

Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Wandsbek
Dezernat für Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachamt Management des öffentlichen Raumes

Baumaßnahme : **Neu-, Um und Ausbau von Straßen**

Teilbaumaßnahme: **Umbau der Straßen Quarzweg, Kieselweg, Granitweg und
Hasenhoop**

1. Verschickung

ERLÄUTERUNGSBERICHT

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | Allgemeines | 3 |
| 1.1 | Darstellung der Baumaßnahme, Lage und Einordnung in die überörtliche Situation..... | 3 |
| 1.2 | Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit der Baumaßnahme..... | 3 |
| 1.3 | Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag | 4 |
| 1.4 | Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien | 4 |
| 2 | Planungsrechtliche Grundlagen | 4 |
| 3 | Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage | 4 |
| 3.1 | Beschreibung des Bestandes | 4 |
| 3.1.1 | Verkehrsbelastung | 5 |
| 3.1.2 | ÖPNV | 5 |
| 3.1.3 | Rad- und Fußgängerverkehre | 5 |
| 3.1.4 | Barrierefreiheit | 6 |
| 3.1.5 | MIV | 6 |
| 3.1.6 | Öffentliche Beleuchtung..... | 6 |
| 3.1.7 | Straßenbegleitgrün | 6 |
| 3.1.8 | Ruhender Verkehr..... | 6 |
| 3.1.9 | Entwässerung | 7 |
| 3.1.10 | Ausstattung | 7 |
| 3.1.11 | Leitungen | 7 |
| 3.2 | Rahmenbedingungen..... | 7 |
| 3.2.1 | Umweltverträglichkeit..... | 7 |
| 3.2.2 | Bodengutachten..... | 7 |
| 3.2.3 | Grundwasser..... | 7 |
| 3.2.4 | Kampfmittel | 8 |
| 4 | Variantenuntersuchung | 8 |
| 4.1 | Anforderungen an Art und Umfang der erforderlichen Baumaßnahme..... | 8 |
| 4.2 | Vorgaben aus Planungsrecht sowie sonstigen Randbedingungen | 8 |
| 4.3 | Variantenuntersuchung..... | 8 |
| 4.3.1 | Variante 1: Verkehrsberuhigter Bereich / Mischverkehrsfläche | 9 |
| 4.3.2 | Variante 2: Tempo 30-Zone, Einbahnstraße | 10 |
| 4.3.3 | Variante 3: Verkehrsberuhigter Bereich & Einbahnstraße..... | 11 |
| 4.3.4 | Variante 4: Tempo 30-Zone, 2-Streifige Fahrbahn | 12 |
| 4.3.5 | Variante 5: Tempo 30-Zone, Fahrbahnrandparken | 13 |
| 4.4 | Abwägung | 13 |
| 5 | Technische Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante | 14 |
| 5.1 | Rad- und Fußgängerverkehre..... | 14 |
| 5.2 | Barrierefreiheit | 14 |
| 5.3 | MIV | 14 |
| 5.4 | Öffentliche Beleuchtung..... | 15 |
| 5.5 | Straßenbegleitgrün | 15 |
| 5.6 | Ruhender Verkehr..... | 15 |
| 5.7 | Entwässerung | 15 |
| 5.8 | Ausstattung / Wegweisung | 15 |
| 5.9 | Leitungen | 16 |
| 6 | Erläuterungen zu den Kosten, der Wirtschaftlichkeit und der Finanzierung | 16 |
| 6.1 | Wirtschaftlichkeit | 16 |
| 6.2 | Finanzierung | 16 |
| 7 | Durchführung und Auswirkungen der Baumaßnahme | 16 |
| 7.1 | Auswirkungen aus Immissionen | 16 |
| 7.2 | Voraus- und Folgemaßnahmen | 16 |
| 7.3 | Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft | 16 |
| 8 | Grunderwerb | 17 |
| 9 | Sonstiges | 17 |

1 Allgemeines

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

Das hier betrachtete Maßnahmengbiet befindet sich im Hamburger Stadtteil Poppenbüttel im Bezirk Wandsbek und umfasst die Straßen Quarzweg, Kieselweg, Granitweg und Hasenhoop. Insgesamt beträgt die Baulänge ca. 480 m.

Es handelt sich hierbei um Wohnstraßen die in die Sammelstraße Heegbarg münden. Südlich des Gebietes verläuft die Hauptverkehrsstraße Saseler Damm (Ring 3) Die zu überplanenden Straßen sind alle als Tempo 30-Zone ausgewiesen.

Die Wohnstraßen Granitweg, Kieselweg und Quarzweg sind an die Sammelstraße Heegbarg angeschlossen. Der Heegbarg wird in einer separaten Maßnahme überplant und vor der hier vorliegenden Maßnahme fertiggestellt. Auf dem Heegbarg verläuft die Veloroute 5.

Im nordöstlichen Teil des Wohngebietes befindet sich eine fußläufige Verbindung (auf den ersten 45 m als Wohnweg) zum östlich liegenden Wohngebiet Sommerhöhe, Sommerpfad, Bergdoltweg, Bernsteinweg.

In den Straßen Quarzweg, Kieselweg und Hasenhoop befinden sich Ein- bzw. Zweifamilienhäuser. Auf der Südseite der Straße Granitweg befinden sich Reihenhäuser mit entsprechender Zuwegung.

Südlich des hier betrachteten Gebietes befindet sich das Alstertal-Einkaufszentrum. Es befindet sich keine gewerbliche Nutzung im betrachteten Gebiet.

