

PSP-Nummer:

Bedarfsträger: Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Wandsbek

Planungs- und Entwurfsdienststelle: Bezirksamt Wandsbek
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachamt Management des öffentlichen Raumes
Abteilung Straßen

Realisierungsträger: Stromnetz Hamburg GmbH
Trassenmanagement
Bramfelder Chaussee 130
22177 Hamburg

Baumaßnahme: Bannwarthstraße

Teilbaumaßnahme: Errichtung Wendeanlage
Äußere Erschließung

Baulänge: 60 m

ERLÄUTERUNGSBERICHT

SCHLUSSVERSCHICKUNG

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 Aufteilung / Nutzung / Motorisierter Individualverkehr (MIV).....	5
3.1.2 Verkehrsbelastung.....	6
3.1.3 ÖPNV	6
3.1.4 Fußgängerverkehr	6
3.1.5 Radverkehr	6
3.1.6 Barrierefreiheit.....	6
3.1.7 Lichtsignalanlagen (LSA).....	6
3.1.8 Öffentliche Beleuchtung (ÖB)	6
3.1.9 Straßenbegleitgrün	7
3.1.10 Ruhender Verkehr	7
3.1.11 Entwässerung.....	7
3.1.12 Ausstattung / Möblierung	7
3.1.13 Sondernutzungen	7
3.1.14 Versorgungsanlagen.....	7
3.1.15 Grundwasser	8
3.1.16 Bodengutachten	8
3.1.17 Kampfmittel	8
3.2 Variantenuntersuchung.....	8
3.2.1 Planungsziel	8
3.2.2 Untersuchte Varianten	8
3.2.3 Abwägung und Begründung der Vorzugsvariante	9
3.2.4 Wirtschaftlichkeit der gewählten Variante	9
3.3 Geplanter Zustand.....	9
3.3.1 Aufteilung / Nutzung / Motorisierter Individualverkehr (MIV).....	9
3.3.2 Verkehrsbelastung.....	10
3.3.3 ÖPNV	10
3.3.4 Fußgängerverkehr	10
3.3.5 Radverkehr	11
3.3.6 Barrierefreiheit.....	11
3.3.7 Lichtsignalanlagen (LSA).....	11

3.3.8	Öffentliche Beleuchtung (ÖB)	11
3.3.9	Straßenbegleitgrün	11
3.3.10	Ruhender Verkehr	11
3.3.11	Entwässerung.....	11
3.3.12	Ausstattung / Möblierung	12
3.3.13	Sondernutzungen	12
3.3.14	Versorgungsanlagen.....	12
3.4	Bautechnische Einzelheiten	12
4.	Umweltbelange	12
4.1	Umweltverträglichkeitsprüfung.....	12
4.2	Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen.....	12
4.3	Auswirkungen aus Immissionen	12
5.	Grunderwerb	12
6.	Anmerkung zur Finanzierung	13
7.	Sonstiges	13

1. Allgemeines

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

Anlass für die hier vorgestellte Straßenbaumaßnahme ist die Errichtung eines Parkhauses für Kunden, Besucher und Mitarbeiter auf einer Parkplatzfläche auf dem Flurstück 7121 und 7122. Hierzu wird ein Teil der Bannwarthstraße entwidmet und zukünftig als Privatstraße von Stromnetz Hamburg GmbH (SNH) genutzt. In diesem Zusammenhang wird eine neue Wendeanlage am zukünftigen Ende der Bannwarthstraße geplant.

Das Planungsgebiet liegt im Stadtteil Bramfeld, Bezirk Wandsbek in der Freien und Hansestadt Hamburg. Die Bannwarthstraße schließt im Osten an die Straße Hegholt an, die wiederum in die Haldesdorfer Straße mündet.

Ihr L-förmiger Verlauf in Richtung Norden endet vor dem Grundstück der Stromnetz Hamburg GmbH. Der zu überplanende Bereich ist ca. 60 m lang und beginnt auf Höhe der Flurstücke 8615 und 9952. Mit der Wendeanlage endet der überplante Bereich auf Höhe der Flurstücke 7122 und 8598. Das Planungsgebiet umfasst die Straßenverkehrsfläche auf dem öffentlichen Flurstück 5060 und einem zurzeit noch privaten Teil des Flurstück 7122.

