

PSP-Nr.:	2-22403010-10012.12 (investiv) und 3-22403010-1000100.04 (konsumtiv)
Bedarfsträger:	Freie und Hansestadt Hamburg Bezirksamt Wandsbek, Fachamt MR – Abschnitt Straßen
Planungs- und Entwurfsdienststelle:	Bezirksamt Wandsbek Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt Fachamt MR – Abschnitt Straßenplanung
Baudienststelle:	Bezirksamt Wandsbek Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt Fachamt MR – Abschnitt Straßen
<b>Baumaßnahme:</b>	Erschließung nach §13 HWG
<b>Teilbaumaßnahme:</b>	Herstellung Rechtsabbiegestreifen Nestlé Am Neumarkt
<b>Schlussverschickung der verkehrstechnischen Planung</b>	

Baulänge: 0,16 km  
Länge der Anschlüsse: ---- km

## ERLÄUTERUNGSBERICHT

# Inhaltsverzeichnis

1.	Allgemeines.....	2
1.1.	Darstellung der Baumaßnahme .....	2
1.2.	Begründung des Vorhabens .....	2
1.3.	Auftraggeber / Bedarfsträger / Projektauftrag .....	2
1.4.	Beschlüsse parlamentarischer Gremien.....	3
2.	Planungsrechtliche Grundlagen.....	3
3.	Technische Beschreibung der Baumaßnahme .....	3
3.1.	Gegenwärtiger Zustand .....	3
3.1.1.	Verkehrsbelastung .....	4
3.1.2.	Fußgängerverkehr.....	4
3.1.3.	Radverkehr .....	4
3.1.4.	Barrierefreiheit.....	4
3.1.5.	Öffentlicher Personennahverkehr .....	4
3.1.6.	Lichtsignalanlagen .....	4
3.1.7.	Öffentliche Beleuchtung .....	4
3.1.8.	Straßenbegleitgrün.....	4
3.1.9.	Ruhender Verkehr.....	4
3.1.10.	Entwässerung .....	5
3.1.11.	Ausstattung / Möblierung.....	5
3.1.12.	Versorgungsanlagen .....	5
3.1.13.	Überfahrten .....	5
3.2.	Variantenuntersuchung.....	5
3.3.	Geplanter Zustand .....	5
3.3.1.	Abmessungen der Fahrbahn und Nebenflächen / MIV .....	6
3.3.2.	Oberflächenbefestigungen .....	6
3.3.3.	Fußverkehr.....	6
3.3.4.	Radverkehr .....	6
3.3.5.	Barrierefreiheit.....	6
3.3.6.	Öffentlicher Personennahverkehr .....	6
3.3.7.	Lichtsignalanlagen .....	7
3.3.8.	Öffentliche Beleuchtung .....	7
3.3.9.	Straßenbegleitgrün.....	7
3.3.10.	Ruhender Verkehr.....	7
3.3.11.	Entwässerung .....	7
3.3.12.	Ausstattung / Möblierung.....	7
3.3.13.	Sondernutzungen.....	7
3.3.14.	Versorgungsanlagen .....	8
3.3.15.	Grundwasser.....	8
3.3.16.	Kampfmittel.....	8
3.4.	Bautechnische Einzelheiten .....	8
3.5.	Durchführung der Baumaßnahme .....	8
4.	Umweltbelange.....	8
5.	Grunderwerb .....	9
6.	Anmerkungen zur Finanzierung und Wirtschaftlichkeit .....	9
7.	Sonstiges .....	9

## 1. Allgemeines

### 1.1. Darstellung der Baumaßnahme

In der Straße Am Neumarkt entstehen an der Überfahrt zur Hs. Nr. 20 (Nestlé Chocodolen-Werk) zurzeit Behinderungen durch den Rückstau größerer Anlieferfahrzeuge. Wartende Sattelzüge blockieren hier teilweise den vorhandenen Schutzstreifen für Radfahrer bzw. gefährden beim Abbiegen zum Grundstück diese Radfahrer. Außerdem befindet sich hier die Haltestelle Kedenburgstraße der Linie 11 der Hamburger Hochbahn AG.

