

Baumaßnahme: Privaterschließung
Teilmaßnahme: Brauhausstieg
von Haus Nr. 15 bis Wandsbeker Königsstraße

ERLÄUTERUNGSBERICHT

Inhaltsverzeichnis

1	Anlass der Planung	2
1.1	Allgemeines	2
1.2	Planerische Rahmenbedingungen	2
1.3	Bauliche Rahmenbedingungen	3
2	Vorhandener Zustand.....	3
2.1	Allgemeines	3
2.2	Motorisierter Individualverkehr / Fahrbahn	3
2.3	Radverkehrsanlagen	3
2.4	Fußgängerverkehr	3
2.5	Straßenbegleitgrün	3
2.6	Ruhender Verkehr	4
2.7	ÖPNV.....	4
2.8	Barrierefreie Verkehrsanlagen.....	4
2.9	Straßenentwässerung	4
2.10	Öffentliche Beleuchtung	4
2.11	Knotenpunkte und Einmündungen	4
3	Geplanter Zustand.....	5
3.1	Planungsansatz / Alternativen	5
3.2	Ausbauquerschnitte	6
3.3	Fahrbahn	6
3.4	Radverkehrsanlage	7
3.5	Nebenflächen.....	7
3.6	Ruhender Verkehr	8
3.7	ÖPNV.....	8
3.8	Barrierefreie Verkehrsanlagen.....	8
3.9	Müllabfuhr	8
3.10	Straßenentwässerung	8
3.11	Öffentliche Beleuchtung	8
3.12	Knotenpunkte und Einmündungen	9
3.13	Straßenmöblierung	9
3.14	Anliegerbetroffenheiten	9
4	Endausbau	9
5	Planungsrechtliche Grundlagen	10
6	Ver- und Entsorgungsleitungen	10
7	Lärmschutz.....	10
8	Umweltverträglichkeitsprüfung	10
9	Kampfmittelräumdienst.....	10
10	Umsetzung der Planung	11
10.1	Grunderwerb.....	11
10.2	Kosten und Finanzierung.....	11
10.3	Entwurfs- und Baudienststelle	11
10.4	Bauabschnitte und Realisierungstermine	11

1 Anlass der Planung

1.1 Allgemeines

Die **PSA Grundstücksgesellschaft Brauhausstieg** mbH & Co. KG errichtet einen Neubau auf den Grundstücken nördlich des Brauhausstieges. Dabei werden die vorhandenen Nebenflächen zerstört und die Straßenbegrenzungslinie nach Abriss von Gebäuden auf eine neue Grenze verschoben. Für die Herstellung der Flächen wird ein öffentlich-rechtlicher Vertrag geschlossen.

Die erste Bearbeitung des Umbaus der nördlichen Nebenflächen ergab, dass zwischen der vorhandenen Fahrbahn und der nördlichen Grundstücksgrenze eine Winkelklaffung besteht. Die nördliche Nebenfläche verbreitert sich von Westen nach Osten über ca. 100 m Strecke von 4,40 m auf 5,60 m bei einer durchgehenden Fahrbahnbreite von 5 m. Zusätzlich besteht die Fahrbahn aus Pflaster und kann ohne Verlust der Tragfähigkeit nicht umgebaut werden. Damit ist kein sinnvoller Zwischenausbau möglich. Jeder Umbau der nördlichen Bordkante führt zum Umbau der Fahrbahn und der südlichen Nebenfläche.

Die **PSA**-GmbH hat sich deshalb bereit erklärt, die Kosten für einen Vollausbau der Straße in der bisherigen Nutzbreite incl. Fahrbahn und die Angleichung der südlichen Nebenflächen zu übernehmen.

1.2 Planerische Rahmenbedingungen

B-Plan

Der B-Plan Wandsbek 75 von 2014 setzt die Rahmenbedingungen für die Neubebauung. Südlich der Straße gilt noch der Durchführungsplan 230 von 1960.

Im B-Plan ist eine Straßenbreite von 17 m zu einer vorhandenen Grundstücksgrenze zum Flurstück 1351 festgelegt. Der B-Plan selber gilt aber formal nur bis zur Straßenmitte.

Im Durchführungsplan 230 ist jedoch ebenfalls Grunderwerb bis auf die 17 m Trasse vorgesehen.

