

Bedarfsträger: Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Wandsbek

Planungs- und
Entwurfsdienststelle: Bezirksamt Wandsbek
Fachamt MR – Abschnitt Straßenplanung

Realisierungsträger: Wohnpark Jenfeld GmbH

Baumaßnahme: Erschließung gemäß §13 HWG

Teilbaumaßnahme: Umbau der Nebenflächen Charlottenburger Straße 2-4

Baulänge: 120 m

ERLÄUTERUNGSBERICHT

KENNTNISNAHMEVERSCHICKUNG

Inhaltsverzeichnis

1.	Allgemeines	4
1.1.	Darstellung der Baumaßnahme, Lage und Einordnung in die überörtliche Situation	4
1.2.	Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit	4
1.3.	Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag	4
1.4.	Beschlüsse parlamentarischer Gremien	4
2.	Planungsrechtliche Grundlagen	5
3.	Technische Beschreibung der Baumaßnahme	5
3.1	Gegenwärtiger Zustand	5
3.1.1	Verkehrsbelastung	5
3.1.2	ÖPNV	5
3.1.3	Fußgängerverkehr	5
3.1.4	Radverkehr	5
3.1.5	Barrierefreiheit	5
3.1.6	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	6
3.1.7	Lichtsignalanlagen (LSA)	6
3.1.8	Öffentliche Beleuchtung (ÖB)	6
3.1.9	Straßenbegleitgrün	6
3.1.10	Ruhender Verkehr	6
3.1.11	Entwässerung	6
3.1.12	Ausstattung / Möblierung	6
3.1.13	Sondernutzungen	6
3.1.14	Versorgungsanlagen	6
3.1.15	Grundwasser	6
3.1.16	Bodengutachten	7
3.1.17	Kampfmittel	7
3.2	Variantenuntersuchung	7
3.2.1	Planungsziel	7
3.2.2	Untersuchte Varianten	7
3.2.3	Abwägung und Begründung der Vorzugsvariante	7
3.2.4	Wirtschaftlichkeit der gewählten Variante	8
3.3	Geplanter Zustand	8
3.3.1	Verkehrsbelastung	8
3.3.2	ÖPNV	8
3.3.3	Fußgängerverkehr	8
3.3.4	Radverkehr	8
3.3.5	Barrierefreiheit	8
3.3.6	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	8
3.3.7	Lichtsignalanlagen (LSA)	9

3.3.8	Öffentliche Beleuchtung (ÖB).....	9
3.3.9	Straßenbegleitgrün.....	9
3.3.10	Ruhender Verkehr.....	9
3.3.11	Entwässerung	9
3.3.12	Ausstattung / Möblierung.....	9
3.3.13	Sondernutzungen.....	9
3.3.14	Versorgungsanlagen	9
3.3.15	Grundwasser.....	10
3.3.16	Bodengutachten.....	10
3.3.17	Kampfmittel	10
3.4	Bautechnische Einzelheiten	10
3.4.1	Auflistung der Aufbauten nach ReStra	10
3.4.2	Auflistung der Randeinfassungen nach ReStra	10
3.4.3	Sonstige bautechnische Einzelheiten	10
3.5	Durchführung der Baumaßnahme inkl. Kosten	11
4.	Umweltbelange.....	11
4.1	Umweltverträglichkeitsprüfung	11
4.2	Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen	11
4.3	Auswirkungen aus Immissionen.....	11
5.	Grunderwerb.....	11
6.	Anmerkungen zur Finanzierung	11
7.	Sonstiges.....	11

1. Allgemeines

1.1. Darstellung der Baumaßnahme, Lage und Einordnung in die überörtliche Situation

Die *Charlottenburger Straße* befindet sich im Stadtteil Jenfeld des Bezirkes Wandsbek und verläuft in Nord-Süd-Richtung und grenzt innerhalb des Stadtteils im Norden an die *Schöneberger Straße* und im Süden an den Knoten *Öjendorfer Damm / Bekkamp / Jenfelder Straße / Charlottenburger Straße*. Die *Charlottenburger Straße* ist eine bezirkliche Anlieger- und Sammelstraße, die durch beidseitige Bebauung gekennzeichnet ist. Der rd. 120 m lange zu überplanende Abschnitt beginnt am zuvor erwähnten Knoten und betrifft die östliche Nebenfläche.