Vorgespräche zwischen dem Vorhabenträger Nestlé, der Polizei und dem Bezirksamt Wandsbek haben ergeben, dass zur Verhinderung der o.g. Missstände ein Rechtsabbiegefahrstreifen zum Gelände geschaffen werden soll. Dabei ist die vorhandene Haltestelle zu verlegen und die Führung der Radfahrer soll verbessert werden.

Eine Verlegung der Anlieferung an eine andere Stelle des Werksgeländes wurde von Nestlé geprüft. Aufgrund der logistischen Abläufe und der engen Bebauung auf dem Gelände muss die Anlieferung an dieser Überfahrt verbleiben.

Der zu überplanende Bereich liegt im Stadtteil Wandsbek. Die Baulänge beträgt rd. 160 m.

Die Straße Am Neumarkt ist eine Bezirksstraße. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h. An der nördlich einmündenden Kedenburgstraße beginnt eine Tempo 30-Zone.

Im überplanten Bereich verlaufen keine Routen für Großraum- und Schwertransporte.

Gehwege liegen auf beiden Seiten der Straße. Radfahrer werden im hier überplanten Abschnitt auf beidseitigen, rd. 1,45 m breiten Schutzstreifen geführt.

Im hier überplanten Abschnitt befinden sich zu beiden Seiten der Straße Gewerbebetriebe.

### 1.2. Begründung des Vorhabens

Anlass der Planung ist das o.g. Gespräch im Bezirksamt Wandsbek, wonach die bestehende Verkehrsgefährdungslage insbesondere für Radfahrer entschärft werden soll.

Unfalldaten liegen bisher nicht vor.

### 1.3. Auftraggeber / Bedarfsträger / Projektauftrag

Bedarfsträger für die Straßenbaumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Wandsbek.

Die Planung der nachfolgend beschriebenen Leistungen erfolgt durch das Bezirksamt Wandsbek, Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt, Fachamt Management des öffentlichen Raumes, Abteilung Straßen.

Realisierungsträger der Maßnahme ist die Nestlé Deutschland AG, Chocodolen-Werk Hamburg.

Zwischen FHH und Nestlé wird ein öffentlich – rechtlicher Vertrag gemäß § 13 HWG geschlossen. Planung, Kosten und Bauausführung werden in diesem Vertrag geregelt.

Für die ingenieurmäßige Bearbeitung der Planung ist das Ingenieurbüro Masuch + Olbrisch vom Vorhabenträger (Nestlé Deutschland AG; Chocodolen-Werk Hamburg) beauftragt worden.

Unabhängig von der vorliegenden Planung beabsichtigt der Bezirk, die Radverkehrsanlagen in der Straße Am Neumarkt auf gesamter Länge, d.h. zwischen Effttingestraße und Luetkensallee / Ziethenstraße zu überplanen. Diese Planung ist aber noch nicht soweit fortgeschritten, dass daraus Rückschlüsse auf die vorliegende Planung gezogen werden können. Um einen späteren Umbau dieses Abschnittes der Straße zu vermeiden bzw. diesen möglichst gering zu halten, wurde vereinbart, dass bei der vorliegenden Maßnahme der Gehweg in Mindestbreite von 2,65 m zu planen ist. Die daraus resultierende Mehrbreite von 1 m wird der Fahrbahn und dem Schutzstreifen zu gleichen Teilen zugeschlagen.

#### 1.4. Beschlüsse parlamentarischer Gremien

Die Planung wird dem Ausschuss für Mobilität und Wirtschaft am 28.05.2020 zur Kenntnisnahme vorgelegt

#### 2. Planungsrechtliche Grundlagen

Im überplanten Bereich ist der Baustufenplan Wandsbek-Marienthal - festgestellt am 14.01.1955 - rechtsgültig. Nordwestlich dieser Maßnahme liegt das Gebiet des B-Planentwurfes Wandsbek 83.

Der Umbau erfolgt innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinien.

Es befinden sich keine denkmalgeschützten Anlagen innerhalb des überplanten Bereiches.

