

Bebauungsplanverfahren Wilhelmsburg 100 - Elbinselquartier, nördlicher Teil

Erläuterungsbericht zur Verkehrsanlagenplanung

Auftraggeber: IBA Hamburg GmbH
Am Zollhafen 12
20539 Hamburg



Auftragnehmer: IPROconsult GmbH
Schnorrstr. 70
01069 Dresden
Tel.: +49 (351) 4651 0
Fax: +49 (40) 22 80 72 189
ipro@iproconsult.com
www.iproconsult.com



Bearbeiter: Herr Tom Rühle (Projektleiter)
Frau Ute Bräuer

Projektnummer: 5406_01

Stand: 31.03.2025

Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeines	4
1.1	Übersicht Elbinselquartier komplett (B-Pläne 99 und 100).....	4
1.2	Darstellung der Baumaßnahme B-Plan 100	6
1.3	Angrenzende Maßnahmen	7
1.4	Begründung des Vorhabens.....	8
1.5	Auftraggeber / Bedarfsträger / Projektauftrag	8
2	Planungsrechtliche Grundlagen	8
3	Technische Beschreibung der Baumaßnahme	8
3.1	Gegenwärtiger Zustand.....	8
3.1.1	Knotenpunkt Schlenzigstraße / Vogelhüttendeich / Jaffestraße	8
3.1.2	Jaffestraße	9
3.1.3	Radweg	9
3.1.4	Öffentlicher Personennahverkehr	9
3.2	Geplanter Zustand	9
3.2.1	Verkehrsprognose.....	9
3.2.2	Knoten Schlenzigstraße / Vogelhüttendeich / Jaffestraße – Abmessungen der Fahrbahn und Nebenflächen	10
3.2.2.1	Nördlicher Knotenpunktarm (Schlenzigstraße)	10
3.2.2.2	Östlicher Knotenpunktarm (Vogelhüttendeich)	11
3.2.2.3	Westlicher Knotenpunktarm (Vogelhüttendeich).....	11
3.2.2.4	Südlicher Knotenpunktarm (Jaffestraße).....	11
3.2.3	Vogelhüttendeich - Abmessungen der Fahrbahn und Nebenflächen.....	12
3.2.3.1	Abschnitt westlicher Vogelhüttendeich vom Aßmannkanal bis zur Wende- anlage	12
3.2.3.2	Abschnitt Wendeanlage bis Knotenpunkt	13
3.2.3.3	Abschnitt östlicher Vogelhüttendeich.....	13
3.2.4	Jaffestraße - Abmessungen der Fahrbahn und Nebenflächen	14
3.2.4.1	Platz Jaffestraße	15
3.2.4.2	Jaffestraße Mitte (nördlich der Rotenhäuser Wetteren bis Baufeld 5).....	15
3.2.4.3	Jaffestraße Nord (Baufeld 5 bis Knotenpunkt Vogelhüttendeich).....	17
3.2.5	Planstraße A - Abmessungen der Fahrbahn und Nebenflächen.....	18
3.2.6	Planstraße B - Abmessungen der Fahrbahn und Nebenflächen.....	19
3.2.7	Arbeits- und Schauwege / Feuerwehrwege / sonstige befahrbare Wege.....	20
3.2.7.1	Arbeits- und Schauwege	20
3.2.7.2	Feuerwehrwege	22
3.2.7.3	Sonstige befahrbare Wege.....	23
3.2.8	Erschließung Gemeinschaftshaus (BF 41) und Vereinsheime der Kleingartenvereine	24
3.2.9	Höhenkonzept.....	24
3.2.10	Radverkehr	24
3.2.10.1	Radschnellweg.....	24
3.2.10.2	Radverkehr innerhalb des Quartiers.....	27
3.2.11	Fußgängerverkehr.....	27
3.2.11.1	Barrierefreiheit	28
3.2.12	Öffentlicher Personennahverkehr	28
3.2.13	Ruhender Verkehr	28
3.2.13.1	Besucherparkplätze	28
3.2.13.2	Besucher-Fahrradstellplätze / Fahrradleihsystem.....	29
3.2.14	Lichtsignalanlagen	29

3.2.15	Sondernutzungen.....	29
3.2.16	Öffentliche Begrünung	30
3.2.17	Temporäre bauliche Anlagen	30
3.3	Durchführung der Baumaßnahme	31
4	Umweltbelange.....	31
5	Sonstiges.....	31
6	Literaturverzeichnis	32
7	Abbildungsverzeichnis	33

1 Allgemeines

1.1 Übersicht Elbinselquartier komplett (B-Pläne 99 und 100)

Das Erschließungsgebiet Elbinselquartier befindet sich im nördlichen Bereich des Hamburger Stadtteiles Wilhelmsburg. Es handelt sich um eine ca. 47 ha große Fläche, die im Norden durch den Ernst-August-Kanal, im Osten durch den Jaffe-Davids-Kanal, im Süden durch die Rotenhäuser Straße und im Westen durch den Aßmannkanal sowie die Zeidlerstraße begrenzt wird.

Die Jaffestraße bildet als Haupteerschließungsstraße die zentrale Erschließungsachse im Erschließungsgebiet und verbindet die äußeren Anschlussknotenpunkte Schlenzigstraße/ Vogelhüttendeich/ Jaffestraße im Norden und Jaffestraße/Rotenhäuser Straße im Süden.

Parallel zur Jaffestraße verläuft eine Wohnstraße (Planstraße A), die, im Süden von der Rotenhäuser Straße kommend in Richtung Norden bügel förmig an die Jaffestraße anschließt.

Das westliche Quartier zwischen der Zeidlerstraße und dem Aßmannkanal wird über eine weitere Wohnstraße (Planstraße B) in der Achse der Mannesallee erschlossen.

Der Radschnellweg (Veloroute 11) wird in Nord-Süd-Richtung über das gesamte Quartier ausgebaut, danach verläuft er nördlich des Ernst-August-Kanals bis zur Bahnbrücke / B75.

Für das Gesamtgebiet Elbinselquartier wurden zwei B-Pläne aufgestellt:

- im Norden B-Plan 100,
- im Süden B-Plan 99

Die Grenze zwischen beiden B-Plänen verläuft im Westen südlich der Rotenhäuser Wetter, danach südlich der Baufelder 26 und 24.

Im Weiteren wird hier nur der B-Plan 100 betrachtet.

Kartengrundlage © FHH/LGV,
Funktionsplan © IBA Hamburg
GmbH; Verkehrsanlagenplan ©
IBA Hamburg GmbH erstellt
durch IPROconsult GmbH

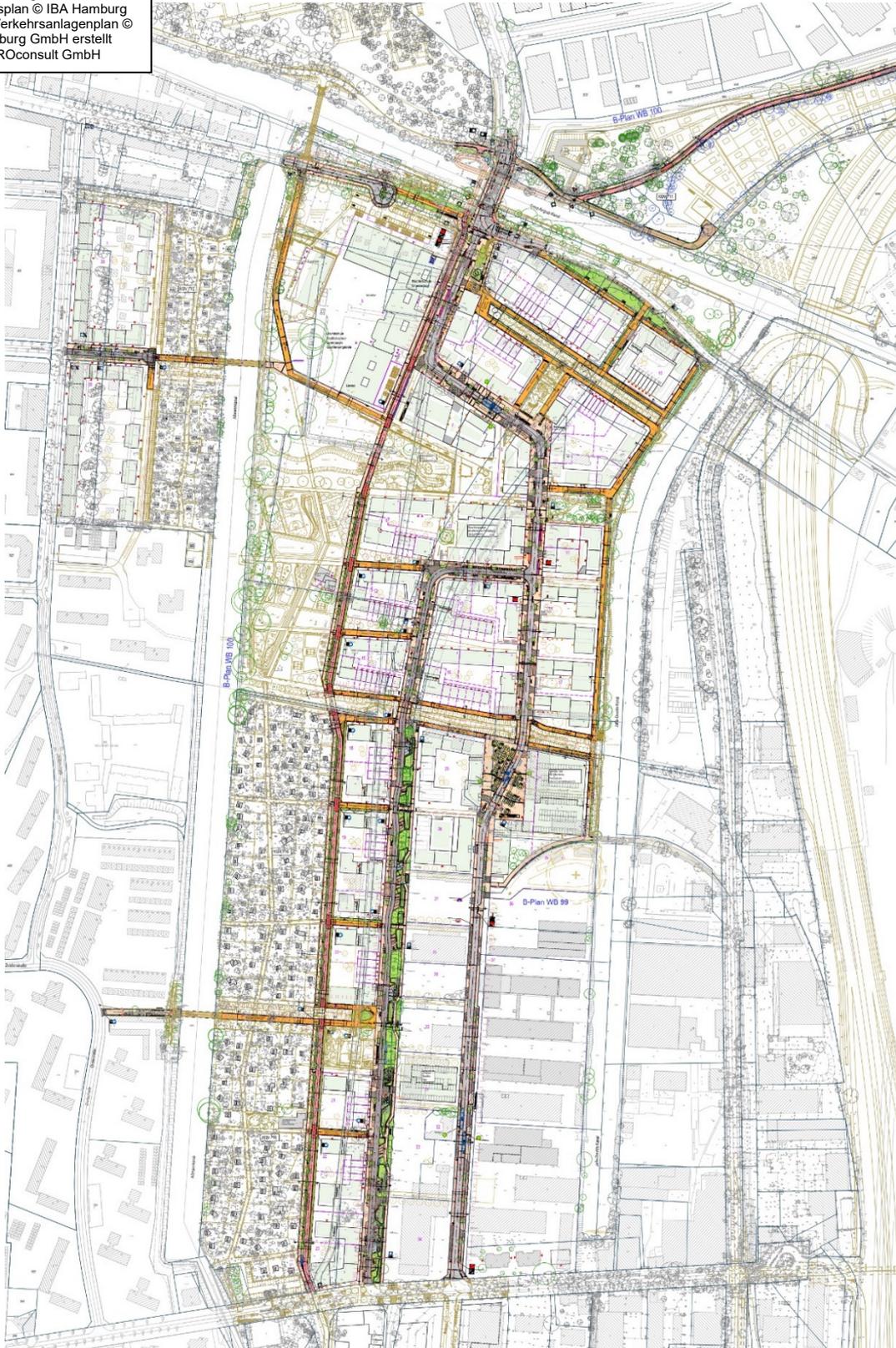


Abbildung 1 - Übersichtskarte Gesamtgebiet EIQ

1.2 Darstellung der Baumaßnahme B-Plan 100

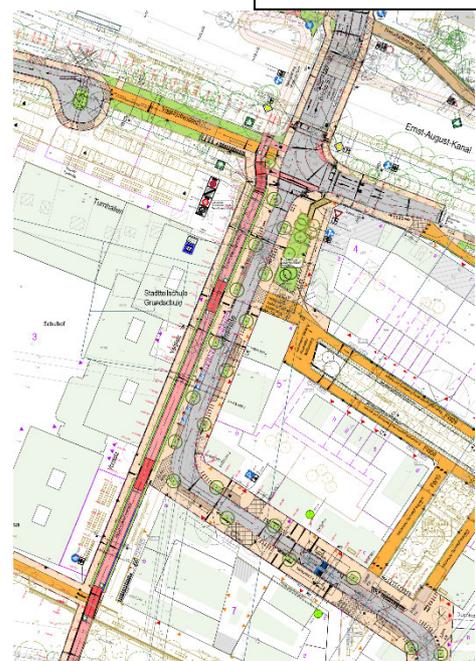
Im Bereich des B-Plans 100 wird die Jaffestraße in den Abschnitten Jaffestraße Mitte (vom Platz an der Jaffestraße bis BF 5) und Jaffestraße Nord (vor dem Schulstandort) betrachtet.

Von der Planstraße A wird der Abschnitt nördlich der Rotenhäuser Wettern bis zur Einmündung in die Jaffestraße erfasst.

