

**Baumaßnahme: MIN-FORUM und Informatik
Sedanstraße / Ecke Bundesstr.
20146 Hamburg**

**Teilbaumaßnahme: Wiederherstellung von
Straßenbereichen**

Schlussverschickung



Auftraggeber

GMH Gebäudemanagement Hamburg GmbH
- Universitätsbau -
An der Stadthausbrücke 1
22355 Hamburg

Verfasst

Dipl.-Ing. Azzedin Ait Brahim
Elmshorn, den 20.07.2021



**Ingenieurgemeinschaft
Reese+Wulff GmbH**

Kurt-Wagener-Str. 15
25337 Elmshorn
Tel. 04121· 46915 - 0
www.ing-reese-wulff.de

ERLÄUTERUNGSBERICHT

zur Schlussverschickung

Inhaltsverzeichnis

1	Anlass der Planung	5
2	Vorhandener Zustand	5
2.1	Allgemeines	5
2.1.1	Lage und Funktion im Straßennetz	5
2.1.2	Verkehrsbelastung	6
2.1.3	Nutzung der anliegenden Grundstücke / Bebauung	6
2.2	Verkehrssituation	6
2.2.1	Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes	6
2.2.2	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen	7
2.2.3	MIV /ÖPNV	7
2.2.4	Fußgänger- und Radverkehr	7
2.2.5	Ruhender Verkehr	8
2.2.6	Straßenentwässerung	9
2.2.7	Baumbestand	9
2.2.8	Öffentliche Beleuchtung	9
2.2.9	Straßenausstattung	9
2.2.10	Belange der Feuerwehr/ Polizei	9
3	Geplanter Zustand	9
3.1	Planungsansatz	9
3.1.1	Verkehrskonzeption	9
3.1.2	Alternative Lösungsansätze	10
3.2	Einzelheiten der Planung/ Varianten	10
3.2.1	Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes	10
3.2.2	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen	11
3.2.3	MIV /ÖPNV	11
3.2.4	Fußgänger- und Radverkehrsführung	11
3.2.5	Ruhender Verkehr	12
3.2.6	Grün- und Baumpflanzungen	12
3.2.7	Barrierefreiheit	12
3.2.8	Belange der Feuerwehr/ Polizei	13
3.2.9	Straßenausstattung	13
3.2.10	Baugrund/Asphaltschichten	13

3.2.11	Kampfmittel	14
3.2.12	Lärmschutz	14
3.2.13	Umweltverträglichkeit	14
3.2.14	Höhenanpassung und Entwässerung	14
3.2.15	Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen	14
3.2.16	Anliegerbetroffenheit	15
4	Planungsrechtliche Grundlagen	15
4.1	Bebauungsplan	15
4.2	Planfeststellung	15
5	Umsetzung der Planung	15
5.1	Grunderwerb	15
5.2	Kosten und Finanzierung/ Haushaltstitel	15
5.3	Entwurfs- und Baudienststelle	15
5.4	Terminierung der Planung und Bauausführung	15

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Lage im Straßennetz	6
Abbildung 2	Gehweg, südöstliche Nebenflächen	8
Abbildung 3	Ruhender Verkehr	8
Abbildung 4	Ruhender Verkehr	8
Abbildung 5	Ruhender Verkehr	8
Abbildung 6	Regequerschnitt	11

1 Anlass der Planung

Auf dem Campus Bundesstraße befinden sich diverse Fakultäten der Universität Hamburg. Der gesamte Bereich des Campus Bundesstraße wird schrittweise durch Neubauten und Umgestaltungen zu einem modernen, stadtteilintegrierten Campus weiterentwickelt. Auf städtebaulicher Ebene entsteht eine neue, durchlässige Abfolge von Freiräumen und Plätzen, das sogenannte Campusband. Das Projekt MIN Forum und Informatik bildet dabei den zweiten Bauabschnitt.

Im Vorwege zu den Bauarbeiten auf dem Campusgelände sind umfangreiche Leitungsbauarbeiten der Versorger im Bereich der Bundesstraße und Sedanstraße erforderlich. Außerdem beansprucht die Baustelleneinrichtung und Verkehrsführung im Zuge der Leitungsbauarbeiten und der Herstellung der Campusneubauten Teilabschnitte der Bundes- und Sedanstraße. Nach Fertigstellung der Baumaßnahmen sind die Oberflächen durch die GMH Gebäudemanagement Hamburg GmbH, in Abstimmung mit dem Bezirksamt Eimsbüttel, wiederherzustellen.