1.2. Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit

Die vorhandene Bannwarthstraße ist eine Sackgasse, die keine Wendemöglichkeit im öffentlichen Raum bietet. Ortsunkundige oder nicht berechtigter Anlieferverkehr für die Stromnetz Hamburg GmbH können nur mit einer Rückwärtsfahrt bis zum Hermes Fulfilment GmbH Betriebsgelände zurücksetzen und auf diesen wenden.

Um das künftige Vorhaben aus dem Punkt 3.3.3 ÖPNV zu berücksichtigen sowie keine Sackgasse ohne Wendemöglichkeit im öffentlichen Straßenabschnitt entstehen zu lassen, ist eine Wendeanlage in der Bannwarthstraße vorgesehen.

Die Stromnetz Hamburg GmbH besitzt vor dem Betriebsgelände eine Parkplatzfläche, die durch Mitarbeiter- und Betriebsfahrzeuge genutzt wird. Die Stromnetz Hamburg GmbH wird diese Parkplatzfläche so umgestalten, dass dort ein Parkhausneubau, für Mitarbeiter- und Betriebsfahrzeuge auf mehreren Ebenen verteilt, entsteht. Im Zuge der Baumaßnahme des Gebäudes wird in Abstimmung mit W/MR ein Straßenabschnitt umgewidmet und ein Teil der Bannwarthstraße eine Privatstraße von Stromnetz Hamburg GmbH. Die Ein- und Ausfahrten zum Parkhaus befinden sich im neuen privaten Straßenabschnitt. Die Entwidmung einer Teilfläche der Bannwarthstraße (Flurstück 5060) ist im Öffentlich-Rechtlichen Vertrag festgesetzt. Die künftige öffentliche Verkehrsfläche wird der Freien und Hansestadt Hamburg, vertreten durch das Bezirksamt Wandsbek (FHH) vom Realisierungsträger (Stromnetz Hamburg GmbH) kosten-, lasten- und entgeltfrei übereignet.

Die FHH verpflichtet sich die Erschließungsanlagen nach ihrer Fertigstellung und Abnahme in Ihre Unterhaltung und Verkehrssicherungspflicht zu übernehmen.

Die Fahrbahn befindet sich in keinem guten Zustand. Der Fahrbahnrand weist vermehrt Rissbildungen in Längsrichtung auf. Auch Rissbildungen quer zur Fahrbahn und Ausbesserungsarbeiten in der Oberfläche prägen das Fahrbahnbild.

1.3. Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag

Realisierungsträger ist die Stromnetz Hamburg GmbH. Bedarfsträger für die Straßenbaumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Wandsbek – Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt – Fachamt Management des öffentlichen Raumes, Abteilung Straßen.

Für die ingenieurmäßige Bearbeitung ist die Masuch+Olbrisch Ingenieurgesellschaft für das Bauwesen

mbH, beauftragt.

Zwischen der FHH und dem Realisierungsträger wird ein Öffentlich-Rechtlicher Vertrag (ÖRV) geschlossen. Im ÖRV sind die besonderen baulichen Maßnahmen an öffentlichen Wegen, wie der Neubau des Parkhauses (Flurstück 7122), die Errichtung einer Wendeanlage (Flurstück 5060, 7122), die Entwidmung einer Teilfläche der Bannwarthstraße (Flurstück 5060) sowie die Anpassung der Überfahrten zu den Anliegern festgesetzt und nach der Fertigstellung vom Realisierungsträger an die FHH übergeben.

Weiterhin ist für die Herstellung oder Änderung der zur Abwasserbeseitigung erforderlichen Sielanlagen (Schmutz- und Regenwassersiele) ein gesonderter Vertrag mit der Hamburger Stadtentwässerung – Anstalt des öffentlichen Rechts – zu schließen. Die anfallenden Regenwassermengen aus der Wendeanlage sind durch eine wasserrechtliche Genehmigung anzuzeigen.

Ein weiterer Vertrag ist zwischen Hamburg Verkehrsanlagen GmbH und dem Realisierungsträger über die Planung, Entwurf und Herstellung der notwendigen öffentlichen Beleuchtungsanlagen zu schließen. Die verkehrstechnische Planung sowie die entwurfstechnische Bearbeitung werden vom Bezirksamt Wandsbek, Fachamt MR betreut. Die Beauftragung der Baufirma erfolgt durch Stromnetz Hamburg GmbH.

