

Planungs- und Entwurfsdienststelle:	Bezirksamt Hamburg-Nord Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Baudienststelle:	Bezirksamt Hamburg-Nord Fachamt MR – Fachbereich Tiefbau
Baumaßnahme:	Private Erschließung Kanalstraße 44 B-Plan Uhlenhorst 14
Teilbaumaßnahme:	Umbau der Nebenflächen
Schlussverschickung	

Baulänge: 0,085 km

E R L Ä U T E R U N G S B E R I C H T

1. Anlass der Planung
2. Vorhandener Zustand
3. Geplanter Zustand
4. Planungsrechtliche Grundlagen
5. Umsetzung der Planung

Die Kanalstraße ist eine Erschließungsstraße und als Tempo-30-Zone ausgewiesen. Auf dem Baugrundstück Kanalstraße 44 erfolgt derzeit der Neubau eines Wohn- und Geschäftskomplexes mit 101 Wohneinheiten und 4 Gewerbeeinheiten in zwei Häusern sowie einer gemeinsamen Tiefgarage (TG). Nach Fertigstellung der Hochbaumaßnahme sieht der Erschließungsträger vor, die angrenzenden nördlichen Nebenflächen der Kanalstraße umzubauen.

Östlich vom Baugrundstück Kanalstraße 44 befindet sich eine Tankstelle, westlich grenzt ein Wohngebäude an.

2.2. Verkehrssituation

Das Flurstück 371 bildet den vorhandenen öffentlichen Straßengrund in der Kanalstraße. Die ca. 7,5 m breite Fahrbahn wird beidseitig von ca. 3,3 m bis 3,6 m breiten Nebenflächen begleitet. Im Bereich der Kanalstraße 44 ist die nördliche Nebenfläche auf ca. 5,95 m aufgeweitet. Die Gesamtbreite des Querschnitts der Straßenverkehrsfläche liegt im Planungsbereich bei ca. 16,8 m.

Die Erschließung der geplanten Bebauung erfolgt über die angrenzende Kanalstraße. Diese ist direkt an das übergeordnete Straßennetz (Winterhuder Weg und Hofweg) angebunden. Der Planungsabschnitt liegt in einer Tempo-30-Zone. Die Kanalstraße verfügt über eine ca. 7,5 m breite Zweirichtungsfahrbahn in Pflasterbauweise (Großpflaster). An den Randbereichen der Fahrbahn befindet sich jeweils ein ca. 80 cm breiter, farblich abgesetzter Wasserlauf aus Schlackensteinen.

Die Fahrbahn ist im Separationsprinzip durch Hochborde vom Gehweg getrennt. Im Bereich von Überfahrten ist der Hochbord abgesenkt.

Entlang der Fahrbahn befindet sich auf der südlichen Seite ein mit Betonplatten (50x50 cm) befestigter Gehweg. Die Flächen zwischen den vorhandenen Bäumen sind mit Betonsteinpflaster (20x10 cm) befestigt. Das Parken auf dem Gehweg ist in diesen Bereichen als Gehwegparken angeordnet. Die nördlichen Nebenflächen sind ebenfalls größtenteils mit Betonplatten (50x50 cm) befestigt. Im Gehweg befinden sich in Längsrichtung drei ca. 20 cm breite Streifen aus Kleinpflaster sowie drei ca. 11 m lange Kastenrinnen. Die asphaltierten Flächen zwischen den vorhandenen Bäumen werden vereinzelt widerrechtlich zum Parken genutzt. Grundsätzlich wird im Planungsabschnitt auf der Nordseite jedoch am Fahrbahnrand geparkt. Die Durchfahrtsbreite der Fahrbahn reduziert sich daher auf ca. 5,5 m. Im Fall von gleichzeitig parkenden Kfz am südlichen Fahrbahnrand (vor den vorhandenen Baumscheiben) ist die Durchfahrtsbreite stellenweise auf ca. 3,5 m verringert.

Da die Kanalstraße eine Tempo-30-Zone ist, sind keine Radwege ausgewiesen. Die Radfahrer fahren im Mischverkehr auf der Fahrbahn.

Im Planungsbereich befinden sich keine Haltestellen des ÖPNV.