Die vorliegende Planungsunterlage zur Schlussverschickung umfasst die Planung zur Wiederherstellung der Oberflächen in der Sedanstraße im Bereich zwischen Bundesstraße und Monetastraße.

Die in Anspruch genommenen Flächen der Nebenanlagen in der Bundesstraße sollen vertraglich wieder hergestellt werden, diese sind jedoch nicht Gegenstand der Schlussverschickung. Für die Wiederherstellung und langfristigen Neuordnung der Bundesstraße liegen städtebauliche und Verkehrstechnische Konzepte vor, die nicht Gegenstand dieser Planung sind.

2 Vorhandener Zustand

2.1 Allgemeines

2.1.1 Lage und Funktion im Straßennetz

Die geplante Maßnahme liegt im Stadtteil Rotherbaum im Bezirk Hamburg-Eimsbüttel.

Die Sedanstraße schließt im Südwesten an die Bundesstraße und im Nordosten an die Grindelallee an. Die Länge der Baustrecke beträgt ab Bundesstraße rd. 165 m bis einschließlich Einmündung Monetastraße.

Die Sedanstraße hat eine örtliche Erschließungsfunktion. Es gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h.



Abbildung 1: Lage im Straßennetz

Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende www.openstreetmap.org/copyright

2.1.2 Verkehrsbelastung

Es liegen keine Zahlen zur Verkehrsbelastung vor.

2.1.3 Nutzung der anliegenden Grundstücke / Bebauung

Der Bereich der Umbaumaßnahme grenzt südöstlich an das MIN-Forum der Universität Hamburg an. Nordöstlich der Sedanstraße befindet sich die Feuer- und Rettungswache Rotherbaum (F13) sowie das Polizeikommissariat 17.

2.2 Verkehrssituation

2.2.1 Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes

In der Sedanstraße, zwischen Bundesstraße und Monetastraße, beträgt der Abstand zwischen den Straßenbegrenzungslinien rd. 12 m bei einer vorhandenen Fahrbahnbreite von rd. 6,3 m. Vor dem Haus Nr. 28 befinden sich zum Teil auf der Fahrbahn markierte Parkstände in Senkrechtaufstellung. Hier verbleibt eine Fahrbahnbreite von rd. 4,80 m.

Die Sedanstraße ist als Einbahnstraße in Richtung der Bundesstraße eingerichtet.

Die Fahrbahn in der Sedanstraße ist durch ein Dachprofil gekennzeichnet und weist eine Befestigung aus Natursteinkleinpflaster auf, das im Bereich der provisorischen Baustelleneinrichtungen mit einer Asphaltsschicht überzogen wurde.

Es sind beidseitig befestigte Nebenflächen vorhanden. Als Randeinfassung der Fahrbahn zu den Nebenflächen dienen Bordsteine aus Naturstein, z. T. die Hamburger Kante.

Die Nebenflächen weisen Breiten von rd. 2,8 m auf der nordwestlichen und rd. 2,9 m auf der südöstlichen Seite auf.

Auf der nordwestlichen Seite der Fahrbahn, vor Haus Nr. 28 und 30 (Feuerwehr Hamburg u. Polizeikommissariat 17) befinden sich die Nebenflächen zum Teil außerhalb der Straßenbegrenzungslinie. Der rd. 1,15 m breite Gehweg verläuft hier außerhalb der Straßenbegrenzungslinie. Ein Parkstreifen (Schrägaufstellung) von rd. 3,35 m Breite trennt den Gehweg von der Fahrbahn. Auch der Parkstreifen befindet sich teilweise nicht auf öffentlichem Grund.

Im weiteren Verlauf sind die nordwestlichen Nebenflächen durch eine überbreite Überfahrt zum Polizeikommissariat 17 mit einer Breite von rd. 18,3 m geprägt. Zwischen der Überfahrt und der Monetastraße befindet sich ein rd. 1,0 m breiter und mit Platten befestigter Gehweg, der jedoch auch nur etwa zur Hälfte auf öffentlichem Grund verläuft.