1.4. Beschlüsse parlamentarischer Gremien

Die Planungsunterlagen werden dem Ausschuss für Mobilität und Wirtschaft (MoWi) nach der Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen zur Kenntnis gegeben.

2. Planungsrechtliche Grundlagen

Das Bauvorhaben liegt im Geltungsbereich des Bebauungsplan Bramfeld 39, Ortsteil 515 vom 19. Mai 1982 sowie die Verordnung zur Änderung des Gesetzes über den Bebauungsplan Bramfeld 39 vom 12.02.2010. Der überplante Bereich unterliegt nicht dem Denkmalschutz.

3. Technische Beschreibung der Baumaßnahme

3.1 Gegenwärtiger Zustand

3.1.1 Aufteilung / Nutzung / Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Im überplanten Bereich ist die Bannwarthstraße eine einbahnige, asphaltierte Straße mit je einem Fahrstreifen pro Fahrtrichtung. Die Gesamtbreite der Fahrbahn beträgt ca. 7,00 m. Der Wasserlauf besteht aus einem 1-reihigen Schlackestein.

Die Beanspruchung der Verkehrsfläche lässt sich nicht ermitteln. Nach Abstimmung mit dem Bezirksamt Wandsbek wurde die Belastungsklasse nach der RASt gemäß Tabelle 2 für Gewerbestraßen mit einer Bk 1,8 angenommen.

Die Asphaltuntersuchung erfolgt vor Beginn der Baumaßnahme. In der Entwurfsphase wurde der vorhandene Straßenaufbau nach ReStra, Tafel 6 angenommen. Hydraulische Mängel zur Entwässerung der Straße sind nicht bekannt.

Dem PK 36 liegen keine Kenntnisse zu Unfallhäufungsstellen vor.

Die Gehwege befinden sich beidseitig neben der Fahrbahn und sind inhomogen mit Gehwegplatten, Betonrechteckpflaster oder einer wassergebundenen Decke hergestellt. Die Gehwegbreite liegt bei ca. 1,80 m.

Die Überfahrten sind mit Wabensteinpflaster oder Natursteinkleinpflaster befestigt.

Für den ruhenden Verkehr sind keine gesonderten Flächen am Fahrbahnrand ausgewiesen und mit der Beschilderung VZ 286-10, -30, -20 (Eingeschränktes Haltverbot Anfang, Mitte, Ende) sowie VZ 283-10,

-30, -20 (Absolutes Halteverbot Anfang, Mitte, Ende) wird darauf hingewiesen.
 Der vorhandene Querschnitt in der Bannwarthstraße ist wie folgt gegliedert:

1,80 m	Gehweg, inkl. Sicherheitstrennstreifen	Betonplatten Betonrechtecksteine	Süden
7,00 m	Fahrbahn	Asphalt	
1,80 m	Gehweg, inkl. Sicherheitstrennstreifen	Betonplatten wassergebundene Decke	Norden
10,60 m	Gesamtbreite		

3.1.2 Verkehrsbelastung

Verkehrszahlen liegen nicht vor. Die Bannwarthstraße ist eine Gewerbestraße, die mehrere ansässige Betriebe erschließt. Sie wird von Pkw, Lkw und Reisebussen angefahren. Sonder- und Schwerlasttransporte für die Stromnetz Hamburg GmbH werden über diese Straße abgewickelt. Es gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

3.1.3 ÖPNV

In der Bannwarthstraße ist kein öffentlicher Personennahverkehr vorhanden. Über die östliche Anbindung an die Straße Hegholt sind die nächstgelegenen Bushaltestellen „Karl-Müller-Ring“ und „Hegholt“ mit der Buslinie 118 in einer Entfernung von rd. 300 m bzw. 180 m erreichbar.

3.1.4 Fußgängerverkehr

In der Bannwarthstraße verläuft der Gehweg auf beiden Seiten, mit einer Breite von ca. 1,80 m neben der Fahrbahn.

3.1.5 Radverkehr

Ein straßenbegleitender Radweg ist entlang der Bannwarthstraße nicht vorhanden. Der Radverkehr findet auf der Fahrbahn im Mischverkehr statt.

3.1.6 Barrierefreiheit

Es sind keine taktilen Leiteinrichtungen vorhanden.

3.1.7 Lichtsignalanlagen (LSA)

Lichtsignalanlagen sind im Planungsbereich nicht vorhanden.