Außerdem wird der Radschnellweg von der Rotenhäuser Wettern bis zum Vogelhüttendeich und nördlich des Ernst-August-Kanals bis zur Bahnbrücke / B75 Richtung Innenstadt geplant. Die Überquerung des Ernst-August-Kanals und die Unterquerung der Schlenzigstraße sind Bestandteil der Brückenplanung.



Kartgrundlage © FHH/LGV,
Funktionsplan © IBA Hamburg
GmbH; Verkehrsanlagenplan ©
IBA Hamburg GmbH erstellt
durch IPROconsult GmbH



Kartgrundlage © FHH/LGV,
Funktionsplan © IBA Hamburg
GmbH; Verkehrsanlagenplan ©
IBA Hamburg GmbH erstellt
durch IPROconsult GmbH

Abbildung 3 - Lageplanausschnitt Jaffestraße Mitte, Planstraße A und Radschnellweg

Abbildung 2 - Lageplanausschnitt Jaffestraße Nord und Radschnellweg

Die Planstraße B wird in Weiterführung der Mannesallee als Stichstraße mit Wendehammer geplant.

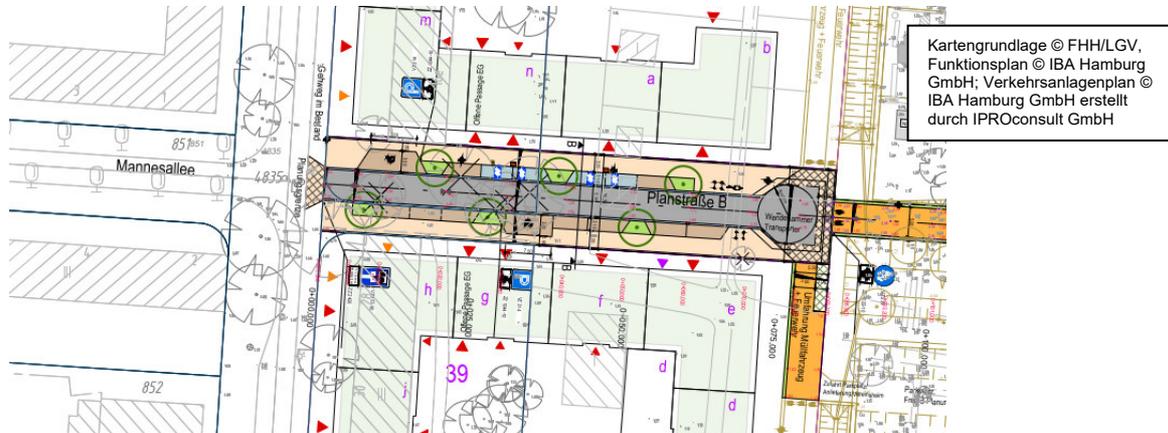


Abbildung 4 - Lageplanausschnitt Planstraße B

Der Knotenpunkt Vogelhüttendeich / Jaffestraße / Schlenzigstraße wird ausgebaut. Hier wird der westliche Knotenpunktarm Vogelhüttendeich ab der Brücke über den Aßmannkanal neu gestaltet, der östliche Knotenpunktarm Vogelhüttendeich wird angepasst und die Brücke Schlenzigstraße wird verbreitert.



Abbildung 5 - Lageplanausschnitt Knotenpunkt Vogelhüttendeich / Jaffestraße / Schlenzigstraße

Die Jaffestraße und die Planstraße A werden im Bereich des B-Plans 100 Tempo-30-Zone. Die jetzt schon bestehende Tempo-30-Zone für den westlichen Abschnitt Vogelhüttendeich bleibt erhalten.

1.3 Angrenzende Maßnahmen

Südlich des B-Plans 99 schließt das geplante Wilhelmsburger Rathausviertel zwischen Rotenhäuser Straße und Wilhelmsburger Inselfpark an (B-Plan 91).

Nördlich des Elbinselquartiers ist zwischen Schlenzigstraße und Harburger Chaussee das Sprehafenviertel geplant (B-Plan 102).

1.4 Begründung des Vorhabens

Durch die Umverlegung der B4 / 75 auf einer Länge von 4,6 km ergeben sich neue Entwicklungspotenziale für unterschiedliche Nutzungen.

Die IBA Hamburg GmbH ist von der BSW mit der Entwicklung des Quartiers beauftragt. 2015 fand das städtebaulich-freiraum-planerische Wettbewerbsverfahren statt. Der Wettbewerbsgewinner von DeZwarteHond und RMP bildet die Grundlage für die weitere Planung.

Der B-Plan 100 bietet das Potential für die Entwicklung von großflächigem Wohnungsbau mit ca. 2.000 Wohnungen im Geschosswohnungsbau und als Reihenhäuser. Zusätzlich sind soziale Einrichtungen wie Schule und Kindertagesstätten auf einer Fläche von 23.700 m² geplant. Neue Gewerbeflächen für nicht störendes Gewerbe, Handel und Dienstleistungen können auf einer Bruttogeschossfläche von ca. 43.000 m² entwickelt werden.

Alle Baufelder müssen verkehrstechnisch erschlossen werden.

1.5 Auftraggeber / Bedarfsträger / Projektauftrag

Die IBA ist als Trägerin der Erschließungsmaßnahmen für die erstmalige Herstellung der öffentlichen Erschließung verantwortlich.

2 Planungsrechtliche Grundlagen

Für die Realisierung des Elbinselquartiers Wilhelmsburg ist neues Planungsrecht in Form einer Änderung des Flächennutzungsplanes, des Landschaftsprogrammes sowie einer Neuaufstellung von zwei Bebauungsplänen erforderlich. Grundlage der neuen Bebauungspläne Wilhelmsburg 99 und Wilhelmsburg 100 ist der Funktionsplan Elbinselquartier Wilhelmsburg.

3 Technische Beschreibung der Baumaßnahme

3.1 Gegenwärtiger Zustand

3.1.1 Knotenpunkt Schlenzigstraße / Vogelhüttendeich / Jaffestraße

Dieser Knotenpunkt ist bereits heute in seiner Grundstruktur mit allen zukünftigen Knotenpunktarmen vorhanden und soll ausgebaut werden.

Verkehrstechnisch sind der nördliche Knotenpunktarm (Schlenzigstraße) und der östliche Knotenpunktarm (Vogelhüttendeich) als abknickende Hauptstraße ausgewiesen.

Der westliche Knotenpunktarm (Vogelhüttendeich) und der südliche Knotenpunktarm (Sackgasse und Radweg) sind untergeordnet als Gehwegüberfahrten mit abgesenktem Bord angeschlossen.

Die Fahrbahnen von Vogelhüttendeich und Schlenzigstraße haben eine Asphaltbefestigung. Die Gehwegüberfahrten für den Anschluss des westlichen und südlichen Knotenpunktarmes sind mit Beton-Wabenpflaster ausgebildet. Die Gehwege entlang der Straßen sind mit Betonpflaster/-platten befestigt. Die Entwässerung von Vogelhüttendeich und Schlenzigstraße erfolgt über Trummen.

3.1.2 Jaffestraße

Von der Rotenhäuser Straße existiert nach Norden führend die Jaffestraße im Bestand.

Die jetzige Jaffestraße weist eine Straßenraumbreite von ca. 12,00 m auf, mit ca. 6,50 m Asphaltfahrbahn, beidseitigen Gehwegen (Betonplatten/Asphalt) und abschnittsweise einseitigem Längsparkstreifen (Betonwaben). Sie endet ca. 110 m nördlich der B-Plangrenze B-Plan 99/B-Plan 100 in einem Wendehammer. Da durch diese Straße beidseitig Gewerbeansiedlungen erschlossen werden, ist ein hoher Anteil an Liefer- und Schwerlastverkehr vorhanden.

Die Jaffestraße wird in vorhandene Trummen entwässert.

3.1.3 Radweg

Der vorhandene Radweg verläuft von Süd nach Nord von der B-Plan-Grenze bis zum Knotenpunkt Vogelhüttendeich. Er hat eine Breite von ca. 3,60 m. Er ist mit Asphalt befestigt und entwässert ins Gelände.

3.1.4 Öffentlicher Personennahverkehr

Innerhalb des B-Plangebietes gibt es bisher keinen öffentlichen Personennahverkehr. Allerdings befindet sich eine bestehende Bushaltestelle der Buslinie 155 an der Schlenzigstraße, über die auch die S-Bahnstation „Wilhelmsburg“ erreichbar ist. Im Westen befindet sich im Knotenpunkt Vogelhüttendeich/Georg-Wilhelm-Straße eine Haltestelle der Buslinie 13, die über Georg-Wilhelm-Straße und Mengestraße ebenfalls zum S-Bahnhof fährt.

Über die S-Bahnstation „Wilhelmsburg“ kann der Anschluss an das S-Bahnnetz der Freien Hansestadt Hamburg erfolgen.

3.2 Geplanter Zustand

3.2.1 Verkehrsprognose

Die Quartiersentwicklung bietet die Grundlage zur folgenden Verkehrsprognose.

Als Verkehrsprognose im Jahr 2035 gelten entsprechend der Gesamtverkehrsprognose für die Erschließungsgebiete Spreehafenviertel, Elbinselquartier und Wilhelmsburger Rathausviertel von SBI [1]:

- für den Knotenpunkt Vogelhüttendeich
 - in der Jaffestraße 7.700 Kfz/24 h mit 4 % SV-Anteil
 - im östlichen Arm Vogelhüttendeich 8.100 Kfz/24 h mit 9 % SV-Anteil
 - in der Schlenzigstraße 12.500 Kfz/24 h mit 8 % SV-Anteil
- für den Vogelhüttendeich (an der Brücke Jaffe-Davids-Kanal) 9.300 Kfz/24 h mit 14 % SV-Anteil
- für die Jaffestraße (nördl. der Einmündung Planstr. A) 3.900 Kfz/24 h mit 7 % SV-Anteil
- für die Jaffestraße (südlich der Einmündung Planstr. A) 3.600 Kfz/24 h mit 8 % SV-Anteil
- für die Planstraße A (vor Einmündung in die Jaffestr.) 350 Kfz/24 h mit 2 % SV-Anteil

Ergänzende Angaben sind der Gesamtverkehrsprognose [1] zu entnehmen.

3.2.2 Knoten Schlenzigstraße / Vogelhüttendeich / Jaffestraße – Abmessungen der Fahrbahn und Nebenflächen

Dieser Knotenpunkt, der bereits heute in seiner Grundstruktur mit allen zukünftigen Knotenpunktarnten vorhanden ist, soll ausgebaut werden.

Aufgrund von umliegenden Quartiersentwicklungen sowie der Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße und der sich daraus ergebenden veränderten Verkehrsströme sind in der nördlichen Zufahrt (Schlenzigstraße) und der östlichen Zufahrt (Vogelhüttendeich) zusätzliche Abbiegestreifen erforderlich, um einen qualitativ ausreichenden Verkehrsablauf zu gewährleisten.