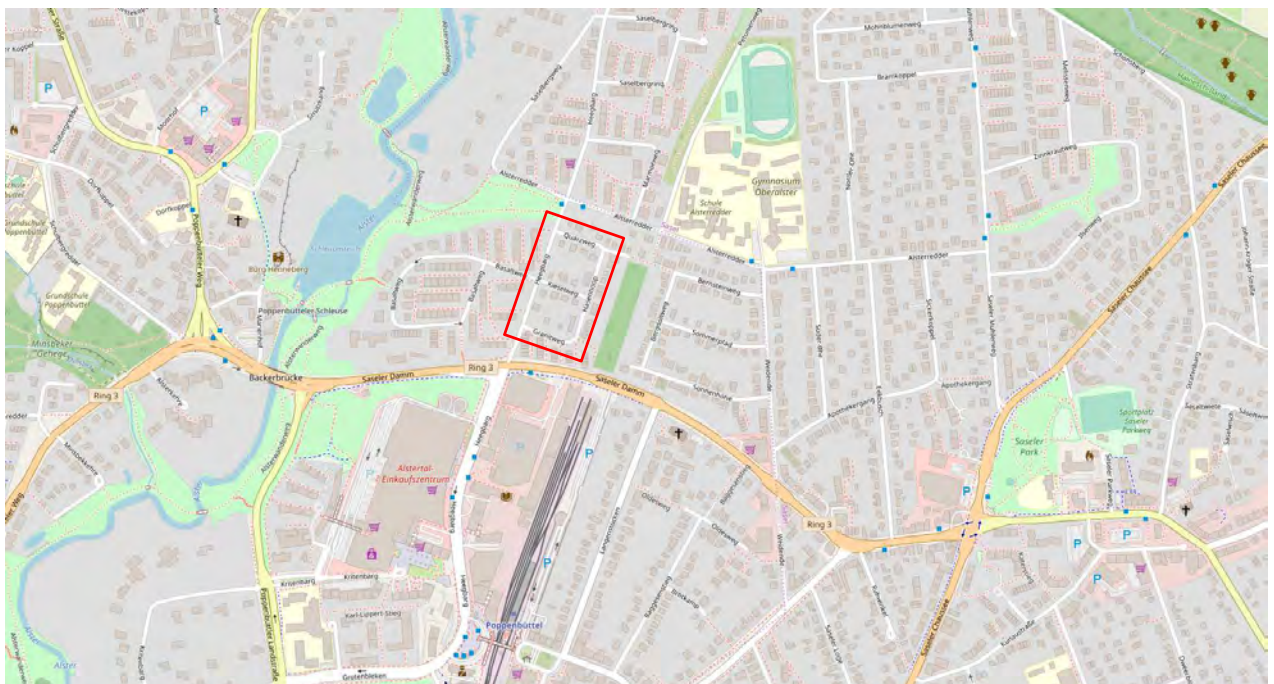


Abbildung: Übersichtskarte (Norden oben, Quelle: www.openstreetmap.org)

1.2 Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit der Baumaßnahme

Verbunden mit dem in der Nähe befindlichen Alstertal-Einkaufszentrum herrscht im betrachteten Wohngebiet ein großer Parkdruck mit zahlreichen illegalen genutzten Parkflächen. Die Zufahrten und Zuwegungen sind dadurch in Teilen schlecht einsehbar bzw. erreichbar und bieten erhöhtes Unfallrisiko.

Sowohl die Fahrbahnen aus Asphalt als auch die Nebenflächen aus Grand befinden sich in einem mangelhaften Zustand. Die Überfahrten sind teilweise aus Wabensteinpflaster, Gehwegplatten oder Grand hergestellt und stellen somit ein sehr heterogenes Erscheinungsbild dar.

Im Hasenhoop ist keine Randeinfassung vorhanden. In den weiteren Straßen Granitweg, Kieselweg und Quarzweg ist nur auf jeweils einer Seite ein Gehweg vorhanden. Auf der jeweils gegenüberliegenden Seite befindet sich ein Parkstreifen aus Grand ohne Randeinfassung. Somit ist die Ordnung des ruhenden Verkehrs sowie die Führung des Fußgängerverkehrs nicht klar geregelt.

Im betrachteten Gebiet ist keine Straßenentwässerungsleitung vorhanden. Das Niederschlagswasser versickert oberflächlich in den Park- und Grandflächen bzw. wird in die Straßenentwässerungsleitung der Straße Heegbarg eingeleitet.

1.3 Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag

Bedarfsträger für die Straßenbaumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg.

Die Planung und Bauausführung der nachfolgend beschriebenen Planungs- und Bauleistungen erfolgen durch das Bezirksamt Wandsbek.

1.4 Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien

Im weiteren Planungsverlauf wird die Maßnahme im Ausschuss für Mobilität und Wirtschaft (MoWi) vorgestellt. Eine Vorstellung der Planung unter Beteiligung der Anlieger ist im Regionalausschuss Alstertal im Januar 2020 vorgesehen.

2 Planungsrechtliche Grundlagen

Die Maßnahme findet innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinien statt. Im Maßnahmenbereich gilt der Bebauungsplan Poppenbüttel 4 von Mai 1969.

3 Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage

3.1 Beschreibung des Bestandes

Im betrachteten Wohngebiet sind die Fahrbahnoberflächen mit Asphalt und die Nebenflächen mit Grand, vereinzelt mit Gehwegplatten, befestigt. Die Grundstückszufahrten wurden aus unterschiedlichen Befestigungsmaterialien hergestellt (Platte, Wabensteinpflaster, Betonsteinpflaster, Grand).

Der nordwestlich angrenzende Heegbarg wird in einer separaten Maßnahme überplant und vor der hier vorliegenden Maßnahme gebaut. Die drei zu überplanenden Straßen Granitweg, Kieselweg und Quarzweg führen als Einmündung in den Heegbarg.

Der Straßenquerschnitt teilt sich exemplarisch an der Station 0+060 im Kieselweg wie folgt auf:

- südliche Nebenflächen
 - ca. 0,91 m Grünfläche Hecke
 - ca. 1,34 m Längsparkstände Grand
- Fahrbahn
 - ca. 4,15 m Fahrbahn Asphalt
- nördliche Nebenflächen
 - Randeinfassung Hochbord, Beton
 - ca. 1,09 m Gehweg Grand
 - ca. 0,49 m Grünfläche Hecke

3.1.1 Verkehrsbelastung

Es liegen keine Verkehrszahlen vor.

3.1.2 ÖPNV

Es befindet sich keine Bushaltestelle im Planungsgebiet. Die Buslinie 276 fährt durch den Heegbarg.



Abbildung: ÖPNV-Karte (Norden oben, Quelle: www.openstreetmap.org)

3.1.3 Rad- und Fußgängerverkehre

Im Planungsgebiet befinden sich in den Straßen Quarzweg, Kieselweg und Granitweg einseitige baulich getrennte Gehwege mit einer Breite zwischen 1,24 m und 1,60 m. Der Radverkehr fährt im Mischverkehr auf der Fahrbahn.

Im Heegbarg befinden sich beidseitig Radwege. Entlang des Heegbargs befindet sich die Veloroute 5, die vom Rathausmarkt in Richtung Nordosten über Poppenbüttel bis nach Duvenstedt verläuft.

Am östlichen Ende des Quarzwegs befindet sich eine fußläufige Verbindung zum östlich gelegenen Wohnquartier.

Es gibt keine Fahrradanhänger im betrachteten Gebiet.

3.1.4 Barrierefreiheit

Es sind im gesamten Planungsgebiet keine taktilen Leitelemente für Menschen mit Sehbehinderung vorhanden.

Die vorhandenen Bordansichten an den Querungsstellen am Heegbarg sind nicht barrierefrei abgesenkt.

3.1.5 MIV

Das betrachtete Wohngebiet befindet sich vollständig in einer Tempo-30-Zone. Im Heegbarg sind 50 km/h angeordnet.