Die Wegebaumaßnahme soll im Rahmen der Erschließung der Flurstücke 3293 und 3281 durch die Wohnpark Jenfeld GmbH durchgeführt werden. Auf dem Flurstück 3281 soll eine Seniorenwohnanlage mit 95 Wohneinheiten und einer Stellplatzanlage mit 14 Stellplätzen und 2 Behindertenstellplätze entstehen. Die Kindertagesstätte in der Charlottenburger Straße 2 auf dem Flurstück 3293 wurde bereits vor einigen Jahren umgebaut und eröffnet. Das Gebäude, in dem sich die Kindertagesstätte Kinderzimmer Jenfelder Bach befindet, ist ein Baudenkmal aus dem Jahr 1910 (Eggerscher Hof). Die Nebenfläche vor den Flurstücken soll mit dieser Erschließungsplanung neu geordnet werden und im Hinblick auf den geplanten Ausbau der Veloroute 14 hergestellt werden.

1.2. Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit

Im Rahmen des geschlossenen ÖRV zwischen der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH) und der Wohnpark Jenfeld GmbH wurde festgelegt, dass sich der Erschließungsträger zum Um- und Ausbau der öffentlichen Wegefläche (östliche Nebenfläche neben den Flurstücken 3293 und 3281) verpflichtet. Neben den Grundstückszufahrten sind die Geh- und Radwege, Parkstände sowie Grünflächen herzustellen und nach Abnahme in die Unterhaltung und Verkehrssicherungspflicht der FHH zu übergeben.

Die Breite des Radweges ist ausbaufähig, insbesondere im Hinblick auf den Anschluss an den Verlauf der geplanten Veloroute 14.

1.3. Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag

Bedarfsträger:

Planung und Bauausführung der Maßnahme obliegt:

Freie und Hansestadt Hamburg

Bezirksamt Wandsbek

Dezernat für Wirtschaft, Bauen und Umwelt

Fachamt Management des öffentlichen Raumes

Realisierungsträger:

Wohnpark Jenfeld GmbH

Mit der ingenieurtechnischen Bearbeitung der Verkehrsplanung ist die LEHNE Ingenieurgesellschaft mbH beauftragt.

1.4. Beschlüsse parlamentarischer Gremien

-entfällt-

2. Planungsrechtliche Grundlagen

Im Planungsbereich gilt der Bebauungsplan Jenfeld 5 aus dem November 1967.

3. Technische Beschreibung der Baumaßnahme

3.1 Gegenwärtiger Zustand

Die Querschnittsbreite der *Charlottenburger Straße* beträgt rd. 23,00 m, wovon rd. 6,55 m auf die östliche Nebenfläche entfallen. Lediglich die östliche Nebenfläche ist Bestandteil dieser Kenntnisnahmeverschickung.

Die Verkehrsarten sind nach dem Separationsprinzip voneinander getrennt, d. h., zwischen Fahrbahn und Nebenfläche ist i. d. Regel ein Hochbord vorhanden. Die rd. 8,80 m breite Fahrbahn wird beidseitig von einer Nebenfläche umgeben. Der östliche Gehweg ist mit Betonplatten befestigt und weist eine Breite von rd. 2,00 m auf. Der vorhandene Radweg ist rd. 1,50 m breit und mit rotem Betonpflaster befestigt. An der nördlichen Planungsgrenze befindet sich eine Grünfläche mit Baumbestand.