3.2.2.1 Nördlicher Knotenpunktarm (Schlenzigstraße)

Im nördlichen Knotenpunktarm schließt sich direkt die Brücke Schlenzigstraße über den Ernst-August-Kanal an. Die Grundlage der Straßenplanung bildet der neue Querschnitt auf der Brücke:

westlicher Gehweg	3,00 m
Fahrspur (geradeaus)	3,25 m
Fahrspur (links)	3,25 m
Fahrspur	3,75 m
Radfahrstreifen	2,75 m
östlicher Gehweg	3,00 m
Gesamtbreite	19,00 m

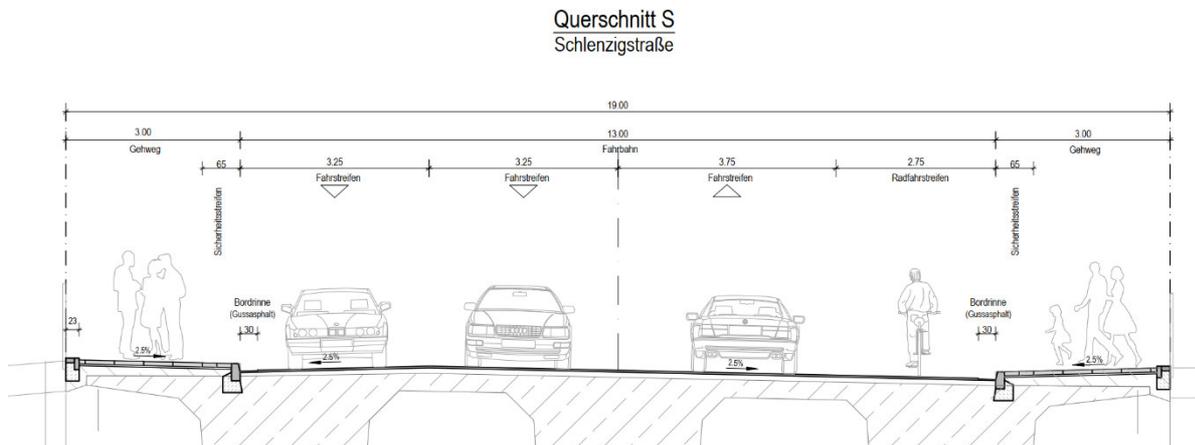


Abbildung 6 - Querschnitt Schlenzigstraße (Brücke)

Ca. 40 m nach der Brücke wird die Straße an der nördlichen Planungsgrenze auf den vorhandenen Straßenquerschnitt der Schlenzigstraße verzogen. Der östliche Radfahrstreifen wird in den vorhandenen östlichen Geh-/ Radweg verschwenkt. Die Radfahrer, die aus Norden kommen, können die Radwegbrücke des Radschnellweges nutzen, die westlich der Brücke Schlenzigstraße geplant ist (nicht Projektbestandteil).

Der Honartsdeicher Weg quert die Schlenzigstraße mittels Gehwegüberfahrten.

Auf der Brücke wird die Fahrbahn über Dachprofil entwässert, das Gefälle wird nach der Brücke auf die vorhandene einseitige Querneigung verzogen.

3.2.2.2 Östlicher Knotenpunktarm (Vogelhüttendeich)

Der nördliche Gehweg wird in seiner Bestandsbreite erneuert.

Querschnitt

nördlicher Gehweg	2,65 m
Fahrspur (rechts)	3,25 m
Fahrspur (links)	3,00 m
Fahrspur	3,50 m
südlicher Gehweg	3,30-3,55 m
Gesamtbreite	15,70 -15,95 m

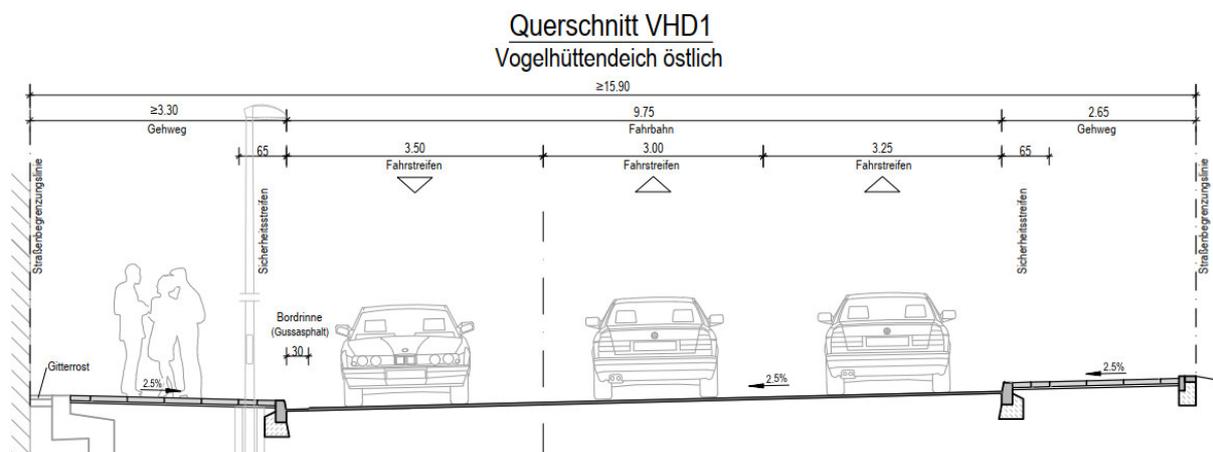


Abbildung 7 -Querschnitt Vogelhüttendeich östlicher Knotenpunktarm

weiterer Ausbau sh. Pkt. 3.2.3.3 Abschnitt östlicher Vogelhüttendeich

3.2.2.3 Westlicher Knotenpunktarm (Vogelhüttendeich)

Der westliche Knotenpunktarm wird als Geh- und Zweirichtungsradweg (mit möglicher Befahrung durch Müllfahrzeug und Feuerwehr) von 5 m Breite als Gehwegüberfahrt angebunden.

weiterer Ausbau sh. Pkt. 3.2.3.1 / 3.2.3.2

3.2.2.4 Südlicher Knotenpunktarm (Jaffestraße)

Im Süden wird die Jaffestraße mit folgendem Querschnitt an den Knoten angebunden:

westlicher Gehweg einschließlich Radschnellweg und Grünstreifen	14,75 m
Fahrspur	3,25 m
Fahrspur	3,25 m
östlicher Gehweg mit Grünzone	>18,00 m
Gesamtbreite	>39,25 m

weiterer Ausbau sh. Pkt. 3.2.4.3 Jaffestraße Nord

Der nördliche Knotenpunktarm (Schlenzigstraße) und der östliche Knotenpunktarm (Vogelhüttendeich) sind als abknickende Hauptstraße ausgewiesen. Die Jaffestraße ist ein untergeordneter Knotenpunktarm.

Der Knotenpunkt ist als lichtsignalgeregelter Knotenpunkt konzipiert (sh. Pkt.3.2.14).

3.2.3 Vogelhüttendeich - Abmessungen der Fahrbahn und Nebenflächen

Der Vogelhüttendeich ist als Straße bereits vorhanden, wird aber innerhalb der B-Plangrenze vom Aßmannkanal bis östlich des Knotenpunktes mit der Schlenzigstraße in unterschiedlichen Ausbauquerschnitten neu gestaltet.

3.2.3.1 Abschnitt westlicher Vogelhüttendeich vom Aßmannkanal bis zur Wendeanlage

Es ist geplant, die Straße mit beidseitigen Gehwegen ca. 100 m östlich der Brücke über den Aßmannkanal mit einer Wendeanlage für ein 3-achsiges Kommunalfahrzeug enden zu lassen. In diesem Abschnitt, der ab der Zeidlerstraße als Sackgasse ausgeschildert ist, wird der westlich der Brücke vorhandene Straßenquerschnitt fortgeführt.

Querschnitt:

Gehweg	3,00 m
Fahrbahn	2,95 m
Fahrbahn	2,95 m
Gehweg	3,00 m

Gesamtbreite 11,90 m

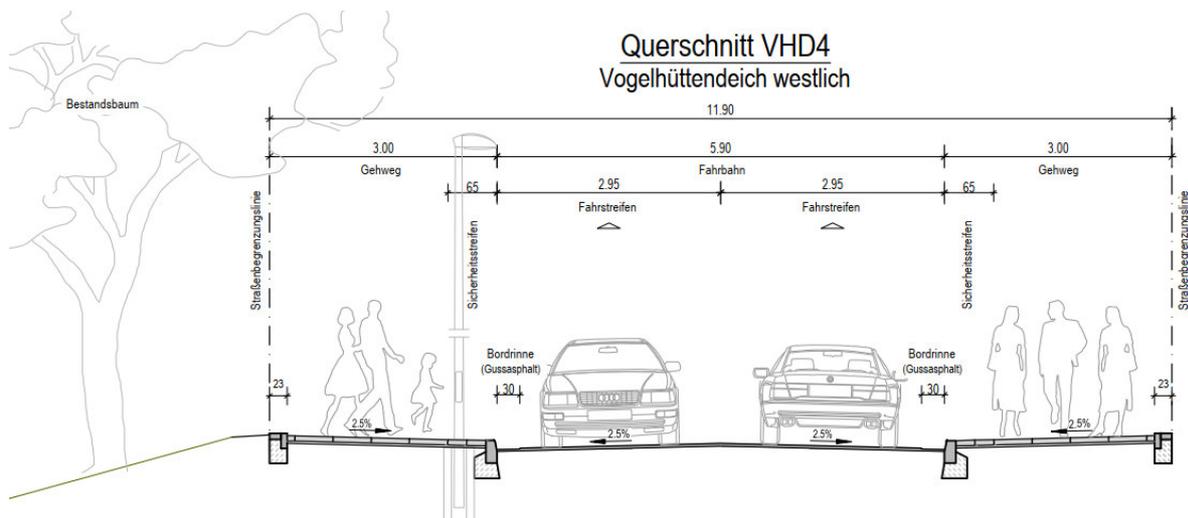


Abbildung 8 - Querschnitt westlicher Vogelhüttendeich von Brücke bis Wendeanlage

Kurz nach der Brücke über den Aßmannkanal wird über eine Gehwegüberfahrt die Zufahrt zum Ruderclub geplant.

Danach erfolgt eine einseitige Fahrbahneinengung auf 3,80 m Durchfahrbreite (Begegnungsfall PKW-Fahrrad mit eingeschränktem Bewegungsspielraum).

Über eine weitere Gehwegüberfahrt wird der nördlich geplante Biergarten erschlossen. Dieser Abschnitt endet in einer Wendeanlage mit Mittelinsel für das Wenden eines 3-achsigen Kommunalfahrzeugs in einem Zug. Von dieser Wendeanlage aus werden der Parkplatz Ruderclub und der Parkplatz Schule erschlossen, außerdem schließt über eine Gehwegüberfahrt der 2. Ausbauabschnitt an.

Die Fahrbahn ist mit Dachprofil geplant.

3.2.3.2 Abschnitt Wendeanlage bis Knotenpunkt

Östlich der Wendeanlage soll bis zum Knotenpunkt Vogelhüttendeich/Jaffestraße/Schlenzigstraße nur noch ein 5,00 m breiter Geh- und Zweirichtungsradweg mit nördlich und südlich angrenzenden Grünflächen weitergeführt werden.

Dieser Geh- und Zweirichtungsradweg ist durch Poller abgegrenzt, die Passierbarkeit für Rettungs-/ und Müllfahrzeuge wird weiterhin gewährleistet. Der Querschnitt ist für den Begegnungsfall Feuerwehr – Radfahrer ausgelegt.

Querschnitt

Grünstreifen	3,50 m
Geh- und Zweirichtungsradweg	5,00 m
Grünstreifen	ca. 3,85 m
Gesamtbreite	ca. 12,35 m

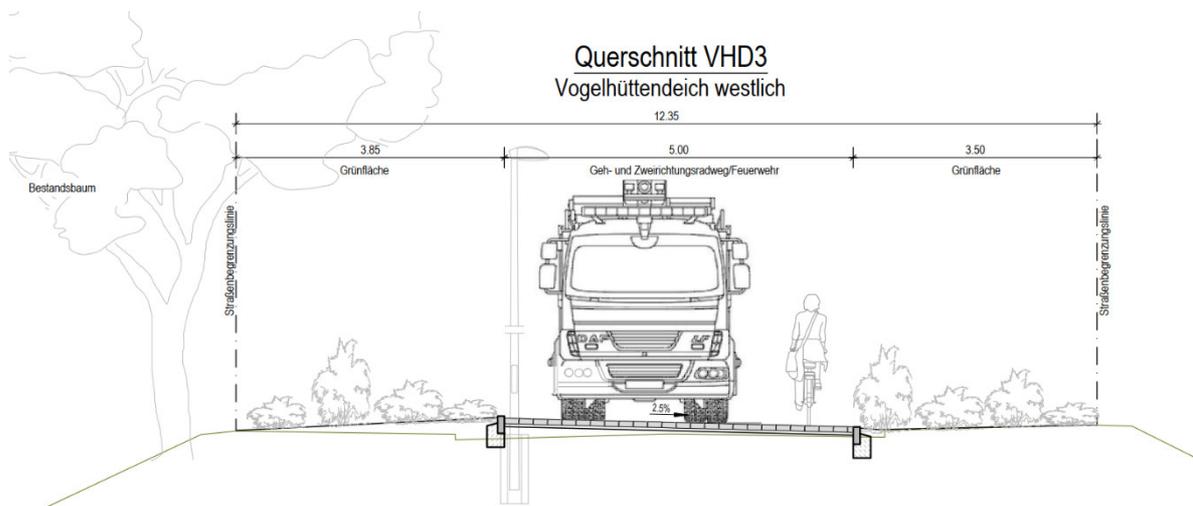


Abbildung 9 - Querschnitt westlicher Vogelhüttendeich östlich der Wendeanlage

Am südlichen Fahrbahnrand wird auf ca. 20 m Länge ein 3 m breiter Gehweg zum Aufstellen einer Stadtradstation angebaut.