Verfügbare Straßenbreite

Die Grenze des Neubaus verläuft 17 m nördlich der bereits abgerückten Grenzabschnitte auf der Südseite. Die vorhandene südliche Grenze / Bebauung weist aber eine Klaffung dazu auf, sodass die Straßenparzelle ab Haus Nr. 15 nach Osten schleifend breiter wird. Die heutige südliche Bordkante verläuft ca. 2,60 m vor der Grenze.

Die südlich gem. Durchführungsplan 230 für Erwerb vorgesehenen Flächen sind bis auf 2 Altbauten (Nr. 8a / 7 / 6) frei von Bebauung. Ein Grunderwerb ist grundsätzlich möglich. Für diese Planung wird jedoch von der vorhandenen Breite mit Erhalt der Gebäude ausgegangen, aber ein späterer Ausbau vorgesehen.

Planungsumfang

Die gesamte Straße ist in einem sehr schlechten Zustand. Diese Planung soll einen sinnvollen Zwischenzustand zur Herstellung verkehrssicherer nördlicher Nebenflächen ergeben. Dabei soll die Fahrbahn und südliche Bordkante für den Endzustand hergestellt werden. Die südlichen Nebenflächen werden angeglichen und beim späteren Ausbau entsprechend umgebaut.

1.3 Bauliche Rahmenbedingungen

Auf der Nordseite wird der Neubau errichtet. Der Baugrubenverbau liegt teilweise im Straßenraum. Der Neubau hat am Westende eine Tiefgaragenzufahrt und etwas weiter östlich zwei Durchgänge für Müllboxen und Radfahrer zum Innenhof. Weitere Zufahrten sind nicht vorgesehen.

2 Vorhandener Zustand

2.1 Allgemeines

Der Brauhausstieg verläuft in Ost-West-Richtung zwischen der Brauhausstraße und der Wandsbeker Königstraße. An der Brauhausstraße besteht eine unsignalisierte Einmündung, beschildert mit „nur rechts“ VZ 209. Von Süden besteht ein Rechtsabbiegefahrstreifen. Der westliche Abschnitt ist für Gegenverkehr zugelassen. Östlich einer Stichstraße westlich Haus Nr. 15 ist der Brauhausstieg Einbahnstraße nach Osten. An der Wandsbeker Königstraße besteht eine Signalanlage.

Art und Nutzung der anliegenden Bebauung

Im Planungsbereich besteht beidseits Mischnutzung mit Kleingewerbe. Auf der Südseite werden größere Nutzungen / Läden entlang der Wandsbeker Marktstraße rückwärtig erschlossen.

2.2 Motorisierter Individualverkehr / Fahrbahn

Der Brauhausstieg erschließt die anliegende Nutzung. Über die Wandsbeker Königstraße ist als örtlicher Durchgangsverkehr das östlich anschließende Wandsbeker Einkaufszentrum mit größeren Parkhäusern erreichbar. Für den B-Plan Wandsbek 75 wurde ein Gutachten zur Verkehrsprognose erstellt. Die vorhandene Verkehrsbelastung beträgt ca. 3.300 Kfz/Tag. Durch die Nachverdichtung wird eine Steigerung auf ca. 3.950 Kfz/Tag erwartet.

Die vorhandene Einbahnregelung nach Osten entspricht der vorhandenen Fahrbahnbreite (ca. 5 m), dem Parkdruck und dem östlichen Knotenpunkt mit 3 weiteren Einbahnstraßen.

2.3 Radverkehrsanlagen

Der Radverkehr ist gering. Die Fahrbahn ist mit schlechtem Pflaster nahezu unbefahrbar. Nennenswerte Ziele für Radverkehr bestehen heute nicht.

2.4 Fußgängerverkehr

Der Fußgängerverkehr ist ebenfalls gering.

Die Gehwege sind meist 2,25 m bis 2,60 m breit und schadhaft. Um das Zuparken zu vermeiden sind sie mit Pollern und anderen Hindernissen gesichert und damit weiter eingengt.

2.5 Straßenbegleitgrün

Am östlichen Ende des Brauhausstieges bestehen 2 Bäume \varnothing 0,40 m vor der Aufweitung zur LSA. 2 weitere größere Bäume stehen im Vorgarten Nr. 6 / der später geplante Straßenfläche.