Die südöstlichen Nebenflächen weisen einen rd. 1,80 m breiten Grünstreifen und einen rd. 1,10 m breiten Gehweg auf. Die ehemals im Grünstreifen vorhandenen Straßenbäume wurde im Zuge der Baumaßnahme für das MIN-Forum gefällt.

2.2.2 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Im Bereich der geplanten Baumaßnahme befindet sich der unsignalisierte Knoten Bundesstraße/ Sedanstraße und Sedanstraße/ Monetastraße.

Die Einmündung Bundesstraße/ Sedanstraße wird in Zuge der dieser Planung lediglich angepasst. Die vollständige Überplanung erfolgt im Rahmen der Wiederherstellung Bundesstraße. Es sind keine Lichtsignalanlagen im Bereich der geplanten Baumaßnahme vorhanden.

2.2.3 MIV /ÖPNV

Im Bereich der geplanten Umbaumaßnahmen ist die Sedanstraße als Einbahnstraße eingerichtet, so dass ein Fahrstreifen in Richtung Bundesstraße für den motorisierten Individualverkehr (MIV) vorhanden ist. Im Bereich der geplanten Umbaumaßnahmen verkehrt kein öffentlicher Personennahverkehr.

2.2.4 Fußgänger- und Radverkehr

Die Fußgänger werden in den nordwestlichen Nebenflächen vor dem Gebäude des Polizeikommissariats außerhalb der Straßenverkehrsfläche geleitet. Die für Fußgänger begehbaren Flächen, in einer Gesamtbreite von rd. 5,60 m, werden durch große Pflanzkübel geteilt, so dass zu den Parkständen hin ein 1,15 m breiter Streifen und zum Gebäude ein rd. 1,45 m breiter Streifen verbleibt. Zur Monetastraße hin verläuft der rd. 1,0 m breite Gehweg etwa zur Hälfte innerhalb der Straßenbegrenzungslinien. Die Gehwege sind mit Betonplatten befestigt. Der Gehweg auf der südöstlichen Fahrbahnseite verläuft zwischen Straßenbegrenzungslinie und dem Grünstreifen in einer Breite von rd. 1,10 m und ist ebenfalls mit Betonplatten befestigt.



Abbildung 2: Gehweg, südöstliche Nebenflächen

In den Nebenflächen ist kein Radweg vorhanden. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt. Es sind keine Fahrradabstellplätze im Bestand vorhanden.

2.2.5 Ruhender Verkehr

In der Sedanstraße findet das Parken überwiegend am Fahrbahnrand (Markierung), unter Mitbenutzung der Nebenflächen, in Längs- bzw. Senkrecht- und Schrägaufstellung statt. Die Parkstände auf der nordwestlichen Fahrbahnseite sind mit Betonplatten befestigt. Vor dem Gebäude Haus Nr. 28 befinden sich 4 Parkstände die Fahrzeugen der Polizei vorbehalten sind. Diese Parkstände sind z. T. mit Großpflaster aus Naturstein befestigt bzw. auf der Fahrbahn markiert.

Bei Haus Nr. 30 befinden sich 7 Parkstände in Schrägaufstellung. Hierbei handelt es sich um Besucherparkplätze, die auf eine Parkdauer von einer Stunde begrenzt sind. Diese Parkstände sind mit Betonplatten befestigt und mit Gelbmarkierung abgegrenzt.

Auf der südöstlichen Fahrbahnseite parken die Autos auf der asphaltierten Fahrbahn, unter Mitbenutzung des Grünstreifens zwischen Fahrbahn und Gehweg.

Es sind keine Fahrradabstellplätze vorhanden.



Abbildung 3-5: Ruhender Verkehr

2.2.6 Straßenentwässerung

Das anfallende Oberflächenwasser wird über beidseitig vorhandene Wasserläufe zu Straßenabläufen (Trummen) geführt und in das vorhandene Mischwassersiel der Hamburger Stadtentwässerung eingeleitet. Von den Nebenflächen wird das anfallende Oberflächenwasser über die Querneigung zur Fahrbahn abgeleitet.

