

Planungs- und Entwurfsdienststelle: Bezirksamt Hamburg-Nord
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt

Baudienststelle: Bezirksamt Hamburg-Nord
Fachamt MR – Fachbereich Tiefbau

Baumaßnahme: Private Erschließung Schlicksweg,
B-Plan Barmbek-Nord 11

Teilbaumaßnahme: Straßenbau

1. Verschickung

Baulänge: 0,20 km

ERLÄUTERUNGSBERICHT

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

1. Anlass der Planung

Auf dem nord-westlichen Eckgrundstück des Knotenpunkts Dieselstraße/ Schlicksweg beabsichtigt die Baugenossenschaft Hamburger Wohnen die Umsetzung einer neuen Hochbaumaßnahme. Im Anschluss an den Wohnungsbau sollen die westlichen sowie die nördlichen Nebenflächen der Anliegerstraßen Dieselstraße bzw. Schlicksweg auf einer Gesamtlänge von ca. 200 m neu hergestellt werden.

Die Fertigstellung der Hochbaumaßnahme ist für Anfang 2024 vorgesehen. Die Straßenbaumaßnahme wird nach Fertigstellung des Hochbaus umgesetzt. Im Vorwege kann bereits mit vorbereitenden Arbeiten wie den Leitungsarbeiten begonnen werden.

2. Vorhandener Zustand

2.1. Allgemeines

Das Planungsgebiet Schlicksweg/ Dieselstraße befindet sich im Bezirk Hamburg-Nord, im Stadtteil Barmbek-Nord, Ortsteil 428. Es liegt östlich der Steilshooper Straße, westlich des Baches Seebek und nördlich der Habichtstraße (Ring 2).

Die nachfolgende Abbildung 1 zeigt die Lage der Anliegerstraßen Schlicksweg und Dieselstraße im Straßennetz. Die Zufahrt zum Schlicksweg erfolgt von der Steilshooper Straße oder der Habichtstraße aus. Des Weiteren kann der Schlicksweg über die Dieselstraße aus Richtung Norden oder Süden angefahren werden.