Die Fahrbahnbreiten im betrachteten Gebiet variieren zwischen 3,95 m und 4,20 m

Es liegen keine Verkehrszahlen vor.

3.1.6 Öffentliche Beleuchtung

Im Planungsgebiet befinden sich insgesamt 12 Auslegermasten mit Langfeldleuchten der öffentlichen Beleuchtung. Die Abstände betragen 55 – 68 m.

3.1.7 Straßenbegleitgrün

Das Erscheinungsbild der Straße wird von einigen Bäumen und Hecken geprägt. Die meisten Bäume und Hecken befinden sich auf privatem Grund. Es sind insgesamt 4 Bäume auf öffentlichem Grund vorhanden. Im Kronenbereich drücken hochstehende Wurzeln die Fahrbahnoberfläche hoch und sorgen für Schäden im Asphalt.

3.1.8 Ruhender Verkehr

In etwa 250 m südlich des Planungsgebiets befindet sich im Heegbarg das Alstertal-Einkaufszentrum mit einem für Kunden kostenpflichtigen Parkhaus (die erste Stunde ist kostenfrei).

Die Mitarbeiter des Alstertal-Einkaufszentrums parken in den drei Parkhäusern (West, Mitte und Ost) kostenfrei, so dass bei den Mitarbeitern kein Bedarf besteht, auf weiter entfernte, womöglich unsichere Standorte im öffentlichen Straßenraum zuzugreifen. Das Alstertal-Einkaufszentrum fördert seit Jahrzehnten Möglichkeiten, für den Arbeitsweg auf PKW zu verzichten, etwa durch die Förderung der HVV-Proficard oder durch die Beschaffung von Firmenfahrrädern. Die Park-Konditionen für Stellplatzmieter im Alstertal-Einkaufszentrum werden mit 2,- €/Tag und für Kunden wird die erste Stunde gratis angeboten. Auch das P+R-Parkhaus an der S-Bahn Poppenbüttel trägt dazu bei, öffentliche Parkplätze freizuhalten. Dennoch ist zu beobachten, dass das Wohngebiet regelmäßig zu den Öffnungszeiten des Einkaufszentrums zugeparkt wird. Viele Flächen werden ordnungswidrig als Parkstände genutzt.

Im Planungsgebiet befinden sich generell Längsparkstände. Im Kurvenbereich Granitweg / Hasenhoop wird auf der Südseite ordnungswidrig in Schrägaufstellung geparkt.

Im Bestand befinden sich ca. 45 Parkstände im betrachteten Gebiet.

3.1.9 Entwässerung

Im Planungsgebiet befinden sich keine Entwässerungsanlagen. Das Niederschlagswasser versickert in den Parkstreifen und Gehwegen aus Grand.

3.1.10 Ausstattung

Vor den Zuwegungen zum Granitweg 2, 4 und 6 befinden sich jeweils zwei Findlinge um zu verhindern, dass diese Flächen zugeparkt werden.

3.1.11 Leitungen

Es sind zahlreiche Telekom-Schächte, Schieber und Hydranten vorhanden.

3.2 Rahmenbedingungen

Die Straßen Granitweg, Kieselweg und Quarzweg münden alle in den westlich gelegenen Heegbarg. Der Heegbarg wird in einer separaten Maßnahme vom Bezirk geplant. Die Umsetzung der Maßnahme „Heegbarg“ ist zeitlich vor der hier vorliegenden Maßnahme geplant. Die Einmündungen werden erst nach dieser Maßnahme hergestellt.

3.2.1 Umweltverträglichkeit

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

Im Rahmen der hier vorliegenden Planung ist daher keine weitere Prüfung der in § 13a Hamburgisches Wegegesetz genannten Kriterien (Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in Hamburg) mehr erforderlich.

3.2.2 Bodengutachten

Es wurde eine Baugrund- / Asphaltuntersuchung durchgeführt. Die Ergebnisse sind bei der Planung berücksichtigt.

Es wurden insgesamt 14 Bohrkerne entnommen, davon 9 in der Fahrbahn und 4 in den Nebenflächen.

Die Bohrkerne weisen ein bis drei Deckschichten auf. Darunter befindet sich unmittelbar größtenteils eine ungebundene Tragschicht aus Kies. Nur bei Bohrkern 10 befindet sich eine Asphalttragschicht mit einer Schichtdicke von ca. 2,5 cm.

Die Gesamtstärke des gebundenen Aufbaus beträgt zwischen 3,3 cm und 8,7 cm. Der Bohrkern 14 wurde im Einmündungsbereich Quarzweg / Heegbarg entnommen und weist 10,9 cm gebundenen Aufbau auf.

Die Untersuchung der Bodenproben hat ergeben, dass der Boden die Anforderungen an die Einbauklasse Z0, Z1.1 und Z2 sowie DK 1, DK 2 und DK 3 aufweist.

Die Asphaltsschichten sind pechfrei.

3.2.3 Grundwasser

Der Grundwasserstand im betrachteten Gebiet liegt laut Geo-Online Hamburg bei ca. 13 mNHN.

Der Grundwasserflurabstand liegt im Planungsraum zwischen 10 m und 15 m.

3.2.4 Kampfmittel

Im Rahmen der Planung wurde eine Luftbildauswertung durchgeführt. Das Planungsgebiet ist vollständig ohne Kampfmittelverdacht gekennzeichnet.

4 Variantenuntersuchung

4.1 Anforderungen an Art und Umfang der erforderlichen Baumaßnahme

Im Planungsgebiet herrscht großer Parkdruck und gleichzeitig eine unzureichende Qualität und Quantität der Parkmöglichkeiten. In der Konsequenz wird regelmäßig ordnungswidrig geparkt, wodurch Anwohner ihre Zufahrten schlechter einsehen können. Durch eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs soll die Sicherheit im Planungsgebiet erhöht werden.

Darüber hinaus besteht die Notwendigkeit, die Fahrbahnbefestigungen zu erneuern. Die Oberflächenbefestigungen aus Asphalt sind durch starke Mängel (Längs- und Netzrisse, Aufgrabungen, Verwerfungen) geprägt und erfordern einen hohen Unterhaltungsaufwand, der durch eine Grundinstandsetzung verringert werden soll. Die bestehenden Gehwege sind unbefestigt und teilweise ohne Randeinfassung von der Fahrbahn abgegrenzt sowie durch parkende Fahrzeuge unbenutzbar. Eine Verbesserung des ruhenden Verkehrs wird angestrebt.

Ziel der Planung ist es, alle Verkehrsteilnehmer bei der Neugestaltung des Straßenraumes zu berücksichtigen. Die Verkehrsanlagen und Verkehrsflächen werden dabei in allen Belangen regelkonform entsprechend der geltenden Richtlinien überarbeitet.

