

**Baumaßnahme:**            **Private Wohnerschließung Kiwittdamm 6-26  
gemäß B-Plan Langenhorn 80**

**Teilbaumaßnahme:**    **Straßenbau**

**Erläuterungsbericht zur 1. Verschickung  
der Verkehrsplanung**

## **ERLÄUTERUNGSBERICHT ZUR 1. VERSCHICKUNG**

### **INHALTSVERZEICHNIS**

1	ANLASS DER PLANUNG .....	3
2	VORHANDENER ZUSTAND .....	3
3	GEPLANTER ZUSTAND .....	5
3.1	Planungsansatz .....	5
3.2	Einzelheiten der Planung .....	5
4	PLANUNGSRECHTLICHE GRUNDLAGEN .....	7
5	UMSETZUNG DER PLANUNG.....	8
5.1	Grunderwerb/Widmung.....	8
5.2	Kosten und Finanzierung.....	8
5.3	Entwurfs- und Baudienststelle.....	8
5.4	Realisierungstermin .....	8
6	SONSTIGES.....	8

## 1 ANLASS DER PLANUNG

Anlass der Planung ist die private Erschließungsmaßnahme gemäß vorhabenbezogenem Bebauungsplan Langenhorn 80 zur Realisierung von ca. 477 Wohnungen. Die vorhandenen 258 Wohneinheiten werden abgerissen und das Gebiet somit nachverdichtet. Bedarfsträger für die Maßnahme ist die Kiwittsmoor 26 GbR, die Realisierung obliegt dem Bezirksamt Hamburg-Nord (N/MR 2).

Im Zuge dieser Erschließungsmaßnahme werden die östlichen Nebenflächen der Straße Kiwittsmoor verbreitert und mit zusätzlichen Besucherparkständen und Fahrradabstellanlagen neu hergestellt und geordnet.

## 2 VORHANDENER ZUSTAND

Das ca. 4.800 m<sup>2</sup> große Erschließungsgebiet befindet sich im Norden des Stadtteils Langenhorn im Bezirk Hamburg-Nord. Der ca. 1.000 m lange Straßenzug Kiwittsmoor verläuft in nordöstlicher Richtung und verbindet die südlich des U-Bahnhofs Kiwittsmoor liegende Fibigerstraße mit der noch zu Hamburg gehörenden Straße Am Ochsenzoll. Die Straße Kiwittsmoor liegt dabei vollständig in einer Tempo-30-Zone.

Das Planungsgebiet beginnt nach ca. 170 m am nördlichen der beiden Fußgängerüberwege im Bereich des U-Bahnhofs Kiwittsmoor auf Höhe der Hausnummer 6 und endet nach ca. 250 m am Knotenpunkt Kiwittsmoor/Tweeltenbek/Tweeltenmoor bei Hausnummer 26. Angrenzend an das Planungsgebiet besteht entlang der Straße Kiwittsmoor eine breite Vielfalt aus Ein- und Mehrfamilienhäusern sowie niedrig- und hochgeschossigen Zeilenbauten sowie Punkthäusern.

Der Planungsabschnitt liegt in der Schutzzone III des am 18.01.2000 ausgewiesenen Wasserschutzgebiets (WSG) Langenhorn/Glashütte.

Es liegen bei der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, VE1 keine Angaben zur Verkehrsbelastung vor.

Die Straße Kiwittsmoor ist eine zweistreifige Sammelstraße mit einer ca. 6,0 m breiten Asphaltfahrbahn. Beidseitig sind ca. 5,0 m breite Nebenflächen vorhanden. Die Nebenflächen bestehen aus einer ca. 1,0 m breiten Befestigung mit Rasengittersteinen bzw. einer Deckschicht ohne Bindemittel. Angrenzend befindet sich beidseitig ein ca. 1,0 m breiter, teils gepflasterter, teils asphaltierter Radweg ohne Benutzungspflicht (in Anschlussbereich bereits teilweise zurückgebaut) sowie ein zwischen 1,5 und 3,0 m breiter, mit Gehwegplatten befestigter, Gehweg. Die variable Restfläche zur Straßenbegrenzungslinie ist mit einer Deckschicht ohne Bindemittel befestigt.