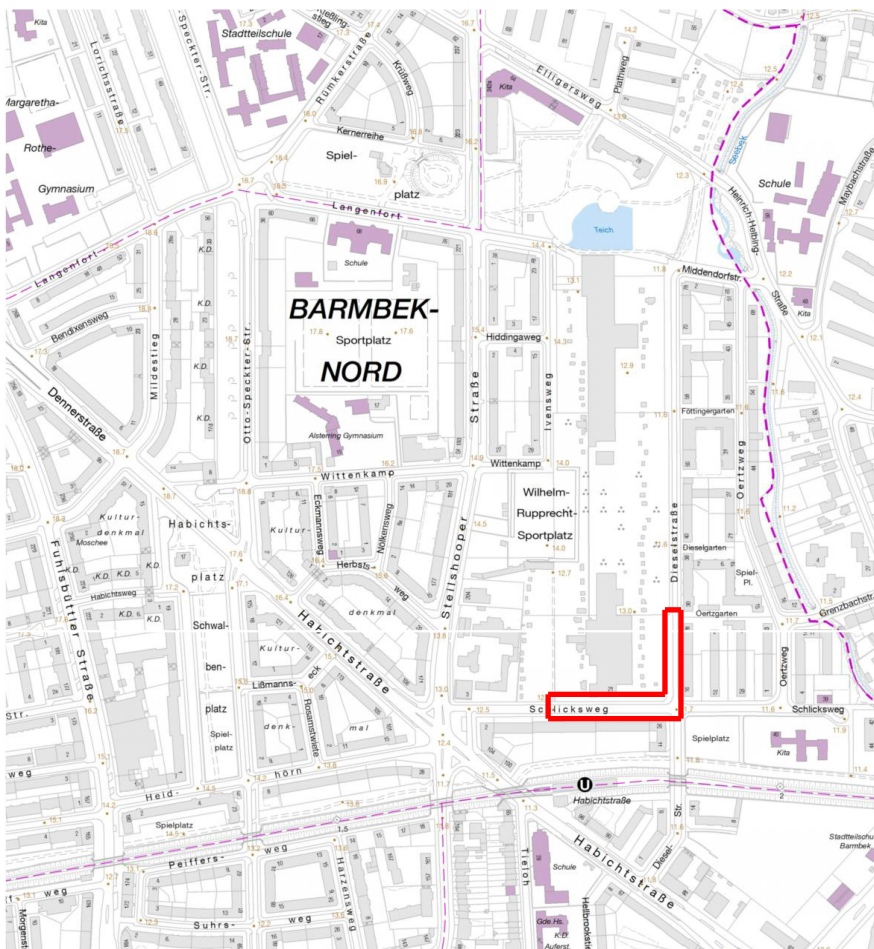


Abbildung 1: Lage im Raum (Quelle Stadtkarte Hamburg)

Auf dem Baugrundstück befanden sich ursprünglich Kleingärten und leerstehende Fabrikgebäude, die zukünftig durch Wohnungen ersetzt werden sollen. Im Zuge des Wohnungsbauprogramms des Hamburger Senats beabsichtigt die Baugenossenschaft Hamburger Wohnen eine Wohnbebauung mit ca. 104 Einheiten und etwa 63 TG-Stellplätzen. Weiterhin ist gemäß öffentlich-rechtlichem Vertrag vom 16.12.2021 der Erschließungsträger verpflichtet, die nördlichen und westlichen Nebenflächen der Straße Schlicksweg bzw. der Dieselstraße entsprechend der Verkehrsplanung neu herzustellen.

2.2. Verkehrssituation

Die Flurstücke 3392 und 6292 bilden den vorhandenen öffentlichen Straßengrund in der Straße Schlicksweg bzw. in der Dieselstraße. Die Gesamtbreite des Querschnitts der Straßenverkehrsflächen der Straße Schlicksweg beträgt etwa 17,0 m. In der Dieselstraße hat der bestehende Querschnitt eine Breite von ca. 13,0 m. Die Fahrbahn der Straße Schlicksweg, bestehend aus Großpflastersteinen, variiert in der Breite von 5,2 bis 5,3 m. Die Fahrbahn der Dieselstraße ist ca. 5,5 m breit und bituminös befestigt. Beide Fahrbahnen weisen Zweirichtungsverkehr auf.

Die Randeinfassungen bestehen aus Granithochbordsteinen, die im Bereich von ehemals genutzten Überfahrten abgesenkt sind. Im Schlicksweg ist überwiegend ein 0,35 m breites Bord aus Naturstein vorhanden. Entlang der Fahrbahn befinden sich auf beiden Seiten befestigte Nebenflächen.

Die nördlichen Nebenflächen der Straße Schlicksweg weisen eine Breite von etwa 8,15 m auf. Die Nebenflächen unterteilen sich in einen abwechselnd mit Gehwegplatten und Grand befestigten Gehwegbereich (Breite ca. 1,55 m), einen Grünstreifen mit vorhandenem Baumbestand (Breite ca. 1,5 m) sowie 22 Schrägparkstände (Tiefe ca. 4,65 m), die mit Großpflastersteinen – entsprechend der Fahrbahn - befestigt sind. Am gegenüberliegenden Fahrbahnrand (Südseite) wird ebenfalls längsgeparkt, sodass sich die Durchfahrtsbreite zum Teil auf etwa 3,1 m bzw. 3,2 m reduziert. Das im Bereich der vorhandenen Überfahrt auf der Nordseite bislang am südlichen Fahrbahnrand geltende absolute Halteverbot (VZ 283-10 und 283-20) von Hausnummer 18 bis Hausnummer 24 ist aufgehoben worden.

In der Dieselstraße sind die westlichen Nebenflächen, beschildert mit dem VZ 315 (Parken auf Gehwegen), derzeit mit Grand befestigt und werden großteils zum Abstellen von Fahrzeugen genutzt. Die Baumzwischenräume bieten Platz für etwa 7 Pkw. Zudem können in einem markierten Parkbereich vor Hausnummer 20 bis 24 am westlichen Fahrbahnrand 5 weitere Fahrzeuge abgestellt werden. An der heutigen Grundstücksgrenze verbleibt auf der Westseite in der Dieselstraße ein ca. 1,0 m breiter Grandstreifen als Gehwegfläche für den Fußgängerverkehr. Die Fahrbahn ist asphaltiert. Auf der gegenüberliegenden Seite wird ebenfalls auf dem Gehweg geparkt. Diese östlichen Nebenflächen sowie die vorhandene Fahrbahn bleiben von der Maßnahme grundsätzlich unberührt.

Die Radfahrer fahren im Mischverkehr auf der Fahrbahn.

Im Planungsbereich befinden sich keine Haltestellen des ÖPNV.

In unmittelbarer Nähe außerhalb des Planungsbereiches befinden sich Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs der Buslinien 17, 177 und 617 westlich des Planungsgebiets in der Steilshooper Straße und der Buslinien 28, 37, 166 und 173 am Knotenpunkt Bramfelder Chaussee/ Habichtstraße (Ring 2). Diese Haltestellen sind von der geplanten Baumaßnahme nicht betroffen.

Darüber hinaus ist das Planungsgebiet über die Haltestellen Habichtsstraße (U-Bahn) südlich und Hamburg, Alte Wöhr (S-Bahn) westlich an das öffentliche Verkehrsnetz des HVV angeschlossen.

Die öffentliche Beleuchtung befindet sich in der Straße Schlicksweg in den nördlichen Nebenflächen. Im Planungsbereich liegt ein vorhandener Beleuchtungsmast. In der Dieselstraße steht die Beleuchtung in den östlichen Nebenflächen, die gemäß der Planung von der Maßnahme nicht betroffen sind. Durch HHVA ist zu prüfen, ob die vorhandene Beleuchtung ausreichend ist oder ergänzt werden sollte.

Sowohl in der Dieselstraße als auch im Schlicksweg befinden sich entlang der Fahrbahn in den Nebenflächen Grün-/Rasenflächen mit vorhandenem, zu erhaltendem Baumbestand. Insgesamt sind 9 Bäume im Planungsbereich vorhanden. Die teils auf privat und teils auf öffentlichem Grund verlaufende Bestandshecke entlang dem Gehweg im Schlicksweg ist zu erhalten.

Die Straßenentwässerung erfolgt in beiden Straßen über beidseitig seitlich angeordnete Trummen. Diese entwässern über Anschlussleitungen in die Mischwassersiele (DN 550/1050 und DN1050/1550 und DN 500) von der Hamburger Stadtentwässerung (HSE). Die Siele liegen im vorhandenen Fahrbahnbereich. Die Nebenflächen entwässern zur Fahrbahn. Das östliche M-Siel im Schlicksweg (ca. 50 m DN 550/1050) ist im Kreuzungsbereich Schlicksweg/ Dieselstraße an das Mischwassersiel der Dieselstraße (DN 1050/1550) angeschlossen. Das westliche M-Siel im Schlicksweg, DN 500, entwässert in Richtung Steilshooper Straße.

Im gesamten Planungsabschnitt ist ein Dachprofil vorhanden. Die wechselnde Längsneigung ist in der Dieselstraße gering. Die vier am westlichen Fahrbahnrand vorhandenen Trummen in der Dieselstraße haben bei etwa 1.200 m² Straßenfläche inklusive der Rasenflächen ein mittleres Einzugsgebiet von je ca. 300 m² befestigter Fläche. Im Schlicksweg sind zwei Trummen am nördlichen Fahrbahnrand vorhanden. Diese haben bei etwa 800 m² Straßenfläche inklusive der Rasenflächen ein mittleres Einzugsgebiet von je ca. 400 m². Die Anzahl der Trummen reicht somit grundsätzlich aus.

Im Planungsbereich befinden sich in den nördlichen und westlichen Nebenflächen mehrere Gas-, Strom- und Telekommunikationsleitungen. Die vorhandenen Trinkwasserleitungen verlaufen in den Bereichen, die nicht von der Planung betroffen sind. Es wird rechtzeitig eine Leitungstrassenbesprechung zur Klärung möglicher Leitungsarbeiten stattfinden.

Für die von der Maßnahme betroffenen Flächen wird parallel eine Auskunft über die Kampfmittelbelastung von dem Referat Gefahrenerkundung/ Kampfmittelverdacht (GEKV) der Feuerwehr Hamburg eingeholt. Aussagen hierzu liegen bisher nicht vor.

Die Maßnahme stellt keinen baulichen Eingriff im Sinne §1 Absatz 2 Satz 1 und Satz 2 der 16. BImSchV dar.

3. Geplanter Zustand

3.1. Planungsansatz

Entsprechend den Vorgaben des Bebauungsplans Barmbek-Nord 11 soll die vorhandene Struktur der nördlichen (Schlicksweg) und westlichen (Dieselstraße) Nebenflächen nach dem Hamburger Regelwerk für Planung und Entwurf von Stadtstraßen (ReStra) optimiert werden. Sowohl die östlichen und südlichen Nebenflächen als auch die Fahrbahn sollen von der Maßnahme grundsätzlich unberührt bleiben. Die Vorzugsvariante umfasst die Erneuerung der vorhandenen Flächen sowie das Ergänzen von Senkrechtparkständen zwischen den Bestandsbäumen in der Dieselstraße und die Verbreiterung der Gehwegflächen.

Die von der Baumaßnahme betroffenen Flächen erhalten Befestigungen gemäß dem aktuellen Hamburger Regelwerk für Planung und Entwurf von Stadtstraßen (ReStra), in Anlehnung an die Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV).

3.2. Einzelheiten der Planung

Die von der Planung betroffenen Flächen sind die nördlichen und westlichen Nebenflächen der Straße Schlicksweg bzw. Dieselstraße.

Die im Schlicksweg ehemals genutzte Überfahrt wird aufgehoben. Stattdessen werden insgesamt zwei neue Zufahrten zu dem Grundstück der Baugenossenschaft Hamburger Wohnen hergestellt. Die Realisierung der Tiefgaragenzufahrt im Schlicksweg erfolgt in einer Breite von 6,0 m. Unmittelbar westlich der Zufahrt wird eine Feuerwehrezufahrt in ähnlicher Breite vorgesehen. Die geplante Überfahrt in der Dieselstraße (Breite 6,0 m) wird in erster Linie von den Müllfahrzeugen zur Leerung des Müllunterflursystems genutzt, dient aber gleichzeitig auch der Feuerwehr.

Im Schlicksweg werden die Schrägparkstände in einer Tiefe von ca. 4,65 m aufgrund der Lage der geplanten Überfahrt und unter Berücksichtigung der Feuerwehr-Schleppkurven neu angeordnet und um insgesamt einen Parkstand reduziert (21 Stck.). Diese befinden sich auf Fahrbahnniveau und werden durch eine Markierung (12 cm) abgegrenzt. Ein Parkstand wird für mobilitätseingeschränkte Personen vorgesehen und entsprechend gekennzeichnet. In der Dieselstraße können 16 Senkrechtparkstände (Tiefe ca. 4,35 m) zwischen den vorhandenen Bäumen realisiert werden. Einer der Parkstände wird für mobilitätseingeschränkte Personen vorgesehen und entsprechend gekennzeichnet. Zu den geplanten Parkständen hin wird die Fahrbahn mit Tiefborden eingefasst. Ansonsten soll das vorhandene Bord möglichst bestehen bleiben. Auf den östlichen Nebenflächen bleibt das markierte Längsparken wie im Bestand erhalten. Die verbleibende Fahrbahnbreite von 5,50m ermöglicht das Rangieren in die geplanten Senkrechtparkstände.