3.1.1 Verkehrsbelastung

Für die *Charlottenburger Straße* liegen keine Verkehrsbelastungszahlen aus Erhebungen vor. Ausgehend von der Anfahrt zur Schule *Bekkamp* und den Anliegerstraßen wird die Belastung durch Kfz-Verkehr als zeitweise erhöht eingeschätzt. Darin enthalten ist ein geringer Anteil aus Schwerverkehr, der sich aus dem Busbetrieb des ÖPNV ergibt.

3.1.2 ÖPNV

In der *Charlottenburger Straße* verkehren die Buslinien 27, 29, X35 und 567 sowie die Nachtbuslinie 618. Innerhalb der Planungsgrenze befinden sich keine Bushaltestellen.

3.1.3 Fußgängerverkehr

Der Gehweg in der östlichen Nebenfläche weist eine Breite von rd. 2,00 m auf und ist mit Betonplatten (50x50 cm) befestigt. Die vorhandenen Grundstückszufahrten sind mit Wabensteinpflaster befestigt.

3.1.4 Radverkehr

Der mit roten Betonsteinen (25x25 cm) befestigte Gehweg weist eine Breite von rd. 1,50 m auf. Der Radweg in der Nebenfläche ist nicht benutzungspflichtig.

3.1.5 Barrierefreiheit

Im Hinblick auf die Barrierefreiheit ist festzustellen, dass im Planungsbereich keine regelgerechten Bordkantenvorstände oder Leiteinrichtungen (Bodenindikatoren) vorhanden sind. Der bauliche Radweg ist somit für blinde und sehbeeinträchtigte Menschen nicht oder nur sehr schlecht wahrzunehmen.

3.1.6 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

In der *Charlottenburger Straße* beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit für Kraftfahrzeuge 50 km/h.

3.1.7 Lichtsignalanlagen (LSA)

Im Planungsabschnitt befinden sich keine Lichtsignalanlagen, allerdings ist der Knoten *Öjendorfer Damm / Bekkamp / Jenfelder Straße / Charlottenburger Straße*, der im Süden an die Baumaßnahme grenzt, lichtsignalisiert.

3.1.8 Öffentliche Beleuchtung (ÖB)

Im Planungsgebiet befinden sich zwei Maste der Öffentlichen Beleuchtung.

3.1.9 Straßenbegleitgrün

Am nördlichen Ende des Planungsbereiches befindet sich eine Grünfläche zwischen Fahrbahn und dem Radweg in der östlichen Nebenfläche. Auf der Grünfläche befinden sich drei Baumstandorte, dabei handelt es sich um Linden (*Tilia x europaea / Holländische-Linde*) die in den Jahren 1980 gepflanzt worden sind und Stammumfänge von mehr als 90 cm aufweisen.

3.1.10 Ruhender Verkehr

Am östlichen Fahrbahnrand ist vom *Knoten Öjendorfer Damm / Bekkamp / Jenfelder Straße / Charlottenburger Straße* in Richtung Norden ein absolutes Halteverbot (VZ 283-10) eingerichtet. Das Halteverbot wird im Planungsabschnitt weder aufgehoben noch durch ein weiteres VZ aufrechterhalten. Parkstände sind im Planungsgebiet nicht vorhanden.

3.1.11 Entwässerung

Die Entwässerung der Fahrbahn und der Nebenflächen erfolgt über Straßenabläufe am östlichen Fahrbahnrand.

3.1.12 Ausstattung / Möblierung

Es befinden sich auf dem betrachteten Abschnitt keine Einbauten.

3.1.13 Sondernutzungen

-entfällt-

3.1.14 Versorgungsanlagen

Im Planungsbereich befinden sich die üblichen Ver- und Entsorgungsleitungen.

3.1.15 Grundwasser

Gemäß Geoportal liegen die mittleren Grundwasserstände für das das Jahr 2010 zwischen 16,0 mNN und 17,0 mNN.

3.1.16 Bodengutachten

Ein Bodengutachten liegt derzeit nicht vor.

3.1.17 Kampfmittel

Laut Kampfmittelbescheid vom 07.09.2017 besteht aufgrund von Luftbildauswertungen/Fernerkundung kein Hinweis auf Bombenblindgänger oder vergrabene Kampfmittel aus dem II. Weltkrieg. Nach heutigem Kenntnisstand sind keine weiteren Maßnahmen notwendig.

3.2 Variantenuntersuchung

3.2.1 Planungsziel

Die Planung beinhaltet den Umbau und die bauliche Optimierung der östlichen Nebenfläche für eine zukunftsorientierte Radverkehrsführung der Veloroute 14. Des Weiteren soll auch die Aufenthaltsqualität für den Rad- und Fußverkehr insgesamt verbessert werden.

3.2.2 Untersuchte Varianten

Im Rahmen der Vorplanung wurde die Lage der herzustellenden Parkstände und die Lage der Baumstandorte in Bezug auf Sichtverhältnisse beim Ausfahren von den geplanten Grundstückszufahrten, sowie die damit verbundenen Auswirkungen auf die Radwegbreiten geprüft.

In der Variante 1 sollen 5 bis 6 Parkstände in der östlichen Nebenfläche angeordnet werden, die Parkstände werden nach 2 bis 3 Parkständen von einer Bauminsel unterbrochen. Neben den Parkständen muss ein Sicherheitstrennstreifen mit einer Breite von 0,75 m angeordnet werden. Der Radweg kann dann auf einer Länge von rd. 45 m nur mit einer Breite von 1,625 m hergestellt werden. Danach erfolgt eine Aufweitung auf 2,00 m Breite. Der Gehweg wird vom Radweg mit entsprechenden taktilen Leitelementen abgegrenzt und mit 2,00 m bis 2,25 m hergestellt. Es sind 2 Baumneupflanzungen vorgesehen.

In der Variante 2 sollen 5 Parkstände in der östlichen Nebenfläche angeordnet werden, die Parkstände sollen zusammenhängend sein. Am Ende der Parkstände soll eine Grünfläche mit Baumpflanzungen angeordnet werden. Neben den Parkständen ist ein Sicherheitstrennstreifen mit einer Breite von 0,75 m herzustellen. Der Radweg muss dann nur auf einer Länge von rd. 30 m mit einer Breite von 1,625 m hergestellt werden. Danach kann bereits eine Aufweitung auf 2,00 m Breite erfolgen. Der Gehweg wird vom Radweg mit entsprechenden taktilen Leitelementen abgegrenzt und mit 2,00 m bis 2,25 m hergestellt. Es sind 4 Baumneupflanzungen vorgesehen.

3.2.3 Abwägung und Begründung der Vorzugsvariante

Nach Abwägung aller Vor- und Nachteile wird die Variante 2 als Vorzugsvariante gewählt. Begründet wird das damit, dass die Länge der Einengung des Radweges durch die Anordnung der 5 Parkstände ohne Bauminsel um rd. 15 m verkürzt werden kann. Zudem können in der Variante 2 vier anstatt zwei Baumneupflanzungen vorgesehen werden.

3.2.4 Wirtschaftlichkeit der gewählten Variante

Nach Abwägung aller Interessen, der städtebaulichen und bautechnischen Randbedingungen sowie aller Vor- und Nachteile wurde eine Fortschreibung der Variante 2, die im Folgenden beschrieben wird, 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.

3.3 Geplanter Zustand

3.3.1 Verkehrsbelastung

Durch den Umbau der östlichen Nebenfläche werden sich keine Änderungen an der Verkehrsbelastung ergeben.

3.3.2 ÖPNV

Der ÖPNV mit den in der *Charlottenburger Straße* verkehrenden Linien 27, 29, X35, 567 und der Nachtbuslinie 618, ist durch den Umbau der östlichen Nebenfläche nicht betroffen.

3.3.3 Fußgängerverkehr

Die Gehwege werden in einer Breite von 2,00 m bis 2,25 m hergestellt und mit grauen Betonplatten mit den Maßen 50x50 cm befestigt.