Kurz vor dem Knotenpunkt quert der Geh- und Zweirichtungsradweg den Radschnellweg.

Der Geh- und Zweirichtungsradweg erhält eine einseitige Querneigung.

3.2.3.3 Abschnitt östlicher Vogelhüttendeich

Ca. 40 m vom Knotenpunkt wird der Straßenquerschnitt auf den Ausgangsquerschnitt verzogen. Hier befindet sich die Planungsgrenze für den Fahrbahnausbau.

Die Fahrbahn wird über ein Dachprofil entwässert.
 Bis zur Brücke über den Jaffe-Davids-Kanal wird der Bereich zwischen dem südlichen Fahr-
 bahnrand und künftiger/vorhandener Bebauung neu gestaltet.

An den südlichen Fahrbahnrand wird ein Längsparkstreifen von 2,10 m Breite angebaut. Für
 die gewerbliche Nutzung wird außerdem eine Ladezone von 2,50 m Breite vorgesehen.
 Der südliche Gehweg wird an der Bebauungsgrenze in 3 m Breite weitergeführt. Er wird für
 die Befahrung mit der Feuerwehr ausgelegt, daneben wird zusätzlich eine 2,50 m breite Be-
 wegungsfläche für die Feuerwehr geplant.
 Gehweg/Feuerwehrfläche entwässern ins Gelände.

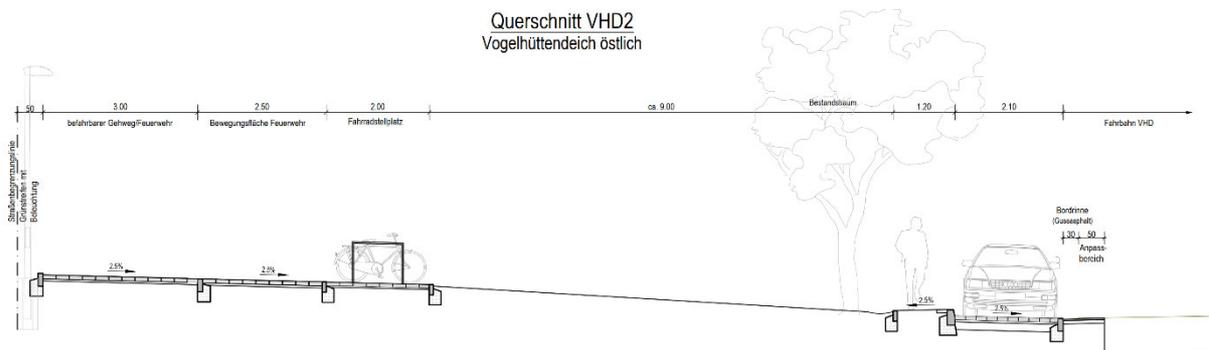


Abbildung 10 - Querschnitt östlicher Vogelhüttendeich

Zurzeit wird die Bebauung (Gewerbstandort) des künftigen Baufeldes BF 40 über eine Zu-
 fahrt erschlossen. Diese muss in der Übergangszeit noch erhalten bleiben. Künftig wird es
 eine gemeinsame Zufahrt vom östlichen Vogelhüttendeich zu den Tiefgaragen der Baufelder
 BF 4 und BF 40 geben.

3.2.4 Jaffestraße - Abmessungen der Fahrbahn und Nebenflächen

Die Jaffestraße als Erschließungsstraße durchquert das Erschließungsgebiet von Süd nach
 Nord und gliedert sich in mehrere Abschnitte mit unterschiedlichen Querschnitten. Auf der
 Jaffestraße ist Busverkehr in beiden Richtungen vorgesehen.

Die Jaffestraße wird im Querschnitt aus dem B-Plan 99 nach Norden weitergeführt,
 der östliche Gehweg wird aber verbreitert.
 Die Breite der Fahrbahn von 6,50 m wurde entsprechend dem maßgeblichen Begegnungsfall
 Bus/Bus geplant.

Querschnitt:

westlicher Gehweg	2,85 m
Fahrspur	3,25 m
Fahrspur	3,25 m
Längsparkstand Car-sharing	2,50 m
Östlicher Gehweg	5,15 m
Gesamtbreite	17,00 m

3.2.4.1 Platz Jaffestraße

Zwischen den Baufeldern 24 und 26 entsteht durch das Verschwenken der Fahrbahn eine großzügige Platzfläche von ca. 40,80 m Breite. Hier wird beidseitig eine Bushaltestelle eingeordnet. Durch die Gestaltung mit Grün und Ausstattungselementen wird dem Aufenthaltscharakter dieses Platzes entsprochen.

Die Fahrbahn erhält ein einseitiges Quergefälle.

3.2.4.2 Jaffestraße Mitte (nördlich der Rotenhäuser Wettern bis Baufeld 5)

Ab der Rotenhäuser Wettern hat die Jaffestraße den Charakter einer Erschließungsstraße für Wohnnutzung und nicht störendes Gewerbe.

Dementsprechend ist der Straßenraum auch gestaltet. Beidseitig werden zwischen den einzelnen Bauminseln PKW-Längsparkstände mit 2,10 m Breite bzw. Ladezonen mit 2,50 m Breite angeordnet.

Querschnitt zwischen Rotenhäuser Wettern und Einmündung Planstraße A:

Gehweg	3,00 m	(2,60 m)
Längsparker/Bauminsel	2,10 m	(bzw. Ladezone 2,50 m)
Fahrbahn	3,25 m	
Fahrbahn	3,25 m	
Längsparker/Bauminsel	2,10 m	(bzw. Ladezone 2,50 m)
Gehweg	3,00 m	(2,60 m)
Gesamtbreite	16,70 m	

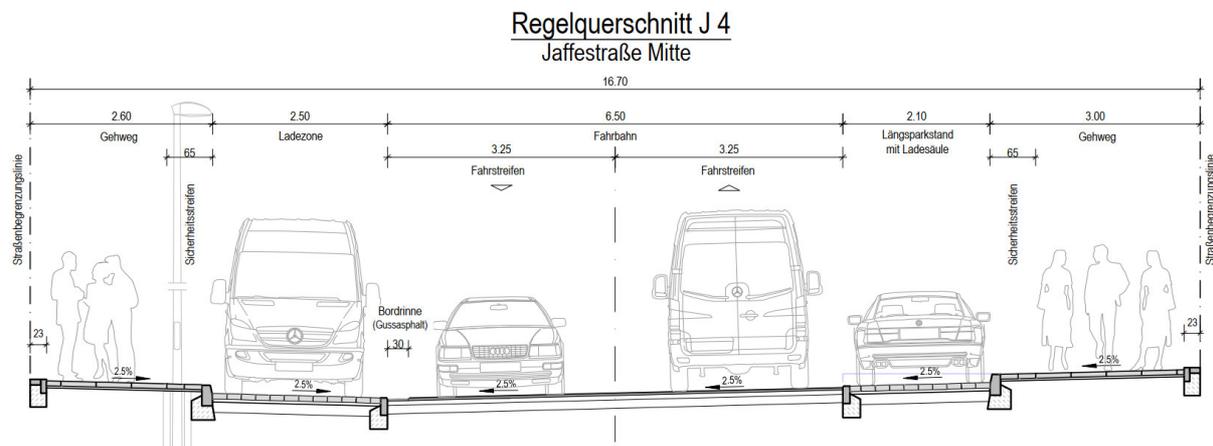


Abbildung 11- Querschnitt Jaffestraße zwischen Rotenhäuser Wettern und Einmündung Planstraße A

Bei Station 0+680 mündet die Planstraße A in die Jaffestraße in einem gleichberechtigten Knotenpunkt mit Rechts-vor-links-Regelung ein.

Nördlich der Einmündung Planstraße A wird der westliche Gehweg auf eine Gesamtbreite von 7,00 m verbreitert. Hier soll Kleingewerbe mit Außenbereichen und gewerblich genutzten Erdgeschosszonen mit Sondernutzungsmöglichkeiten (u.a. Gastronomie, Ausstellung) entstehen.

Beidseitig werden zwischen den einzelnen Bauminseln PKW-Längsparkstände mit 2,10 m Breite / Parkstände für Car-sharing mit 2,50 m Breite bzw. Ladezonen mit ebenfalls 2,50 m Breite angeordnet.

Querschnitt zwischen Einmündung Planstraße A und Baufeld 6/8:

Gehweg	4,50 m	
Ladezone/Bauminsel	2,50 m	
Fahrstreifen	3,25 m	
Fahrstreifen	3,25 m	
Längsparker/Bauminsel	2,10 m	(bzw. Car-sharing 2,50 m)
Gehweg	3,00 m	(2,60 m)
Gesamtbreite	16,70 m	

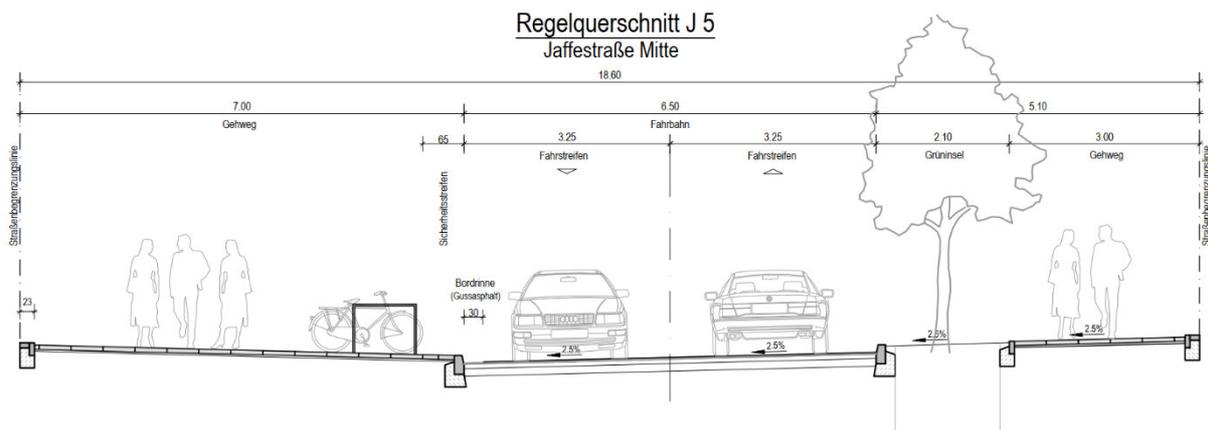


Abbildung 12 - Querschnitt Jaffestraße zwischen Einmündung Planstraße A und Baufeld 6/8

Als geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen sind im Verlauf der Jaffestraße zwei Fahrbahneinengungen, einseitig bzw. beidseitig, mit Einengung der Fahrbahn auf 3,80 m (eingeschränkte Begegnung PKW/Fahrrad), geplant.

Nach Verschwenken der Straße Richtung Westen (ca. ab Station 0+810) ist der nördliche Gehweg insgesamt 7,50 m breit und der südliche Gehweg 7 m breit. Hier entsteht eine weitere Bushaltestelle mit direkt gegenüberliegenden Haltezonen.