2.6 Ruhender Verkehr

Im betrachteten Abschnitt des Brauhausstiegs bestehen umfangreiche private Stellplatzanlagen. In Teilbereichen wurde / wird das Parken auf dem öffentlichen Gehweg toleriert. Vor dem Knotenpunkt Wandsbeker Königstraße bestehen beidseits jeweils 2 Parkstände in Überbreite. Im westlichen Abschnitt zur Brauhausstraße wird beidseitig am Fahrbahnrand geparkt.

Im Neubau werden in der Tiefgarage ca. 130 Stellplätze entstehen.

2.7 ÖPNV

Der ganze Bereich ist über den Knotenpunkt Wandsbek-Markt (200 m) und die S-Bahn Wandsbeker Chaussee (300 m) hochwertig erschlossen. Im Brauhausstieg besteht kein Busverkehr.

2.8 Barrierefreie Verkehrsanlagen

Es bestehen keine Bodenindikatoren oder Absenkungen nach Restra / H BVA.

2.9 Straßenentwässerung

Die Fahrbahnen entwässern über die vorhandenen Straßenabläufe in die vorhandenen Mischwasser-Siele der HSE. Alle Nebenflächen entwässern zur Fahrbahn. Die Straße steigt von West nach Ost von ca. 12,50 m NN auf ca. 13,60 m NN, i.M. mit 0,8 %.

2.10 Öffentliche Beleuchtung

Die Maststandorte der öffentlichen Beleuchtung sind auf der Nordseite etwa alle 60 m angeordnet.

2.11 Knotenpunkte und Einmündungen

Einmündung Parkhaus

Das Einkaufszentrum W1 hat unmittelbar östlich der Brauhausstraße eine Zu- und Ausfahrt zu ca. 300 bewirtschafteten Parkständen für den Kundenbetrieb.

Einmündung Stichstraße

Die Stichstraße ist wartepflichtig mit Eckausrundungen angebunden. Der Weg ist eine ca. 70 m lange Sackgasse zur Erschließung von Gebäuden an der Wandsbeker Marktstraße.

Wandsbeker Königstraße

Die Wandsbeker Königstraße ist Einbahnstraße Richtung Süden. Im signalisierten Knotenpunkt besteht ein Linksabbiegefahrstreifen zum Quarree.

3 Geplanter Zustand

3.1 Planungsansatz / Alternativen

Die gem. B-Plan vorgesehene Trasse von 17 m erlaubt im Endausbau eine Fahrbahn, -auch im Gegenverkehr- und ausreichende Nebenflächen. In dem Gutachten ARGUS von 2011 wurde ein Radfahrstreifen gegen die Einbahnrichtung mit 6,50 m Fahrbahnbreite vorgeschlagen. Dazu wurde im Gutachten ein Querschnitt S-S aufgetragen, der eine Trassenbreite von 18,70 m vorsah. Ohne Grunderwerb / Gebäudeabriss auf der Südseite ist derzeit die verfügbare Trasse jedoch nur ca. 12,40 m breit.

Der Planungsansatz aus dem Gutachten wurde Anfang 2019 in Abstimmung mit WMR und der Polizei diskutiert. Es ergibt sich :

- Die Trassenbreite des Gutachtens aus 2011 von 18,70 m ist nicht mehr umsetzbar. Entsprechend der z.T. vorhandenen Grenzen und der Vorgabe des B-Plans Wandsbek 75 wird eine Breite von 17 m im Endausbau entstehen.
- Ein Gegenverkehr für Kfz würde einen Umbau der Wandsbeker Königstraße bedeuten, der nicht absehbar ist. Das mögliche Verkehrsaufkommen wird als gering eingeschätzt, da an der Brauhausstraße kein Linksabbiegen nach Süden zulässig ist.
- Ein Gegenverkehr für Radfahrer wird ebenfalls nicht als sinnvoll erachtet. Radfahrer Richtung Westen würden an der Ostseite der Brauhausstraße zu illegalem Fahren gegen die Fahrtrichtung verleitet.
- Der im Gutachten vorgeschlagene Radfahrstreifen Richtung Westen würde nicht zu einem nördlichen Parkstreifen in einer Einbahnstraße passen.
- Für Radfahrer Richtung Osten besteht grundsätzlich ein Verkehrsbedürfnis. Damit vermeidet man mit Ziel Quarree Nordseite / Markt die Nutzung und Querung der Wandsbeker Marktstraße und Schiebestrecken in der Wandsbeker Königstraße bzw. rund um das Quarree.
- Die bauliche Fahrbahnbreite soll >5,50 m betragen, um die Anleiterbarkeit zu sichern.
- Auf der Nordseite sind wegen der Anleiterbarkeit des Neubaus nur an bestimmten Standorten Baumpflanzungen möglich.
- Um die Anleiterbarkeit zu sichern sollen auf der Nordseite Parkstände entstehen, die ein 2. Reihe-Parken verhindern. Auf der Südseite bestehen derzeit mehrere Zufahrten, die das Parken einschränken.