3.1.8 Öffentliche Beleuchtung (ÖB)

Eine öffentliche Beleuchtung ist im betrachteten Abschnitt vorhanden. Im Planungsbereich stehen an der südlichen Straßenbegrenzungslinie Auslegermasten im Abstand von rd. 75 m.

3.1.9 Straßenbegleitgrün

Auf dem ganzen Streckenabschnitt ist an der nördlichen Straßenbegrenzungslinie ein schmaler Grünstreifen bestehend aus einer Grasnarbe entstanden. An der südlichen Straßenbegrenzungslinie bildete sich ein schmaler Streifen aus Wildwuchs und Sträuchern.

In unmittelbarer Nähe zum Planungsbereich befinden sich fünf Bäume (Laub- und Nadelbäume) auf Privatgrund. Baumbestände sind im öffentlichen Raum nicht vorhanden.

3.1.10 Ruhender Verkehr

Auf dem Straßenabschnitt sind am südlichen Fahrbahnrand die Beschilderung VZ 286-10, -30, -20 (Eingeschränktes Halteverbot Anfang, Mitte, Ende) sowie VZ 283-10, -30, -20 (Absolutes Halteverbot Anfang, Mitte, Ende) angeordnet. Im jetzigen öffentlichen Raum bzw. in der zukünftigen Privatstraße von Stromnetz Hamburg GmbH (SNH), ist am Straßenrand ein markierter Abschnitt für ca. 24 Parkstände (Pkw) in Längsaufstellung vorgesehen. Gegenüber dieser Parkstände bietet das Betriebsgelände von Stromnetz Hamburg GmbH ausschließlich für ihre Angestellten eine Parkplatzflächen an. Auf dem Flurstück 9952 steht für die umliegenden Anlieger ein Garagenpark zur Verfügung. Fahrradabstellanlagen sind in der gesamten Bannwarthstraße nicht aufgestellt.

3.1.11 Entwässerung

Die Entwässerung der Fahrbahn und der Seitenräume erfolgt über die vorhandenen Straßenabläufe und Anschlussleitungen in das Regensiel von Hamburg Wasser (DN 1100 bis DN 1200). Das Schmutzwassersiel (DN 250) liegt neben dem Regensiel in der Fahrbahn.

Im nördlichen Planungsbereich sind auf dem Privatgrund von Stromnetz Hamburg GmbH ein vorhandener Graben mit einem Muldeneinlaufschacht sowie zwei Schachtbauwerke hergestellt. Es handelt sich hierbei um eine Muldenentwässerung für die bestehende Parkplatzfläche. Die Schachtbauwerke sind die Übergabepunkte an das öffentliche Siel. Die Übergabeschächte dienen zusätzlich als Überlauf für die Muldenentwässerung bei Starkregenereignissen.

3.1.12 Ausstattung / Möblierung

Eine Straßenmöblierung ist im betrachteten Planungsbereich nicht vorhanden.

3.1.13 Sondernutzungen

Eine Sondernutzung ist nicht bekannt.

3.1.14 Versorgungsanlagen

Am 29.03.2021 erfolgte eine Leitungsanfrage. Auf dieser Grundlage wurde ein Leitungsbestandsplan erstellt.

Im überplanten Bereich befinden sich Leitungen folgender Versorgungsträger:

- Deutsche Telekom
- Hamburg Wasser, HWW
- Hamburg Wasser, HSE
- Stromnetz Hamburg
- Kabel Deutschland / Vodafone
- Dataport

3.1.15 Grundwasser

Aufschlüsse über die Höhe des Grundwassers wird im Zuge des Bodengutachtens erstellt. Als Anhaltspunkt liefert das Geoportal Hamburg eine Bohrsäulenvisualisierung von der Straße Hegholt mit dem Bohrungsdatum vom 26.11.1959. Der Wasserstand liegt zum Zeitpunkt der Bohrung bei 4,20 m u. GOK. Der mittlere Grundwasserstand ist aus dem gleichen Plan von 2010 und mit 4,90 m u. GOK angegeben.

3.1.16 Bodengutachten

Das Bodengutachten mit der Asphaltuntersuchung wird vor Erstellung der Kostenunterlage AU-Bau veranlasst.