Auf den östlichen Nebenflächen wird das halbseitige Längsparken von ungefähr 35 Pkw mangels entsprechender Beschilderung geduldet. Am westlichen Fahrbahnrand und im Bereich der Fußgängerüberwege bestehen eingeschränkte und absolute Haltverbote. Die verbleibende Restfahrbahnbreite beträgt somit

min. 5,0 m, wodurch der Begegnungsfall Pkw-Pkw ohne Einschränkungen und der Begegnungsfall Pkw-Lkw mit eingeschränkten Bewegungsspielräumen möglich sind. Die gesamte Querschnittsbreite beträgt derzeit ca. 16,0 m.

Im gesamten Planungsabschnitt sind keine Fahrradabstellanlagen vorhanden.

Zusätzliche Parkmöglichkeiten für Pkw sind durch 2 Stellplatzanlagen auf dem Privatgrundstück sowie durch die kostenpflichtige P+R Anlage (274 Stellplätze, 2019 modernisiert) am U-Bahnhof Kiwittdmoor gegeben.

Die im Bestand vorhandenen Gehwege und Querungen sind mit Ausnahme des angrenzenden Fußgängerüberwegs nicht barrierefrei. Es fehlen taktile Leitelemente sowie Tastkanten bei den vorhandenen Bordsteinen. Aufgrund des ungeordneten Parkens ist in der Einmündung der Solferinostraße ein Queren oftmals nicht möglich.

Die U1-Haltestelle ist die einzige Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im näherem Umfeld. Etwa 500 m östlich des Planungsabschnitts besteht an der Haltestelle Klinikum Nord (Heidelberg) Anschluss an die Buslinien 192 und 606 (Nachtverkehr werktags)

Im Planungsgebiet bestehen zwei ca. 5,0 m mit Wabenpflaster breite befestigte Zufahrten zum Grundstück Kiwittdmoor 6-26 bei den Stationen 0+012 und 0+236. Die Zufahrten sind zugleich Feuerwehrzufahrten.

Es sind keine Bestandsbäume im öffentlichen Straßenraum vorhanden. Der vorhandene Baumbestand steht auf den angrenzenden privaten und öffentlichen Flurstücken. Gemäß Bebauungsplan bestehen 2 Erhaltungsgebote für Bestandsbäume auf dem angrenzenden östlichen Privatgrund auf Höhe der Stationen 0+075 und 0+228.

Die öffentliche Beleuchtung besteht aus Peitschenmasten, welche in der östlichen Nebenfläche stehen. Der Abstand beträgt 60 m, mit einer Verdichtung auf 30 m im Bereich der Fußgängerüberwege. Innerhalb der Planungsgrenzen ist eine Sitzbank in der östlichen Nebenfläche bei Station 0+001 vorhanden.

Die Entwässerung der Straße erfolgt durch das Längs- und Quergefälle der Fahrbahnen in die am Fahrbahnrand angeordneten beidseitigen Straßenabläufe (Dachgefälle, ca. 35 m Abstand). Diese entwässern in das in der Fahrbahnmitte liegende vorhandene Regenwassersiel.

Eine Kampfmitteluntersuchung wurde durchgeführt. Gemäß des Bescheides vom 02.07.2018 besteht nach Luftbildauswertung Fernerkundung kein Hinweis auf Bombenblindgänger oder vergrabene Kampfmittel aus dem 2. Weltkrieg. Demnach sind keine weiteren Maßnahmen erforderlich. Bisher noch nicht untersuchte Verkehrsflächen werden noch ergänzt.