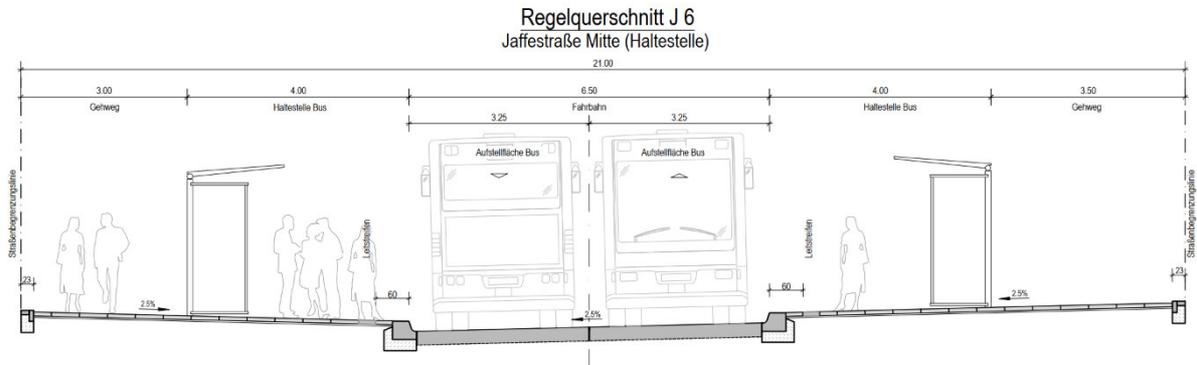


Abbildung 13 - Querschnitt Jaffestraße zwischen Baufeld 6/8 und Baufeld 5

Die Fahrbahn erhält ein einseitiges Quergefälle.

Außerdem wurden in diesem Abschnitt zwei Ladezonen (nördlich BF 7 für Mensaanlieferung Schulcampus und nördlich BF 8) geplant.

Für die private Anlieferzone nördlich BF 7 wurden An- und Abfahrt für Sattelzüge nachgewiesen, so dass sich überbreite Gehwegüberfahrten ergeben.

3.2.4.3 Jaffestraße Nord (Baufeld 5 bis Knotenpunkt Vogelhüttendeich)

Dieser Bereich ist durch den westlich angrenzenden neuen Schulstandort und dem damit verbundenen verstärkten Fußgängeraufkommen auf der Westseite geprägt. Außerdem muss der von Süden kommende Radschnellweg einschließlich beidseitig angeordneten Grünstreifen (sh. auch Pkt. 3.2.10.1) in den Straßenquerschnitt integriert werden.

Angrenzend an die Fahrbahn werden wieder zwischen einzelnen Bauminseln Längsparkstände angeordnet.

Damit ergibt sich für die westliche Nebenfläche eine Gesamtbreite von 14,75 m.

Am östlichen Fahrbahnrand werden Längsparker mit 2,10 m Breite und eine Ladezone mit 2,50 m Breite geplant, die Gesamtbreite der östlichen Nebenanlagen beträgt 5,10 m.

Querschnitt:

Gehweg an der Schule	3,00 m	
Grünstreifen mit Zaun	1,00 m	
Radschnellweg	5,00 m	
Grünstreifen mit Zaun	1,00 m	
Gehweg	2,65 m	
Längsparker/Bauminsel	2,10 m	
Fahrspur	3,25 m	
Fahrspur	3,25 m	
Längsparker/Bauminsel	2,10 m	(bzw. Ladezone 2,50 m)
Gehweg	3,00 m	(2,60 m)
Gesamtbreite	26,35 m	

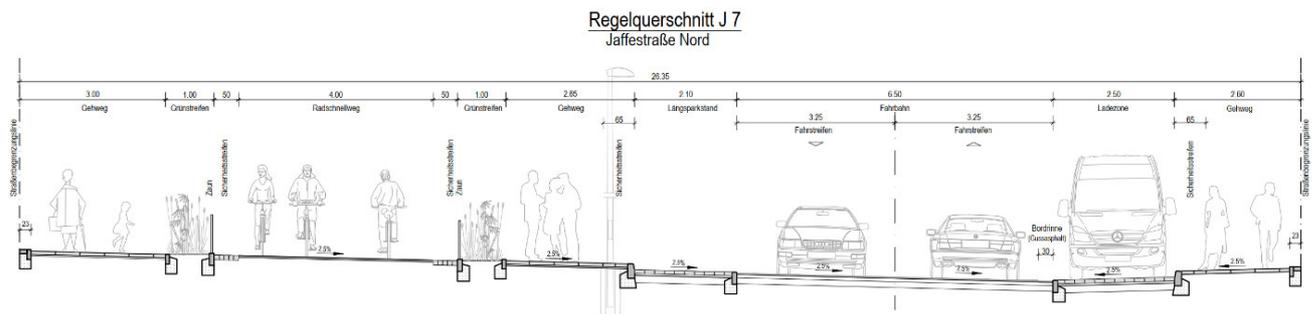


Abbildung 14 - Querschnitt Jaffestraße Nord

Ca. ab Station 1+025 weiten sich die östlichen Nebenanlagen bis zur Bestandsbebauung auf. Hier wird ein zusätzliches Gehweg direkt an der Bebauung angelegt, innerhalb einer Grünfläche wird der Höhenunterschied zum Straßenniveau ausgeglichen. Richtung Kreuzung wird wieder eine Treppenanlage analog dem Bestand angelegt.

Im nördlichen Abschnitt erhält die Fahrbahn ein einseitiges Gefälle, das kurz vor dem Knotenpunkt in ein Dachgefälle übergeht. Die Gradienten steigt bis zu den Bestandshöhen am Knoten an.

3.2.5 Planstraße A - Abmessungen der Fahrbahn und Nebenflächen

Die Planstraße A ist eine Quartiersstraße, die umgebende Bebauung dient der Wohnnutzung und teilweise nicht störendem Gewerbe bzw. Dienstleistungen. Dementsprechend ist der Straßenraum auch gestaltet.

Die Fahrbahn ist mit 5,50 m Breite geplant und ist damit für den Begegnungsfall LKW/PKW ausgelegt.

Querschnitt:

Gehweg	3,00 m
Längsparkstreifen / Grün	2,10 m
Fahrspur	2,75 m
Fahrspur	2,75 m
Längsparkstreifen / Grün	2,10 m
Gehweg	3,00 m
Gesamtbreite	15,70 m

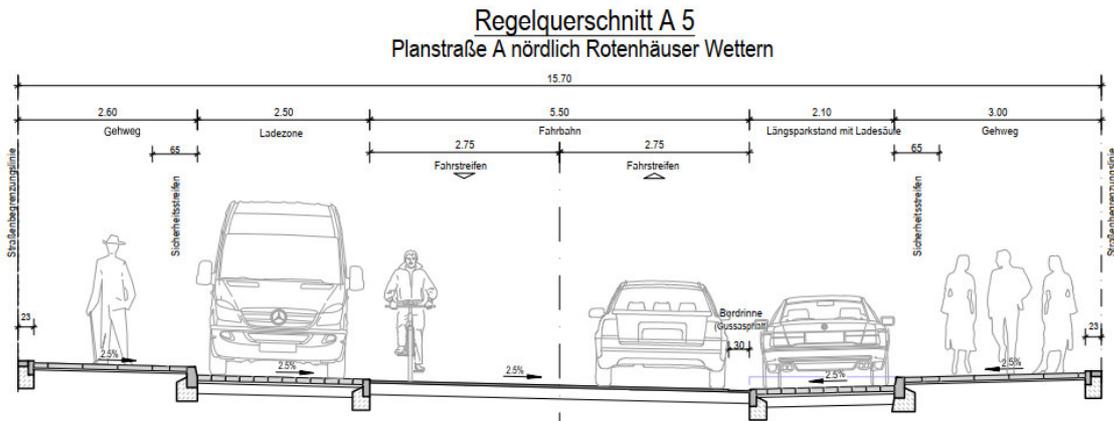


Abbildung 15 - Querschnitt Planstraße A

Die Gesamtbreite der beidseitigen Nebenanlagen beträgt 5,10 m, am südlichen/östlichen Fahrbahnrand sind PKW-Längsparkstreifen von 2,10 m Breite angeordnet, der dahinter verlaufende Gehweg ist 3,00 m breit.

Am nördlichen/westlichen Fahrbahnrand werden Längsparker mit 2,10 m Breite bzw. eine Ladezone mit 2,50 m Breite geplant, die Restgehwegbreite beträgt 3,00 m bzw. 2,60 m.

Die Fahrbahn der Planstraße A erhält ein einseitiges Quergefälle.

Die Planstraße A soll nach Süden bis über die Rotenhäuser Wettern und dann innerhalb des B-Plangebiets 99 bis zur Rotenhäuser Straße weitergeführt werden.

3.2.6 Planstraße B - Abmessungen der Fahrbahn und Nebenflächen

Die Planstraße B ist als Quartiersstraße für die westliche Bebauung des B-Plangebietes konzipiert. Sie wird über eine Gehwegüberfahrt an die Zeidlerstraße in Verlängerung der Mannesallee angebunden und endet in einem Wendehammer, der für einen Transporter ausgelegt ist. Sie ist als Sackgasse beschildert, für LKW ist keine reguläre Wendemöglichkeit vorgesehen. Allerdings ist unter Mitbenutzung der Gehwegüberfahrten das Wenden in 3 Zügen auch für einen LKW möglich.

Beidseitig werden Längsparker zwischen Baumstandorten angeordnet. Dahinter verläuft ein 3 m breiter Gehweg, der auch um den Wendehammer herumgezogen wird.

Innerhalb des Wendehammers werden über Gehwegüberfahrten nach Norden und Süden verlaufende private Fahrwege zur Befahrung durch die Müllentsorgung und die Feuerwehr sowie der nach Osten weiterführende Geh- und Zweirichtungsradweg angebunden.

Querschnitt:

Gehweg	3,00 m
Längsparkstreifen/Grün	2,10 m
Fahrstreifen	2,75 m
Fahrstreifen	2,75 m
Längsparkstreifen/Grün	2,10 m
Gehweg	3,00 m
Gesamtbreite	15,70 m

Regelquerschnitt B
Planstraße B

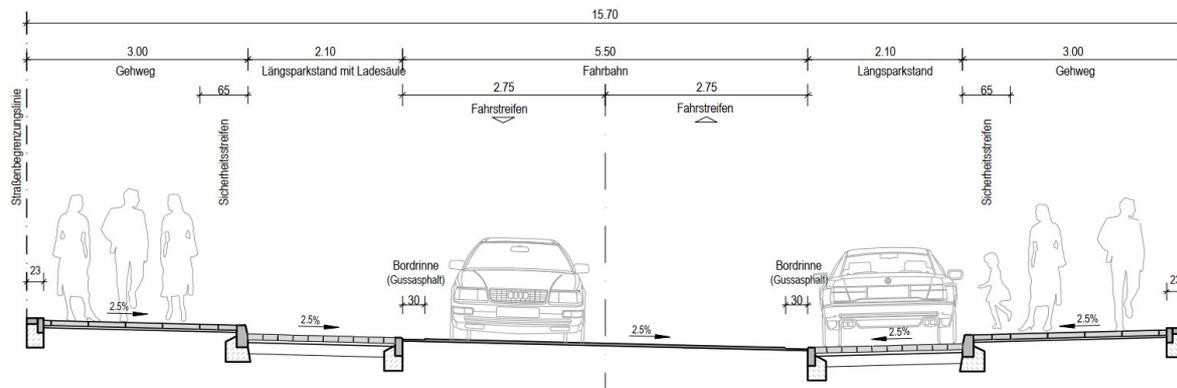


Abbildung 16 - Querschnitt Planstraße B

Die Fahrbahn erhält ein einseitiges Quergefälle.