2.2.7 Baumbestand

Im Bereich der Planungsgrenzen befinden sich in den nordwestlichen Nebenflächen 4 Linden mit einem Kronendurchmesser von 8-10 m. Im Einmündungsbereich zur Bundesstraße befindet sich eine Linde mit einem Kronendurchmesser von 7 m. Die Straßenbäume im Grünstreifen der südöstlichen Nebenflächen wurden bereits im Rahmen der Baumaßnahmen für das MIN-Forum gefällt.

2.2.8 Öffentliche Beleuchtung

Innerhalb der Planungsgrenzen befinden sich 3 Beleuchtungsmasten. Die Beleuchtungsmasten stehen im Grünstreifen der südöstlichen Nebenflächen.

2.2.9 Straßenausstattung

Die vorhandene Straßenmöblierung beschränkt sich im Wesentlichen auf Beschilderung, Baumschutzbügel und Pfosten. Gegenüber der Einmündung Monetastraße befindet sich eine Litfaßsäule. Ebenso an der südöstlichen Ecke Bundesstraße, hier jedoch außerhalb der Planungsgrenze.

Es ist keine wegweisende Beschilderung im Planungsbereich vorhanden.

2.2.10 Belange der Feuerwehr/ Polizei

Die Gebäude der Feuerwehr Hamburg und des Polizeikommissariats 17 grenzen im Nordwesten an die Sedanstraße an. Die Sedanstraße wird daher häufig von Einsatzfahrzeugen der Feuerwehr und Polizei genutzt.

Es sind mehrere Feuerwehrezufahrten zu den angrenzenden Gebäuden im Planungsbereich vorhanden.

3 Geplanter Zustand

3.1 Planungsansatz

3.1.1 Verkehrskonzeption

Die vorliegende Planung umfasst die Wiederherstellung der Oberflächen im Bereich der Sedanstraße zwischen Bundesstraße und Monetastraße.

Das südwestliche Bauende der Baumaßnahme liegt im Bereich der Einmündung zur Bundesstraße. Das nordöstliche Bauende befindet sich auf Höhe Haus Nr. 24.

Die wiederhergestellten Flächen schließen dort an den Bestand an. Der Bordverlauf wird angepasst. Die Knotenpunkte sind nicht Gegenstand dieser Planung.

3.1.2 Alternative Lösungsansätze

Es wurde zunächst eine Variante basierend auf dem Verkehrs- und Mobilitätskonzept des Planungsbüros R+T aus Darmstadt (Stand: Feb. 2013) ausgearbeitet. In diesem Konzept wurde der Abschnitt der Sedanstraße als künftige Fahrradstraße mit einer Fahrbahnbreite von 5,20 m und einer Gehwegbreite von 2,65 m konzipiert (Variante 1).

Im Rahmen einer Vorabstimmung zwischen der GMH Gebäudemanagement Hamburg GmbH und der Freien und Hansestadt Hamburg (BA Eimsbüttel, PK 17) wurde diese Variante vorgestellt und diskutiert.

Das PK 17 wies im Rahmen dieser Abstimmung darauf hin, dass das Radverkehrsaufkommen in der Sedanstraße für die Einstufung als Fahrradstraße nicht ausreichend ist. Außerdem wird die Sedanstraße häufig von Einsatzfahrzeugen der Polizei und Feuerwehr genutzt. Die Fahrbahnbreite von 5,20 m der Variante 1 ist somit nicht ausreichend. Die Beteiligten verständigten sich auf eine Fahrbahnbreite von 5,50 m (Variante 2). Die von der Regelbreite der ReStra somit abweichende Breite des Gehwegs ist mit 2,35 m ausreichend, da zukünftig hauptsächlich die angrenzenden Gehwege des Uni-Geländes genutzt würden.

Im Zuge der 1. Verschickung erfolgte eine weitere Abstimmung mit PK 17 und dem Bezirkssamt Eimsbüttel. Derzeit ist die Sedanstraße als Einbahnstraße mit südwestlicher Fahrtrichtung (in Richtung Bundesstraße) ausgewiesen. Um die Einbahnstraßenregelung weiterhin beizubehalten, wurde sich auf eine Fahrbahnbreite von 4,50 m verständigt (Variante 3). Durch die veränderte Fahrbahnbreite ergibt sich eine Gehwegbreite von 2,60 m. Die Gehwegbreite weicht weiterhin von der Regelbreite der ReStra ab. Diese wird als ausreichend betrachtet, da zukünftig hauptsächlich die angrenzenden Gehwege des Uni-Geländes genutzt werden.