### **3 GEPLANTER ZUSTAND**

#### **3.1 Planungsansatz**

Das grundlegende Ziel der Maßnahmen ist die bauliche Herstellung von Besucherparkständen und eine Ordnung des ruhenden Verkehrs in der östlichen Nebenfläche sowie die Herstellung eines barrierefreien Gehwegs. Zu diesem Zweck wird die öffentliche Straßenverkehrsfläche um ca. 2,8 m nach Osten erweitert.

Die Planung erfolgt barrierefrei gemäß der aktuell gültigen Regelwerke und Richtlinien sowie unter Berücksichtigung der Belange aller Verkehrsteilnehmer. Dabei wird eine möglichst wirtschaftliche Lösung angestrebt.

#### **3.2 Einzelheiten der Planung**

##### **Aufteilung, Abmessung und geplanter Fahrbahnquerschnitt**

Der Straßenraum der Straße Kiwittdamm wird durch ein ca. 2,8 m breites, von privat in den öffentlichen Besitz übertragenes, Flurstück nach Osten erweitert. Dies ermöglicht die Herstellung von 4,35 m tiefen Parkständen mit 0,65 m Überhangstreifen (insgesamt 5,0 m) sowie eines 2,5 m breiten Gehwegs, zzgl. einer Tiefbordeinfassung als Tastkante (Breite mit Rückenstütze 0,25 cm). Auf Höhe der Einmündung Solferinostraße wird der östliche Gehweg aufgrund eines im Bebauungsplan als erhaltenswert eingetragenen Bestandsbaums auf Privatgrund an die Fahrbahn verschwenkt. Da der Baum auf Privatgrund unmittelbar an der geplanten Straßenbegrenzungslinie steht, müssen zusätzliche Eingriffe in den Wurzelraum im öffentlichen Raum minimiert werden.

Gegenüber der Einmündung Solferinostraße wird im Bereich der neuen nördlichen, ungesicherten Querung die östliche Nebenfläche um bis zu 2,0 m vorgezogen, um die erforderlichen Sichtbeziehungen sowie eine gewisse Verkehrsberuhigung zu ermöglichen. Ungefähr ab Station 0+108, im Bereich der Ausfahrt der südlichen Tiefgarage erfolgt eine ca. 7,3 m lange beidseitige Einengung der Fahrbahn auf 3,8 m Restfahrbahnbreite für eine alternierende Verkehrsberuhigung. Die um ca. 1,7 m vorgezogene westliche Nebenfläche wird mit Betonsteinpflaster befestigt und mit Fahrradabwehrbügeln versehen.

Zwischen den Stationen 0+170 und 0+190 erfolgt eine erneute Gehwegverschwenkung aufgrund eines Bestandsbaumes im zukünftig öffentlichen Erweiterungsstreifen. Die Fahrbahnbreite wird ab Station 0+170 zunächst auf 5,0 m verengt, um zwei Längsparkstände neben dem verschwenkten Gehweg herstellen zu können. Nördlich der Längsparkstände erfolgt eine zusätzliche, ca. 7,5 m lange, Einengung auf eine verkehrsberuhigende Restfahrbahnbreite von 3,8 m.

Südlich der Einmündungen Tweeltenbek und Tweeltenmoor wird die östliche Nebenfläche um 0,7 m in die Fahrbahn vorgezogen, um die Anforderungen an die Haltesichtweite für die geplante ungesicherte Querung zu gewährleisten. Mit Verbreiterung der westlichen Nebenfläche um ca. 1,5 m wird zugleich die

Restfahrbahnbreite auf 3,8 m verringert. Dies ermöglicht mit dem südlichen, alternierend angeordneten Verschwenk eine gewisse Verkehrsberuhigung. Gleichzeitig wird ein Befahren des östlichen Grundstücks durch ein- und abbiegende Müllfahrzeuge (3-achsige ohne Nachlaufachse) gewährleistet.