3.2.7 Arbeits- und Schauwege / Feuerwehrwege / sonstige befahrbare Wege

3.2.7.1 Arbeits- und Schauwege

Arbeits- und Schauwege werden entlang von Gewässern geplant

- beidseitig der Rotenhäuser Wettern
- beidseitig der Wettern 1
- nördlich der Wettern 5
- entlang des Jaffe-Davids-Kanals
-

Die Arbeits- und Schauwege dienen als Gehwege, müssen aber auch von Arbeitsfahrzeugen zur Unterhaltung der Gewässer genutzt werden. Gleichzeitig wird die Benutzung ausreichend breiter Arbeits- und Schauwege auch für den Radverkehr ermöglicht.

Viele Arbeits- und Schauwege zur Befahrung durch die Feuerwehr bzw. als Feuerwehraufstell- und Bewegungsflächen ausgewiesen.

Querschnitt „reiner“ Arbeits- und Schauweg:

Grünstreifen mit Beleuchtung	0,50 m
Fahrweg	3,50 m
Bankettstreifen	0,50 m
Gesamtbreite	4,50 m

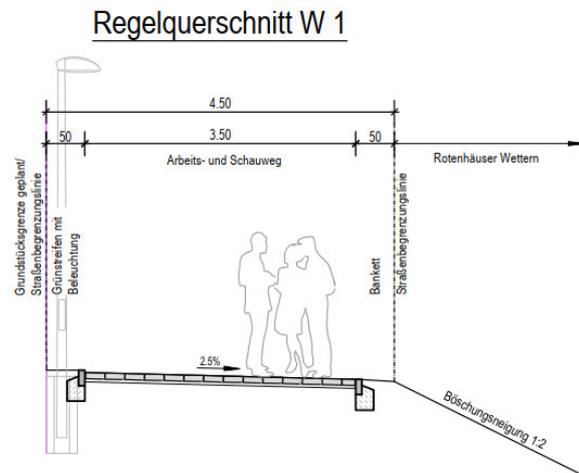


Abbildung 17 - Querschnitt Arbeits- und Schauweg

Nördlich der Wetter 5 ist ein Arbeits- und Schauweg einschließlich Geh- und Zweirichtungsradweg geplant.

Querschnitt:

Grünstreifen mit Beleuchtung	0,50 m
Fahrweg	5,00 m
Bankettstreifen	0,50 m
Gesamtbreite	6,00 m

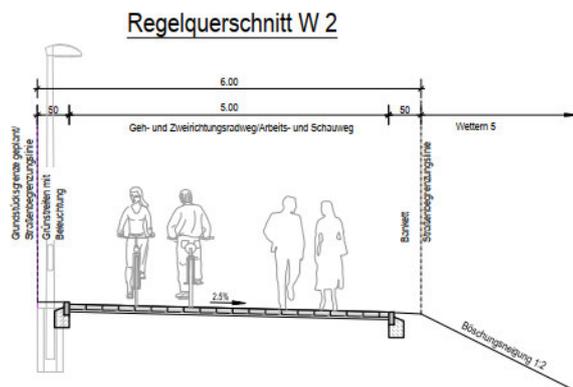


Abbildung 18 - Querschnitt Geh- und Zweirichtungsradweg/Arbeits- und Schauweg

Die Arbeits- und Schauwege entwässern ins Gelände.

Höhenzwangspunkte bilden die Brücken über die vorhandenen bzw. geplanten Wetter und Kanäle und sowie die Standfestigkeit der Böschungen entlang der Wetter.

3.2.7.2 Feuerwege

Zur Andienung der Bebauung werden außerhalb der Straßen Feuerwege benötigt. Dafür werden auch Arbeits- und Schauwege genutzt. Sie erhalten folgenden Querschnitt:

Grünstreifen mit Beleuchtung	0,50 m
Fahrweg/Aufstellfläche	3,50 m
Bewegungsfläche	2,00 m
Gesamtbreite	6,00 m

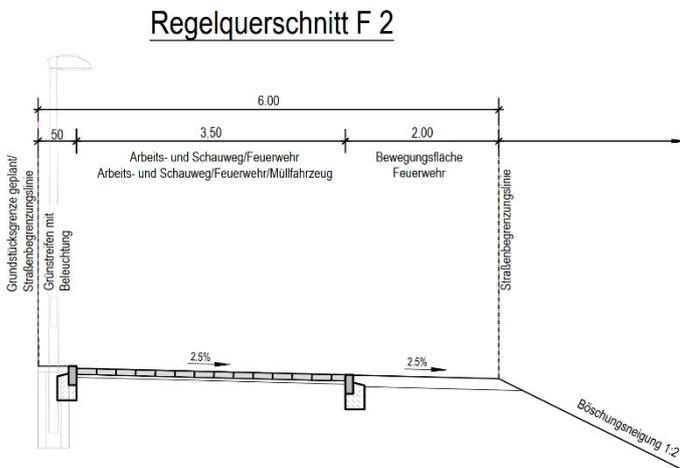


Abbildung 19 - Arbeits- und Schauweg mit Feuerwehraufstell- und -bewegungsfläche

Die zwischen Planstraße A und Radschnellweg angelegten Wege (FW05/FW06) sollen auch für den Radverkehr freigegeben werden und werden in 5 m Breite befestigt. Außerdem wird der Weg nördlich Baufeld 5 und rings um das Baufeld 6 von Müllfahrzeugen befahren, der Kurvenbereich wird ebenfalls 5 m breit befestigt.

Querschnitt

Grünstreifen mit Beleuchtung	0,50 m
Fahrweg	5,00 m
Bankett	0,50 m
Gesamtbreite	6,00 m

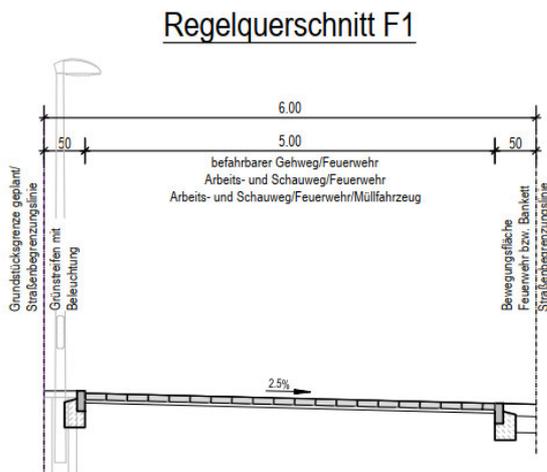


Abbildung 20 - Arbeits- und Schauweg mit Feuerwehraufstell- und -bewegungsfläche mit Befahrung durch Müllfahrzeuge (Kurvenbereich)

Der Weg südlich der Schule (FW 07) erhält folgenden Querschnitt:

Gehweg	3,00 m
Fahrweg	3,50 m
Gehweg/Bewegungsfläche	2,00 m
Gesamtbreite	8,50 m

Regelquerschnitt F 6

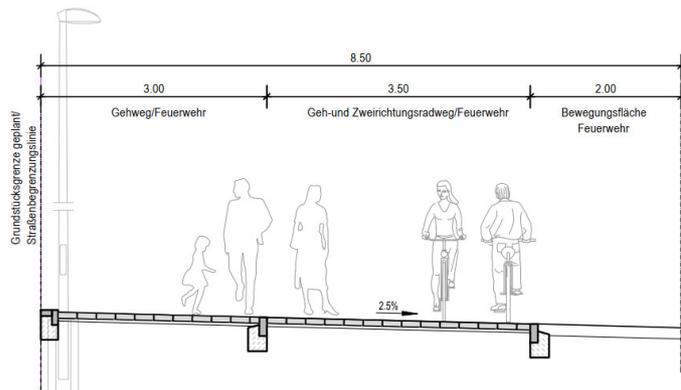


Abbildung 21 - Weg südlich Schulcampus

3.2.7.3 Sonstige befahrbare Wege

Als weitere befahrbare Wege sind der Weg zum Ruderclub und der Uferweg/Honartsdeicher Weg nördlich des Ernst-August-Kanals geplant:

Querschnitt:

Grünstreifen mit Beleuchtung	0,50 m
Fahrweg	5,00 m
Bankett	0,50 m
Gesamtbreite	6,00 m

Regelquerschnitt W 3

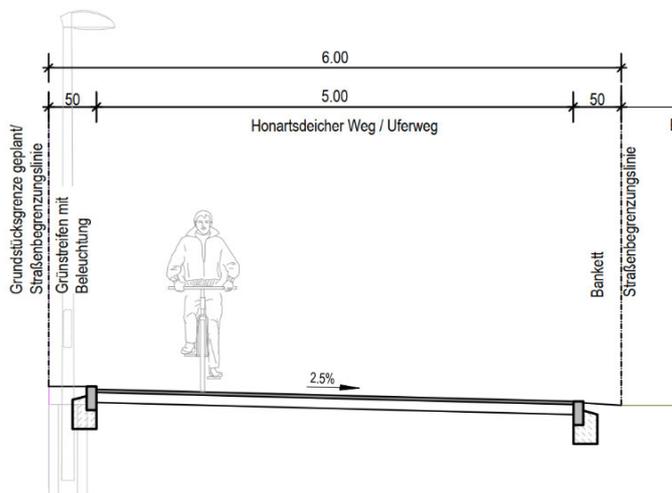


Abbildung 22 - Querschnitt Weg zum Ruderclub/Uferweg

3.2.8 Erschließung Gemeinschaftshaus (BF 41) und Vereinsheime der Kleingartenvereine

Für die Belieferung des Gemeinschaftshauses (BF 41) soll im Regelfall die Ladezone südlich Baufeld 10 genutzt werden. Der Weitertransport der Waren bis zum Baufeld 41 soll über den Feuerwehrweg FW06 mittels Hubwagen/Handwagen o.ä. erfolgen, die Entfernung beträgt ca. 100 m. Im Einzelfall ist eine Ausnahmegenehmigung zur Befahrung des jetzt mit Pollern abgegrenzten Feuerwehrweges zu beantragen. Eine Überfahrung des Radschnellweges ist zu vermeiden.

Die Anlieferung zum Vereinsheim des Kleingartenvereins 715 westlich des Aßmannkanals erfolgt über die Planstraße B / Wendehammer und einen öffentlichen Fahrweg von ca. 20 m Länge.

Die Anlieferung zum Vereinsheim des Kleingartenvereins 711 nördlich des Ernst-August-Kanals erfolgt über den Honartsdeicher Weg/Uferweg. Am Vereinsheim ist ein Wendehammer für ein 3-achsiges Kommunalfahrzeug geplant.

3.2.9 Höhenkonzept

Es liegt ein vorabgestimmtes Höhenkonzept vor.

Der Damm der B4 /75 befindet sich im Rückbau.

Das Höhenniveau wird insgesamt geringfügig angehoben.

Die Gradienten der Jaffestraße steigt bis zu den Bestandshöhen am Knoten an.

Die Gradienten des Radschnellweges orientiert sich im Süden an den Kleingartenanlagen.

Außerdem wurde die Mindesthöhe auf den Brücken bei der Überquerung der Wettern vorgegeben.

3.2.10 Radverkehr

3.2.10.1 Radschnellweg

Der aus dem Wilhelmsburger Rathausviertel kommende Radschnellweg durchquert das Elbinselquartier in Süd-Nord-Richtung.

- *Radschnellweg zwischen B-Plan-Grenze und Schulstandort (Station 0+840)*

Der Radschnellweg hat eine Breite von 4,00 m. Parallel dazu verläuft ein 3,00 m breiter Gehweg.

Zwischen Radschnellweg und Gehweg wird ein Grünstreifen von 2 m Breite, geplant, in dem auch Bäume und Beleuchtungsmasten angeordnet werden.

Der an die Baufelder angrenzende Radschnellweg kann von der Feuerwehr befahren werden. Abschnittsweise werden Bewegungsflächen von 1,50 m innerhalb des Grünstreifens befestigt.