Es wurde außerdem festgelegt, dass die nordwestlichen Nebenflächen einschl. der vorhandenen Naturbordsteinkante (Hamburger Kante) nur angepasst werden, sollte dies im Rahmen der Deckenhöhen- bzw. Entwässerungsplanung erforderlich sein.

3.2 Einzelheiten der Planung/ Varianten

Die im Folgenden beschriebene Planung bezieht sich auf die o.g. Variante 3 und betrachtet nur Verkehrsflächen im öffentlichen Raum. Grundlage der Planung ist das Hamburger Regelwerk für Planung und Entwurf von Stadtstraßen (ReStra, Ausgabe 2017).

3.2.1 Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes

Um die Einbahnstraßenregelung ab der Monetastraße aufrechtzuerhalten, wird die Fahrbahn in einer Breite von 4,50 m in Asphalt hergestellt. Der Bordverlauf auf der nordwestlichen Fahrbahnseite wird dabei gehalten. Die nordwestlichen Nebenflächen bleiben im Bestand erhalten.

Im Bereich der vorhandenen Schächte des Mischwassersiels der HSE sowie im Bereich der Grüninsel wird die Fahrbahnbreite auf 4,00 m reduziert. Dadurch wird gewährleistet, dass die vorh. Schächte nicht im geplanten Bordverlauf liegen. Die Fahrbeziehung von der Monetastraße in die Sedanstraße sowie bzgl. der Gehwegüberfahrten des MIN-Forums wurden schleppkurventechnisch überprüft.

Am südöstlichen Fahrbahnrand werden Parkstände in Senkrechtaufstellung in einer Tiefe von 4,35 m zuzüglich 0,75 m Überhangstreifen hergestellt. Zwischen Fahrbahn und Senkrechtparkstände wird ein 0,75 m breiter Sicherheitstrennstreifen hergestellt. Der an die Parkstände angrenzende Gehweg wird in einer Breite von 2,60 m hergestellt. In den Bereich zwischen den Zufahrten zum MIN-Forum reduziert sich die Gehwegbreite auf 2,35 m.

Es ergibt sich somit folgender Regelquerschnitt:

Regelprofil 1-1 Sedanstraße

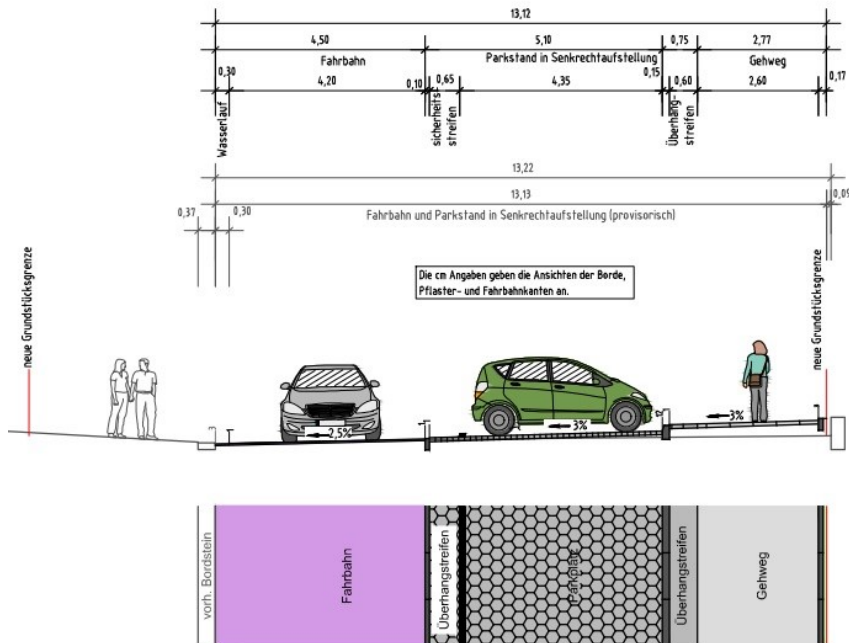


Abbildung 6: Regelquerschnitt

3.2.2 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Im Bereich der Einmündungen Bundesstraße und Monetastraße wird an den Bestand angeschlossen. Die Einmündung Bundesstraße sowie die Nebenflächen der Bundesstraße sind nicht Gegenstand dieser Planung. Es sind keine Lichtsignalanlagen von der Umbaumaßnahme betroffen. Für den Einmündungsbereich zur Bundesstraße ist eine Deckensanierung für den Anschluss an den Bestand vorgesehen.