3.2 Ausbauquerschnitte

Damit ergeben sich folgender Ausbauquerschnitte :

Zwischenzustand (Ausbau 1. Baustufe ca. 12,40 m ab 2020 durch PSA)

Gehweg nord	2,65	
Parkstreifen nord	2,10	
Fahrbahn	5,50	
davon	3,35	Fahrgasse
	1,65	Rad-Schutzstreifen in Fahrtrichtung incl. Markierung
	0,50	Sicherheitstrennstreifen incl. Markierung
Gehweg Süd	> 2,15 (Haus)	Breite wechselnd bis ca. 2,75 m
Summe	ca. 12,40	Breite wechselnd bis ca. 13 m

Die verfügbaren Mehrbreiten auf Teilstrecken bis zu 17 m Trassenbreite werden i.d.R. nicht umgebaut vorerst und nur angeglichen.

Endzustand (Endausbau auf 17 m nach Grunderwerb und Gebäudeabbruch)

<i>Gehweg nord</i>	<i>2,65</i>		<i>Bleibt erhalten</i>
<i>Parkstreifen nord</i>	<i>2,10</i>		
<i>Fahrbahn</i>	<i>5,50</i>		
<i>Davon</i>	<i>3,35</i>	<i>Fahrgasse</i>	
	<i>1,65</i>	<i>Rad-Schutzstreifen in Fahrtrichtung incl. Markierung</i>	
	<i>0,50</i>	<i>Sicherheitstrennstreifen</i>	
<i>Gehweg Süd</i>	<i>>2,15</i>	<i>Rückbau</i>	Wird ergänzt
Parkstreifen Süd	2,50	Ergänzung	
Gehweg Süd / Bäume	4,25	Ergänzung	
Summe	17,00	Gerade Trasse	

Der Endausbau erfolgt nur mit vollständigem Grunderwerb auf längeren Strecken und ggf. Gebäudeabbruch. Die Trasse wird ausgehend vom Zwangspunkt der heutigen Bebauung Haus Nr. 8 neu entwickelt. Dort wird der Gehweg punktuell von heute ca. 2,25 m auf ca. 2,20 m verengt. Damit ergeben sich für den Zwischenausbau die o.g. Breiten.

3.3 Fahrbahn

Die Fahrbahn wird grundsätzlich mit einer Breite von 5,50 m festgelegt.

3.4 Radverkehrsanlage

Auf der Südseite wird ein Sicherheitstrennstreifen von 0,50 m zum Bord, bzw. (späterem) Parkstreifen markiert. Davor entsteht ein Schutzstreifen von 1,65 m Breite. Die Radverkehrsanlage kann nur als Schutzstreifen angelegt werden, weil bei der Regelbreite von 1,85 m eines Radfahrstreifens die verbleibende Fahrgasse mit 3,05 m für den überholenden LKW-Verkehr zu schmal werden würde.

Zwischen dem Schutzstreifen und der südlichen Bordkante wird ein Sicherheitstrennstreifen markiert. Diese Fläche wird formal erst benötigt, wenn im Endausbau dort statt des Gehweges Parkstände angelegt werden. Vorerst ist das eine Zusatzbreite für den Schutzstreifen entlang des Gehweges und der 2. Strich vermeidet, dass die Fläche als Parkstreifen wahrgenommen wird.

3.5 Nebenflächen

Südseite :

Im Zwischenzustand wird die südliche Nebenfläche angeglichen. Der Abstand der südlichen Bordkante zur Grundstücksgrenze beträgt am Gebäude Nr. 8 ca. 2,20 m. Weiter nach Westen reduziert sich die rechnerische Breite auf 1,85 m bis zur offenen Grundstücksgrenze entlang der Stellplätze. Nach Osten verbreitert sich der Gehweg auf ca. 2,70 m.

Vor dem Gehweg entsteht an der Fahrbahn der o.g. markierte Sicherheitstrennstreifen von 0,50 m und der Schutzstreifen. Insoweit besteht auch bei einem Gehweg von ca. 1,85 m Breite im Westabschnitt immer ein ausreichender Abstand zum Fahrverkehr.

Der Gehweg wird von 7 Überfahrten unterbrochen. Im Osten wird ein Parkstreifen mit 2 Plätzen in 2,50 m Breite angelegt.

Die heutige Senkrechtaufstellung der öffentlichen Parkstände vor Haus Nr. 15 ist wegen auf den Gehweg zurückstoßender Fahrzeuge und der Gefährdung der Fußgänger (u.a. Sehbehinderte) nicht mehr zulässig. Sie wird entsprechend dem Querschnitt des Endzustandes zu einem 2,50 m breiten Längsparkstand hinter der vorhandenen Überfahrt umgebaut. Der Gehweg wird entsprechend in 2,50 m Breite an die Grundstücksgrenze verlegt und dann um das Privatgrundstück herum nach vorne geführt. In dem entstehenden Trennstreifen zum Parkstand können 2 Bäume entsprechend Endzustand gepflanzt werden.

Die östlich anschließenden privaten Stellplätze vor Haus Nr.12 sind ebenfalls wegen der breiten Querung des Gehweges unzulässig und regelkonform auf eine normale Zufahrt umzubauen.

Nordseite :

Diese Trassierung der Südseite ermöglicht die Anlage ausreichend breiter nördlicher Nebenflächen. Der Gehweg wird 2,65 m breit und zur Fahrbahn wird ein 2,10 m breiter Parkstreifen angelegt. Diese Breiten können im Endzustand erhalten bleiben. Der Parkstreifen wird durch Bäume gegliedert, deren Standorte mit der Anleiterbarkeit abgestimmt wurde. Im Westen entsteht die Tiefgaragenzufahrt. Daneben sind Fahrradbügel vorgesehen. Im weiteren Verlauf sind Standorte für Leuchten und Fahrradbügel angeordnet.

3.6 Ruhender Verkehr

Kfz

Im Brauhausstieg müssen im Endzustand ausreichend Plätze für Lieferverkehr und Kurzzeitparken vorgesehen werden. Dauerparken erfolgt auf privaten Stellplätzen oder in den Parkhäusern am Quarree.

Im Zwischenausbau steht vorläufig 5 m weniger nutzbare Breite (ca. 12 m statt 17 m) zur Verfügung. Somit können nur 13 Parkstände für Pkw (2,10 m) auf der Nordseite realisiert werden. Im Endausbau sollen zu den zunächst realisierten 2 Parkständen für Lieferwagen (2,50 m breit) auf der Südseite in Abhängigkeit von den späteren Zufahrten zu weitere Plätze entstehen.

Fahrradabstellanlagen

Der Neubau verfügt über ausreichende eigene Flächen zum Abstellen von Fahrrädern. Für Kundenbetrieb sind einige Fahrradbügel am westlichen Ende und an den geplanten Bäumen der Nordseite vorgesehen. Auf der Südseite sind im Bereich vor Haus Nr. 15 einige Bügel vorgesehen.

ÖPNV

Nicht vorhanden

Barrierefreie Verkehrsanlagen

Die Befestigungen der Nebenflächen und die Bordkantenabsenkungen werden durchgehend erneuert. Dabei werden die Vorgaben der ReStra H BVA berücksichtigt. An der Einmündung der Stichstraße werden Absenkungen 0/6 cm mit Sperr- und Richtungsfeldern vorgesehen.

Müllabfuhr

Die Müllboxen des nördlichen Neubaus werden an 2 Durchgängen zur Fahrbahn geschoben. Der nördliche Parkstreifen wird entsprechend an 2 Stellen durch Nasen unterbrochen, an denen die Müllboxen an Abfahrttagen zur Fahrbahn geschoben werden können. Zur Müllabfuhr der Südseite liegen keine Informationen vor. Der spätere Endausbau muss das entsprechend der städtebaulichen Neuordnung berücksichtigen.

Straßenentwässerung

Die Fahrbahnen entwässern über die vorhandenen / versetzten Straßenabläufe in die vorhandenen Siele der HSE. Die befestigte Fläche, bzw. der Abfluss ändert sich durch den Umbau nur geringfügig. Die geringe Verkehrsbelastung bedingt keine zusätzlichen Maßnahmen zur Reinigung des Straßenwassers. Alle neu herzustellenden Straßenabläufe werden mit Sandfang hergestellt.