3.3.4 Radverkehr

Die Radwege werden in einer Breite von 1,625 m bis 2,00 m hergestellt und mit roten Betonsteinpflaster mit den Maßen 25x25 cm befestigt. An den Planungsgrenzen wird der neu hergestellte Rad- und Gehweg an den vorhandenen baulich angeschlossen.

3.3.5 Barrierefreiheit

Die Nebenflächen werden barrierefrei gestaltet. Zwischen Rad- und Gehwegen wird ein taktil erfassbarer kontrastreicher Begrenzungstreifen mit Noppenstruktur ausgebildet, der es Personen mit einer Sehbehinderung ermöglicht die Begrenzung zwischen Geh- und Radweg auch zusätzlich noch taktil wahrzunehmen.

3.3.6 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit für den motorisierten Individualverkehr (MIV) von 50 km/h bleibt unverändert erhalten. Die Fahrbeziehungen für den MIV werden nicht geändert.

3.3.7 Lichtsignalanlagen (LSA)

Die Lichtsignalanlagen sind von der Maßnahme nicht betroffen.

3.3.8 Öffentliche Beleuchtung (ÖB)

Die Standorte der Öffentlichen Beleuchtung bleiben in ihrer Lage unverändert.

3.3.9 Straßenbegleitgrün

Es werden zwischen der Fahrbahn und dem Radweg 2 Grünflächen neu hergestellt, die sich gegenüber der Kindertagesstätte und der Seniorenwohnanlage befinden. Es sind 4 Baumneupflanzungen vorgesehen.

Bilanzen	Bestand	Planung	Differenz
Baumstandorte	3	7	+4

3.3.10 Ruhender Verkehr

Es werden 5 Längsparkstände in der Nebenfläche mit einer Breite von 2,10 m hergestellt. Die Parkstände werden mit Wabenpflaster befestigt werden. Für den Radverkehr werden in der Nebenfläche 8 öffentliche Fahrradablenkbügel zwischen Fahrbahnrand und Radweg aufgestellt.

Bilanzen	Bestand	Planung	Differenz
Kfz-Parkstände	0	5	+5
öff. Fahrradablenkbügel	0	8	+8

3.3.11 Entwässerung

An der Entwässerungssituation wird grundsätzlich nichts verändert. Das Gefälle der Nebenflächen wird in Richtung der Fahrbahn hergestellt, sodass das anfallende Niederschlagswasser von den Straßenabläufen in der Fahrbahn aufgenommen werden kann.

3.3.12 Ausstattung / Möblierung

Neben den Fahrradablenkbügeln sind keine weiteren Einbauten geplant.

3.3.13 Sondernutzungen

-entfällt-

3.3.14 Versorgungsanlagen

Ob arbeiten an den Versorgungsanlagen durchgeführt werden müssen, wird im Rahmen der weiteren Entwurfsplanung geklärt werden.

3.3.15 Grundwasser

Es wird durch die Maßnahme nicht in den Grundwasserhaushalt eingegriffen.

3.3.16 Bodengutachten

Es liegt derzeit kein Bodengutachten vor.

3.3.17 Kampfmittel

Laut Kampfmittelbescheid vom 07.09.2017 besteht aufgrund von Luftbildauswertungen/Fernerkundung kein Hinweis auf Bombenblindgänger oder vergrabene Kampfmittel aus dem II. Weltkrieg. Nach heutigem Kenntnisstand sind keine weiteren Maßnahmen notwendig.