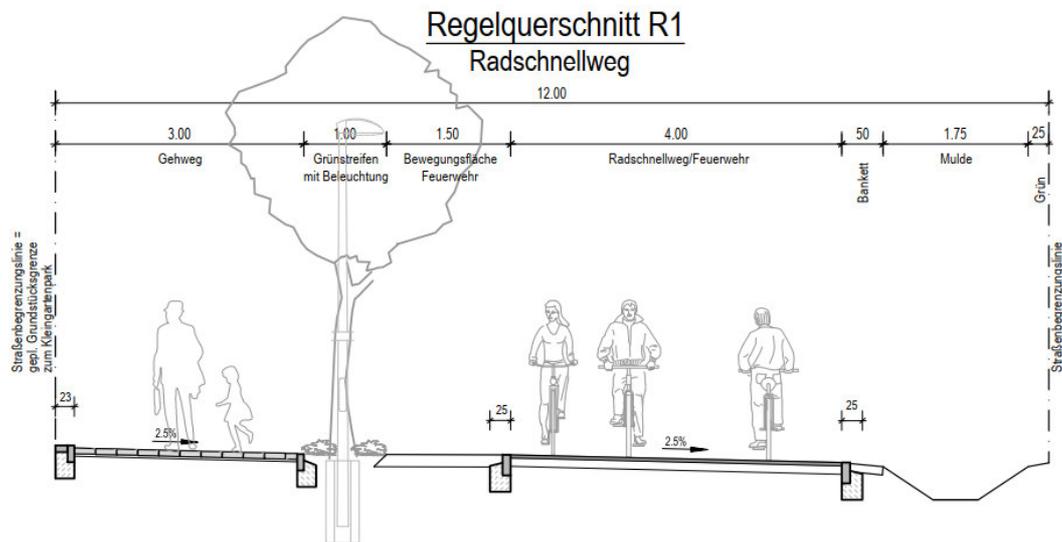


Abbildung 23 - Regelquerschnitt Radschnellweg

Im Bereich der Brücken über die Wettern wird der Grünstreifen durch einen 50 cm breiten gepflasterten Abgrenzungstreifen mit Beleuchtungsmasten ersetzt.

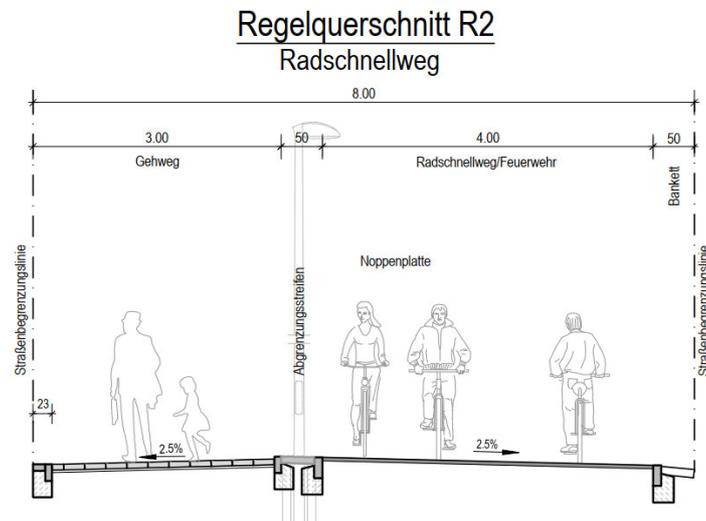


Abbildung 24 - Querschnitt Radschnellweg auf Brücke über die Wettern

Der Radschnellweg wird an mehreren Stellen von kreuzenden/einmündenden Gehwegen gequert, diese Abschnitte werden mittels Aufmerksamkeitsfeldern auf dem Radschnellweg gekennzeichnet.

Die Entwässerung des Radschnellweges erfolgt über ein 0,5 m breites Bankett in eine neu geplante Mulde.

- **Radschnellweg entlang Schulcampus**

Ab dem Schulstandort verläuft der Radschnellweg als abgegrenzter Bereich zwischen Gehwegflächen. Er hat eine Breite von 5,00 m (4,00 m nutzbare Breite plus jeweils 0,50 m breite Sicherheitsstreifen).

Zwischen den beidseitig angrenzenden Grünstreifen und den Sicherheitsstreifen wird ein Zaun gesetzt, um ein unkontrolliertes Queren des Radschnellweges zu verhindern. Gesicherte Querungen des Radschnellweges durch Fußgänger sind an exponierten Stellen geplant.

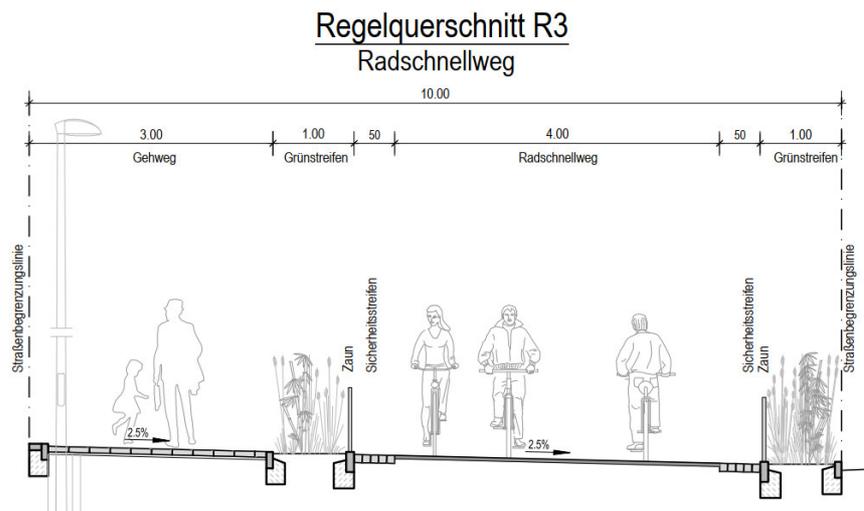


Abbildung 25 - Querschnitt Radschnellweg am Schulcampus

Nach der Querung des Geh- und Zweirichtungsradweges (westlicher Vogelhüttendeich) schließt der Radschnellweg an eine Radwegbrücke an, die den Ernst-August-Kanal überquert und die Schlenzigstraße unterquert (Bestandteil Brückenplanung).

Nach der Unterquerung der Schlenzigstraße quert der Radschnellweg den Honartsdeicher Weg/Uferweg und muss dem dortigen Verkehr Vorfahrt gewähren.

Nördlich des Ernst-August-Kanals wird der Radschnellweg durch eine geplante Kleingartenanlage bis zur Bahnbrücke / B75 (B-Plan-Grenze) weitergeführt. Der Radschnellweg hat hier ebenfalls eine Breite von 4,00 m, der parallel verlaufende Gehweg eine Breite von 3,00 m, der zwischen Radschnellweg und Gehweg angeordnete Abgrenzungstreifen ist 50 cm breit.

Im Kreuzungsbereich mit dem Hauptweg der Kleingartenvereins wird wieder ein Aufmerksamkeitsfeld auf dem Radschnellweg angeordnet.

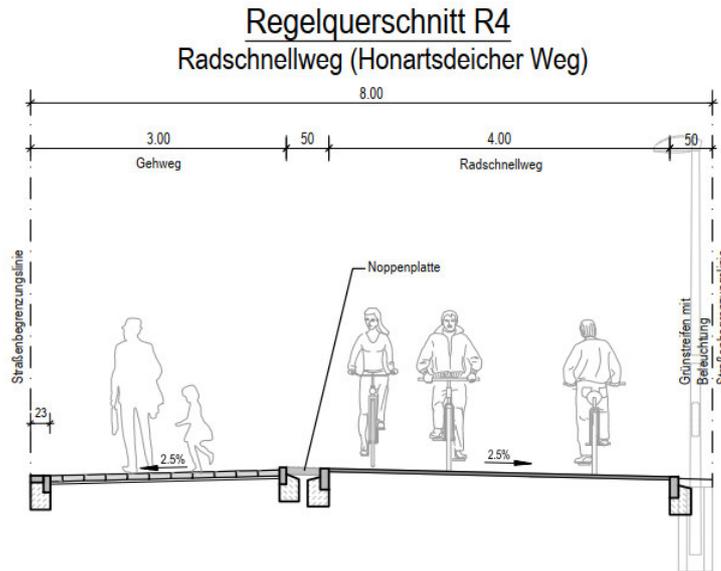


Abbildung 26 - Querschnitt Radschnellweg Honartsdeicher Weg

3.2.10.2 Radverkehr innerhalb des Quartiers

Auf den Planstraßen ist keine gesonderte Führung des Radverkehrs vorgesehen. Er findet innerhalb der Tempo-30-Zone im Mischverkehr mit den Kraftfahrzeugen statt.

Einige Arbeits- und Schauwege sowie die Feuerwehrwege zwischen Planstraße A und Radschnellweg werden ebenfalls für den Radverkehr freigegeben, da sie den Radverkehr in West-Ost-Richtung aufnehmen und als Zubringer zum Radschnellweg fungieren.

3.2.11 Fußgängerverkehr

Parallel zum Radschnellweg ist ein Gehweg von 3 m Breite angeordnet.

Die Arbeits- und Schauwege entlang der Wetteren dienen als Fußwegeverbindungen in West-Ost-Richtung und laden gleichzeitig zum Verweilen ein. Dafür ist entlang der Wetteren die Aufstellung von Bänken geplant.

Außerdem gibt es im Erschließungsgebiet weitere öffentliche Wege, die gleichzeitig als Feuerwehruzufahrt / -aufstellflächen oder als Unterhaltungswege genutzt werden (sh. Pkt.3.2.7.2).

An den geplanten Straßen sind beidseitig Gehwege angeordnet. Sie haben eine durchgehende Breite von 3,00 m hinter den Längsparkständen. Hinter den Carsharingplätzen und Ladezonen ist die Durchgangsbreite auf 2,60 m eingeschränkt. Hinter den Behindertenparkständen werden die Bordsteine übergehbar ausgebildet.

Überbreite Gehwege sind an der Jaffestraße nördlich der Einmündung der Planstraße A aufgrund geplanter gewerblicher Außennutzung am westlichen bzw. am nördlichen und südlichen Fahrbahnrand vorgesehen.

Südlich der Rotenhäuser Wetteren gehen die Gehwege der Jaffestraße in einer rechteckigen Platzfläche auf, die durch ihre Gestaltung zu einem zentralen Punkt des Erschließungsgebietes mit erhöhter Aufenthaltsfunktion entwickelt wird.

Die Gehwege, die direkt an befahrene Flächen angrenzen, besitzen einen 0,65 m breiten Sicherheitsstreifen.

Von den straßenbegleitenden Gehwegen aus werden über ein Gehwegenetz Grünflächen, Spielplätze, kleine Plätze und Kanäle erreicht sowie über Brücken angebunden.

3.2.11.1 Barrierefreiheit

Die öffentlichen Gehwege im Erschließungsgebiet sind barrierefrei ausgebildet. Nur im nördlichen und südlichen Abschnitt des Weges am Jaffe-Davids-Kanal sind Treppenanlagen geplant. Hier können aber barrierefreie Umwege ausgewiesen werden.

An allen öffentlichen Straßen sind barrierefreie Übergänge mit Bordabsenkungen an relevanten Stellen geplant, z.B. in der Nähe der Bushaltestellen, in der Weiterführung der Arbeits- und Schauwege entlang der Wettern, an Wegebeziehungen zu Grünanlagen und Kleingartenanlagen. Teilweise werden Fahrbahneinengungen, die der Geschwindigkeitsreduzierung dienen, dafür genutzt. Hier werden taktile Elemente entsprechend ReStra [2], eingebaut.

An voraussehbaren Querungsstellen des Radschnellweges werden ebenfalls taktile Elemente vorgesehen. Zusätzlich erhalten diese Querungsstellen innerhalb des Radschnellweges ein farbliches Aufmerksamkeitsfeld.

3.2.12 Öffentlicher Personennahverkehr

Es ist eine neue Buslinie zwischen den S-Bahn-Haltestellen Wilhelmsburg und Veddel geplant. Die Linienführung verläuft über die Jaffestraße bis zum Knoten Vogelhüttendeich.

