

Projektnummer: 16-083

Baumaßnahme: Grundinstandsetzung

Teilbaumaßnahme: Horstweg von Weißdornweg bis zur Wendekehre

Erläuterungsbericht Schlussverschickung

Inhaltsverzeichnis

1.	Anlass der Planung.....	3
2.	Gegenwärtiger Zustand	3
2.1	Beschlüsse parlamentarischer Gremien	3
2.2	Allgemeines	3
2.3	Querschnitte / Knotenpunkte	4
2.4	Verkehrsbelastung und Unfallzahlen	5
2.5	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	5
2.6	Fußgängerverkehr	5
2.7	Radverkehr	5
2.8	Ruhender Verkehr	6
2.9	ÖPNV	6
2.10	Lichtsignalanlagen (LSA)	6
2.11	Öffentliche Beleuchtung (ÖB)	6
2.12	Straßenbegleitgrün	6
2.13	Entwässerung.....	6
2.14	Möblierung.....	7
2.15	Barrierefreiheit	7
2.16	Versorgungsanlagen.....	7
2.17	Sondernutzungen	7
2.18	Grundwasser	7
2.19	Bodengutachten	7
3	Variantenuntersuchung.....	7
3.1	Allgemeines	7
3.2	Untersuchte Varianten	8
3.3	Abwägung und Begründung der Vorzugsvariante	9
4	Geplanter Zustand	9
4.1	Allgemeines	9
4.2	Querschnitte / Knotenpunkte	9
4.3	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	10
4.4	Fußgängerverkehr	11

4.5	Radverkehr	11
4.6	Ruhender Verkehr	11
4.7	ÖPNV	11
4.8	Lichtsignalanlagen (LSA)	11
4.9	Öffentliche Beleuchtung (ÖB)	11
4.10	Straßenbegleitgrün	11
4.11	Entwässerung.....	12
4.12	Möblierung.....	12
4.13	Barrierefreiheit	12
4.14	Versorgungsanlagen.....	12
4.15	Sondernutzungen	13
4.16	Verträglichkeit mit anderen Planungen	13
4.17	Anliegerbetroffenheit.....	13
5	Kampfmittel.....	13
6	Lärmschutz	13
7	Umweltverträglichkeitsprüfung	13
8	Planrechtliche Grundlage.....	14
9	Denkmalschutz	14
10	Umsetzung der Planung.....	14
10.1.	Grunderwerb.....	14
10.2.	Anmerkungen zur Finanzierung	14
10.3.	Wirtschaftlichkeit der gewählten Variante	14
10.4.	Entwurf- und Baudienststelle	14
11	Realisierungstermin	15

1. Anlass der Planung

Die Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Wandsbek, Dezernat für Wirtschaft, Bauen und Umwelt, Fachamt Management des öffentlichen Raumes beabsichtigt im Rahmen des Arbeitsprogramms 2020/2021 eine Grundinstandsetzung des Horstweges durchzuführen um den schlechten Zustand der Fahrbahn sowie der Nebenflächen und damit die Verkehrssicherheit zu verbessern.

Die Fahrbahnoberfläche in diesem Abschnitt des Horstweges ist geprägt von Aufgrabungen mit geschädigten Anschlussnähten zur ursprünglichen Fahrbahn, Längs- und Netzzissen sowie flächigen Aufbrüchen, die in Teilen mit Reparaturasphalt verschlossen wurden. Eine teilweise bestehende provisorische Deckensanierung ist zur Behebung der bestehenden Straßenschäden nicht ausreichend.

Die Gehwege sind teilweise unbefestigt und nicht beleuchtet.

Die bestehende, unzureichende Straßenentwässerungssituation soll durch die Herstellung einer separaten Straßenentwässerungsanlage verbessert und neu geordnet werden.

2. Gegenwärtiger Zustand

2.1 Beschlüsse parlamentarischer Gremien

Am 12.08.2021 tagt der Ausschuss für Mobilität und Wirtschaft.

2.2 Allgemeines

Der zu überplanende Bereich der Bezirksstraße Horstweg befindet sich im Gebiet des Bezirksamtes Wandsbek im Grenzbereich der Stadtteile Wellingsbüttel, Poppenbüttel und Sasel innerhalb einer Tempo-30-Zone mit seitlicher Wohnbebauung, die ausschließlich aus Einzel- und Doppelhausbebauung besteht.