Der im Bestand auf der östlichen Nebenfläche vorhandene gepflasterte/asphaltierte Radweg wird zurückgebaut. Im Bereich der Querungen der Einmündung Solferinostraße werden auch Teile des nördlichen Radwegs zurückgebaut. Der Radverkehr wird künftig, wie bei Tempo-30-Zonen üblich, im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

Der ÖPNV ist von der Baumaßnahme nicht betroffen.

Die Neuordnung des ruhenden Verkehrs im Planungsgebiet beinhaltet die Herstellung von insgesamt 48 Senkrecht- und 2 Längsparkständen in der östlichen Nebenfläche zwischen den beiden vorhandenen Grundstückszufahrten. Maximal alle 5 Senkrechtparkstände ist ein 3,0 m breites Baumquartier zur baulichen Unterbrechung und zur optischen Aufwertung des Straßenraumes oder eine 1,3 m breite Nebenfläche zur Aufnahme von Beleuchtungsmasten vorgesehen. Es werden 4 barrierefreie Parkstände baulich hergestellt. Gegenüber dem vorhandenen ungeordneten Parkstandbestand erhöht sich die Anzahl der vorhandenen Parkstände um 15 (+43 %). Der Parkstandsschlüssel beträgt ca. 0,1 gemäß der Festsetzung des Bebauungsplans. Auf dem angrenzenden Privatgrund entstehen 145 Stellplätze.

Es werden 28 Fahrrandanlehnbügel mit 56 Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum hergestellt. Zusätzlich entstehen insgesamt 550 private Abstellmöglichkeiten für Fahrräder auf Privatgrund, jeweils in unmittelbarer Nähe der Hauseingänge platziert.

Die vorhandenen beiden Zufahrten bei den Stationen 0+012 und 0+236 werden ertüchtigt bzw. geringfügig verlegt. Aufgrund der Nutzung als Feuerwehrezufahrten, werden diese wie im Bestand ca. 5,0 m breit hergestellt. Über die Zufahrten werden die getrennten Tiefgaragen im Norden und Süden des Baufelds erreicht. Bei Station 0+108 ist eine neue, 3,5 m breite Tiefgaragenausfahrt der südlichen Tiefgarage vorgesehen, da diese großenteils eine getrennte Ein- und Ausfahrt erfordert.

Aufgrund der Umplanung bzw. Erweiterung der Verkehrsflächen werden Beleuchtungsmaste ergänzt bzw. mit einheitlichen Leuchten erneuert. Es wurde daher eine Vorabstimmung mit Hamburg Verkehrsanlagen durchgeführt. Aufgrund der Straßenraumbreite und geplanten Verwendung von LED-Leuchten wurde ein Beleuchtungsmastabstand von ca. 30 m vorgesehen, wodurch das bestehende fahrbahnahe 60-m-Raster beibehalten und ergänzt werden kann. Vorhandene Beleuchtungsmaste und Leuchten werden im Planungsbereich zwecks Einheitlichkeit ausgetauscht.

Da die Ausleuchtung der gesamten Straßenraumbreite mit den bestehenden Maststandorten nicht ausreicht wurde seitens HHVA eine zusätzliche beidseitige Aufstellung und eine Gehwegergänzungsbeleuchtung auf der Ostseite geprüft. Hinsichtlich der Straßenraumausleuchtung sowie der Baukosten wurde die

Ergänzungsbeleuchtung als Vorzugsvariante gewählt und in der Planung berücksichtigt. Die bestehende Beleuchtung muss somit in die Planung der Senkrechtparkstände integriert werden.

Im Rahmen der Barrierefreiheit werden 2 Sitzbänke im Bereich der Gehwegverschwenkungen vor den erhaltenswerten Bestandsbäumen bei Station 0+087 und 0+190 vorgesehen. Da diese an der inneren Leitlinie liegen, wird die Fläche unter und neben den Sitzbänken mit Kleinsteinpflaster taktile erfassbar hergestellt.

Die bestehenden Straßenabläufe werden teilweise abgebrochen und durch neue Straßenabläufe am Fahrbahnrand ersetzt bzw. ergänzt. Das Entwässerungsprinzip der bestehenden Straße bleibt erhalten.