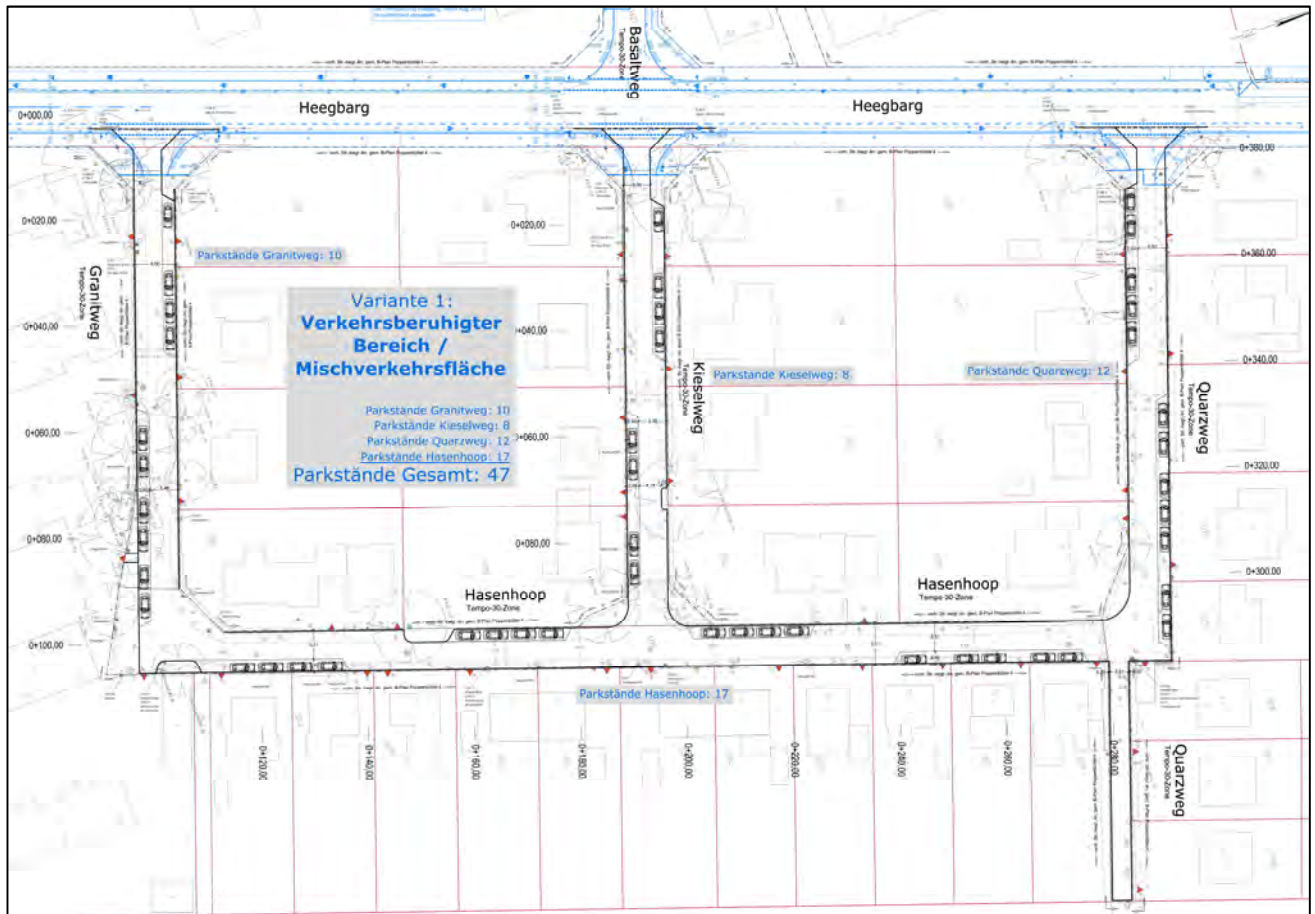
4.2 Vorgaben aus Planungsrecht sowie sonstigen Randbedingungen

Aus dem bestehenden Planungsrecht ergeben sich keine weiteren Maßgaben für das Vorhaben.

4.3 Variantenuntersuchung

Es wurden insgesamt 5 Varianten im Planungsgebiet aufgetragen und abgewogen, um anschließend eine Vorzugsvariante mit bestmöglicher Kombination der verschiedenen Nutzungsansprüche festzulegen.

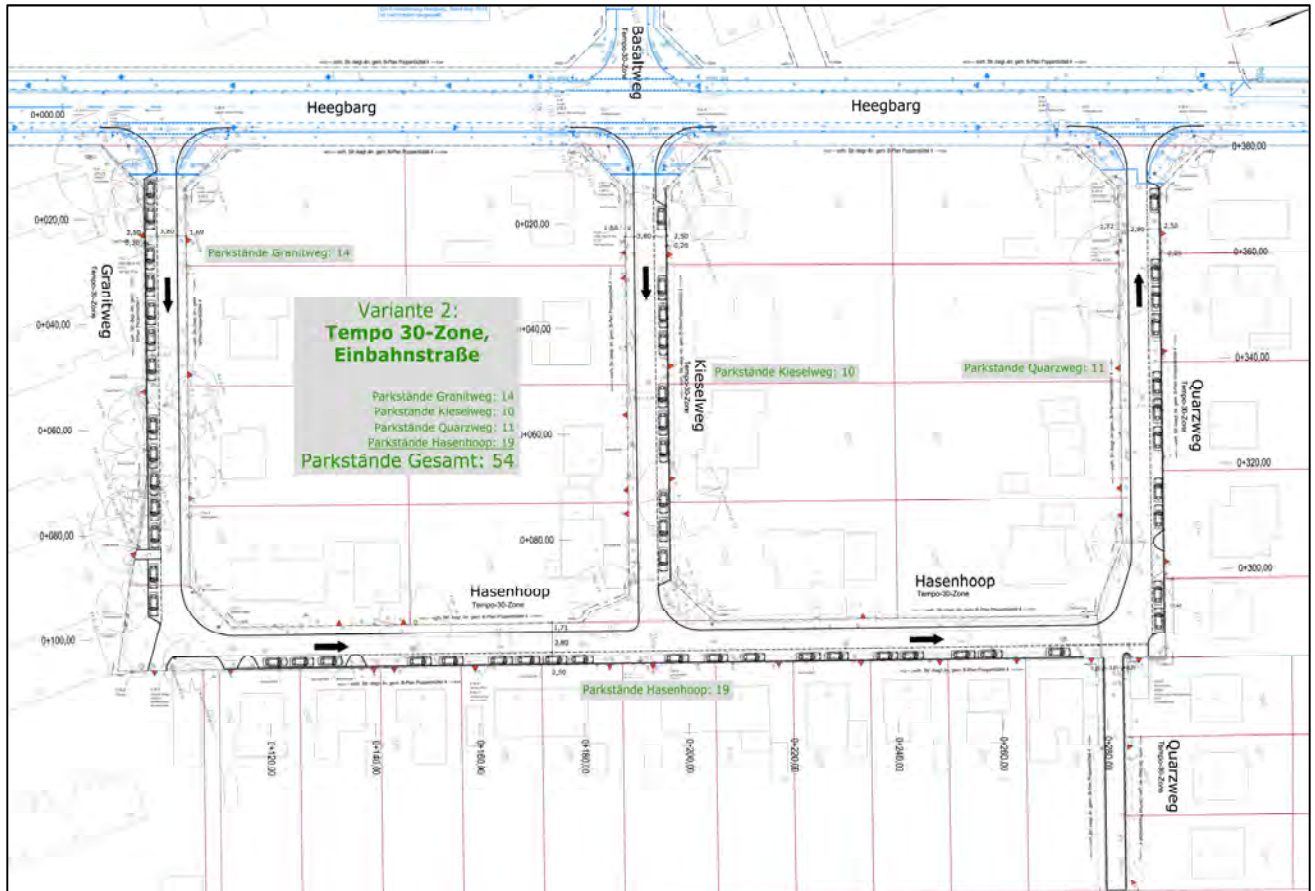
4.3.1 Variante 1: Verkehrsberuhigter Bereich / Mischverkehrsfläche