3.1.17 Kampfmittel

Gemäß Stellungnahme vom 25.08.2017 (Gz. BIS/F046-17/05346_1) der Gefahrenerkundung Kampfmittelverdacht (GEVK) Feuerwehr Hamburg besteht gem. Kampfmittelbelastungskataster kein Hinweis auf noch nicht beseitigte Bombenblindgänger oder vergrabene Kampfmittel. Die Fläche ist nicht als Verdachtsfläche gemäß § 1 (4) KampfmittelVO (Verordnung zur Verhütung von Schäden durch Kampfmittel) eingestuft. Nach heutigem Kenntnisstand sind keine Maßnahmen nach § 6 (2) KampfmittelVO notwendig.

3.2 Variantenuntersuchung

3.2.1 Planungsziel

Ziel der Planung ist die neue Erschließung des Flurstückes 7122. Dafür wird am Ende der Straße eine Wendeanlage hergestellt. Überfahrten und Gehwege sowie der Baumbestand werden dabei berücksichtigt.

3.2.2 Untersuchte Varianten

Nach Abstimmung mit dem Realisierungsträger und der FHH sind die Randbedingungen nach den Punkten *1.2 Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit* sowie *3.3.3 ÖPNV* festgelegt. Hierzu gibt es folgende Varianten.

Die Variante Nr. 1 „Wendehammer“ ist in Anlehnung der RASSt06, Bild 59 entstanden. Die fahrdynamische Untersuchung zum Wenden in dieser Anlage bezog sich auf ein 3-achsiges Müllfahrzeug. Die Prüfung der Überfahrt zum Realisierungsträger und zu Hermes Fulfilment GmbH Betriebsgelände sind mit Bemessungsfahrzeugen Sattelzug (40 t), Lastzug und Bus (15 m) durchgeführt worden. Diese Variante bietet Grünfläche bzw. potenzielle Standorte für Bäume, zusätzliche Längs- und Senkrechtparkstände im öffentlichen Raum, wenig versiegelte Flächen sowie geringe Bau- / Unterhaltungskosten im Vergleich zur folgenden Variante Nr. 2 „Wendeanlage“.

Die Variante Nr. 2 „Wendeanlage“ ist für ein Bemessungsfahrzeug Sattelzug (40 t), ein Lastzug, ein Bus (15 m) sowie ein Gelenk- und Großraumgelenkbus (18 m und 21 m) ausgelegt. Mit einer fahrdynamischen Untersuchung für die Wendeanlage sowie für die Überfahrt zum Realisierungsträger und zu Hermes Fulfilment GmbH Betriebsgelände ist die im Lageplan dargestellte Geometrie, in Anlehnung der RASSt06, Bild 60, entstanden. Für den Realisierungsträger gab es einen weiteren Punkt, der in die Gestaltung der Wendeanlage Berücksichtigung finden musste. Zukünftige Sonder- und Schwertransporte sollen ohne Einschränkung

und in einer geradlinigen Streckenführung die Wendeanlage passieren und das Betriebsgelände des Realisierungsträger erreichen können. Somit ergab sich die Randbedingung, dass die vorgesehene Mittelinsel überfahrbar auszubilden ist. Um ein Parken auf der Mittelinsel zu unterbinden, ist das Aufstellen von umlaufend angeordneten, herausnehmbaren, reflektierenden Sperrpfosten sowie das Aufstellen von Verkehrszeichen VZ 625-21 (Richtungstafel in Kurven, rechtsweisend) vorgesehen.

3.2.3 Abwägung und Begründung der Vorzugsvariante

Beide Varianten sind technisch machbar und aus fachlich-rechtlicher Sicht ist eine Genehmigung vorstellbar. Unter dem umweltfachlichen Aspekt stellt die Variante Nr. 1 den verträglicheren Lösungsansatz dar. Jedoch sind nicht nur umweltfreundliche, sondern auch weitere Aspekte, u.a. die verkehrliche Zielerfüllung zu berücksichtigen.

In Abwägung der maßgeblichen Belange sowie unter der Betrachtung aller relevanten Aspekte gelangt die FHH zu der Empfehlung der Variante Nr. 2. Dieser Vorschlag wurde mit dem Realisierungsträger abgestimmt.

Der ausschlaggebende Grund für die Variante Nr. 2 ist die Erschließungsmaßnahme „Moosrosenweg“ gem. der Bauungspläne Bramfeld 71 und Bramfeld 72, in der künftig keine Wendefahrten durch das Quartier für den ÖPNV möglich ist. Jedoch ist für den Busverkehr der Hochbahn weiterhin eine Wendeanlage erforderlich. Diese Möglichkeit wird den künftigen Gelenk- und Großraumgelenkbus (18m und 21m) in der Bannwarthstraße geschaffen.