Der Planungsbereich beginnt an der Einmündung Weißdornweg und endet mit der Wendekehre an der Stadtbahnstraße. Die Länge des Straßenabschnittes beträgt ca. 260 m.

Anfang 2020 wurde im Horstweg zwischen dem Weißdornweg und der Einmündung Wegzoll eine provisorische Deckensanierung und eine provisorische Ergänzung der Entwässerungseinrichtung als kurzfristige Sicherungsmaßnahme durchgeführt.

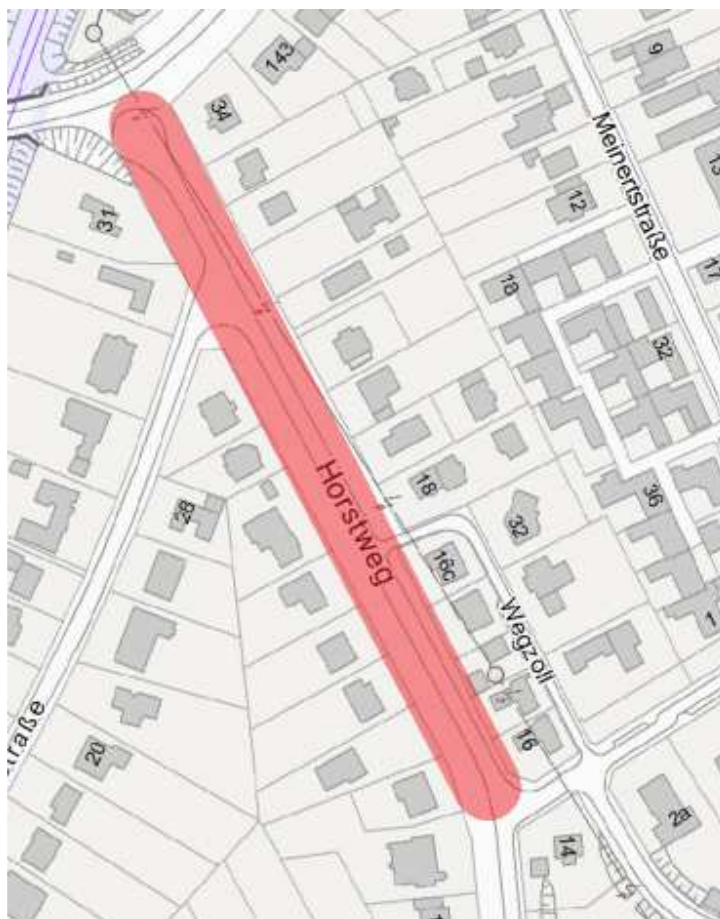


Abbildung 1: Planungsbereich Horstweg (Quelle: <https://geoportal-hamburg.de/geo-online/#>)

2.3 Querschnitte / Knotenpunkte

Derzeitig weist der Horstweg zwischen Weißdornweg und Einmündung Wegzoll folgenden Querschnitt auf:

ca. 1,65 m	Gehweg	Platten	Ost
ca. 5,50 m	Fahrbahn	Asphalt	
ca. 7,50 m	Grünstreifen	Oberboden mit Bäumen	
ca. 0,50 m	Wasserlauf	Betonmulden	
ca. 1,50 m	Gehweg	Grand	West
<hr/>			
16,65 m	Gesamtbreite		

Zwischen der Einmündung Wegzoll und der Speckmannstraße weist der Horstweg folgenden Querschnitt auf:

ca. 2,00 m	Gehweg	Grand	Ost
ca. 7,00 m	Grünstreifen	Oberboden mit Bäumen	
ca. 5,50 m	Fahrbahn	Asphalt	
ca. 7,50 m	Grünstreifen	Oberboden mit Bäumen	
ca. 2,00 m	Gehweg	Grand	West
<hr/>			
24,00 m	Gesamtbreite		

Zwischen der Einmündung Speckmannstraße und der Wendekehre weist der Horstweg folgenden Querschnitt auf:

ca. 2,00 m	Gehweg	Grand	Ost
ca. 6,50 m	Grünstreifen	Oberboden mit Bäumen	
ca. 6,30 m	Fahrbahn	Asphalt	
ca. 7,00 m	Grünstreifen	Oberboden mit Bäumen	
ca. 1,50 m	Gehweg	Grand	West
<hr/>			
23,30 m	Gesamtbreite		

An allen Knotenpunkten im Planungsbereich gilt die Vorfahrtsbeziehung rechts vor links.