In der ersten Variante wurde ein verkehrsberuhigter Bereich im gesamten Planungsgebiet aufgetragen. Die Längsparkstände werden zur Verkehrsberuhigung alternierend angeordnet. Die Fahrgasse ist im Regelfall ca. 5,00 m breit. Die Parkstände werden direkt an die Grundstücksgrenze gesetzt und sind 2,50 m breit. Im Bereich der Baumwurzeln sind die Bordkanten vorzuziehen, um den Baum zu schützen.

In dieser Variante sind 47 Parkstände realisierbar.

4.3.2 Variante 2: Tempo 30-Zone, Einbahnstraße



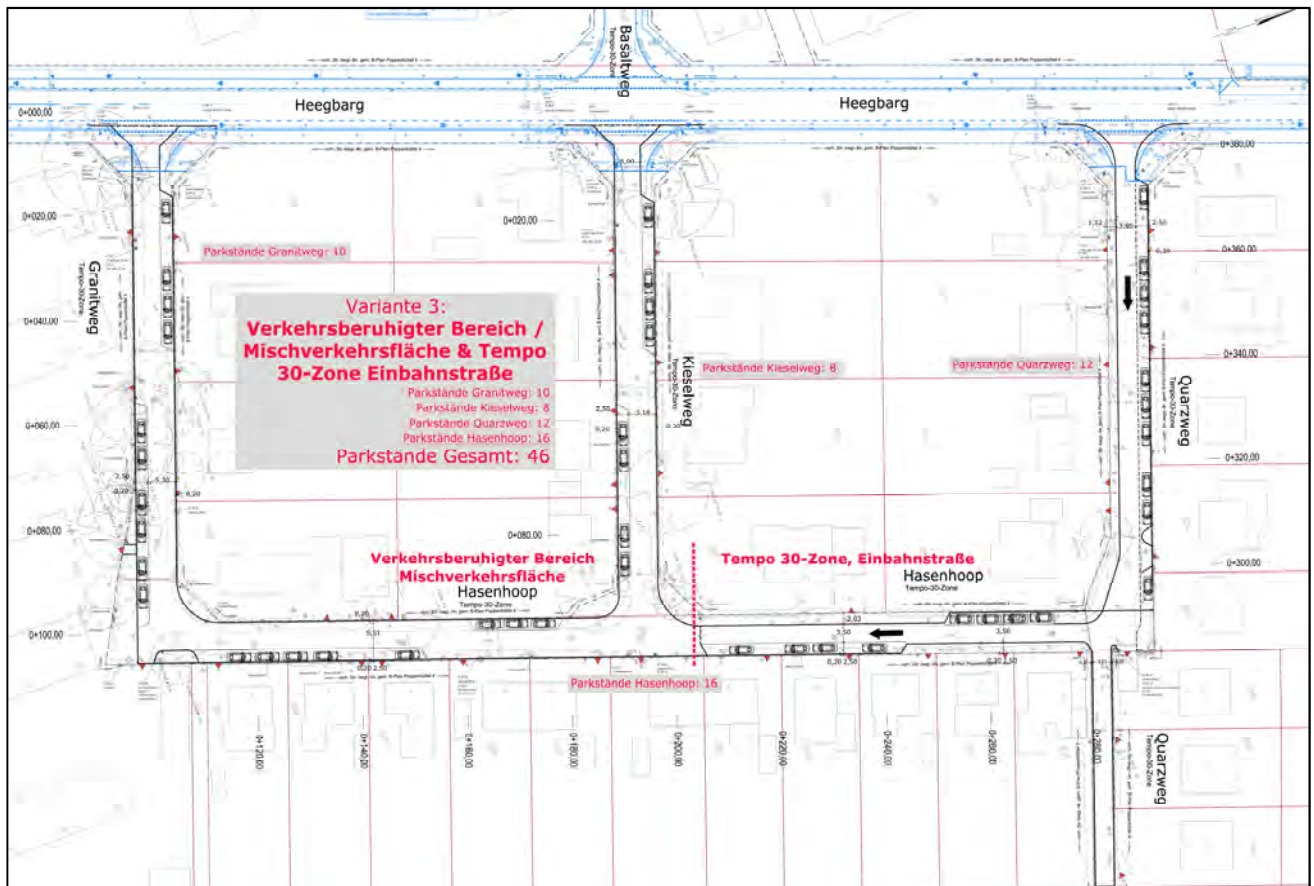
In der zweiten Variante wurde im gesamten Planungsgebiet eine Einbahnstraße mit einer Fahrbahnbreite von 3,80 m aufgetragen, sodass der Radverkehr gemäß RASt in Gegenrichtung zugelassen werden kann. Die Straßen Granitweg und Kieselweg sind als Einbahnstraße in den Hasenhoop vorgesehen. Die Straße Quarzweg führt vom Hasenhoop in Richtung Heegberg hinein. Die längste Strecke der Einbahnstraße ist ca. 380 m lang. Dies ist zwar zulässig, wird aber als nicht erstrebenswert betrachtet.

Der Fußgänger wird auf einem Gehweg geführt und durch einen Bordstein von der Fahrbahn getrennt.

Es können insgesamt 54 Parkstände realisiert werden.

Die Herstellung der Längsparkstände würde zu zahlreichen Querungsstellen für Fußgänger führen und wird daher nicht als sinnvoll betrachtet.