#### 3. Technische Beschreibung der Baumaßnahme

##### 3.1. Gegenwärtiger Zustand

Die Straße Am Neumarkt ist eine einbahnige Straße mit je einem Fahrstreifen pro Richtung. Radfahrende werden in beiden Richtungen auf Schutzstreifen geführt. Auf beiden Straßenseiten befinden sich baulich hergestellte Längsparkstreifen.

Direkt westlich der Überfahrt zum Grundstück des Vorhabenträgers liegt die Haltestelle Kedenburgstraße der Buslinie 11. Die Fahrbahn ist hier mit Beton befestigt. Außerhalb der Haltestelle besteht die Fahrbahn aus Asphalt.

Die Straße Am Neumarkt weist im überplanten Abschnitt folgenden Querschnitt auf:

2,00 m	Gehweg	Betonplatten	Norden
2,40 m	Wartebereich der Haltestelle	Betonplatten	
3,95 m	Haltestelle (am Fahrbahnrand)	Straßenbeton	
3,95 m	Haltestelle (am Fahrbahnrand)	Straßenbeton	
4,60 m	Wartebereich der Haltestelle	Platten	
3,00 m	Gehweg	Platten	Süden
19,90 m	Gesamtbreite		

Westlich des überplanten Bereiches weist die Straße folgenden Querschnitt auf:

2,15 m	Gehweg	Platten	Norden
2,40 m	Längsparkstreifen	Betonwabensteine	
1,45 m	Schutzstreifen (Radfahrer)	Asphalt	
5,00 m	Fahrbahn	Asphalt	
1,45 m	Schutzstreifen (Radfahrer)	Asphalt	
2,30 m	Längsparkstreifen	Wabensteine	
0,75 m	Sicherheitstrennstreifen	Platten	
2,50 m	Grünstreifen	Oberboden / Rasen	
2,00 m	Gehweg	Betonplatten	Süden
20,00 m	Gesamtbreite		

Östlich der Einmündung Kedenburgstraße weist die Straße folgenden Querschnitt auf:

2,00 m	Gehweg	Betonplatten	Norden
1,60 m	Radweg	Asphalt	
1,15 m	Sicherheitstrennstreifen	Betonplatten	
9,00 m	Fahrbahn	Asphalt	
1,15 m	Sicherheitstrennstreifen	Betonplatten	
1,25 m	Radweg	Betonsteinpflaster (rot)	
2,20 bis 4,60 m	Gehweg	Betonplatten	Süden
20,75 m	Gesamtbreite		

Östlich der Einmündung Kedenburgstraße ist das Parken am nördlichen Fahrbahnrand erlaubt.

### 3.1.1. Verkehrsbelastung

Aus einer benachbarten Maßnahme wurden anhand einer Zählung an der Kreuzung Efftingestraße / Am Neumarkt folgende Analysedaten ermittelt:

Querschnitt/ Lage	Analyse 2017								
	DTV w			6-22 Uhr			22-6 Uhr		
	Kfz/ 24 h	SV %	SV	Kfz/16 h	SV %	SV	Kfz/ 8 h	SV %	SV
8 Efftingestr. N	6.600	3%	226	6.224	3%	217	376	2%	9
9 Am Neumarkt	7.800	6%	467	7.355	6%	448	445	4%	19
10 Efftingestr. S	8.600	5%	421	8.110	5%	404	490	3%	17

Fußgänger- und Radfahrerzahlen sind nicht bekannt.

### 3.1.2. Fußgängerverkehr

Die Straße Am Neumarkt hat beidseitig Gehwege. Die nutzbaren Gehwegbreiten variieren von 1,75 m bis 4,60 m. Die Gehwege sind mit Betonplatten befestigt.

### 3.1.3. Radverkehr

Radfahrende nutzen im überplanten Bereich und westlich davon die markierten rd. 1,45 m breiten Schutzstreifen. Östlich der Überfahrt zum Gelände des Vorhabenträgers wird der Radverkehr auf rd. 1,25 m breite, nicht benutzungspflichtige Radwege auf- bzw. abgeleitet.