Öffentliche Beleuchtung

Die öffentliche Beleuchtung muss angepasst werden. 3 Masten müssen gem. Lageplan entsprechend der neuen nördlichen Bordkante versetzt / erneuert werden.

In Abstimmung mit HHVA wird eine gute Ausleuchtung angestrebt.

Knotenpunkte und Einmündungen

Westliche Anbindung

Der südliche Fahrstreifen des Brauhausstiegs versetzt am Bauanfang im Bereich der Stichstraße um ca. 4 m nach Norden. Dieser Versatz wird auf ca. 20 m Länge relativ „eckig“ verzogen. Die Stichstraße bleibt wartepflichtig. Die vorhandene nördliche Ein-/Ausfahrt des Auto-Verleihs Brauhausstraße 24 wird ebenso wie die Tiefgarage des PSA-Neubaus und die kleine Zufahrt zu Nr.44 entsprechend der Einbahnstraßenregelung angebonden.

Der Schutzstreifen beginnt östlich der Stichstraße. Die Eckausrundung der Stichstraße wird angepasst.

Knotenpunkt Wandsbeker Königstraße

Die Nebenflächen im Nordwestquadranten werden östlich des neuen Gebäudes erneuert. Der Knotenpunkt bleibt unverändert.

Straßenmöblierung

Außer einigen Fahrradbügeln sind in der 1. Baustufe keine weiteren Möblierungen (Papierkörbe etc.) vorgesehen.

Anliegerbetroffenheiten

Die Anlieger im **PSA**-Gebäude entstehen erst durch den Neubau. Der Umbau soll erst nach der Fertigstellung des Neubaus erfolgen um nicht mit den letzten Arbeiten zu kollidieren. Die Nutzer der beiden Ausfahrten Brauhausstieg Nr. 44 und Nr. 24 werden abweichend vom heutigen Zustand nur noch Einbahnstraßenkonform fahren können.

Die südlichen Anlieger sind durch die Umbauten / baubedingten Sperrungen betroffen. Im Zwischenzustand werden die südlichen Nebenflächen weitgehend nur angeglichen. Die heutigen Senkrechtstellplätze (Privatfläche) vor Nr. 12 mit breitem Überfahren des Gehweges sind nicht genehmigt und werden durch eine regelbreite Überfahrt ersetzt. Die heutigen 4 Senkrechtparkstände vor Nr. 15 liegen auf öffentlichem Straßenland, werden schon im Zwischenausbau gemäß geplantem Endzustand umgebaut und durch einen breiten, aber vorläufig etwas zu kurzen, Längsparkstand ersetzt.

4 Endausbau

Der jetzt vorgesehene Zwischenausbau als 1. Baustufe mit 12,15 m bis 13,00 m Trassenbreite kann nach Vorliegen des Grunderwerbs, bzw. Abbruch der südlichen Gebäude überplant werden. Die südliche Bordkante soll in der Lage grundsätzlich erhalten bleiben. Der südliche Gehweg wird zum Parkstreifen in 2,50 m Breite für Lieferwagen umgebaut. Die verbleibende Breite von ca. 4,25 m bis zur südlichen Grenze kann für einen Baumstreifen (1,75 m z.T. auch als Nase im durchgehenden Lade-/ Parkstreifen) und einen ausreichenden Gehweg (>2,50 m) genutzt werden.

Die Gestaltung dieser Fläche hängt stark von der geplanten Nutzung / Neubebauung und den erforderlichen Zufahrten zu den Gebäuden an der Wandsbeker Marktstraße ab.

Sollte in späteren Abwägungen doch Gegenverkehr o.ä. vorgesehen werden, kann die Nordseite mit 2,65 m Gehweg und 2,10 m Parkstreifen immer erhalten bleiben und ggf. der südliche Fahrbahnrand verschoben werden.

Der Endausbau der Südseite wird bestimmt durch 2 zu erwerbende Teilstücke. Die Vorfläche von Nr. 12 und die Gebäude Nr. 6-8. Der Erwerb jeder dieser Teilstücke würde einen sinnvollen Teilausbau auf jeweils ca. 60 m erlauben. Der Erwerb aller Teilstücke erlaubt den vollen Ausbau auf ca. 110 m Länge.