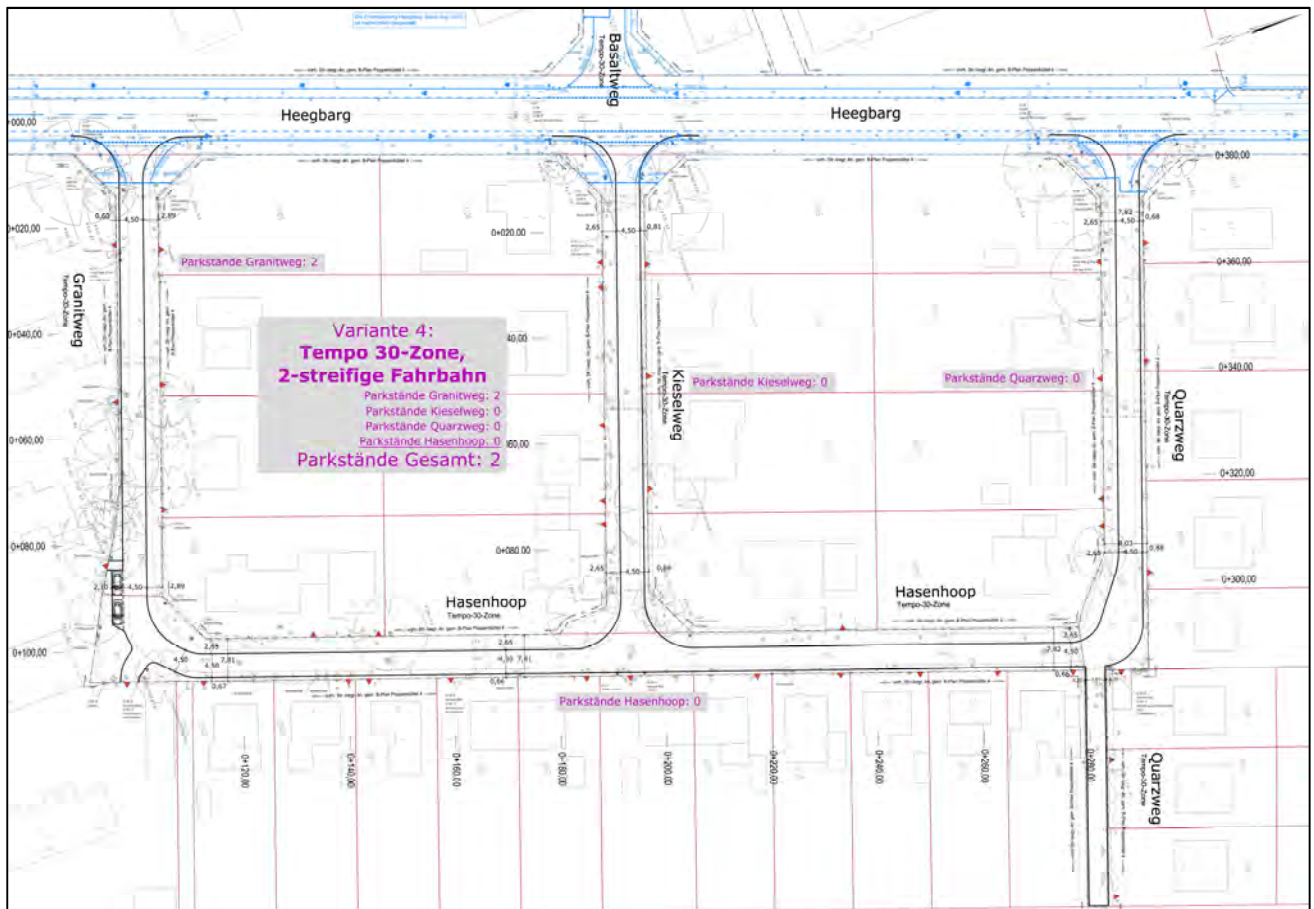
4.3.3 Variante 3: Verkehrsberuhigter Bereich & Einbahnstraße



In dieser Variante wurden die ersten beiden Varianten kombiniert. Im Granitweg, Kieselweg und im südlichen Hasenhoop ist ein verkehrsberuhigter Bereich vorgesehen. Im weiteren Planungsgebiet (Quarzweg und nördlicher Hasenhoop) ist eine Einbahnstraße mit östlicher bzw. südlicher Fahrtrichtung vorgesehen. Beim Übergang der beiden Varianten im Hasenhoop nördlich des Kieselwegs ist dafür eine weitere Aufpflasterung nötig.

Es können 46 Parkstände hergestellt werden.