In der Straße Am Neumarkt verläuft keine Veloroute.

### 3.1.4. Barrierefreiheit

Es sind keine taktilen Leitelemente vorhanden.

### 3.1.5. Öffentlicher Personennahverkehr

Die Straße wird von der MetroBus-Linie 11 befahren. Direkt im überplanten Bereich liegen die Haltestellen Kedenburgstraße.

Die Haltestelle wird tagsüber von Montag bis Freitag im 10-Minuten-Takt angefahren. Dies ergibt je Fahrtrichtung maximal 6 Halte/Stunde.

Es handelt sich um Haltestellen am Fahrbahnrand aus Beton, die von Gelenk- und Standardbussen angefahren werden. Die Aufstelllänge der nördlichen Haltestelle beträgt rd. 15 m, die der südlichen rd. 19 m. Die Haltestellen sind mit jeweils einem Fahrgastunterstand ohne Werbung ausgestattet und nicht barrierefrei ausgebildet.

### 3.1.6. Lichtsignalanlagen

Im näheren Umfeld der Maßnahme befinden sich keine Lichtsignalanlagen.

### 3.1.7. Öffentliche Beleuchtung

Die Beleuchtungsmasten stehen auf der nördlichen Straßenseite in den Grüninseln bzw. im Bereich der Wartefläche.

### 3.1.8. Straßenbegleitgrün

Nördlich der Straße stehen - innerhalb des überplanten Bereiches - Ulmen in den Grüninseln zwischen den Längsparkern. Südlich der Straße stehen Bäume im Grünstreifen zwischen Längsparkständen und Gehweg sowie im Bereich der Haltestelle (4 Ulmen und 1 Birke). Die Bäume haben Stammdurchmesser zwischen 30 cm und 40 cm.

### 3.1.9. Ruhender Verkehr

Westlich des überplanten Bereiches befinden sich auf beiden Straßenseiten Längsparkstreifen, die durch - mit Bäumen bewachsene - Grüninseln gegliedert werden. Beim südli-

chen Parkstreifen sind - zur Schaffung eines Sicherheitsraumes - zwischen Längsparkstreifen und Schutzstreifen in einem Abstand von rd. 50 cm zur Fahrbahn einzelne Steine im Parkstreifen weiß markiert.

Östlich der Einmündung Kedenburgstraße wird nördlich der Fahrbahn am Fahrbahnrand und südlich der Fahrbahn in Längsparkstreifen geparkt.

#### 3.1.10. Entwässerung

Die Entwässerung der Fahrbahn und der Seitenräume erfolgt über beidseitige Straßenabläufe und Anschlussleitungen in die vorhandenen Regen- und Mischwassersiele.

#### 3.1.11. Ausstattung / Möblierung

Wegweisende Beschilderung ist im Planungsbereich nicht vorhanden.

Zum Schutz der Bäume und um verkehrswidriges Parken zu verhindern, sind Holzpfeiler platziert.

Hinweisschilder für Straßenkappen sind nicht vorhanden.

Im südlichen Haltestellenbereich steht eine Litfaßsäule. An den Gebäuden östlich der Baumaßnahme sind 2 Werbewände angebracht.

#### 3.1.12. Versorgungsanlagen

Der Leitungsbestand wurde im Zuge einer Leitungsanfrage ermittelt. Im überplanten Bereich befinden sich Leitungen folgender Versorgungsträger:

- 1&1 Versatel
- Colt
- Dataport
- Deutsche Telekom
- Gasnetz Hamburg
- Hamburg Wasser, HWW
- Hamburg Wasser, HSE
- Stromnetz Hamburg
- Hamburg Verkehrsanlagen
- Vodafone Kabel Deutschland

#### 3.1.13. Überfahrten

Östlich der betroffenen Überfahrt des Vorhabenträgers befinden sich weitere Überfahrten zu Gewerbebetrieben sowie zur Freiwilligen Feuerwehr Wandsbek - Marienthal.

Nördlich der Fahrbahn - direkt gegenüber der Überfahrt des Vorhabenträgers - liegt eine weitere Überfahrt zu Gewerbebetrieben.