3.2.3 MIV /ÖPNV

Im Bereich der geplanten Umbaumaßnahmen wird die Fahrbahn in 4,50 m Breite als Einbahnstraße in Richtung Bundesstraße hergestellt. Im Bereich der vorhandenen Schächte des Mischwassersiels der HSE sowie im Bereich der Grüninsel wird die Fahrbahnbreite auf 4,00 m reduziert.

Der öffentliche Personennahverkehr ist von der Umbaumaßnahme nicht betroffen.

3.2.4 Fußgänger- und Radverkehrsführung

Der Fußgängerverkehr wird in den südöstlichen Nebenflächen auf einem 2,60 bzw. 2,35 m breiten Gehweg geführt. Der Gehweg wird mit Pflaster aus Beton 25x25 cm befestigt. In Abstimmung mit dem BA Eimsbüttel werden die nordwestlichen Nebenflächen nicht überplant.

Falls es in der Deckenhöhen- bzw. Entwässerungsplanung erforderlich sein sollte, wird lediglich eine höhenmäßige Anpassung erfolgen.

Der Radverkehr wird weiterhin im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

Die östlich der Bundesstraße mit den vorgesehenen Fahrradbügeln Flächen dienen als Platzhalter für eine Doppelstockanlage. Die südlich der Monetastraße mit Fahrradbügeln versehenen Flächen dienen als Platzhalter für eine B+R Anlage. Diese werden parallel zur offiziellen Beauftragung über das Bündnis für Radverkehr mit B+R abgestimmt. Die Fahrradbügel werden zunächst temporär hergestellt. Es werden insgesamt 24 Fahrradbügel (48 Fahrradabstellplätze) in den südöstlichen Nebenflächen des Planungsabschnittes eingebaut (s. 3.2.5). Die Flächen werden mit Pflaster aus Beton 25x25 cm hergestellt.

Gem. den Angaben des Planungsbüros zur Außenanlagenplanung des MIN-Forums sind 168 Fahrradstellplätze auf dem Unigelände vorgesehen.

Gegenüber der Einmündung Monetastraße wird, in Abstimmung mit der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (Abteilung MF), eine StadtRAD-Station für 30 Stadträder errichtet.

3.2.5 Ruhender Verkehr

Im Planungsabschnitt werden insgesamt 33 öffentliche Pkw-Parkstände in Senkrechtaufstellung realisiert, wovon 6 Parkstände für Kurzparker mit einem eingeschränktem Halteverbot von 8-18 Uhr ausgewiesen werden sollen.

Die Befestigung der Parkstände erfolgt nach ReStra mittels Betonwabensteinen. Die Parkstände erhalten zum Gehweg einen Überhangstreifen von 0,75 m, der mit Pflaster aus Beton 25x25 cm hergestellt wird. Die Parkstände erhalten zur Fahrbahn einen 0,75 m breiten Sicherheitstrennstreifen.

Im Planungsbereich werden insgesamt 52 Fahrradabstellplätze realisiert. Südöstlich des Einmündungsbereichs Bundesstraße sind 12 Fahrradbügel (24 Fahrradabstellplätze) vorgesehen. Gegenüber der Einmündung Monetastraße, zwischen den Überfahrten zum Gelände des MIN-Forums, sind weitere 12 Fahrradbügel (24 Fahrradabstellplätze) vorgesehen.

3.2.6 Grün- und Baumpflanzungen

Im Zuge der Wiederherstellung der Oberflächen des Straßenabschnitts sind keine Baumfällungen erforderlich. Die Grüninseln zwischen den Senkrechtparkständen werden mit niedrig wachsendem Buschwerk begrünt. Baumanpflanzungen sind auf Grund der Lage der Fernwärmetrasse DN 500 (710)/ DN 600 (800) in diesem Bereich nicht möglich. Die Fernwärmetrasse hat eine Breite von ca. 2,0 m, eine Tiefe von ca. 1,80 m sowie eine Überdeckung 1,10 m

3.2.7 Barrierefreiheit

Zwischen dem Gehweg und den Fahrradabstellplätzen werden Bodenindikatoren vorgesehen.