Die ca. 5 m breite Speckmannstraße weitet im Einmündungsbereich Horstweg auf mehr als 20 m auf und ist somit überdimensioniert.

2.4 Verkehrsbelastung und Unfallzahlen

Für den Planungsbereich liegen keine Verkehrszahlen vor. Da der Horstweg lediglich Anliegerverkehr aufnimmt, ist mit einem sehr geringen Verkehrsaufkommen zu rechnen.

Nach telefonischer Rückfrage liegt von Seiten des PK 35 kein Unfallschwerpunkt vor.

2.5 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Fahrbahn des Horstweges besteht aus einer von 5,50 m bis 6,30 m breiten, unmarkierten Fahrbahnfläche, die in Asphalt befestigt ist.

An der nördlichen Planungsgrenze befindet sich eine Wendekehre mit einem Durchmesser von ca. 17,30 m, welche Müllfahrzeugen und dem Pkw-Verkehr das Wenden ermöglicht.

2.6 Fußgängerverkehr

Der Fußgängerverkehr wird zwischen dem Weißdornweg und der Einmündung Wegzoll auf östlicher Seite auf einem nicht barrierefreien, mit Platten befestigten Gehweg in ca. 1,65 m Breite geführt.

Im restlichen Ausbaugelände wird der Fußgängerverkehr zwischen den Grünstreifen und Privatgrund auf einem nicht barrierefreien, abschnittsweise mit Grand oder Asphalt befestigten Gehweg in 1,50 – 2,00 m Breite geführt. Aufgrund der Grünstreifen (Bäume) und dem ohnehin zur Fahrbahn tiefergelegenen Gehweg, wird dieser durch die vorhandene Straßenbeleuchtung, die an der Fahrbahn steht, sehr schlecht bis gar nicht beleuchtet.

2.7 Radverkehr

Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Velorouten liegen nicht im Planungsbereich. Zur Anbindung an die Stadtbahnstraße sind Bordsteinabsenkungen im Bereich der Wendekehre vorhanden. Dort wird der Radverkehr von der Wendekehre auf den Gehweg der Stadtbahnstraße geführt. Für diesen Bereich hatte eine Servicelösung Bestand, die inzwischen

aufgehoben wurde. Die Borde an der Stadtbahnstraße wurden ebenfalls abgesenkt, um eine Überleitung herzustellen.

2.8 Ruhender Verkehr

Im Planungsgebiet sind keine baulichen Parkstände vorhanden. Für das Parken am Fahrbahnrand sind im Bestand ca. 15 Parkmöglichkeiten vorhanden.

2.9 ÖPNV

Im Planungsbereich verkehren keine Buslinien des HVV.

2.10 Lichtsignalanlagen (LSA)

Im Planungsbereiche sind keine Lichtsignalanlagen vorhanden.

2.11 Öffentliche Beleuchtung (ÖB)

Die aus Peitschenmasten bestehende öffentliche Beleuchtung steht im Grünstreifen am Fahrbahnrand. Die Beleuchtungsmasten haben einen Abstand von ca. 60 m. Lediglich der Knotenpunkt Horstweg / Speckmannstraße ist mit zwei Peitschenmasten ausgeleuchtet.

Die Gehwege haben keine zusätzliche Beleuchtung.

2.12 Straßenbegleitgrün

Im Planungsbereich stehen in der Straßenverkehrsfläche 54 Bäume. Hierbei handelt es sich überwiegend um Eichen, die zwischen 1874 und 1980 gepflanzt worden sind. Des Weiteren sind mehrere Birken, welche zwischen 1956 und 1970 gepflanzt worden sind vorzufinden. Ebenso sind vereinzelt Steinobst, Esche, Vogelbeere, Hainbuch, Berg-Ahorn und Ahorn Bäume vorhanden. Die Bäume stehen in unregelmäßigen Abständen innerhalb der Grünstreifen zwischen Fahrbahn und Gehweg. Zwischen den Bäumen sind unterschiedliche hohe Buschwerke vorzufinden.

Zwei weitere Bäume stehen zwischen dem Weißdornweg und der Einmündung Wegzoll auf Privatgrund in direkter Nähe der Straßenbegrenzungslinien.

2.13 Entwässerung

Die Entwässerung der Fahrbahn und der Nebenflächen zwischen der Einmündung Wegzoll und Wendekehre erfolgt über Straßenabläufe und Anschlussleitungen in das vorhandene Regenwassersiel.

Die Entwässerung der Fahrbahn zwischen dem Weißdornweg und Wegzoll erfolgt über die Anfang 2020 hergestellte provisorische Ergänzung von drei Trummen mit Anschluss an den verrohrten Graben im Süden bzw. das R-Siel im Norden. Für die Entwässerung der Nebenflächen sind zwischen Hs. Nr. 17 und Hs. Nr. 13 drei Trummen vorhanden. Diese sind mit einer Verrohrung verbunden. Die Verrohrung endet am Schacht des verrohrten Grabens im Horstweg.

Am Fahrbahnrand von Hausnummer 11 ist die Fahrbahn abgesackt. Hier sammelt sich bei Regen

Wasser, wodurch es zur Pfützenbildung kommt.

2.14 Möblierung

Im Bereich des Grünstreifens sind zwei Findlinge vorhanden, die das Parken auf den Grünflächen unterbinden sollen.

2.15 Barrierefreiheit

Im Planungsgebiet sind keine Einrichtungen zur Barrierefreiheit vorhanden.

2.16 Versorgungsanlagen

Im Planungsbereich sind zahlreiche Leitungen und Kabel verschiedener Leitungsunternehmen vorhanden. Diese befinden sich sowohl in den Nebenflächen, als auch in der Fahrbahn.

2.17 Sondernutzungen

Im Planungsbereich liegen keine Sondernutzungen vor.

2.18 Grundwasser

Gemäß dem Geoportal Hamburg liegen die höchsten Grundwasserstände 2008 bei 11,00 mNN. Die Höhe im Horstweg liegt bei circa 33,50 mNN.

Das Bohrdatenportal hat ergeben, dass der Baugrund unterhalb der Straße aus Lehm oder Ton zum Teil mit Sandeinlagerungen besteht. In den Bohrungen (überwiegend aus den 50er Jahren) wurde Grundwasser ab 1,70 m unter GOK vorgefunden. Gegebenenfalls handelt es sich hier um Schichtenwasser.

2.19 Bodengutachten

Das Bodengutachten ist noch ausstehend.

3 Variantenuntersuchung

3.1 Allgemeines

Ziel der Planung ist es, den schlechten Zustand der Fahrbahn sowie der Nebenflächen (Gehwege) und damit die Verkehrssicherheit zu verbessern. Im Zuge der Vorplanung wurden dabei vier unterschiedliche Varianten erarbeitet und überprüft. In allen Varianten werden die Einmündungen Speckmannstraße und Weißdornweg durch Verringerung der Fahrbahnfläche eingengt. Der vorhandene Wendehammer wird verkleinert, um eine geringere Versiegelungsfläche zu erhalten. Die Dimensionierung des Wendehammers wird anhand des Platzbedarfs für das Rangieren eines dreiachsigen Müllfahrzeuges ausgelegt. Die Gehwege zwischen Grünstreifen und Privatgrund bleiben erhalten, um die Erreichbarkeit der Grünflächen für die Unterhaltung der Grünpflege sicherzustellen.

3.2 Untersuchte Varianten

Variante 01

Bei Variante 01 handelt es sich um eine bestandsnahe Herstellung des Horstweges mit einer Fahrbahnbreite von 5,50 m. Im Straßenquerschnitt finden geringfügige Anpassungen statt – Befestigung der vorhandenen Gehwege in 2,0 m Breite und Herstellung einer Gehwegentwässerung und einer öffentlichen Beleuchtung im Bereich der Gehwege. Sämtliche Bäume können erhalten bleiben.

Die Gehwege können aufgrund der Baumwurzeln nicht barrierefrei hergestellt werden. Zudem würde die Leitungsverlegung für die öffentlichen Beleuchtung und die Herstellung einer Gehwegentwässerung, aufgrund der vorhandenen Baumwurzeln, zu Problemen führen.

Variante 02

Variante 02 ist eine Kombination aus Mischverkehrsfläche und Tempo-30-Zone.

Im Bereich Speckmannstraße Richtung Weißdornweg wird die Fahrbahnfläche als Tempo-30-Zone eingerichtet.

Zwischen Speckmannstraße und Wegzoll wird ein barrierefreier Gehweg in 2,65 m Breite am Fahrbahnrand hergestellt. Der vorhandene Gehweg am Fahrbahnrand zwischen Wegzoll und Weißdornweg wird barrierefrei, in 2,65 m Breite ausgebaut.

Im Bereich Speckmannstraße Richtung Wendekehre wird eine Mischverkehrsfläche mit 6,30 m Breite eingerichtet. Grund hierfür ist, dass der vorhandene Gehweg aufgrund des vorhandenen Wurzelwerks nicht barrierefrei ausgebaut bzw. verbreitert werden kann. Die Herstellung des Gehweges an der Fahrbahn ist aufgrund der Fahrbahnbreite und dem Wurzelwerk nicht möglich.

Gehwege zw. Grünfläche und Privatgrund werden in ca. 1,50 m Breite hergestellt.

An der Einmündung Speckmannstraße ist eine Baumfällung notwendig.

Variante 03

Im gesamten Planungsgebiet wird eine Tempo-30-Zone mit einer Fahrbahnbreite von 5,50 m eingerichtet. Zur Geschwindigkeitsreduzierungen werden mehrere Einengungen in der Fahrbahnfläche gesetzt.

Zwischen Speckmannstraße und Stadtbahnstraße wird beidseitig der Bestandsgehweg auf 2,0 m verbreitert. Zwischen Speckmannstraße und Weißdornweg wird ein barrierefreier Gehweg in 2,65 m Breite am Fahrbahnrand hergestellt. Mittels Wurzelsuchgrabungen ist vorab zu prüfen, ob der barrierefreie Gehweg im Bereich Wegzoll bis Weißdornweg hergestellt werden kann, ohne die vorhandenen Bäume / Wurzeln zu beschädigen.

Im Einmündungsbereich Speckmannstraße wird ein Verschwenk zur Geschwindigkeitsreduzierung hergestellt. Dieser ermöglicht es, einen vorhandenen Baum erhalten zu können.

Variante 04

Im gesamten Planungsgebiet wird eine Mischverkehrsfläche in 6,30 m Breite eingerichtet. Hierzu

sind Wurzeluntersuchungen erforderlich und zu prüfen.

Zusätzlich werden Wege zwischen Grünfläche und Privatgrund in ca. 1,50 m Breite in Grand befestigt. Dies reduziert den Anteil der versiegelten Fläche und stellt die Erreichbarkeit der Grünfläche für die Unterhaltung sicher.

Sämtliche Bäume können erhalten bleiben.

3.3 Abwägung und Begründung der Vorzugsvariante

Durch die beidseitige Einzel- und Doppelhausbebauung inklusive Grünstreifen besitzt der Horstweg überwiegend eine Aufenthaltsfunktion. Aus Gründen der geringsten Versiegelung und der Vermeidung einer doppelten Erschließung mit Gehwegen hat sich der Bezirk in Abstimmung mit dem PK 35 auf die Planungsvariante Variante 04 festgelegt. Der Variante ergänzt werden sollen die unterschiedlichen Einengungen zur Geschwindigkeitsreduzierung aus Variante 03.

4 Geplanter Zustand

4.1 Allgemeines

Im Planungsbereich soll die Fahrbahn zu einer Mischverkehrsfläche (verkehrsberuhigter Bereich) umgestaltet werden. Um die Entwässerung der Mischverkehrsfläche zu gewährleisten wird eine neue Straßenentwässerungsanlage hergestellt.

Die vorhandenen Gehwege werden auf 1,5 m Breite zurückgebaut und mit Grand befestigt. Die Entwässerung der Unterhaltungswege erfolgt in seitlichen Rasenmulden zur Versickerung.

Aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen wurde die Mischverkehrsfläche bis zur Stadtbahnstraße erweitert und um eine Radüberleitung vom Horstweg in die Stadtbahnstraße ergänzt. Durch die Erweiterung der Mischverkehrsfläche entfällt eine Kreuzung des Gehweges der Stadtbahnstraße mit der Radüberleitung.

4.2 Querschnitte / Knotenpunkte

Der geplante Querschnitt Horstweg zwischen Weißdornweg und Einmündung Wegzoll wird wie folgt aufgeteilt:

6,30 m	Mischverkehrsfläche	Pflastersteinen aus Beton	Ost
ca. 8,85 m	Grünstreifen	Oberboden mit Bäumen	
1,50 m	Unterhaltungsweg	Grand	West
16,65 m	Gesamtbreite		

Zwischen der Einmündung Wegzoll und der Speckmannstraße weist der Horstweg folgenden Querschnitt auf:

1,50 m	Unterhaltungsweg	Grand	Ost
ca. 7,50 m	Grünstreifen	Oberboden mit Bäumen	
6,30 m	Mischverkehrsfläche	Pflastersteinen aus Beton	
ca. 7,20 m	Grünstreifen	Oberboden mit Bäumen	
1,50 m	Unterhaltungsweg	Grand	West
<hr/>			
24,00 m	Gesamtbreite		

Zwischen der Einmündung Speckmannstraße und der Wendekehre weist der Horstweg folgenden Querschnitt auf:

1,50 m	Unterhaltungsweg	Grand	Ost
ca. 7,20 m	Grünstreifen	Oberboden mit Bäumen	
6,30 m	Mischverkehrsfläche	Pflastersteinen aus Beton	
ca. 6,80 m	Grünstreifen	Oberboden mit Bäumen	
1,50 m	Unterhaltungsweg	Grand	West
<hr/>			
23,30 m	Gesamtbreite		

Die gewählten Breiten entsprechen den technischen Vorgaben bzw. wurden gemäß den örtlichen Erfordernissen gewählt.

Vor Arbeiten im Baumkronenbereich, z.B. bei Grundstückszufahrten sind Wurzeluntersuchungen erforderlich.

Der Horstweg soll als Mischverkehrsfläche gem. ReStra/RStO 12, Tafel 3, Bk 1,0 hergestellt werden. Die Mischverkehrsfläche wird im Bereich der Wendekehre bis an die Radüberleitung hergestellt. An den Einmündungen Speckmannstraße und Weißdornweg wird die Mischverkehrsfläche jeweils durch eine Überfahrt angebunden. Die Überfahrt an der Einmündung Wegzoll wird ca. 10 m in die Straße Wegzoll zurückverlagert. Hierdurch wird die Mischverkehrsfläche verlängert und die Vorfahrtsregelung rechts vor links verdeutlicht.

Die Fahrbahn erhält im Bereich von Einengungen (Parkstände, Bäume, Grünflächen) eine Breite von 3,80 m. Zwischen den Einengungen stehen ausreichende Flächen für den Begegnungsfall zur Verfügung.

Die befestigte Mischverkehrsfläche wird mit Betonsteinpflaster befestigt. Die Parkstände mit einer taktil erfassbaren Umrandung aus Kleinpflaster hergestellt.

4.3 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Der MIV wird auf der Mischverkehrsfläche geführt.

4.4 Fußgängerverkehr

Die Fußgänger werden auf der Mischverkehrsfläche geführt. Das heißt, dass der Gehweg Stadtbahnstraße über die neue Mischverkehrsfläche geführt wird.

Die Wege zwischen Grünstreifen und Privatgrund bleiben erhalten, um die Erreichbarkeit der Grünflächen für die Unterhaltung der Grünpflege sicherzustellen. Sie werden in 1,5 m Breite in Grand befestigt.

4.5 Radverkehr

Der Radverkehr wird auf der Mischverkehrsfläche geführt. Die Radüberleitung zur Stadtbahnstraße wird zur optischen Differenzierung zum Gehweg mit roten Pflastersteinen aus Beton hergestellt. Um eine unerlaubte Durchfahrt von Pkws über die Radüberleitung in den Horstweg zu unterbinden, wird ein Pfosten mittig in der Radüberleitung hergestellt.

Im Horstweg werden sieben Fahrradbügel, gleichmäßig verteilt auf den Planungsbereich, hergestellt.

4.6 Ruhender Verkehr

Im Planungsbereich werden neun Längsparkstände im öffentlichen Grund hergestellt. Zwei der Parkstände befinden sich in einer Längsparkbucht vor Hs. Nr. 15, da hier keine Bäume vorhanden sind. Sämtliche Parkstände werden mit andersfarbigem Pflaster befestigt und mit einer taktil erfassbaren Umrandung aus Kleinpflaster eingefasst.

4.7 ÖPNV

Entfällt

4.8 Lichtsignalanlagen (LSA)

Im Planungsbereich sind keine LSA vorgesehen.

4.9 Öffentliche Beleuchtung (ÖB)

Die öffentliche Beleuchtung wird der Planung angepasst. Die Standorte der öffentlichen Beleuchtung ist mit den Hamburger Verkehrsanlagen (HHVA) abgestimmt.