In unmittelbarer Nähe außerhalb des Planungsbereiches befinden sich auf dem Winterhuder Weg Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs der Buslinien 25, 172, 173 und 606. Diese Haltestellen sind von der geplanten Baumaßnahme nicht betroffen.

Darüber hinaus ist das Planungsgebiet über die Haltestelle Mundsburg (U3) und über die Haltestellen der Buslinien 6 und 17 auf dem Hofweg an das öffentliche Verkehrsnetz des HVV angeschlossen.

Die öffentliche Beleuchtung in der Kanalstraße befindet sich in den nördlichen Nebenflächen.

Entlang der Fahrbahn der Kanalstraße befinden sich in den nördlichen sowie den südlichen Nebenflächen Grün- bzw. Grandflächen mit Baumbestand.

Die Straßenentwässerung erfolgt im Fahrbahnbereich der Kanalstraße über seitlich angeordnete Trummen. Diese entwässern über Anschlussleitungen in das Mischwassersiel von der Hamburger Stadtentwässerung (HSE). Im Planungsbereich liegt das Siel in der Fahrbahn.

Die Leitungen für Strom und Telekommunikation befinden sich in den nördlichen und südlichen Nebenflächen. Die Leitungen für Gas liegen in den nördlichen und die Leitungen für Wasser in den südlichen Nebenflächen. Die Fernwärmeleitungen liegen im Planungsbereich in der Fahrbahn.

3. Geplanter Zustand

3.1. Planungsansatz

Im Anschluss an die geplante Hochbaumaßnahme an der Belegenheit Kanalstraße 44 werden die angrenzenden nördlichen Nebenflächen der Kanalstraße umgebaut. Im Interesse des privaten Vorhabenträgers sind Erschließungsmaßnahmen an den öffentlichen Wegeflächen notwendig. Sowohl die Fahrbahn als auch die südlichen Nebenflächen sollen von der Maßnahme unberührt bleiben. Für den ca. 80 cm breiten nördlichen Wasserlauf sind Anpassungsarbeiten geplant.

Die vorhandenen Überfahrten im westlichen Bereich auf der Nordseite der Kanalstraße werden zurückgebaut. Am östlichen Ausbauende wird eine neue Tiefgaragen-Zufahrt zum Baugrundstück hergestellt.

Der ruhende Verkehr wird im Bereich der Kanalstraße 44 neu geordnet. In den nördlichen Nebenflächen werden abschnittsweise Parkflächen zwischen den vorhandenen Baumscheiben geschaffen. Die vorhandenen Hochborde werden in diesen Bereichen auf eine Ansichtshöhe von 5 cm abgesenkt bzw. angepasst. Die Parkstände vor den vorh. Baumscheiben werden im Planungsgebiet am nördlichen und südlichen Fahrbahnrand abmarkiert.

Westlich der geplanten TG-Zufahrt entsteht in einem baulichen Seitenstreifen zwischen den vorhandenen Baumscheiben eine Ladezone.

Die 4 vorhandenen Bäume auf der nördlichen Nebenfläche zwischen Fahrbahn und Gehweg bleiben erhalten. 3 weitere Bäume im Gehwegbereich wurden bereits im Rahmen der Hochbaumaßnahme gefällt. Die vorhandenen Baumscheiben der 4 Bestandsbäume werden im Zuge der Umbaumaßnahme vergrößert.

Die Standorte der öffentlichen Beleuchtung in den nördlichen Nebenflächen werden der Planung angepasst.

3.2. Einzelheiten der Planung

Die Länge des neu herzustellenden Abschnittes beträgt ca. 85 m.

Gehweg

Unmittelbar vor der geplanten Bebauung Kanalstraße 44 ist eine ca. 5,95 m breite Nebenfläche vorhanden, die im Zuge der Maßnahme überplant wird. Für den Fußgängerverkehr ergibt sich ein ca. 2,8 - 3,3 m breiter Gehweg. Östlich und westlich vom Baugrundstück Kanalstraße 44 verspringt die Straßenbegrenzungslinie jeweils um 2,5 m. In diesen Anschlussbereichen an den Bestand beträgt die Gesamtbreite der nördlichen Nebenfläche ca. 3,45 m.

Für die Gehwegflächen ist eine Befestigung gemäß den aktuellen Hamburger Regelwerken für Planung und Entwurf von Stadtstraßen (ReStra), in Anlehnung an die Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), vorgesehen. Gemäß Wurzelgutachten vom 01.11.2020 (siehe Abschnitt „Bäume“) ist die Herstellung eines 30 cm starken Gehwegaufbaus grundsätzlich möglich. Sollten während der Bauausführung größere Mengen an Wurzeln auftreten, kann der Gehwegaufbau abschnittsweise auf bis zu 20 cm verringert werden.

Überfahrten

Am östlichen Ausbauende entsteht eine neue 3 m breite Zufahrt zur geplanten Tiefgarage auf dem Grundstück der Projektgesellschaft Kanalstraße 44. Das Hochbord wird in diesem Bereich auf einer Länge von ca. 5,6 m auf eine Ansichtshöhe von 3 cm abgesenkt.

Die ehemals genutzten Überfahrten im westlichen Planungsbereich werden im Zuge der Maßnahme aufgehoben.

Für die Überfahrt ist eine Regelbefestigung gem. ReStra mit Wabensteinen aus Beton vorgesehen. Die westlich angrenzende Nebenfläche zwischen Baumscheibe und Überfahrt wird aufgrund vorhandener oberflächennaher Wurzeln mit Grand sowie dem TTE-System befestigt.

Ruhender Verkehr

Auf einer Breite von 2,15 m werden zwischen den vorhandenen Baumscheiben 2 Parkflächen für insgesamt ca. 5 Pkw in Längsaufstellung als Gehwegparken ausgewiesen (VZ 315-65/66 „Parken auf Gehwegen ganz in Fahrtrichtung rechts“). An die Parkflächen grenzt ein 50 cm breiter seitlicher Sicherheitsstreifen an. Im Bereich der geplanten Parkflächen auf dem Gehweg wird der Hochbord auf eine Ansichtshöhe von 5 cm angepasst.

Insgesamt berücksichtigt die Planung 4 neue Anlehnbügel mit 8 Fahrradstellplätzen zzgl. 1 Aufstellfläche für Lastenräder. Westlich neben der geplanten TG-Zufahrt ist 1 Fahrrad-Anlehnbügel geplant. Östlich der Überfahrt ist eine Aufstellfläche für 1 Lastenfahrrad vorgesehen. Jeweils 1 weiterer Fahrradbügel wird östlich und westlich der Ladezone angeordnet. Im westlichen Planungsgebiet ist vor dem Versprung von Haus Nr. 42 ein weiterer Fahrradbügel geplant.

Ladezone

Aufgrund der zukünftigen 4 Gewerbeeinheiten im Neubau Kanalstraße 44 ist im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens der Hochbaumaßnahme die Herstellung einer sogenannten Ladezone abgestimmt worden. Die 2,5 m breite und 11 m lange Ladezone wird zwischen den beiden östlichen Baumscheiben in einem baulich hergestellten Seitenstreifen vorgesehen. Die Hochbordführung wird entsprechend angepasst. Zur Fahrbahn erhält die Ladezone eine Abgrenzung mit einem Tiefbord (TB 10) mit einer Ansichtshöhe von 2 cm. Zum Gehweg hin wird die Ladezone mit einem 10 cm hohen Hochbord eingefasst. Zwischen Ladezone und Gehweg entsteht ein 65 cm breiter Sicherheitsstreifen (inkl. Hochbord).

Die Ladezone wird mittels VZ 286 („eingeschränktes Haltverbot“) und VZ 1053-34 („auf dem Seitenstreifen“) ausgewiesen. Durch das Zusatzzeichen VZ 1042 wird das eingeschränkte Haltverbot zeitlich beschränkt. Außerhalb des angegebenen Zeitraums kann die Ladezone von ca. 2 Fahrzeugen als Parkbucht genutzt werden.

Fahrbahn

Die Fahrbahn der Kanalstraße bleibt von der Baumaßnahme weitestgehend unberührt. Aufgrund der geplanten Hochbordanpassungen im Bereich der Parkflächen, der Ladezone und der Überfahrt muss der vorhandene nördliche Wasserlauf in Pflasterbauweise abschnittsweise angepasst werden.

Zum Schutz des Verbundes der alten Pflasterdecke in der Fahrbahn werden im Rahmen der Ausführungsplanung bauliche Maßnahmen erarbeitet.

Feuerwehraufstellflächen

Durch die teilweise Verlagerung des ruhenden Verkehrs von der Fahrbahn in die Nebenflächen (VZ 315-66/67) wird das durchgängige Parken am Fahrbahnrand gem. StVO untersagt. Dadurch werden die für den zweiten Rettungsweg benötigten Aufstellflächen für die Anleierung durch Feuerwehrfahrzeuge weitestgehend geschaffen. Vor den vorhandenen Baumscheiben darf und kann weiterhin auf der Fahrbahn geparkt werden. Die Parkstände vor den südlichen und nördlichen Baumscheiben werden in Abstimmung mit PK und Feuerwehr in der Länge und Breite durch Markierungen begrenzt (ca. 5x2 m). Durch die alternierende Anordnung der Parkstände auf der Fahrbahn wird eine Verkehrsberuhigung erzielt.

Für die erforderliche Freihaltung aller Feuerwehr-Aufstellflächen gem. Brandschutzkonzept sind weitere bauliche Maßnahmen vorgesehen. In Abstimmung mit PK und Feuerwehr werden die Flächen östlich der geplanten Überfahrt sowie westlich der vorhandenen Überfahrt durch am nördlichen Fahrbahnrand angeordnete Verkehrsnasen freigehalten. Die Nasen werden für die Feuerwehr überfahrbar hergestellt und erhalten eine Hochbordeinfassung mit einer Ansichtshöhe von ca. 8 cm. Damit die Flächen nicht widerrechtlich zum Abstellen von Fahrzeugen genutzt werden, werden auf den Nasen abschließbare Steckpfosten (B-Schließung) angeordnet, die im Rettungsfall von der Feuerwehr entfernt werden können.

Entwässerung

Die Nebenflächen erhalten eine Querneigung in Richtung der vorhandenen Fahrbahn. Die Entwässerung erfolgt weiterhin über die in der Fahrbahn vorhandenen seitlich angeordneten Straßenabläufe. Der nördliche Wasserlauf aus Schlackensteinen wird im Zuge der Hochbordanpassungen abschnittsweise angeglichen. Die Höhendaten aus der Bestandsvermessung weisen darauf hin, dass der Wasserlauf stellenweise geringfügige Lunken aufweist. Diese sollen im Rahmen der Anpassungsarbeiten behoben werden. Weitere detaillierte, bautechnische Einzelheiten werden in der Ausführungsunterlage festgelegt.

Die zur Freihaltung der Feuerwehr-Aufstellflächen geplanten Verkehrsnasen werden etwa 40 cm vom vorh. Hochbord abgesetzt, damit das anfallende Oberflächenwasser weiterhin über den vorh. Wasserlauf den Trummen zugeführt werden kann. Zwischen Hochbord und Verkehrsnasen verbleiben daher 2 Reihen der vorh. Schlackensteine als durchgängige Wasserführung.

Bäume

Im Bereich der Baumscheiben bleiben die vorhandenen Hochborde zum Schutz der Bestandsbäume lage- und höhenmäßig unverändert.

Im Zuge der Hochbaurealisierung wurden 3 Bäume im öffentlichen Straßenraum gefällt. Seitens des Straßenbaus sind keine weiteren Baumfällungen erforderlich. Die vorhandenen Baumscheiben werden im Zuge des Umbaus der Nebenfläche um ca. 30 bis 85 cm auf eine Gesamtquerschnittsbreite von 2,5 m (inkl. Hochbord) vergrößert. Durch die Verbreiterung der Baumscheiben wird die Aufnahmefläche für Wasser und Sauerstoff vergrößert. Die Standortbedingungen für die vorhandenen Bäume werden somit potenziell verbessert. Darüber hinaus soll die Vergrößerung der Baumscheiben künftigen Schäden der Oberflächenbefestigung durch Baumwurzeln entgegengewirken.

Die Baumscheiben erhalten eine neue Randeinfassung mit Tiefbordsteinen aus Beton und eine Andeckung mit Oberboden. Sollten während der Bauausführung Baumwurzeln im Bereich der geplanten Einfassung angetroffen werden, können die Tiefborde in Rücksprache mit dem zuständigen Baumpfleger bzw. der Abteilung Stadtgrün und der Tiefbauabteilung zum Schutz der Bestandsbäume entfallen.

Die vorhandenen Baumschutzbügel bleiben erhalten.

Im Rahmen der Entwurfsplanung wurden vom Erschließungsträger Wurzelgutachten beauftragt. Ziel der Untersuchungen war es, die Wurzelhorizonte der 4 vorhandenen Linden zu ermitteln und den geplanten baulichen Eingriffe aus baumpflegerischer Sicht zu beurteilen. Grundsätzlich bestehen gemäß Gutachten vom 01.11.2020 keine Einwände gegen den geplanten Umbau.

Im Nachgang der 1. Verschickung wurden gem. Hinweisen von MR 3 (Abteilung Stadtgrün) am 20.06./05.07.2021 ergänzende Wurzelgutachten erstellt, um auch Erkenntnisse über die Lage der oberflächennahen Wurzeln im Bereich der geplanten Parkflächen bzw. der Ladezone zu erlangen. Dazu wurden in den betroffenen Flächen möglichst jeweils 2 Suchgräben an den Rändern in Nähe der Baumscheiben angelegt und untersucht. Aufgrund der vorhandenen

Baustelleneinrichtungsfläche für den Hochbau konnte teilweise nur eine Seite der Flächen untersucht werden. Hier sind im weiteren Verfahren noch Nachuntersuchungen erforderlich. Grundsätzlich ist die Herstellung der Parkflächen gemäß Gutachten möglich.

Das Gutachten stellte jedoch fest, dass ein Aufbau für die Parkflächen gem. Restra mittels Betonwabensteinen auf der gesamten Länge der Flächen nicht immer realisierbar ist. In den Wurzelbereichen, in denen ein Restra-konformer Aufbau mit Betonwabe nicht möglich ist, soll ein verminderter Aufbau mit Hilfe des TTE-Systems hergestellt werden, um somit die Parkflächen vollumfänglich herstellen zu können und gleichzeitig den Baumbestand zu schützen.

Zum Schutz der Bestandsbäume muss die Maßnahme von einem Baumpfleger/Sachverständigen begleitet werden. Sämtliche Erdarbeiten sind wurzelschonend, also mittels Erdsauger mit manueller Unterstützung, auszuführen. Wurzeln dürfen nur in Ausnahmefällen und bis maximal 3 cm Durchmesser getrennt werden.

Radverkehr

Für den Radverkehr werden in dieser Tempo-30-Zone keine neuen Anlagen entstehen. Der Radfahrer fährt weiterhin im Mischverkehr auf der Fahrbahn.

Beleuchtung

Im Planungsbereich in der Kanalstraße befinden sich in der nördlichen Nebenfläche 3 öffentliche Beleuchtungsmasten. Diese müssen im Zuge der Baumaßnahme angepasst werden. Im Bestand wird die öffentliche Beleuchtung im Planungsbereich über Auslegermasten (AM) mit einer Lichtpunkthöhe von 6,0 m und einem Lichtpunktstand von kleiner 30 m realisiert. Gemäß HHVA ist für den zukünftigen Zustand ein Mastabstand zwischen 30 und 40 m und eine Lichtpunkthöhe von 7,5 m zu berücksichtigen.

Im Zuge der Baumaßnahme sollen gemäß HHVA aus den o. g. Gründen drei AM 6,0 m (Baujahr 1977) demontiert, ein AM 6,0 m (Baujahr 2011) versetzt und zwei neue AM 7,5 m aufgestellt werden.

Da sich die geplanten Leuchtenstandorte in unmittelbarer Nähe zu Leitungsbestandstrassen (Telekommunikation, Gas und Strom) in der nördlichen Nebenfläche befinden, sind im Rahmen der Leitungstrassenplanung weitere Abstimmungen mit HHVA und den betroffenen Leitungsträgern erforderlich.

Versorgungsleitungen

Es wird im weiteren Planungsverlauf eine Leitungsbesprechung zur Klärung möglicher Leitungsarbeiten stattfinden.

ÖPNV

Der ÖPNV ist von der Planung nicht betroffen.

Kampfmittelbelastung

Für die von der Maßnahme betroffenen Flächen liegt eine Auskunft über die Kampfmittelbelastung vom Referat Gefahrenerkundung/Kampfmittelverdacht (GEKV) der Feuerwehr Hamburg mit Stand von Juni 2021 vor. Nach Luftbildauswertung/Fernerkundung besteht für die nördliche Fahrbahnhälfte sowie für den westlichen Bereich der nördlichen Nebenfläche kein Hinweis auf Bombenblindgänger oder vergrabene Kampfmittel aus dem 2. Weltkrieg. Für den östlichen Bereich der nördlichen Nebenfläche (und der südlichen Fahrbahnhälfte; außerhalb der Planungsgrenzen) besteht ein allgemeiner Bombenblindgängerverdacht.

Technische Untersuchungen

Für die Oberflächen der öffentlichen Gehweg- und Straßenflächen im Bereich der Kanalstraße 44 wurde vom Bau-Institut Bringe im Auftrag der Projektgesellschaft Kanalstraße 44 mbh & Co. KG am 28.05.2020 eine Beweissicherung erbracht.

Weitere technische Untersuchungen (Baustoffprüfung, Untersuchung Trümmen/Anschlussleitungen) wurden zu diesem Zeitpunkt noch nicht beauftragt/durchgeführt. Diese werden im späteren Verfahren berücksichtigt.

Umweltverträglichkeit

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

4. Planungsrechtliche Grundlagen

Für die Planung gilt der Bebauungsplan Uhlenhorst 14 vom 11.06.2014.

Umfang und Kostentragung der Wegebaumaßnahme sind im öffentlich-rechtlichen Vertrag gemäß § 13 Absatz 5 des Hamburgischen Wegegesetzes (HWG) zwischen Auftraggeber - FHH, Bezirksamt Hamburg-Nord - und Erschließungsträger - Projektgesellschaft Kanalstraße 44 - geregelt.

5. Umsetzung der Planung

5.1. Grunderwerb

Für das geplante Bauvorhaben ist kein Grunderwerb erforderlich.

5.2. Kosten und Finanzierung

Die genaue Berechnung der Kosten erfolgt im Rahmen der Ausführungsplanung. Die im Vorwege zum öffentlich-rechtlichen Vertrag geschätzten Baukosten betragen rd. 185.000 €.

Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt durch den Vorhabenträger (Projektgesellschaft Kanalstraße 44) und wird in dem am 01.07.2019 geschlossenen öffentlich-rechtlichen Vertrag geregelt.

Der überplante Bereich befindet sich im Verwaltungsvermögen des Bezirkes Hamburg-Nord. Die Unterhaltung und das Anlagenmanagement obliegen somit dem Bezirk.

5.3. Entwurfs- und Baudienststelle

Realisierungs- und Bedarfsträger für die Straßenbaumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Hamburg-Nord. Die Entwurfs- und Baudienststelle ist das Bezirksamt Hamburg-Nord, Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt, Fachamt Management des öffentlichen Raumes, Fachbereich Tiefbau.

Für die ingenieurmäßige Bearbeitung ist das Ingenieurbüro wfw nord consult Ingenieurgesellschaft mbH vom Erschließungsträger, der Projektgesellschaft Kanalstraße 44 mbH & Co. KG, beauftragt worden.

5.4. Terminierung der Planung und Bauausführung

Vorgesehen ist die Ausführung des Straßenbaus ab dem 2. Quartal 2022. Die Bauzeit beträgt ca. 6 Wochen. Im Vorwege zum Straßenbau erfolgen die ggf. notwendigen Leitungsarbeiten.

Funktion	Leitzeichen	Zeichnungsvermerk	Datum	Unterschrift
	-	Verfasst	05.11.21	