In den restlichen Bereichen ist die sichere Orientierung durch den Aufbau im Straßenquerschnitt gewährleistet.

3.2.8 Belange der Feuerwehr/ Polizei

Die Belange der Feuerwehr und Polizei wurden berücksichtigt. Die Fahrbahn wird in einer Breite von 4,50 bzw. 4,00 m hergestellt.

Die Feuerwehrezufahrt werden gem. ReStra hergestellt. Die Zufahrtsbreite wurde anhand von Schleppkurven des Feuerwehrfahrzeuges nachgewiesen.

3.2.9 Straßenausstattung

Die Beleuchtungsmasten in den südöstlichen Nebenflächen müssen versetzt werden.

Die Standorte der Beleuchtungsmasten wurden an die Planung von Hamburg Verkehrsanlagen angepasst. Zusätzliche Lichtmasten aus der Stellungnahme der 1. Versschickung wurden berücksichtigt.

Die Litfaßsäule gegenüber der Einmündung Monetastraße entfällt.

3.2.10 Baugrund/Asphaltschichten

Es wurden keine aktuellen Bohrkernuntersuchungen der gebundenen und ungebundenen Schichten durchgeführt. Untersuchungen der ungebundenen Schichten nach LAGA-TR, DepV sowie der gebundenen Schichten auf PAK-Gehalt liegen nicht vor.

Zur Feststellung des Schichtenaufbaus wurden daher Bohrdaten aus dem Archiv des Geologischen Landesamtes verwendet.

Für den Straßenaufbau der Sedanstraße kann ein Bohrprofil der Hamburger Stadtentwässerung aus dem Jahr 2015 herangezogen werden. Die Bohrung liegt südlich des Einmündungsbereichs Monetastraße im Fahrbahnbereich innerhalb der Planungsgrenzen. Demnach setzt sich der Straßenaufbau aus folgenden Schichten zusammen:

Nr.	Schichtdicke	Material
1.	0,10 m	Natursteinpflaster
2.	2,80 m	Sand
3.	3,10 m	Mittelsande

Der Grundwasserstand wurde bei 5,40 m u. GOK angetroffen.

Für die Nebenflächen der Sedanstraße kann ebenfalls ein Bohrprofil der Hamburger Stadtentwässerung aus dem Jahr 2015 herangezogen werden. Diese Bohrung wurde in den südöstlichen Nebenflächen vor dem ehem. Haus Nr. 16 durchgeführt. Demnach setzt sich der Straßenaufbau aus folgenden Schichten zusammen:

Nr.	Schichtdicke	Material
1.	0,50 m	Sand (mit Wurzelresten)
2.	4,70 m	Mittelsande

Bei dieser Bohrung wurde kein Grundwasser festgestellt.

Im Zuge der Hochbaumaßnahmen zum MIN-Forum wurden Flächen für die großen Baugruben in Anspruch genommen. Die Materialien für die Wiederverfüllung werden später erkundet und im Rahmen der weiteren Planung berücksichtigt.

3.2.11 Kampfmittel

Nach Auskunft der zuständige Behörde (Gefahrenerkundung Kampfmittelverdacht, GEKV) vom 08.06.2020 (BIS/ F046-20/01890_1) besteht für die betroffenen Flächen nach Luftbildauswertung kein Hinweis auf Bombenblindgänger oder vergrabene Kampfmittel aus dem II. Weltkrieg. Nach heutigem Kenntnisstand sind keine weiteren Maßnahmen nach § 6 (2) Kampfmittelverordnung erforderlich.

3.2.12 Lärmschutz

Der Umfang der geplanten Baumaßnahme stellt keinen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV dar, wie es als Auslöser für eine wesentliche Änderung vorausgesetzt wird. Es entstehen keine Ansprüche und keine Kosten für Lärmschutzmaßnahmen.

