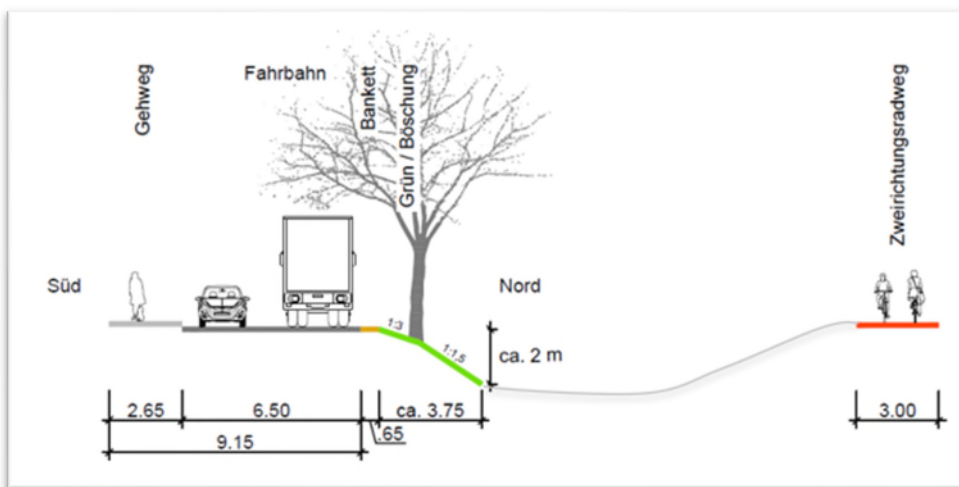


Abbildung 4: Minimalquerschnitt mit Zweirichtungsweg an der Bille

Der Achsverlauf der Variante H-1 ist stetig und bietet eine übersichtliche und sichere Verkehrsführung für den MIV.

Radfahrende müssen Umwege über die Straße „Auf der Bojewiese“ von ca. 80 m in Kauf nehmen. Dabei müssen sie zweimal scharf abbiegen und zusätzlich mehrfach die Fahrbahn queren. Da die Radverkehrsführung über die Freizeitroute 4 am Knotenpunkt Billwerder Billdeich – Auf der Bojewiese kaum erkennbar ist, ist damit zu rechnen, dass Radfahrende den direkten, umwegfreien Weg über den Billwerder Billdeich im Mischungsprinzip auf der Fahrbahn wählen. Zudem ist die Erschließung der Flächen südlich des Billwerder Billdeichs durch eine Radverkehrsführung entlang der Bille nicht gegeben.

Bei der Radwegeverbindung abseits der Fahrbahn ist keine soziale Kontrolle gegeben. Des Weiteren gibt es entlang der Freizeittrouten keine Beleuchtung und es wird kein Winterdienst gewährleistet.

Entlang der Fahrbahn ist die Fällung der fahrbahnbegleitenden Baumreihe (insgesamt 21 Bäume) nördlich des Billwerder Billdeichs notwendig. Für die Verbreiterung der Freizeitroute sind weitere Baumfällungen zu berücksichtigen. Insgesamt werden ca. 1.080 m<sup>2</sup> Biotopflächen (Wertigkeit 7) entlang der Freizeitroute 4 und des Billwerder Billdeichs in Anspruch genommen.



### 3 VARIANTENVERGLEICH

Aus der vorhergehenden Beschreibung der Varianten ergibt sich für die verkehrstechnische Beurteilung folgende Bewertungsmatrix.

	<b>E-1</b> Ausbau Nord, Radfahr- streifen	<b>G-1</b> Ausbau Nord, Zweirichtungs- radweg	<b>E-2</b> Verschwenk Süd, Radfahr- streifen	<b>H-1</b> Ausbau Nord, Zweirichtungs- radweg Bille
Verträglichkeit ÖPNV	+	+	-	+
Radwegekomfort	+	o	o	-
Erschließungswirkung Rad- verkehr und soziale Sicherheit	o	+	o	-
Verkehrssicherheit	+	+	-	+
Verkehrsfluss	+	+	-	+
<b>Summe der nachrangigen Bewertungen</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>2</b>

### 4 FAZIT

Eine Lösung mit einem abschnittweisem Verschwenk Richtung Süden, wie es Variante E-2 zeigt, sollte aus Gründen der Unverträglichkeit mit dem ÖPNV (Fahrkomfort) und insbesondere der mangelhaften Verkehrssicherheit sowie Verkehrsfluss nicht weiterverfolgt werden.

Oberbillwerder ist als Stadtteil für den Rad- und Fußverkehr konzipiert. Hervorragende, objektiv und subjektiv sichere Rad- und Fußverkehrsanlagen sollen Menschen jeden Alters einladen, ihre Wege entspannt ohne Auto zurückzulegen. Dieser Anspruch endet nicht an den Grenzen Oberbillwerders, sondern soll auch für die äußere Erschließung gelten, so dass auch Ziele in der Umgebung auf lückenlosen, hochwertigen und sicheren Radverkehrsanlagen erreichbar sind. Da die Führung entlang der Bille den Ansprüchen des täglichen Radverkehrs nicht gerecht werden kann, sollte Variante H-1 als ungenügend betrachtet werden.

Die Varianten E-1 und G-1 schneiden hingegen ähnlich gut ab und können je nach den Anforderungen des im Plangebiet Oberbillwerder anschließenden Querschnitts aus verkehrstechnischer Sicht umgesetzt werden.