Durch die östliche Nebenflächenerweiterung müssen 4 Bäume auf dem derzeitigen Privatgrund gefällt werden. Von diesen Bäumen entfallen jedoch 2 Bäume bereits durch die Freianlagenplanung auf dem Privatgrundstück. Es sind 8 Baumneupflanzungen in der östlichen Nebenfläche vorgesehen. Diese erfolgen im regelmäßigen Abstand zueinander sowie zu den erhaltenswerten Bestandsbäumen. Der Mindestabstand zu den Beleuchtungsmasten von 5,0 m wird eingehalten.

Es werden überbaute Pflanzgruben gemäß den Empfehlungen für Baumpflanzungen, Teil 2: Standortvorbereitungen für Neupflanzungen; Pflanzgruben und Wurzelraumerweiterung, Bauweisen und Substrate (FLL) mit ca. 30 m<sup>3</sup> Substrat je Baum angestrebt.

Zusätzlich sind Wurzelbelüftungen vorgesehen, um den Bäumen im Planungsgebiet optimale Wachstumsbedingungen zu ermöglichen und zugleich spätere Schäden am Oberbau zu minimieren. Zum Schutz der umliegenden Verkehrsflächen und Leitungen sind Wurzelschutzfolien vorgesehen.

Die Planung von Ver- und Entsorgungsleitungen erfolgt separat im Rahmen der Leitungstrassenplanung.

Der Umfang der geplanten Arbeiten stellt keinen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV, wie er als Auslöser für eine wesentliche Änderung vorausgesetzt wird, dar. Schallschutzmaßnahmen sind somit nicht erforderlich.

### **Umweltverträglichkeit**

Für die geplanten Maßnahmen ist gem. § 13a des Hamburgischen Wegegesetz (HWG) keine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich.

## **4 PLANUNGSRECHTLICHE GRUNDLAGEN**

Die planungsrechtliche Grundlage für die Erschließungsmaßnahme bildet der vorhabenbezogenen Bebauungsplans Langenhorn 80, festgestellt am 27.02.2019.

## **5 UMSETZUNG DER PLANUNG**

### **5.1 Grunderwerb/Widmung**

Für die geplante Straßenbaumaßnahme ist Grunderwerb erforderlich. Gemäß dem Bebauungsplan Langhorn 80 wird die östliche Straßenverkehrsfläche um ca. 2,8 m verbreitert. Das bereits neugebildete Flurstück 11874, ehemals Teil des Flurstücks 499, wird nach Abschluss der Baumaßnahme kosten- und lastenfrei sowie entschädigungslos in das Verwaltungsvermögen Tiefbau des Bezirksamts Hamburg-Nord übertragen und gewidmet.

### **5.2 Kosten und Finanzierung**

Für die Erschließung wurde am 31.05.2018 zwischen dem Vorhabenträger und der FHH ein öffentlich-rechtlicher Vertrag (499) gemäß § 13 Abs. 5 des Hamburgischen Wegegesetzes (HWG) geschlossen. Die Kosten der erschließungsrelevanten Straßenbaumaßnahmen werden vollständig durch den Vorhabenträger Kiwittdamm 26 GbR getragen.

### **5.3 Entwurfs- und Baudienststelle**

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

### **5.4 Realisierungstermin**

Die Hochbaumaßnahmen werden vsl. im dritten Quartal 2023 abgeschlossen sein. Im Anschluss erfolgen die erforderlichen Leitungsbaumaßnahmen. Die Tiefbaumaßnahme kann vsl. im ersten Quartal 2024 beginnen. Die Baumpflanzungen erfolgen vsl. im Herbst desselben Jahres.

## **6 SONSTIGES**

Mit der ingenieurmäßigen Bearbeitung ist das Büro [REDACTED] vom Vorhabenträger direkt beauftragt.

Hamburg, den 10.06.2021

[REDACTED]