Die Oberflächen der Fahrbahnen werden mit einer Asphaltbefestigung aus SMA 0/8 (Splittmastixasphalt) erneuert. Dieses Mischgut hat gegenüber der aktuell vorhandenen Befestigung aus Natursteinkleinpflaster eine lärmindernde Wirkung.

3.2.13 Umweltverträglichkeit

Durch die Baumaßnahme sind keine erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltensziele für den Natur- und Landschaftshaushalt zu erwarten. Nach den Kriterien des §13a Hmb. Wegegesetz ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht erforderlich.

3.2.14 Höhenanpassung und Entwässerung

Die Gradienten und die bestehende Höhenlage der Fahrbahn und der Nebenflächen werden weitestgehend übernommen und im Zuge der Ausführungsplanung angeglichen und ggf. optimiert.

Die Planung zur Ableitung des auf den öffentlichen Verkehrsflächen anfallenden Oberflächenwassers erfolgt über Quer- und Längsneigungen der Nebenflächen in Richtung der öffentlichen Fahrbahnen über Wasserläufe hin zu Straßenabläufen.

Die Verkehrsflächen erhalten ein Quergefälle von 2,5 bis 3 %, die Längsneigung orientiert sich an dem Gefälle der vorhandenen öffentlichen Straßen.

Eine Untersuchung der vorhandenen Trümmenanschlussleitungen und der Straßenabläufe lag zum Zeitpunkt dieser Verschickung nicht vor. Ggf. werden schadhafte Anschlussleitungen und Straßenabläufe im Zuge der Maßnahme saniert bzw. erneuert.

3.2.15 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen

Im gesamten Planungsbereich befinden sich diverse Versorgungsleitungen von verschiedenen Versorgungsträgern. Im Rahmen der Maßnahme werden voraussichtlich Anpassungsarbeiten an Trümmenanschlussleitungen und Versorgungsleitungen erforderlich. Die Leitungstrassenpläne werden im weiteren Planungsverlauf erstellt und mit den Beteiligten abgestimmt.

3.2.16 Anliegerbetroffenheit

Durch die Umbaumaßnahme werden die durch das Natursteinkleinpflaster hervorgerufenen Erschütterungen und somit die Lärmemissionen gemindert. Durch die Verbesserungen an den verkehrlichen Einrichtungen können in Zukunft die Anlieger als auch sonstige Nutzer diesen Streckenbereich sicherer und komfortabler zurücklegen.

4 Planungsrechtliche Grundlagen

4.1 Bebauungsplan

Die Umsetzung der geplanten Straßenbaumaßnahme erfolgt innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinien. Diese Flächen sind in den festgestellten Bebauungsplänen als Straßenverkehrsflächen ausgewiesen. Als planungsrechtliche Grundlage gilt der Teilbebauungsplan TB588 vom 16.02.1960. Der für die Maßnahme geltende rechtsverbindliche Bebauungsplan wird eingehalten.

4.2 Planfeststellung

- entfällt-

5 Umsetzung der Planung

5.1 Grunderwerb

Grunderwerb muss im Rahmen der Maßnahme nicht getätigt werden.

5.2 Kosten und Finanzierung/ Haushaltstitel

Kostenträger ist die GMH Gebäudemanagement Hamburg GmbH. Die Baukosten werden nach derzeitigem Planungsstand mit brutto ca. 740.000 € veranschlagt. Eine genaue Kostenermittlung erfolgt als kommender Planungsschritt durch Aufstellung der Ausführungsunterlage-Bau gem. § 57 LHO.

5.3 Entwurfs- und Baudienststelle

Entwurfs- und Baudienststelle ist das Bezirksamt Eimsbüttel, Dezernat Wirtschaft, Bauen und Verkehr, Fachamt Management des öffentlichen Raumes.

5.4 Terminierung der Planung und Bauausführung

Die Umsetzung der Baumaßnahme ist nach dem jetzigen Planungsstand für die 2. Hälfte 2022 geplant.

Verfasst:
Elmshorn, den 20.07.2021
i. A.
Dipl.-Ing. A. Ait Brahim
Ingenieurgesellschaft
Reese + Wulff GmbH

Fachtechnisch geprüft:
Hamburg, den 20.07.2021
i. A.
gez. A. Oetting
E/MR 211