### 3.2. Variantenuntersuchung

Die Untersuchung von Varianten war insbesondere aufgrund des vorgegebenen eindeutigen Planungszieles sowie der zur Verfügung stehenden Fläche nicht notwendig.

### 3.3. Geplanter Zustand

Um die o.g. Verbesserungen der Verkehrsqualität zu schaffen und insbesondere die Sicherheit der Radfahrer zu verbessern, wird südlich der Fahrbahn eine Aufstellfläche für 3 Sattelzüge als Rechtsabbiegefahrstreifen zum Gelände des Vorhabenträgers geplant. Der Schutzstreifen für Radfahrer wird zwischen vorhandenem Geradeausfahrstreifen und geplantem Rechtsabbiegefahrstreifen geführt und auf 2,25 m verbreitert.

Die vorhandene südliche Haltestelle wird um rd. 60 m in Richtung Osten verlegt.

### 3.3.1. Abmessungen der Fahrbahn und Nebenflächen / MIV

Es ist folgende Querschnittsaufteilung geplant:

2,00 m	Gehweg	Betonplatten	Norden
2,40 m	Längsparkstreifen	Betonwabensteine	
1,45 m	Schutzstreifen (Radfahrer)	Asphalt	
5,50 m	Fahrbahn	Asphalt	
2,25 m	Schutzstreifen (Radfahrer)	Asphalt	
3,50 m	Rechtsabbiegefahrstreifen	Asphalt	
2,75 m	Gehweg	Platten	Süden
19,85 m	Gesamtbreite		

An der geplanten Haltestelle wird der Fahrbahnrand um rd. 1,85 m nach Süden verlegt, so dass eine Mindestgehwegbreite von 2,75 m verbleibt. Es wird ein Bussonderbord hergestellt. Die geplante Bordhöhe ist abhängig von der Querneigung der Verbreiterungsfläche und der daraus resultierenden Querneigung im Seitenraum und wird daher erst im Zuge der Ausführungsplanung ermittelt.

### 3.3.2. Oberflächenbefestigungen

Im Bereich der jetzigen Haltestelle bleibt der Straßenbeton erhalten. Die Verbreiterung des Schutzstreifens und der geplante Rechtsabbiegefahrstreifen werden im Vollausbau mit Asphalt befestigt. Die Gehwege werden mit Betonplatten 50/50 bzw. 50/75 cm befestigt. In den Überfahrten ist wie im Bestand Wabensteinpflaster aus Beton vorgesehen. Die östliche Überfahrt ist zurzeit mit Großpflaster befestigt. Hier wird das vorhandene Großpflaster angepasst.

### 3.3.3. Fußverkehr

Die Fußwegbeziehungen bleiben erhalten. Es sind weiterhin beidseitig Gehwege vorgesehen. Die nutzbaren Gehwegbreiten entsprechen denen des Bestandes.

### 3.3.4. Radverkehr

Der Radverkehr findet weiterhin auf den Schutzstreifen statt. Im Bereich des Rechtsabbiegefahrstreifens wird der Schutzstreifen von rd. 1,45 m auf 2,25 m verbreitert.

Die bisherige Radwegaufleitung gegenüber der Einmündung Kedenburgstraße wird um rd. 40 m nach Osten hinter die geplante Haltestelle verlegt.

### 3.3.5. Barrierefreiheit

Die geplante Haltestelle (Fahrtrichtung Osten) wird mit einem Einstiegsfeld ausgestattet. Über einen Auffindestreifen werden die Fußgänger zur Haltestelle geführt. Dabei wird das vorhandene vorstehende Gebäude berücksichtigt.

Es werden die erforderlichen Bordsteinhöhen gemäß ReStra berücksichtigt. Zur barrierefreien Gestaltung wird die Haltestelle am Fahrbahnrand mit Bussonderborden ausgestattet. Der Fahrgastunterstand und die Fahrradanhängerbügel werden mit taktilen begrenzungsstreifen eingefasst. Aufgrund der großen Breite von rd. 10,9 m (an der Grenze) wird die Überfahrt zu Nestlé mit kontrastarmen Richtungsfeldern eingefasst.