Ein weiterer Grund ist die Vermeidung einer Sackgasse ohne Wendemöglichkeit.

3.2.4 Wirtschaftlichkeit der gewählten Variante

Nach Abwägung aller relevanten Aspekte, der städtebaulichen und bautechnischen Randbedingungen sowie aller Vor- und Nachteile, wurde die im Folgenden beschriebene als zweckmäßige, wirtschaftlich und technisch optimal realisierbare Planungsvariante für die FHH und den Realisierungsträger festgelegt.

Die Planung ist unter Berücksichtigung der örtlichen und verkehrlichen Randbedingungen sowie nach der ReStra (Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen, Ausgabe 2017), der RStO 12 (Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus) aufgestellt. Die gewählte Lösung entspricht den technischen Anforderungen. Die Umsetzung erfolgt nach den anerkannten Regeln der Technik, die grundsätzlich auch wirtschaftlichen Gesichtspunkten unterliegen.

Eine Kosten-Nutzen-Analyse bzw. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung im eigentlichen Sinne ist nicht durchführbar, da sich keine weitere wirtschaftlich sinnvolle Alternative anbietet. Ein effizienter bzw. wirtschaftlicher Einsatz der Mittel ist damit gewährleistet.

3.3 Geplanter Zustand

3.3.1 Aufteilung / Nutzung / Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Im Zuge der Baumaßnahme des Parkhauses wird ein Teil der Bannwarthstraße entwidmet und zukünftig eine Privatstraße von Stromnetz Hamburg GmbH. Die Bannwarthstraße wird in einen privaten und einen öffentlichen Bereich unterteilt. Es ist vorgesehen, die Straße nicht nur zu kürzen, sondern für den öffentlichen Bereich eine Wendeanlage mit Mittelinsel am zukünftigen Ende der Bannwarthstraße zu schaffen.

Die Baumaßnahme wird unter Beachtung des Hamburger Regelwerkes für Planung und Entwurf von Stadtstraßen (ReStra) für Wendeanlagen (Wenden eines 3-achsigen Müllfahrzeuges ohne Nachlaufachse in Vorwärtsfahrt und ohne rangieren) hergestellt. Zusätzlich ist eine Schleppkurvenuntersuchung für ein Sattelzug (40 t), ein Lastzug sowie ein Bus (15 m), Gelenk- und

Großraumgelenk (18 m und 21 m) durchgeführt worden.

Im überplanten Bereich bleibt die Bannwarthstraße eine einbahnige, asphaltierte Straße mit je einem Fahrstreifen pro Fahrtrichtung und einer Breite von ca. 7,00 m unverändert. Die bestehende Fahrbahn erhält einen Vollausbau gem. ReStra / RStO 12 mit Höhenanpassung. Neue Straßenabläufe und Anschlussleitungen sind in der Planung berücksichtigt worden.

Am Ende der Straße entsteht eine Wendeanlage mit einer Mittelinsel aus Naturgroßpflastersteinen. Die Fahrbahnbreite beträgt in diesem Bereich ca. 7,20 m. Das anfallende Regenwasser der Wendeanlage wird durch eine Einseitenneigung am südlichen Fahrbahnrand abgefangen und über einen herzustellenden Wasserlauf in den nächstgelegenen Straßenablauf eingeleitet. Der vorhandene Straßenablauf, im Bereich an der neu entstehenden Mittelinsel, wird zurückgebaut.

Der Gehweg befindet sich beidseitig neben der Fahrbahn und wird um die Wendeanlage geführt. Die Oberfläche des Gehweges ist mit Pflastersteinen vorgesehen. Es ist kein Sicherheitstrennstreifen geplant. Die Gehwegbreite wird aus dem Bestand mit ca. 1,80 m aufgegriffen und nach Abstimmung mit dem Bezirksamt Wandsbek fortgeführt. Die Überfahrt zum Betriebsgelände Hermes Fulfilment GmbH (Flurstück 8598) bleibt in Ihrer Art erhalten und wird an die Wendeanlage angepasst. Das vorhandene Natursteinkleinpflaster wird entfernt und durch Wabensteinpflaster ersetzt. Eine neue Überfahrt wird für die Privatstraße von Stromnetz Hamburg GmbH geplant. Die Oberflächenbefestigung wird ebenso in Wabensteinpflaster ausgeführt.