Im jetzigen Zuschnitt der bereits erworbenen Grundstücke in 20 m lange Teilstücke ist keine sinnvolle Neuordnung von Teilabschnitten möglich.

5 Planungsrechtliche Grundlagen

Im Planungsbereich dieser Verschickung gelten die Bebauungs- /Baustufenpläne:

Planart	Bezeichnung	von	Bereich
B-Plan	Wandsbek 75	2014	Nordseite bis Fahrbahnmitte
D230		1960	Südseite.

Der Grunderwerb zur Straßenverbreiterung wurde auf der Nordseite im Zuge des Erschließungsvertrages mit der **PSA** für den Zwischenzustand umgesetzt.

Auf der Südseite wurden Grunderwerbsverhandlungen aufgenommen.

6 Ver- und Entsorgungsleitungen

Der Umbau erfolgt auf der Nordseite im Wesentlichen im Bereich des bisherigen heutigen nördlichen Gehweges. Dessen Fläche wird zulasten der bisherigen Privatflächen um ca. 2 m verbreitert / verschoben. Die geplanten Bäume im nördlichen Parkstreifen stehen somit z.T. auf Leitungstrassen. Die Leitungsträger (HWW / Gasnetz Hamburg und Stromnetz Hamburg) werden um Stellungnahme zu den Baumpflanzungen gebeten.

Auf der Südseite werden die vorhandenen Gehwege vorerst nur erneuert. Im späteren Endausbau wird der Gehweg zum Parkstreifen, aber Baumpflanzungen könnten dahinter, auf der Achse der heutigen Gebäude, erfolgen.

Einzelheiten zur Sanierung und Erweiterung von Leitungen werden noch erarbeitet. Die Standorte von Bäumen und Leuchten sind im Einzelfall mit den Leitungsträgern abzustimmen. Ein Leitungsplan ist nachrichtlich beigefügt.

7 Lärmschutz

Durch den Umbau von Pflaster zur Asphalt ist im Endausbau eine deutliche Verringerung des Lärms zu erwarten. Die umliegende Nutzung als Mischgebiet mit Wohnen in den Hintergebäuden ist lärm tolerant.

Der Umbau bedeutet keinen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV.

8 Umweltverträglichkeitsprüfung

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung ist nicht erforderlich, weil die Umbauten keine Änderungen des Straßenbegleitgrüns und keinen Eingriff außerhalb der Straßenverkehrsfläche vorsehen.

9 Kampfmittelräumdienst

Eine Anfrage beim Kampfmittelräumdienst ist geplant.

Es ist ggf. eine baubegleitende Räumung / Aufsicht erforderlich.

10 Umsetzung der Planung

10.1 Grunderwerb

Die Maßnahme wird innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinien umgesetzt. Die nördlichen Teilflächen wurden im Zuge des Neubaus in Abstimmung mit **PSA** bereinigt. Weiterer Grunderwerb ist im Zuge des Zwischenzustandes nicht erforderlich.

Im Endausbau sind auf der Südseite ca. 260 m² einschließlich Gebäudeabbruch zu erwerben.

10.2 Kosten und Finanzierung

Die Baukosten des hier dargestellten Zwischenzustands werden über den öffentlich-rechtlichen Vertrag geregelt.

10.3 Entwurfs- und Baudienststelle

Die Planungs- und Entwurfsdienststelle für den Straßenbau ist das

Bezirksamt Wandsbek

Planung und Bau Straßen

Management des öffentlichen Raumes, W/MR2

Für die Erstellung der Planunterlagen und der Kostenunterlage wurde ein Ingenieurbüro eingesetzt.

10.4 Bauabschnitte und Realisierungstermine


Die Maßnahme wird voraussichtlich in zwei Teilabschnitten umgesetzt.

Zwischenzustand :

Der Ausbau der nördlichen Nebenfläche kann nach Freigabe der Flächen durch den Hochbau (Gerüste / Anlieferung etc.) erfolgen. Voraussichtlich III. / IV. Quartal 2019.

Endzustand :

Nach Finanzierung und Erarbeitung der weiteren Erschließungsmaßnahmen kann die Planung erfolgen, die nur mit Abbruch von Gebäuden umgesetzt werden kann. Dort ist kein aktueller B-Plan in Arbeit.

Verfasst: Ing. Büro wfw nord consult GmbH Hamburg, den 15.04.2019
Bearbeitet: MR 21-01  _____