### 3.3.6. Öffentlicher Personennahverkehr

Die Haltestelle Kedenburgstraße wird von der MetroBus-Linie 11 angefahren. Nach Rücksprache mit dem Streckenservice der Hamburger Hochbahn ist die Haltestelle für einen Gelenkbus zu bemessen. Die Busaufstelllänge wurde dementsprechend mit 19 m geplant.

Die Fahrbahnmarkierung und die Abmessungen der Betonfläche wurden gegenüber der Erstverschickung an das aktuelle Musterblatt angepasst.

Die erforderliche Durchgangsbreite für Rollstuhlfahrer zwischen Bordkante und Fahrgastunterstand beträgt mindestens 2,00 m.

Das Einstiegsfeld für Rollstuhlfahrer ist im Bereich der zweiten Tür barrierefrei zugänglich. Zurzeit ist kein dynamischer Fahrgastinformations-Anzeiger (DFI) geplant.

WALL GmbH hat einen Fahrgastunterstand mit Werbeträger vorgesehen. Aufgrund des vorhandenen vorspringenden Gebäudes sowie eines vorhandenen Schachtes von COLT wurde dieser gegenüber der Standardposition zur vorderen Bustür etwas weiter abgerückt angeordnet. Um dort trotzdem Fahrradanhänger und die Litfaßsäule unterbringen zu können, wurde ein 2,70 m breiter FGU gewählt. Diese Änderung gegenüber dem Bestand wurde mit WALL abgestimmt.

Die vorliegende Verkehrsplanung hat keine Auswirkung auf die Routenführung des ÖPNV.

#### 3.3.7. Lichtsignalanlagen

Lichtsignalanlagen sind nicht vorhanden und auch nicht geplant.

#### 3.3.8. Öffentliche Beleuchtung

Die Standorte der ÖB – Masten werden nach Abstimmung mit Hamburg Verkehrsanlagen (HHVA) zum jetzigen Zeitpunkt nicht verändert. Die aufgrund der Änderung der Fahrbahnbreite notwendigen Änderungen der Straßenbeleuchtung werden im Zuge der Überplanung des gesamten Straßenabschnittes (s.o.) von HHVA erneut geprüft und erfolgen ggf. im Zusammenhang mit dieser gesonderten Maßnahme.

#### 3.3.9. Straßenbegleitgrün

Durch die Schaffung des Rechtsabbiegefahrstreifens ist die Fällung von insgesamt 7 Bäumen notwendig. Flächen für Neuanpflanzungen stehen innerhalb des überplanten Bereiches nur bedingt zur Verfügung. Im Bereich der neuen Haltestelle ist 1 neuer Baum vorgesehen. Weitere Standorte sind aufgrund der vorhandenen Leitungen nur bedingt möglich. Die Abteilung Stadtgrün (W/MR 31) hat festgestellt, dass ein Ausgleich mindestens im Verhältnis 1:1,5 vorgenommen werden soll. Dabei soll sich der Ersatz an der ökologischen Wertigkeit und dem Grünvolumen der zu fällenden Bäume orientieren. Dies bedeutet für die vorgelegte Planung 10 Ersatzpflanzungen. MR 31 hat 9 weitere Standorte außerhalb des Planungsbereiches vorgeschlagen. Diese werden bei der Überplanung der Radverkehrsanlagen zwischen Efftingestraße und Luetkensallee (gesonderte Maßnahme) berücksichtigt. Die Kostenübernahme dafür erfolgt im Rahmen der AU Bau der vorliegenden Maßnahme, d.h. 2/3 durch Nestlé und 1/3 durch den Bezirk.

#### 3.3.10. Ruhender Verkehr

Der vorhandene südliche Längsparkstreifen wird um rd. 35 m verkürzt. Damit entfallen hier zukünftig 7 Pkw-Parkstände. Ein Ersatz innerhalb des überplanten Bereiches ist nicht möglich. Dies wird aufgrund der Verbesserung der Verkehrssituation insgesamt als hinnehmbar angesehen.