4.10 Straßenbegleitgrün

Zur Herstellung der Radüberleitung im Bereich der Wendekehre ist die Fällung eines Baumes notwendig. Hierbei handelt es sich um eine Eiche aus dem Jahr 1985 mit einem Stammdurchmesser von 50 cm und einem Kronendurchmesser von 9,0 m.

An der Einmündung Speckmannstraße wird ein neuer Baum gepflanzt. Ebenso werden zwei weitere Bäume in der Grünfläche zwischen Hs. Nr. 13 und 15a gepflanzt. Der Standort vor Hs. Nr. 16c ist nach Rückmeldung vom Grünamt Wandsbek aus fachlicher Sicht und dem Eindruck vor Ort, nicht sinnvoll. Die Krone der Bäume, die vor Hs. Nr. 19 und 21 stehen, reichen bis zum Gehweg herüber

und somit über den neuen Standort. Eine arttypische Entwicklung des Baumes kann dadurch nicht gewährleistet werden.

Die Mischverkehrsfläche wird zum Schutz der Grünflächen mit Hochborden eingefasst. Um zusätzlich dem Parkdruck auf dem Knick zwischen der Speckmannstraße und dem Weißdornweg entgegenzuwirken, kam vom Grünamt des Bezirkes Wandsbeks die Anmerkung, vor Hs. Nr. 18 – 24 und Hs. Nr. 13 – 27 Eichenspaltpfähle in einem Abstand von zwei Metern zu setzen.

4.11 Entwässerung

Zur Ertüchtigung der Oberflächenentwässerung wird eine neue Straßenentwässerungsanlage (SEA) inklusive Straßenabläufe und Anschlussleitungen hergestellt.

Es erfolgt aufgrund des geplanten Retentionsbeckens an der Bäckermühle vor der Einleitung in die Alster keine weitere Vorreinigung des Regenwassers. In Abstimmung mit der HSE wird geprüft, ob die SEA am Horstweg vor der vorhandenen Verrohrung über die Stadtbahnstraße an den Schacht angeschlossen werden kann. Hier ist auch die Regensielleitung aus der Stadtbahnstraße angeschlossen. Die Einleitung wird gedrosselt auf 17 l/s*ha erfolgen.

Im Rahmen der Entwurfsplanung wird die Planung der SEA weiter konkretisiert.

Die Entwässerung der Unterhaltungswege erfolgt in seitlichen Rasenmulden zur Versickerung.

Der Fahrbahnrand vor Hausnummer 11 wird im Bereich der Absenkung saniert, um die Fahrbahntwässerung zu gewährleisten.

4.12 Möblierung

Am Übergang Stadtbahnstraße wird die Mischverkehrsfläche parallel zum alten Gehweg Stadtbahnstraße mit Pfosten ausgestattet. Hierdurch wird das Befahren der Mischverkehrsfläche in diesem Bereich durch den Pkw-Verkehr verhindert und somit eine sichere Führung des Fußgängerverkehrs entlang der Stadtbahnstraße gewährleistet. An den jeweils außen liegenden Standorten wird ein Fahrradbügel – quer zur Fahrbahn – positioniert. Ein weiterer Fahrradbügel wird hinter der Einengung vor Hs. Nr. 23, einer auf der Einengung vor Hs. Nr. 16 c sowie zwei weitere werden hinter der Einengung vor Hs. Nr. 16a hergestellt. Zusätzlich wird ein Stellplatz für ein Lastenfahrrad an der Einmündung Wegzoll vor Hs. Nr. 16c hergestellt.

Vor Hs. Nr. 18 – 24 und Hs. Nr. 13 – 27 werden in einem Abstand von zwei Metern Eichenspaltpfähle gesetzt.

4.13 Barrierefreiheit

Die Einfassung der Parkstände ist mit Kleinpflastersteinen vorgesehen, um diese taktil erfassen zu können.

4.14 Versorgungsanlagen

Im Bereich der zwei neu zu pflanzenden Bäumen im Grünstreifen zwischen Hs. Nr. 13 und 15a ist die Umlegung einer Stromnetz HH Leitung im Vorwege der Baumaßnahme erforderlich. Zudem wird

baubegleitend ein neues Rohrkreuz, ebenfalls Stromnetz HH, über die Speckmannstraße hergestellt. Für die öffentliche Beleuchtung werden drei zusätzliche Beleuchtungsmasten inklusive Stromanschluss hergestellt.