4.3.4 Variante 4: Tempo 30-Zone, 2-Streifige Fahrbahn

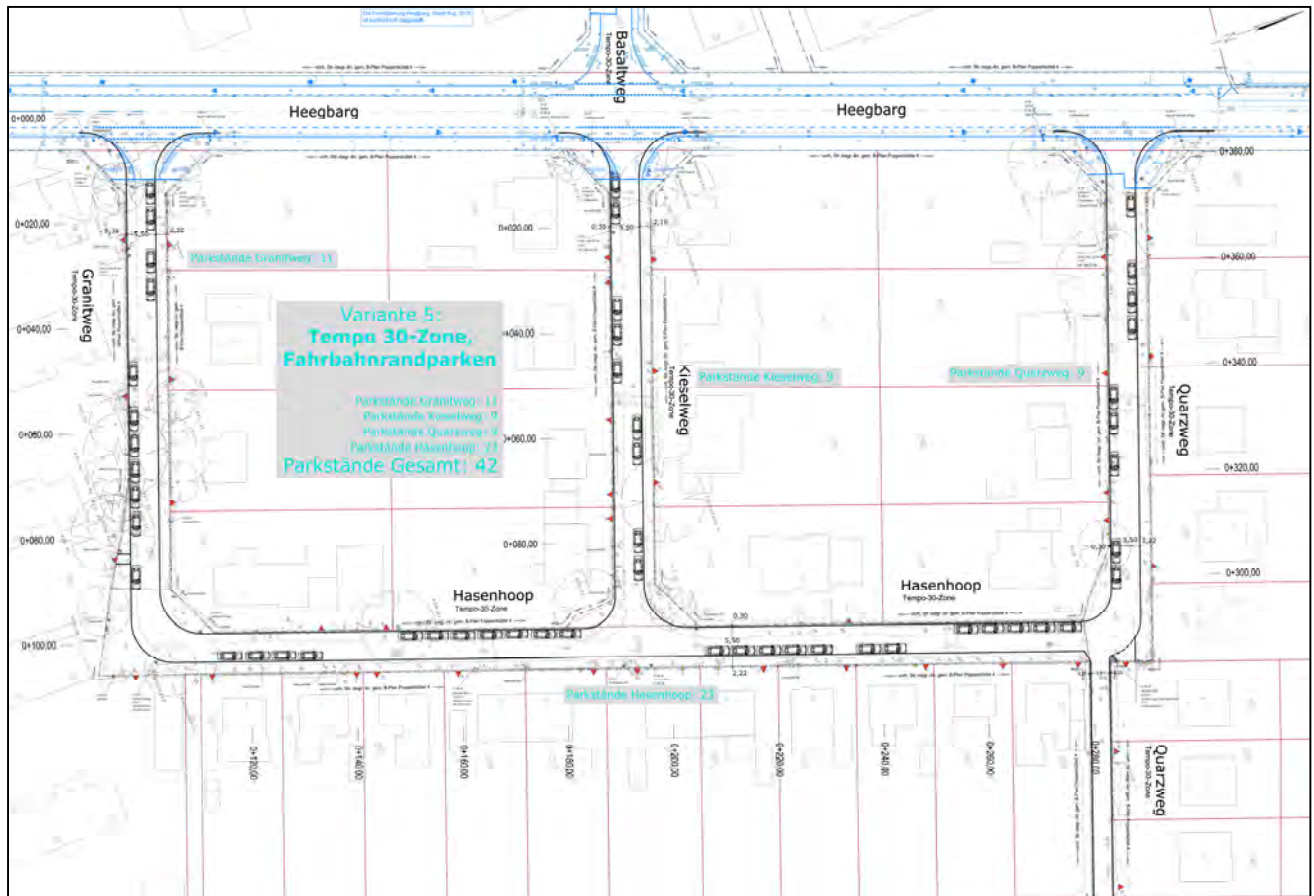


In der 4. Variante wurde eine zweistreifige Fahrbahn als Tempo 30-Zone mit einseitigem Gehweg aufgetragen.

Aufgrund der gemäß RASt notwendigen Querschnittsbreite von 4,50 m für eine zweistreifige Fahrbahn sowie 2,65 m für den Gehweg können insgesamt nur zwei Längsparkstände hergestellt werden.

Da nur zwei Längsparkstände realisiert werden können, wird diese Variante nicht weiterverfolgt.

4.3.5 Variante 5: Tempo 30-Zone, Fahrbahnrandparken



Hier wurde eine Variante mit einer Tempo 30-Zone und Parken am Fahrbahnrand aufgetragen. Um das Fahrbahnrandparken zu ermöglichen ist gemäß RASt eine Fahrbahnbreite von mindestens 5,50 m erforderlich. Somit verbleibt in den betrachteten Straßen eine Gehwegbreite von ca. 2,20 m. Zur Verkehrsberuhigung sind die Längsparkstände alternierend aufgetragen. In dieser Variante können im Planungsgebiet 42 Parkstände realisiert werden.

4.4 Abwägung

Die Varianten wurden bei einem Abstimmungstermin mit dem Polizeikommissariat 35 vorgestellt und besprochen. Nach Abwägung der Vor- und Nachteile wurde sich für die Variante 1 als Vorzugsvariante entschieden.

In Variante 2 können die meisten Parkstände realisiert werden (54 Stück). Jedoch ist hier die Anordnung der Stellplätze nur einseitig sinnvoll, sodass keine Verkehrsberuhigung geschaffen werden kann. Insbesondere die Straße Hasenhoop lädt auf ca. 180 m Länge zu hohen Geschwindigkeiten ein. Zusätzlich ist die Zuwegung zu den Grundstücken auf Grund der höheren Geschwindigkeiten riskanter als in Variante 1.

In der 3. Variante wurden die Varianten „Verkehrsberuhigter Bereich“ und „Einbahnstraße“ kombiniert. Dadurch herrscht kein einheitliches Erscheinungsbild der Verkehrsführung im betrachteten Gebiet. Durch die alternierende Anordnung der Stellplätze im Bereich der Einbahnstraße sind mehrere Querungsstellen für Fußgänger erforderlich.

In Variante 4 können insgesamt nur 2 Parkstände realisiert werden. Dies wird auf Grund des beschriebenen Parkdrucks nicht akzeptiert und demnach nicht weiter verfolgt.

In Variante 5 wurde im Planungsgebiet Fahrbahnrandparken aufgetragen. Durch die alternierende Anordnung der Längsparkstände sind die Grundstücke auf der Gehwegabgewandten Seite schlecht erreichbar. Beim Verlassen des Grundstücks befindet sich der Anwohner direkt auf der Fahrbahn einer Tempo 30-Zone. Dies ist nicht erstrebenswert.

Mit der in Variante 1 aufgetragenen Mischverkehrsfläche wurden die verschiedenen Nutzungsansprüche bestmöglich miteinander kombiniert und verkehrssicher aufgetragen. Da es sich um ein kleines Wohngebiet mit geringer Verkehrsstärke handelt wird die Variante als sinnvollste Lösung betrachtet. Durch den verhältnismäßig schmalen Straßenquerschnitt ($b = \text{ca. } 8,00 \text{ m}$) kann eine Tempo 30-Zone mit einem einseitigen Gehweg nicht verkehrssicher aufgetragen werden. Im verkehrsberuhigten Bereich ist maximal „Schrittgeschwindigkeit“ zugelassen, sodass die Zufahrten und -wegungen sicher genutzt werden können und gleichzeitig eine verhältnismäßig hohe Anzahl an Stellplätzen hergestellt werden kann.

5 Technische Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante

Zur bestmöglichen Kombination der entsprechenden Nutzungsansprüche wurde sich für die Herstellung eines verkehrsberuhigten Bereichs entschieden.

Durch den geordneten ruhenden Verkehr werden die überplanten Straßen deutlich aufgewertet. Die klare Zuordnung der Parkstände wirkt sich auf das Gesamtbild und auf alle Verkehrsteilnehmer positiv aus. Grundsätzlich erhalten die Straßen einen neuen Charakter. Die alternierende Anordnung der Stellplätze soll verkehrsberuhigend wirken. Bei der Anordnung wurden die Ein- und Ausfahrten freigehalten.

Der geplante Straßenquerschnitt teilt sich exemplarisch an der Station 0+060 im Kieselweg wie folgt auf:

- Mischverkehrsfläche

| | | |
|--------|-------------------|---|
| 0,33 m | Seitenstreifen | Tiefbordstein, Läuferreihe |
| 5,00 m | Fahrbahn | Pflastersteine aus Beton, 10/20 cm, grau |
| 2,40 m | Längsparkstreifen | Pflastersteine aus Beton, 10/20 cm, anthrazit |
| 0,25 m | Seitenstreifen | Tiefbordstein, Läuferreihe |

5.1 Rad- und Fußgängerverkehre

Der Rad- und Fußgängerverkehr wird im Mischverkehr geführt. Es erfolgt keine Separation. Die Mischverkehrsfläche kann durch den Fußgänger auf ganzer Breite benutzt werden. Dadurch erhöht sich die Aufenthaltsqualität im Quartier.