Westlich des geplanten Fahrgastunterstandes sind 3 neue Fahrradanhänger geplant.

#### 3.3.11. Entwässerung

Die Entwässerung der Fahrbahn und der Seitenräume erfolgt, wie im Bestand, über Straßenabläufe und Anschlussleitungen in die vorhandenen Regen- und Mischwassersiele. Die vorhandenen Trümmen müssen angepasst werden.

Da zum derzeitigen Stand keine Grundinstandsetzung vorgesehen ist, sind keine Vorrichtungen zur Reinigung und Drosselung des Straßenabwassers erforderlich.

#### 3.3.12. Ausstattung / Möblierung

Eine Änderung / Ergänzung der wegweisenden Beschilderung ist nicht notwendig.

Die im Bereich der jetzigen Haltestelle vorhandene Litfaßsäule wird aufgenommen und weiter östlich an der neuen Haltestelle wieder aufgestellt.

#### 3.3.13. Sondernutzungen

Sondernutzungen innerhalb des überplanten Bereiches sind nicht bekannt.



### 3.3.14. Versorgungsanlagen

Direkt von der Straßenbaumaßnahme betroffen sind eine Gasleitung sowie Anlagen der Deutschen Telekom / Vodafone Kabel Deutschland. Die Gasleitung und ein Schacht der Telekom würden zukünftig innerhalb des geplanten Rechtsabbiegefahrstreifens liegen.

Die Überprüfung der Abmessungen und der Höhe des Telekomschachtes hat ergeben, dass ein Umbau des Schachtes kaum bzw. nur mit erheblichem Aufwand möglich wäre. Daher hat sich die Telekom bereit erklärt, den Schacht aufzugeben und zurückzubauen (Telefonat am 14.05.2020). Die Trassenlage bleibt grundsätzlich erhalten. Inwieweit eine Tieferlegung der Kabel möglich ist, wird noch geprüft. Gegebenenfalls ist eine Sicherung mit Stahlplatten notwendig. Die Arbeiten werden voraussichtlich Ende August beginnen und 3 - 4 Wochen dauern.

Die Gasleitung (Baujahr 1969) verläuft im jetzigen Parkstreifen bzw. im Bereich der Wartefläche der Haltestelle; zukünftig im Rechtsabbiegefahrstreifen. Dadurch beträgt die Überdeckung nur noch 80 cm. Inwieweit ein Verbleib der Leitung durch die Wahl einer geeigneten Bauweise (vollgebundener Oberbau) oder andere Maßnahmen möglich ist, wird in der Leitungsbesprechung abgestimmt und bei der weiteren Planung berücksichtigt.

Die Hamburger Wasserwerke haben die Erneuerung eines Hausanschlusses angemeldet. Diese Arbeiten sollen im Zuge des Straßenbaus bzw. kurz davor erfolgen.

Sonstige ggf. erforderliche Leitungsverlegungen sollten vor der Straßenbaumaßnahme vorgenommen werden. Der genaue Umfang der Leitungsverlegungen wird im Rahmen einer Leitungsbesprechung geklärt.

### 3.3.15. Grundwasser

Im Gleichenplan der höchsten Grundwasserstände des hydrologischen Jahres 2008 ([www.geoportal-hamburg.de](http://www.geoportal-hamburg.de)) ist im Bereich der Maßnahme ein Wasserstand von ca. 9 mNN bis 10 mNN ausgewiesen. Der Grundwasserstand liegt demnach mindestens 6 m unter Geländeoberkante.

### 3.3.16. Kampfmittel

Mit Schreiben vom 06.03.2020 wurde das Ergebnis der Prüfung des Kampfmittelbelastungskatasters für den gesamten Straßenabschnitt zwischen Efftingestraße und Luetkensallee mitgeteilt. Der im Rahmen der vorliegenden Maßnahme Rechtsabbiegefahrstreifen überplante Abschnitt ist dort weiß dargestellt, d.h. für diese Flächen liegen der GEKV noch keine Informationen über die Kampfmittelbelastung vor. Daher ist vor Durchführung von Maßnahmen für die betreffenden Flächen ein Antrag auf Gefahrenerkundung / Luftbildauswertung zu stellen. Dieser Antrag wurde bereits gestellt. Das Ergebnis liegt noch nicht vor. Sollte es bis Baubeginn noch nicht vorliegen, wird eine baubegleitende Untersuchung auf Kampfmittel durchgeführt.