Die Hausanschlussleitungen zu Hs. Nr. 23 und 25 von Gasnetz HH sind sanierungsbedürftig und werden im Vorfeld von Gasnetz HH erneuert.

Wilhelm.tel plant eine neue Trasse entlang der Südseite der Stadtbahnstraße. Fertigstellung soll bis August 2022 erfolgen. Bezüglich Lage und Bauzeiten sind im Zuge der Ausführungsplanung weitere Abstimmungen erforderlich.

4.15 Sondernutzungen

Im Planungsbereich sind keine Sondernutzungen vorgesehen.

4.16 Verträglichkeit mit anderen Planungen

Im Planungsbereich finden nach derzeitigem Kenntnisstand keine weiteren Planungen statt.

4.17 Anliegerbetroffenheit

Von der Planung sind nur die direkt an dem Horstweg wohnenden Bürger betroffen. Die Anlieger sind insofern von der Maßnahme betroffen, dass die vorhandenen Überfahrten mit der Maßnahme erneuert werden.

5 Kampfmittel

Für den Planungsbereich liegen die Ergebnisse der Auswertungen der alliierten Luftbilder aus dem II. Weltkrieg vom 23.02.2021 vor.

Im Planungsbereich befinden sich ausschließlich Flächen ohne Kampfmittelverdacht. Es sind keinen weiteren Maßnahmen notwendig.

6 Lärmschutz

Die Maßnahme stellt keinen erheblichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV dar, wie er als Auslöser für eine wesentliche Änderung vorausgesetzt wird. Es entstehen keine Ansprüche und keine Kosten für Lärmschutzmaßnahmen.

7 Umweltverträglichkeitsprüfung

Die Baumaßnahme unterliegt nach Prüfung der in § 13a des Hamburgischen Wegegesetzes genannten Kriterien keiner Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in Hamburg.

8 Planrechtliche Grundlage

Planungsrechtliche Grundlagen für den gesamten Planungsbereich sind der Bebauungsplan Wellingsbüttel 18 vom 11.08.2015 und der Baustufenplan der Hansestadt Hamburg Sasel – Bezirk Wandsbek – Ortsteil 518 vom 14.01.1955, die in ihren Ausweisungen nicht überschritten werden.

9 Denkmalschutz

Im Planungsbereich befinden sich keine denkmalzuschützenden Gebäude oder Objekte.

10 Umsetzung der Planung

10.1. Grunderwerb

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

10.2. Anmerkungen zur Finanzierung

Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt aus der bezirklichen Rahmenzuweisung.

10.3. Wirtschaftlichkeit der gewählten Variante

Nach Abwägung aller Interessen, der städtebaulichen und bautechnischen Randbedingungen sowie aller Vor- und Nachteile wurde eine Fortschreibung der Variante 04, als zweckmäßige sowie wirtschaftlich und technisch optimal realisierbare Planungsvariante festgelegt.

Die Planung wurde unter Berücksichtigung der örtlichen und verkehrlichen Randbedingungen aufgestellt. Sie stellt sich als wirtschaftlichste Lösung dar und entspricht den technischen Mindestanforderungen. Die Umsetzung erfolgt nach den anerkannten Regeln der Technik, die grundsätzlich auch wirtschaftlichen Gesichtspunkten unterliegen.

Eine weitere Kosten-Nutzen-Analyse bzw. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung im eigentlichen Sinne ist nicht durchführbar, da sich keine wirtschaftlich sinnvollen Alternativen anbieten. Ein effizienter bzw. wirtschaftlicher Einsatz der Mittel ist damit gewährleistet. Der konkret zu erreichende monetäre Nutzen der einzelnen Maßnahme sowie des Gesamtprojektes lässt sich daher nicht darstellen.

10.4. Entwurf- und Baudienststelle

Die verkehrstechnische Planung sowie die entwurfstechnische Bearbeitung erfolgt durch das Bezirksamt Wandsbek. Die Baudurchführung der Straßenbaumaßnahme erfolgt ebenfalls durch das Bezirksamt Wandsbek. Im Rahmen des Planungsprozesses werden durch die Erst- und Schlussverschickung alle erforderlichen Dienststellen, Personen und Institutionen am Abstimmungsverfahren beteiligt.

11 Realisierungstermin

Die Realisierung der Straßenbaumaßnahme ist abhängig von der Finanzierungszusage ab 2022 vorgesehen. Die voraussichtliche Bauzeit beträgt ca. acht Monate.