5.2 Barrierefreiheit

Die Planung wird unter Berücksichtigung der ReStra durchgeführt und alle Belange der Barrierefreiheit werden mit berücksichtigt.

In den Einmündungsbereichen des Heegbarg werden Aufpflasterungen mit abgesenktem Bordstein hergestellt, sodass es sich um Gehwegüberfahrten handelt und der MIV ohne Verkehrsbeschilderung wartepflichtig ist. Die Gehwegbereiche der Querungen über den Granitweg, Kieselweg und Quarzweg werden mit Betonsteinpflaster 25/25 hergestellt. Die Fahrbahn im Bereich der Aufpflasterung wird mit Wabensteinen aus Beton hergestellt.

5.3 MIV

In den zu überplanenden Straßen wird zukünftig ein verkehrsberuhigter Bereich angeordnet. Auf der Mischverkehrsfläche wird mit Schrittgeschwindigkeit gefahren. Der MIV muss auf Fußgänger und Radfahrer achtgeben.

5.4 Öffentliche Beleuchtung

Die vorhandenen 12 Beleuchtungsmasten werden neu angeordnet und durch 14 neue Beleuchtungsmasten ersetzt. Der Mastabstand wird dadurch von ca. 60 auf ca. 30 – 35 m verkürzt.

5.5 Straßenbegleitgrün

Es werden keine Bäume gefällt oder gepflanzt. Im Bereich der vorhandenen Bäume, die sich teilweise auf Privatgrund an der Straßenbegrenzungslinie befinden, werden Grünflächen angelegt und erweitert. Die Grünflächen werden mit Eichenspaltpfählen gesichert.

5.6 Ruhender Verkehr

Im verkehrsberuhigten Bereich darf nur auf dafür gekennzeichneten Flächen geparkt werden.

Es werden alternierend Längsparkstände am Fahrbahnrand hergestellt. Diese werden durch andersfarbige Pflastersteine aus Beton, Farbe anthrazit, gekennzeichnet. Im Granitweg werden insgesamt 4 Schrägparkstände nebeneinander hergestellt.

Die Anzahl der zu realisierenden Parkstände im Planungsgebiet ist in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

| Straße | Bestand | Planung | Bilanz |
|---------------|----------------|----------------|---------------|
| Granitweg | 12 | 13 | +1 |
| Kieselweg | 8 | 8 | 0 |
| Quarzweg | 7 | 10 | +3 |
| Hasenhoop | 18 | 19 | +1 |
| Summe | 45 | 50 | +5 |

5.7 Entwässerung

Da im Bestand jegliche Anlagen zur Straßenentwässerung fehlen werden komplett neue Entwässerungsanlagen geplant. Die neuen Straßenentwässerungsanlagen werden jeweils an das Regenwassersiel im Heegbarg angeschlossen.

Es ist vorgesehen, eine Rinne etwa mittig in der Fahrbahn herzustellen. Das Gefälle der Mischverkehrsfläche wird trogförmig zur Rinne hin ausgebildet. Das Oberflächenwasser wird über neue Trummen in die neue Straßenentwässerungsleitung geleitet.

5.8 Ausstattung / Wegweisung

Im Kurvenbereich Hasenhoop / Granitweg werden sechs neue Fahrradabstellmöglichkeiten in Form von Fahrradlehnenbügeln geschaffen.

Es werden drei neue Sitzbänke mit Rückenlehne geplant. Die Aufenthaltsqualität wird dadurch erhöht. Die Grünflächen werden mit Eichenspaltpfählen gesichert. Die vorhandenen Absperrerelemente werden zurückgebaut.

Die Verkehrszeichen werden an den neuen Straßenquerschnitt angepasst und zum Teil erneuert. Nicht mehr benötigte Verkehrszeichen werden entfernt. Der verkehrsberuhigte Bereich wird jeweils an den Zufahrten vom Heegbarg aus ausgeschildert.

Die öffentlichen Beleuchtungsmasten werden durch kleine Inseln gegen Anfahren gesichert.

5.9 Leitungen

Im Planungsgebiet sind die ortsüblichen Ver- und Entsorgungsleitungen vorhanden. Die vorhandenen Leitungen sind wie von den Leitungsträgern angegeben in die Planung übernommen worden. Soweit Ver- und Entsorgungsleitungen von der Maßnahme betroffen sind, werden diese im Vorwege der Straßenbauarbeiten neu verlegt bzw. umgelegt.

Für die Oberflächenentwässerung ist eine neue Straßenentwässerungsleitung mit drei Anschlüssen an das Regenwassersiel der HSE geplant.

6 Erläuterungen zu den Kosten, der Wirtschaftlichkeit und der Finanzierung

6.1 Wirtschaftlichkeit

Zusammenfassend führt die Maßnahme zu einer deutlichen technischen und funktionalen Aufwertung des gesamten Planungsgebietes und damit zu einer Verbesserung der Sicherheit sowie der Nutzungs- und Aufenthaltsqualität.

Eine weitergehende 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 Maßnahmen sowie des Gesamtprojektes lässt sich daher nicht darstellen.

Unter Berücksichtigung der örtlichen und verkehrlichen Randbedingungen ist die auftragene Planung die wirtschaftlichste Lösung.

6.2 Finanzierung

Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt durch Mittel der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation.

Haushaltstitel / Produktgruppe: 2-22403010

PSP-Nr.: 2-22403010-10011.07

7 Durchführung und Auswirkungen der Baumaßnahme

Die Realisierung ist für das Jahr 2020 vorgesehen.

Die genaue Verkehrsführung wird mit allen notwendigen Dienststellen (KOST, PK, VD, HHA, Anlieger etc.) abgestimmt.

7.1 Auswirkungen aus Immissionen

Der Umbau stellt keine erheblichen Eingriffe im Sinne des § 1 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV dar.

7.2 Voraus- und Folgemaßnahmen

Die bezirkliche Straßenbaumaßnahme Heegbarg ist zeitlich vor der hier vorliegenden Maßnahme vorgesehen.

7.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

Es sind im gesamten Planungsgebiet keine Baumfällungen vorgesehen.

Es sind keine neue Straßenbäume geplant.

8 Grunderwerb

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

9 Sonstiges

Im Rahmen des Planungsprozesses werden durch Erst- und Schlussverschickung alle erforderlichen Dienststellen, Personen und Institutionen am Abstimmungsverfahren beteiligt.

Verfasst:

Ingenieurbüro Münster GmbH
Borsteler Chaussee 53
22453 Hamburg
Tel. (040) 41 32 73 – 0
Fax (040) 41 32 73 – 50
www.ib-muenster.de

Hamburg, den 18.11.2019

Gez. 

.....