Die vorhandene Überfahrt zum KFZ-Meisterbetrieb und der angrenzende öffentliche Bereich in Richtung zur Planungsgrenze wird in der Ausführung nicht weiter berücksichtigt.

Der geplante Querschnitt in der Bannwarthstraße ist wie folgt gegliedert:

2,00 m	Nebenfläche (inkl. Gehweg)	Betonplatten	Süden
7,00 m	Fahrbahn	Asphalt	
2,00 m	Nebenfläche (inkl. Gehweg)	Betonplatten	Norden
11,00 m	Gesamtbreite		

3.3.2 Verkehrsbelastung

Verkehrszahlen liegen nicht vor.

3.3.3 ÖPNV

In der Bannwarthstraße ist ein öffentlicher Personennahverkehr als Busverkehr der Hochbahn geplant. Durch die Erschließungsmaßnahme „Moosrosenweg“ gem. der Bauungspläne Bramfeld 71 und Bramfeld 72 sind künftig keine Wendefahrten durch das Quartier mehr möglich. Für den Busverkehr ist eine Alternativroute erforderlich. Durch die Errichtung der Wendeanlage in der Bannwarthstraße erfolgen die zukünftigen Wendefahrten über diesen Straßenabschnitt.

Die Zugänglichkeit an die Straße Hegholt und somit an die nächstgelegenen Bushaltestellen „Karl-Müller-Ring“ und „Hegholt“ mit der Buslinie 118 wird weiterhin möglich sein.

3.3.4 Fußgängerverkehr

In der Bannwarthstraße wird der Gehweg beidseitig neben der Fahrbahn, auf der ganzen Länge, mit einer Breite von 1,73 m geführt. Nach ReStra beträgt der minimale Verkehrsraum für den Begegnungsfall von 2 mobilitätsbehinderten Personen min. 1,80 m (ohne Sicherheitstrennstreifen) und wird somit geringfügig unterschritten. Der nördliche Gehwegverlauf wird an die Wendeanlagegeometrie angepasst. Der südliche Verlauf bleibt unverändert.

3.3.5 Radverkehr

Straßenbegleitende Radverkehrsanlagen werden entlang der Bannwarthstraße nicht vorgesehen. Radverkehr findet auch weiterhin auf der Fahrbahn statt.

3.3.6 Barrierefreiheit

Die Planung der Baumaßnahme wird unter Berücksichtigung der ReStra durchgeführt. Es wird keine Querungen im Planungsbereich vorgesehen, so dass keine taktile Leiteinrichtungen für Menschen mit Sehbehinderungen erforderlich sind.

Die Wendeanlage erhält zur vorhandenen Straßenbegrenzungslinie und zur in Aussicht genommenen Straßenbegrenzungslinie ein Tiefbordstein, die eine Tastkante bildet.

3.3.7 Lichtsignalanlagen (LSA)

Lichtsignalanlagen sind im Planungsbereich nicht vorgesehen.

3.3.8 Öffentliche Beleuchtung (ÖB)

Die Standorte der Anlagen für die öffentliche Beleuchtung wurden in Abstimmung mit Hamburg Verkehrsanlagen GmbH (HHVA) in der Planung berücksichtigt.

Weiter werden Stromnetz Hamburg und Hamburg Verkehrsanlagen die Aufstellung und die Finanzierung der ÖB vertraglich festhalten.

3.3.9 Straßenbegleitgrün

Die Planung wird unter dem Grundsatz den privaten Baumbestand zu erhalten durchgeführt. Im Planungsgebiet gibt es eine dicht angrenzende Birke. Vermutlich unterwandert der Wurzelverlauf den vorhandenen Gehweg und kann bei der Ausführung hinderlich sein. Es ist mit dem Bezirksamt Wandsbek abgestimmt, während der Ausführung den tatsächlichen Wurzelverlauf zu ermitteln und anschließend einen Lösungsansatz (abweichende Bordanlage, Stahlband o.ä.) zu entwickeln.