In der Jaffestraße sind im B-Plan-Gebiet beidseitig am Fahrbahnrand zwei Haltestellen mit einer Länge von je 21 m für die Nutzung durch einen Gelenkbus vorgesehen:

- auf dem Platz zwischen den Baufeldern 24/25
- zwischen den Baufeldern 5 und 7

Weiterhin ist das Erschließungsgebiet wie in Punkt 3.1.4 beschrieben durch den ÖPNV aktuell angeschlossen.

3.2.13 Ruhender Verkehr

3.2.13.1 Besucherparkplätze

Für den Besucherverkehr sind Parkstände im öffentlichen Straßenraum geplant. Vorzusehen ist mindestens ein Anteil von 15 Parkständen pro 100 Wohneinheiten.

Insgesamt entstehen im B-Plangebiet 100 ca. 1.800 Wohneinheiten, die eine Belegenheit an den neuen Erschließungsstraßen haben. Da die Besucher-PKW für die Baufelder 1 und 2 in der Hochgarage unterkommen, sind es 1.620 Wohneinheiten, für die 243 Besucherparkstände anzustreben sind.

Mit der vorliegenden Planung können unter Zuhilfenahme von Mobility Hub und Quartiersgarage 224 Parkstände, einschließlich 14 Behindertenparkständen, hergestellt werden. Das entspricht einer Parkstandsquote von 13,8 %.

Die öffentlichen Parkstände sind straßenbegleitend als Längsparkstände angeordnet. Vor der Schule sind 3 Kiss & Drop-Parkstände für Kurzzeitparken geplant.

Außerdem können Parkstände und Stellplätze temporär auf nicht bebauten Baufeldern untergebracht werden.

In Abschnitten, in denen Gewerbenutzungen vorgesehen sind, wurden Ladezonen geplant.

3.2.13.2 Besucher-Fahrradstellplätze / Fahrradleihsystem

Für das Abstellen der Fahrräder werden im öffentlichen Raum Fahrradbügel vorgesehen. Die Verortung erfolgt in der Nähe der Hauseingänge.

Stadtradstationen:

Im Quartier wurden mehrere Stadtradstationen geplant.

Bei der Standortwahl wurden die Nähe zu Bushaltestellen sowie Mobility Hubs ebenso berücksichtigt wie die Abdeckung von Sport- und Grünanlagen und Versorgungszentren. Jede Station soll neben herkömmlichen Fahrrädern auch mit Lastenrädern ausgestattet werden.

3.2.14 Lichtsignalanlagen

Der Knotenpunkt Schlenzigstraße / Vogelhüttendeich / Jaffestraße ist als 3-armiger lichtsignal geregelter Knotenpunkt (Nord/Ost/Süd) konzipiert, der westliche Knotenpunktarm soll nur eine Bedarfsschaltung für die Müllentsorgung in Verbindung mit einer Schaltung am Radschnellweg erhalten.

Die Planung der Lichtsignalanlagen ist nicht Bestandteil dieses Projektes.

3.2.15 Sondernutzungen

- *Belange der Feuerwehr*

Grundsätzlich soll die Wohnbebauung von der öffentlichen Straßenfläche angeleitet werden. Für die Feuerwehraufstellflächen sind öffentliche Straßenflächen von Parkständen, Straßenmöblierung und Bäumen gemäß den Hamburger „Richtlinien über Flächen für die Feuerwehr“ [3] freizuhalten.

Innerhalb des Erschließungsgebietes verlaufen mehrere Arbeits- und Schauwege entlang der Wettern inkl. Feuerwehrfunktion

- beidseitig der Wettern 1 (FW 08/FW 09)
- südlich der Rotenhäuser Wettern (FW 04, FW 16, FW 17)
- entlang Jaffe-Davids-Kanal (FW 14)

Weitere Feuerwehrwege gibt es

- rings um den funktionalen Stadtplatz (FW 10 und 11)
- südlich Baufeld 6 (FW 15)
- nördlich der Baufelder 4 und 40 (FW 13)
- zwischen Planstraße A und Radschnellweg (FW05/FW06), mit Überfahrt abschnittsweise auch über den Radschnellweg
- Weg Richtung Ruderclub/Schule (FW 07)
- Zufahrt von der Planstraße B zum Parkplatz KGV

Der westliche Knotenpunktarm Vogelhüttendeich ist als Geh- und Zweirichtungsradweg ausgewiesen und kann von der Feuerwehr befahren werden.

Innerhalb der Baufelder erfolgt die Feuerwehrdurchfahrt über private Wege und Flächen.

Alle im Funktionsplan ausgewiesenen Feuerwehraufstell- und -bewegungsflächen wurden im Zuge der Planung auf die technischen Anforderungen geprüft und in der Planung berücksichtigt.

- **Müllentsorgung**

Die Müllentsorgung erfolgt über Müllsammelsysteme. Diese werden als Unterflursysteme im privaten Bereich an der Gehwegrücklage bzw. an Privatstraßen angeordnet.

3.2.16 Öffentliche Begrünung

Der vorhandene, zu erhaltende Baumbestand sowie die erforderlichen Baumfällungen werden von der Freiraumplanung erfasst und koordiniert.

Die Neupflanzungen von Bäumen als Straßenbegleitgrün umfassen:

- 39 Bäume in der Jaffestraße
- 15 Bäume in der Planstraße A
- 6 Bäume in der Planstraße B
- 12 Bäume entlang des Radschnellweges
- 4 Bäume im Vogelhüttendeich Ost

Die Baumpflanzungen auf der Grünfläche vor BF 4b und auf dem Platz Jaffestraße werden von der Freiraumplanung erfasst, ebenso die Baumpflanzungen innerhalb der öffentlichen Parks und Spielplätze.

3.2.17 Temporäre bauliche Anlagen

Falls der B-Plan 99 aufgrund einer späteren Vorweggenehmigungsreife erst zeitlich versetzt zum B-Plan 100 realisiert werden kann, muss in der Planstraße A nördlich der Rotenhäuser Wettern temporär eine Wendemöglichkeit in Form eines Wendehammers für ein 3-achsiges Müllfahrzeug angelegt werden.

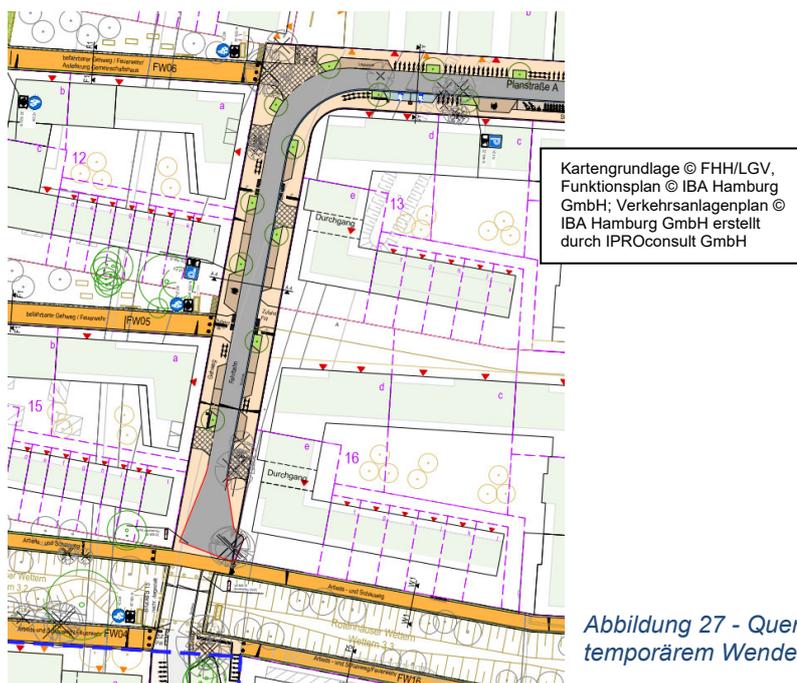


Abbildung 27 - Querschnitt Planstraße A mit temporärem Wendehammer

Dieser Wendehammer ist nach dem Endausbau der Planstraße A im B-Plangebiet 99 und dem Brückenbau über die Rotenhäuser Wetteren rückzubauen.

3.3 Durchführung der Baumaßnahme

Mit den vorbereitenden Arbeiten soll begonnen werden, sobald Planrecht in Form der Vorwegenehmigungsreife nach §33 BauGB besteht.

4 Umweltbelange

Umweltverträglichkeit, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie die Auswirkungen aus Immissionen werden im Rahmen der B-Planverfahren vollumfänglich betrachtet.

5 Sonstiges

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

6 Literaturverzeichnis

[1] Gesamtverkehrsprognose für die Baugebiete Spreehafenviertel, Elbinselquartier und Wilhelmsburger Rathausviertel der IBA Hamburg in Wilhelmsburg, erstellt im März 2024 von SBI Beratende Ingenieure Bau-Verkehr-Vermessung GmbH

[2] Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, „Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen ReStra“, Ausgabe 12.2017, Fassung 30.06.2022

[3] Hamburger Richtlinien über Flächen für die Feuerwehr, Fassung Februar 2007, nichtamtliche Lesefassung 08.02.2011

7 Abbildungsverzeichnis

**(Quelle aller Abbildungen: Verkehrsanlagenplanung Elbinselquartier Wilhelmsburg
Stand 24.03.2024, erstellt von IPROconsult)**

Abbildung 1 - Übersichtskarte Gesamtgebiet EIQ.....	5
Abbildung 3 - Lageplanausschnitt Jaffestraße Nord und Radschnellweg.....	6
Abbildung 2 - Lageplanausschnitt Jaffestraße Mitte, Planstraße A und Radschnellweg	6
Abbildung 4 - Lageplanausschnitt Planstraße B	7
Abbildung 5 - Lageplanausschnitt Knotenpunkt Vogelhüttendeich / Jaffestraße / Schlenzigstraße.....	7
Abbildung 6 - Querschnitt Schlenzigstraße (Brücke)	10
Abbildung 7 - Querschnitt Vogelhüttendeich östlicher Knotenpunktarm.....	11
Abbildung 8 - Querschnitt westlicher Vogelhüttendeich von Brücke bis Wendeanlage	12
Abbildung 9 - Querschnitt westlicher Vogelhüttendeich östlich der Wendeanlage	13
Abbildung 10 - Querschnitt östlicher Vogelhüttendeich.....	14
Abbildung 11 - Querschnitt Jaffestraße zwischen Rotenhäuser Wetterern und Einmündung Planstraße A	15
Abbildung 12 - Querschnitt Jaffestraße zwischen Einmündung Planstraße A und Baufeld 6/8	16
Abbildung 13 - Querschnitt Jaffestraße zwischen Baufeld 6/8 und Baufeld 5	17
Abbildung 14 - Querschnitt Jaffestraße Nord.....	18
Abbildung 15 - Querschnitt Planstraße A.....	19
Abbildung 16 - Querschnitt Planstraße B.....	20
Abbildung 17 - Querschnitt Arbeits- und Schauweg.....	21
Abbildung 18 - Querschnitt Geh- und Zweirichtungsradweg/Arbeits- und Schauweg.....	21
Abbildung 19 - Arbeits- und Schauweg mit Feuerwehraufstell- und -bewegungsfläche	22
Abbildung 20 - Arbeits- und Schauweg mit Feuerwehraufstell- und -bewegungsfläche	22
Abbildung 21 - Weg südlich Schulcampus.....	23
Abbildung 22 - Querschnitt Weg zum Ruderclub/Uferweg	23
Abbildung 23 - Regelquerschnitt Radschnellweg.....	25
Abbildung 24 - Querschnitt Radschnellweg auf Brücke über die Wetterern	25
Abbildung 25 - Querschnitt Radschnellweg am Schulcampus	26
Abbildung 26 - Querschnitt Radschnellweg Honartsdeicher Weg	27
Abbildung 27 - Querschnitt Planstraße A mit temporärem Wendehammer	30