## 3.4. Bautechnische Einzelheiten

Die bautechnischen Einzelheiten werden im Rahmen der Erstellung der AU-Bau genannt.

## 3.5. Durchführung der Baumaßnahme

Der Baubeginn der Straßenbaumaßnahme ist für Herbst 2020 geplant.

## 4. Umweltbelange

### Umweltverträglichkeit

Die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) nach § 13a HWG ist nicht erforderlich, da für diese Baumaßnahme die Kriterien für die Notwendigkeit einer UVP nicht erfüllt sind.

### Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Als Ersatz für die zu fällenden Straßenbäume sind Maßnahmen erforderlich. Die Abteilung Stadtgrün wird gebeten, entsprechende Informationen zu liefern.

### Auswirkungen aus Immissionen

Die Umbaumaßnahme stellt keinen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV in Verbindung mit der VLärmSchR 97 dar. Erhebliche bauliche Eingriffe sind Maßnahmen, die in die Funktion der Straße als Verkehrsweg eingreifen und auf die Leistungsfähigkeit des Verkehrsweges abzielen. Bei den geplanten Fahrbahnflächen handelt es sich um einen LKW-Aufstellstreifen und eine Haltestelle. Die hier geplanten Maßnahmen sind mit dem Bau einer Haltebucht zu vergleichen, die keinen erheblichen baulichen Eingriff darstellt.

#### **5. Grunderwerb**

Grunderwerb muss nicht getätigt werden. Die Baumaßnahme wird innerhalb der bestehenden Straßenbegrenzungslinien durchgeführt.

#### **6. Anmerkungen zur Finanzierung und Wirtschaftlichkeit**

Um eine für alle beteiligten Verkehrsteilnehmer (insbes. Radfahrer) sowie die Lieferanten des privaten Vorhabenträgers befriedigende und verkehrssichere Situation herzustellen, die zugleich den Standort des Unternehmens nicht beeinträchtigt, sondern die Zufahrtssituation für das Unternehmen verbessert, ist in einem Gespräch am 18.03.2019 eine Teilung der Planungs- und Baukosten zwischen Vorhabenträger und Bezirksamt vereinbart worden. Die Vereinbarung sieht eine Aufteilung der Gesamtkosten von einem Drittel zu lasten des Bezirksamtes und zu zwei Dritteln zu lasten des Vorhabenträgers vor.

PSP-Element-Nr.: 2-22403010-10012.12 (investiv)  
3-22403010-1000100.04 (konsumtiv)

Die Baukosten wurden auf rd. 420.000 € (brutto) geschätzt.  
Grunderwerbskosten fallen nicht an.

### Wirtschaftlichkeit

Um den Radverkehr sicherer abwickeln zu können, wird ein Rechtsabbiegefahrstreifen als Aufstellstreifen für die Lieferfahrzeuge des Anliegers geschaffen. Der Schutzstreifen für Radfahrer wird in diesem Abschnitt auf 2,25 m verbreitert.

An der geplanten Haltestelle ist der Einbau eines Bussonderbordes geplant. Dies ermöglicht ein verschleißarmes Anfahren des Haltestellenbordes mit den Reifen des Fahrzeuges. Hierdurch können die Spaltbreiten und Spalthöhen zwischen Haltestellenbord und Fahrzeugfußboden deutlich reduziert werden. Dies wirkt sich verkürzend auf die Fahrgastwechselzeiten aus.

Die Maßnahme wurde entsprechend der Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen (ReStra) unter Berücksichtigung der örtlichen und verkehrlichen Randbedingungen geplant.

#### **7. Sonstiges**

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

Verfasst:

Hamburg, den

---

Masuch + Olbrisch  
Ingenieurgesellschaft mbH