3.3.10 Ruhender Verkehr

In der Wendeanlage wird die Beschilderung VZ 283-10, - 30, - 20 (Absolutes Halteverbot Anfang, Mitte, Ende) aufgestellt. Auf dem restlichen Straßenabschnitt wird ein Parken am Fahrbahnrand durch die Beschilderung VZ 286-10, -30, -20 (Eingeschränktes Halteverbot Anfang, Mitte, Ende) verhindert. Die Mittelinsel erhält aufgrund ihrer Größe, umlaufend angeordnete herausnehmbare Sperrpfosten und das Verkehrszeichen VZ 625-21 (Richtungstafel in Kurven, rechtsweisend), um ein Parken auf der Fläche zu unterbinden.

In der zukünftigen Privatstraße von Stromnetz Hamburg GmbH (SNH), entfällt das zugelassene Gehwegparken am Straßenrand für ca. 24 Parkstände (Pkw) in Längsaufstellung.

3.3.11 Entwässerung

Die Entwässerung der Fahrbahn und der Seitenräume erfolgt weiterhin über die vorhandenen Straßenabläufe. Des Weiteren ist ein Straßenablauf zu versetzen sowie neue Straßenabläufe mit Anschlussleitung vorgesehen. Die neuen Straßenabläufe befinden sich entlang des Hochbordverlaufes nur an der südlichen Außenkante der Wendeanlage. Die Entwässerung erfolgt weiterhin in das Regensiel von Hamburg Wasser (DN 1100 bis DN 1200).

3.3.12 Ausstattung / Möblierung

Eine Straßenausstattung ist nicht vorgesehen.

3.3.13 Sondernutzungen

Sind zu diesem Zeitpunkt nicht bekannt.

3.3.14 Versorgungsanlagen

Soweit Ver- und Entsorgungsleitungen von der Maßnahme betroffen sind, werden diese im Vorweg oder parallel zu den Straßenbauarbeiten neu verlegt bzw. umgelegt. In der Bauausführung werden beim Herstellen von Baugruben, in den entsprechenden Bereichen, Suchschachtungen vorgenommen.

3.4 Bautechnische Einzelheiten

Die bautechnischen Einzelheiten werden im Rahmen der Erstellung der Kostenunterlage AU-Bau benannt.

4. Umweltbelange

4.1 Umweltverträglichkeitsprüfung

Die Baumaßnahme unterliegt nach Prüfung der in § 13a Hamburgisches Wegegesetz genannten Kriterien keiner Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in Hamburg.

4.2 Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen

Aufgrund der Baumaßnahme sind keine Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen auf privaten Grund erforderlich werden.

4.3 Auswirkungen aus Immissionen

Es liegt kein erheblicher baulicher Eingriff durch die Errichtung der Wendeanlage vor. Durch die Entwidmung einer Teilfläche der Bannwarthstraße sowie die Herstellung einer Wendeanlage wird die Funktion und eine Steigerung der Leistungsfähigkeit der Bannwarthstraße nicht verändert sowie erhöht. Es wird davon ausgegangen, dass eine relevante, erhöhte Schallimmission nicht zu erwarten ist. Eine Umweltverträglichkeitsprüfung im Sinne der 16. BImSchV ist für diese Maßnahme nicht erforderlich.

5. Grunderwerb

Aufgrund der Straßenerweiterungsfläche von 407m² wird ein Grunderwerb vom Flurstück 7122 für die Wendeanlage getätigt.

Sämtliche, künftig, öffentlichen Verkehrsflächen werden der FHH von Stromnetz Hamburg GmbH kosten-, lasten- und entgeltfrei übereignet.

6. Anmerkung zur Finanzierung

Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt durch die Mittel der Stromnetz Hamburg GmbH und wird in einem Öffentlich-Rechtlichen Vertrag geregelt.

Nach Fertigstellung der Baumaßnahme geht dieser Straßenabschnitt in das Anlagevermögen des Bezirks Wandsbek über.

Die Unterhaltung und das Anlagenmanagement obliegen dem Bezirk Wandsbek.

7. Sonstiges

Im Rahmen des Planungsprozesses werden durch die Erstverschickung alle erforderlichen Dienststellen, Personen und Institutionen am Abstimmungsverfahren beteiligt.

Die eingehenden Stellungnahmen wurden daraufhin in einem Abwägungsprozess final diskutiert und die Unterlagen zur Schlussverschickung fertiggestellt.

Der Beginn der Baumaßnahme wird für Ende Oktober 2023 vorgesehen. Die Ausführungszeit beträgt voraussichtlich 2 Monate. Die Fertigstellung wird für Ende Dezember 2023 geplant.

Verfasst:

