

Kenntnisnahmeverschickung

Schierenberg, Herstellung neuer Geh- und Radwege zw. Fasanenweg und Saseler Straße

Kontrakt-Nr.:

PSP-Nummer: 2-22403010-00024.04

Bedarfsträger:

Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Wandsbek

Planungs- und
Entwurfsdienststelle:

Bezirksamt Wandsbek
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachamt Management des öffentlichen Raumes
Abschnitt Straßenplanung

Baudienststelle:

Bezirksamt Wandsbek
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachamt Management des öffentlichen Raumes
Abschnitt Straßenneubau

Baumaßnahme:

Sonderprogramm Stadt und Land

Teilbaumaßnahme:

Schierenberg
Instandsetzung der Geh- und Radwege zw. Fasanenweg und
Saseler Straße

Baulänge: 761 m

ERLÄUTERUNGSBERICHT

KENNTNISNAHMEVERSCHICKUNG

Stand: 12.08.2021

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	5
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.....	6
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	Versorgungsanlagen	6
3.1.14	Bodengutachten.....	7
3.1.15	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	7
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	Versorgungsanlagen	9
3.4	Bautechnische Einzelheiten	10
	Auflistung der Aufbauten nach ReStra:	10
3.5	Durchführung der Baumaßnahme inkl. Kosten	10
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

1. Allgemeines

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

Die Straße Schierenberg befindet sich im Bezirk Wandsbek, Stadtteil Rahlstedt und verbindet in diesem Abschnitt die Hauptverkehrsstraße Fasanenweg im Westen mit der Bezirksstraße Saseler Straße im Osten. Sie übernimmt die Funktion einer Sammel- und Verbindungsstraße mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit Tempo 50 km/h, ausgenommen der Tempo 30-Strecke von ca. 300 m Länge vor dem Gymnasium Meiendorf.

Die im Folgenden geplante Baumaßnahme umfasst beide Seitenräume der Straße Schierenberg zwischen dem Eismeerweg und der Saseler Straße mit Ausnahme des kürzlich instand gesetzten Abschnitts des Irma-Keilhack-Ring. Daraus ergeben sich 761 m auf der Nordseite, sowie 595 m auf der Südseite instand zu setzende Radverkehrsanlagen.

Angrenzend an dieses Bauvorhaben folgt ein weiteres Bauvorhaben des Bezirksamtes Wandsbek in der Saseler Straße. Hier ist mit einem Baubeginn im 4. Quartal 2022 zu rechnen. Ein weiteres Bauvorhaben des LSBGs im Fasanenweg ergänzt das rund 40m lange Stück zwischen dem Fasanenweg und dem Eismeerweg. Diese soll im Jahr 2024 umgesetzt werden.

1.2. Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit

Im Rahmen des Förderprogramms „Stadt und Land“ möchte der Bund mit Investitionen die Radverkehrsinfrastruktur stärken und ausbauen. Dieses Finanzhilfeprogramm ist Bestandteil des Klimaschutzprogrammes 2030 der Bundesregierung zur Umsetzung des Klimaschutzplans 2050. Das Fachamt Management des Öffentlichen Raumes des Bezirksamtes Wandsbek möchte durch Inanspruchnahme dieses Förderprogramms die Radverkehrsführung im Verlauf des Schierenberg im Bezirk Wandsbek erneuern bzw. instand setzen.

Darüber hinaus ist im Koalitionsvertrag der Bezirkspolitik vereinbart worden, dass bestehende Radwege möglichst instand gesetzt werden sollen.

Die Seitenräume, insbesondere die Radwege im Schierenberg besitzen eine relativ geringe Breite und befinden sich zu großen Teilen in einem schlechten Zustand. An den Einmündungsbereichen ist der Radverkehr häufig so geführt, dass Kraftfahrzeugführer eine nur sehr eingeschränkte Sicht auf einfahrende Radfahrer haben. Aus diesem Grund besteht an den Einmündungsbereichen ein erhöhtes Unfallrisiko. Dies ist von besonderer Bedeutung, da der Schierenberg als ein Schulweg für das anliegende Gymnasium Meiendorf genutzt wird und ebenfalls von Schülern umliegender Schulen stark genutzt wird.

1.3. Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag

Bedarfs- und Realisierungsträger sind das Bezirksamt Wandsbek, Fachamt Management des öffentlichen Raumes, Fachbereich Straßen MR 2.

Planungsleistungen der Leistungsphasen 1 bis 5 sowie Bauleitung erfolgen hausintern durch MR 21 und MR 22.

1.4. Beschlüsse parlamentarischer Gremien

Die Planung wird dem Regionalausschuss Rahlstedt auf einer seiner nächsten Sitzungen zur Kenntnis vorgelegt.

2. Planungsrechtliche Grundlagen

Es gelten die B-Pläne

- BSRahlstedt vom 14.01.1955
- Rahlstedt 18 vom 08.07.1969
- Rahlstedt 28 vom 19.05.1970 und
- Rahlstedt 129 vom 21.06.2016

3. Technische Beschreibung der Baumaßnahme

3.1 Gegenwärtiger Zustand

3.1.1 Verkehrsbelastung

Es liegen keine aktuellen Daten zur Verkehrsbelastung vor.

3.1.2 ÖPNV

Aktuell läuft keine Linie des ÖPNV durch den Schierenberg.

3.1.3 Fußgängerverkehr

Der Gehweg ist auf der Nordseite aktuell 1,75m breit und mit Betonplatten befestigt. Der Zustand variiert von gut bis mangelhaft.

Der südliche Gehweg ist momentan 2,00m breit und mit den gleichen Platten befestigt. Der Zustand ist vergleichbar mit der Nordseite.

Vor dem Gymnasium Meiendorf befinden sich zwei Fußgänger-Lichtsignalanlagen zur Überquerung der Fahrbahn.

3.1.4 Radverkehr

Es besteht keine Radwegebenutzungspflicht, somit sind die Radfahrenden grundsätzlich angehalten, im Mischverkehr auf der Fahrbahn zu fahren. Wenn jedoch bauliche Radwege in den Nebenflächen vorhanden sind, können diese auch weiter befahren werden.

Der nördliche Radweg ist im Mittel 1,00 m breit, der südliche im Mittel 1,25 m. Diese sind unter den Mindestmaßen von STVO und RESTRA. Die Radwege sind mit einer Mischung aus rotem Pflaster und Asphalt befestigt. Die in Asphalt hergestellten Abschnitte sind zudem mit Tiefbordsteinen eingefasst. Fahrradabstellanlagen sind nicht vorhanden.

Zwischen dem Radweg und der Fahrbahn / den Parkständen befindet sich ein 50 cm breiter Sicherheitstrennstreifen aus Pflaster.

Der Zustand der Radwege ist im großteil schlecht. Einzelbereiche wurden bereits erneuert. In diesen Bereichen ist der Zustand meist gut, jedoch gibt es so häufig wechselnden Untergrund.

3.1.5 Barrierefreiheit

In den Nebenflächen sind keine taktilen Anlagen und keine Einrichtungen für sehbehinderte, blinde und seheingeschränkte Personen an den Straßenquerungen noch an den Fußgänger-Lichtsignalanlagen vorhanden.

3.1.6 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Fahrbahn des Schierenbergs ist ca. 7,00 m breit, bituminös befestigt und mit Betonhochborden eingefasst.

Der Schierenberg wurde in das bezirkliche Deckenprogramm des Jahres 2021 aufgenommen. Die Fahrbahndecke soll im 4. Quartal 2021 erneuert werden.

Die Überfahrten zu den angrenzenden Grundstücken sind mit Betonplatten bzw. Betonwabensteinpflaster befestigt.

3.1.7 Lichtsignalanlagen (LSA)

Vor dem Gymnasium Meiendorf befinden sich zwei Fußgänger-Lichtsignalanlagen zur Überquerung der Fahrbahn.

3.1.8 Öffentliche Beleuchtung (ÖB)

Die öffentliche Beleuchtung besteht aus auf der Südseite angeordneten Auslegermasten.

3.1.9 Straßenbegleitgrün

Am Rand der Straße Schierenberg befinden sich auf beiden Seiten einige Bäume, die in 1,8 m – 2,4m breiten Grünstreifen/ Grüninseln stehen.

3.1.10 Ruhender Verkehr

Zwischen den Grüninseln befinden sich Parkstreifen auf beiden Seiten. Die Parkstreifen sind mit Betonwabensteinpflaster befestigt.

Insgesamt gibt es ca. 50 Parkstände auf der Südseite sowie ca. 26 Parkstände auf der Nordseite.

3.1.11 Entwässerung

Die Entwässerung der Nebenflächen erfolgt über das Quergefälle in den Grünstreifen bzw. auf die Fahrbahn mit Trummen.

3.1.12 Ausstattung / Möblierung

Es sind Verkehrszeichen vorhanden.

3.1.13 Versorgungsanlagen

In der Straße befinden sich diverse Hydranten, Schachtdeckel und Schieber. Des Weiteren sind 8 Schaltkästen vorhanden. Eine Leitungsanfrage wird die weiteren Leitungsbestände klären.

3.1.14 Bodengutachten

Es liegen Untersuchungsergebnisse des vorhandenen Aufbaus vor.

3.1.15 Kampfmittel

Es liegen keine Kenntnisse über vergrabene Munition bzw. Bomenblindgänger vor. Eine Anfrage bei der Feuerwehr/ Gefahrenerkundung wird nicht gestellt, da nur in den oberen 40 cm Erdarbeiten stattfinden werden.

3.2 Variantenuntersuchung

3.2.1 Planungsziel

Ziel der Planung ist die Instandsetzung der Radwege sowie Teilbereiche der Gehwege im Schierenberg.

3.2.2 Untersuchte Varianten

Durch die Vorgabe des Koalitionsvertrags und die begrenzte finanziellen Mittel wurden nur Varianten für einen baulichen Radweg untersucht.

Variante 1: Der Verlauf und die Maße des Radweges werden nicht verändert. Er wird lediglich Instand gesetzt.

Variante 2: Der Radweg wird um 25 cm verbreitert. Zusätzlich wird der Verlauf an den Einmündungen in Richtung der Fahrbahn versetzt. Dadurch sind Radfahrer besser für die Autofahrer zu erkennen und der Verlauf wird gerader und somit angenehmer zu befahren.

Außerdem werden an den Einmündungen taktile Elemente eingesetzt.

Variante 3: Entspricht der Variante 2. Zusätzlich wird die schmalste Stelle der nördlichen Nebenfläche zu Lasten der Fahrbahn verbreitert.

3.2.3 Abwägung und Begründung der Vorzugsvariante

Im Rahmen der Planung hat sich die Variante 3 als Vorzugsvariante herausgestellt. Die verhältnismäßig geringen Mehrkosten im Vergleich zur Variante 1 bieten eine signifikante Steigerung der Qualität der Radverkehrsführung.

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 3, 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

Die geplante Baumaßnahme führt zu keiner Erhöhung oder Verringerung der aktuellen Verkehrsbelastung.

3.3.2 ÖPNV

Am nicht vorhandenen ÖPNV werden keine Änderungen durchgeführt.

3.3.3 Fußgängerverkehr

Auf der Nordseite wird der Gehweg an den neuen Radweg angepasst. Hier verbleibt eine Breite von 1,5 – 2 m Breite.

Zwischen dem Polarweg und dem Eismeerweg wird der Bordstein 1m in Richtung Fahrbahn versetzt. Der Gehweg wird hier in 2m Breite hergestellt.

Auf der Südseite wird der Gehweg mit einer Breite von 1,75m an den neuen Radweg angepasst. Sofern es umsetzbar ist, werden jeweils nur die Platten ausgetauscht und die Tragschicht nach Möglichkeit im Bestand belassen. Mängel am Gehweg werden ausgebessert.

3.3.4 Radverkehr

Der nördliche Radweg wird auf eine Breite von 1,25m ausgebaut. An den Einmündungen wird der Verlauf näher an die Fahrbahn gerückt. So befinden sich Radfahrer zukünftig besser im Sichtfeld des MIVs. Zwischen dem Polarweg und dem Eismeerweg wird der Radweg in 1,5m Breite hergestellt.

Der südliche Radweg wird auf gem. STVO konforme 1,5m Breite ausgebaut.

Sofern es umsetzbar ist, werden nur die Platten ausgetauscht und die Tragschicht nach Möglichkeit im Bestand belassen.

3.3.5 Barrierefreiheit

An allen Einmündungen, sowie an den beiden FLSAs werden Taktile Elemente eingerichtet. Dazu müssen die Bordsteine im Bereich der Taktilen Elemente an die Höhen einer getrennten Querung angepasst werden.

3.3.6 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Fahrbahn wird zwischen dem Polarweg und dem Eismeerweg um 1m verschmälert. Die Restfahrbahnbreite wird dann 7m – 7,5m betragen.

An den Einmündungen, an denen die Radverkehrsführung geändert wird, sind Markierungsarbeiten vorgesehen.

3.3.7 Lichtsignalanlagen (LSA)

Die östliche FLSA auf der Nordseite muss näher an den Fahrbahnrand verrückt werden. Die restlichen Anlagen werden im Ursprungszustand beibehalten.

3.3.8 Öffentliche Beleuchtung (ÖB)

Die öffentliche Beleuchtung wird nicht verändert.

3.3.9 Straßenbegleitgrün

Es wird nur minimal in das Straßenbegleitgrün eingegriffen. Es entfallen kleine Rasenflächen an den Einmündungen um das Heranholen des Radweges zu ermöglichen.

3.3.10 Ruhender Verkehr

Es gibt keine Änderungen an den Parkständen

3.3.11 Entwässerung

Im Bereich der Bordsteinversetzung werden neue Trummen, sowie eine Gußaßphaltrinne gebaut.

3.3.12 Ausstattung / Möblierung

Am Rande der westlichen FLSA werden 3 Fahrradabstellbügel aufgestellt.

3.3.13 Versorgungsanlagen

In den Nebenfläche liegen diverse Versorgungsleitungen. Für die hier geplante Baumaßnahme sind keine Leitungsver- und umlegungen erforderlich. Eine Leitungsanfrage wird klären, ob Leitungsarbeiten seitens der Versorgungsunternehmen geplant sind.

Des Weiteren müssen die vorhandenen Hydranten, Schachtdeckel und Schieber möglicherweise angepasst werden.

3.4 Bautechnische Einzelheiten

Auflistung der Aufbauten nach ReStra:

Gehweg gem. ReStra/ RStO 12, Tafel 6, Zeile 2, Plattenbelag
7,0 cm Betonplatten 50/50, 50/75, 50/25 cm, grau
3,0 cm Bettung Brechsand-Splitt 0/5 mm
10,0 cm Gesamtaufbau

Radweg gem. ReStra/ RStO 12, Tafel 6, Zeile 2, Plattenbelag
7,0 cm Betonpflaster 25/25/7 cm, rot
3,0 cm Bettung Brechsand-Splitt 0/5 mm
10,0 cm Gesamtaufbau

Gehwegüberfahrten auf der Nordseite gem. ReStra / RStO 12, Tafel 3 angepasst, Zeile 1
8,0 cm Wabensteinpflaster
4,0 cm Brechsand-Splitt 0/5 mm
12,0 cm Gesamtaufbau

Gehwegüberfahrten auf der Südseite gem. ReStra / RStO 12, Tafel 3 angepasst, Zeile 1
10,0 cm Wabensteinpflaster
4,0 cm Brechsand-Splitt 0/5 mm
12,0 cm Gesamtaufbau

Auflistung der Aufbauten im Bereich der Bordsteinversetzung:

Gehweg gem. ReStra/ RStO 12, Tafel 6, Zeile 2, Plattenbelag
7,0 cm Betonplatten 50/50, 50/75, 50/25 cm, grau
3,0 cm Bettung Brechsand-Splitt 0/5 mm
20,0 cm Grobkörniger Sand nach DIN 18196
30,0 cm Gesamtaufbau

Radweg gem. ReStra/ RStO 12, Tafel 6, Zeile 2, Plattenbelag
7,0 cm Betonpflaster 25/25/7 cm, rot
3,0 cm Bettung Brechsand-Splitt 0/5 mm
20,0 cm Grobkörniger Sand nach DIN 18196
30,0 cm Gesamtaufbau

Gehwegüberfahrten gem. ReStra / RStO 12, Tafel 3 angepasst, Zeile 1
8,0 cm Wabensteinpflaster
4,0 cm Brechsand-Splitt 0/5 mm
15,0 cm Schottertragschicht
18,0 cm Schicht aus frostunempfindlichem Material gem. DIN 18196
45,0 cm Gesamtaufbau

3.5 Durchführung der Baumaßnahme inkl. Kosten

Baubeginn ist geplant für Q1 2022; eine Fertigstellung für Q2 des gleichen Jahres.
Die geplanten Kosten betragen in etwa 320.000€

4. Umweltbelange

4.1 Umweltverträglichkeitsprüfung

Für die Baumaßnahme ist keine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich.

4.2 Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen

Es werden keine Bäume gefällt.

4.3 Auswirkungen aus Immissionen

entfällt

5. Grunderwerb

Es ist kein Grunderwerb erforderlich. Die Maßnahme findet innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinien statt.

6. Anmerkungen zur Finanzierung

Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt zu 75% durch Mittel der Behörde für Verkehr und Mobilitätswände, die vom Bund im Rahmen der Investitionen in den Radverkehr durch das Sonderprogramm „Stadt und Land“ zur Verfügung gestellt wurden. Die restliche Finanzierung der Maßnahme erfolgt aus der bezirklichen Rahmenzuweisung.

Produktgruppe: 22403
PSP-Element-Nr.: 2-22403010-00024.04
Kontrakt-Nr.:

Die Gesamtbaukosten inkl. Honorar betragen voraussichtlich: **320.000 €** (brutto)

Nach Fertigstellung der Baumaßnahme geht dieser Straßenabschnitt in das Anlagevermögen des Bezirks über. Die Unterhaltung und das Anlagemanagement obliegen dem Bezirk.

Funktion	Leitzeichen	Zeichnungsvermerk	Datum	Unterschrift
----------	-------------	-------------------	-------	--------------