3.4 Bautechnische Einzelheiten

3.4.1 Auflistung der Aufbauten nach ReStra

Parkflächen und Gehwegüberfahrten, Bk 1,0, gemäß ReStra, Tafel 3, Zeile 3

8 cm	Wabensteinpflaster aus Beton (grau)
4 cm	Brechsand-Splitt 0/5, 0/8
30 cm	Schottertragschicht 0/32, 0/45 - bei Bedarf
28 cm	Schicht aus frostunempfindlichem Material (SfM) - bei Bedarf
<hr/>	
70 cm	gesamt

Gehweg gem. ReStra, Tafel 6

7 cm	Platten aus Beton 50/50/7 cm (grau)
3 cm	Bettung (Brechsand-Splitt 0/5, 0/8)
20 cm	Schottertragschicht 0/32
<hr/>	
30 cm	gesamt

Taktile Leitelemente gem. ReStra, Tafel 6

7 cm	Rippen-/Noppenplatten aus Beton 25/25/7 cm (weiß)
3 cm	Bettung (Brechsand-Splitt 0/5, 0/8)
20 cm	Schottertragschicht 0/32
<hr/>	
30 cm	gesamt

3.4.2 Auflistung der Randeinfassungen nach ReStra

Die vorgesehenen Einfassungen der Straßenflächen werden gemäß ReStra hergestellt.

Fahrbahn/ Nebenfläche: Betonhochbordsteine 12/15/25 cm, gem. ReStra

Fahrbahn/ Parkfläche: Betontiefbordsteine 10/25 cm, gem. ReStra

Gehweg/ Grünfläche: Betontiefbordsteine 8/20 cm, gem. ReStra

Die Bordsteine werden in Beton C12/15 mit Rückenstütze versetzt.

3.4.3 Sonstige bautechnische Einzelheiten

-entfällt-

3.5 Durchführung der Baumaßnahme inkl. Kosten

Die Realisierung der Baumaßnahme ist für 2023 vorgesehen. Die geschätzten Kosten der Maßnahme belaufen sich gemäß Kostenschätzung aus dem September 2021 auf rd. 203.000 € brutto. Darin sind die ingenieurtechnischen Honorare nicht enthalten.

4. Umweltbelange

4.1 Umweltverträglichkeitsprüfung

Durch die Baumaßnahme sind keine erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltensziele für den Natur- und Landschaftshaushalt zu erwarten.

Nach den Kriterien des §13a Hamb. Wegegesetz ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht erforderlich.

4.2 Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen

Im Planungsabschnitt werden Flächen entsiegelt und 4 zusätzliche Baumneupflanzungen vorgesehen, damit entfallen weitere Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

4.3 Auswirkungen aus Immissionen

Die gesetzlich vorgegebenen Immissionsrichtwerte und zulässigen Arbeitszeiten (gemäß AVV Baulärm, Bundesimmissionsschutzgesetz u.a.) werden berücksichtigt.

5. Grunderwerb

Für diese Baumaßnahme ist kein Grunderwerb erforderlich.

Die Maßnahme findet innerhalb der derzeit vorhandenen Straßenbegrenzungslinien statt.







6. Anmerkungen zur Finanzierung

Die Kosten für die aufgeführten Wegebauanlagen werden vom Realisierungsträger getragen. Zu den Kosten gehören nicht die Aufwendungen für die ingenieurtechnische Bearbeitung. Diese werden von der Wohnpark Jenfeld mbH direkt mit dem Ingenieurbüro abgerechnet.

Nach Fertigstellung und Abnahme der Wegebaumaßnahme geht die Unterhaltung und Verkehrssicherungspflicht an den Bezirk über.

7. Sonstiges

Im Rahmen des Planungsprozesses werden durch diese Kenntnisnahmeverschiebung alle erforderlichen Dienststellen, Personen und Institutionen am Abstimmungsverfahren beteiligt. Die Planung wird dem Ausschuss für Mobilität und Wirtschaft am 11. November 2021 zur Kenntnisnahme vorgelegt.

Funktion	Leitzeichen	Zeichnungsvermerk	Datum	Unterschrift
<i>LEHNE Ingenieur- gesellschaft mbH</i>	-	Verfasst	14.10.2021	
Sachbearbeitung		Bearbeitet	14.10.2021	
Abschnittsleitung		Fachtechnisch geprüft	14.10.2021	
Abteilungsleitung		Aufgestellt	14.10.2021	