Die Bilanz der öffentlichen Parkplätze innerhalb der Planungsgrenzen stellt sich wie folgt dar:

Abschnitt:	vorhanden	entfallen	geplant	Bilanz
Dieselstraße	13 St.	13 St.	15 St.	+2 St.
Schlicksweg	22 St.	9 St.	21 St.	-1 St.
Summe	35 ST.	22 St.	37 St.	+1 St.

Die Planung sieht das Aufstellen von etwa 7 Fahrradbügeln im öffentlichen Bereich vor:

Abschnitt:	vorhanden	entfallen	geplant	Bilanz
Dieselstraße	0 St.	0 St.	2 St.	+2 St.
Schlicksweg	0 St.	0 St.	5 St.	+5 St.
Summe	0 ST.	0 St.	7 St.	+7 St.

Unmittelbar vor der geplanten Bebauung ist im Schlicksweg wie im Bestand ein etwa 2,0 m breiter Gehweg geplant. Dieser ist abschnittsweise durch vorhandene Hecken auf eine Breite zwischen 1,25 m und 1,55 m eingeengt. Angrenzend zwischen Gehweg und Parkständen liegt ein Grünstreifen (Breite 1,5 m), der durch gepflasterte Flächen unterbrochen wird, um den Unterhaltungsaufwand möglichst gering zu halten. In der Dieselstraße kann zukünftig ein 3,1 m breiter Gehwegbereich zuzüglich eines Sicherheitstrennstreifens (0,65 m) für den Fußgängerverkehr entstehen.

Im Knotenpunktsbereich Schlicksweg / Dieselstraße werden zudem unter Beachtung der HBVA (Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen) zwei ungesicherte Querungsstellen mit entsprechenden Leiteinrichtungen für Fußgänger hergestellt. Hierfür werden die Nebenflächen aufgeweitet, sodass die Länge der Furt gut zu überwinden ist.

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

Der ÖPNV ist von der Planung nicht betroffen.

Die öffentliche Beleuchtung befindet sich in der Straße Schlicksweg in den nördlichen Nebenflächen. Im Planungsbereich liegt ein vorhandener Beleuchtungsmast. In der Dieselstraße steht die Beleuchtung in den östlichen Nebenflächen, die gemäß der Planung von der Maßnahme nicht betroffen sind. Durch die HHVA ist zu prüfen, ob die vorhandene Beleuchtung ausreichend ist oder ergänzt werden sollte.

Die Straßenentwässerung erfolgt weiterhin über in der Fahrbahn beidseitig seitlich angeordnete Straßenabläufe. Im Bereich der Aufweitung der Nebenflächen (Knotenpunktsbereich Dieselstraße/ Schlicksweg) ist eine zusätzliche Trumme geplant.

Im Planungsbereich sind seitens des Straßenbaus keine Baumfällungen erforderlich. Aufgrund des vorhandenen, dichten Baumbestands sind keine weiteren Baumpflanzungen möglich. Die den Bäumen zugeordneten Grünflächen in der Dieselstraße werden vergrößert.

Die Bilanz der Straßenbäume innerhalb des Planungsabschnitts stellt sich wie folgt dar:

Abschnitt:	vorhanden	entfallen	geplant	Bilanz
Dieselstraße	5 St.	0 St.	0 St.	0 St.
Schlicksweg	4 St.	0 St.	0 St.	0 St.
Summe	9 ST.	0 St.	0 St.	wie Bestand: 9 St.

Im Planungsbereich befinden sich in den nördlichen und westlichen Nebenflächen mehrere Gas-, Strom- und Telekommunikationsleitungen. Im weiteren Planungsverlauf wird eine Leitungsbesprechung zur Klärung möglicher Leitungsarbeiten stattfinden.

Die neu herzustellenden Nebenflächen erhalten Befestigungen gemäß dem aktuellen Hamburger Regelwerk für Planung und Entwurf von Stadtstraßen (ReStra), in Anlehnung an die Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Weitere detaillierte, bautechnische Einzelheiten werden in der Ausführungsunterlage festgelegt.

Die Maßnahme stellt keinen baulichen Eingriff im Sinne §1 Absatz 2 Satz 1 und Satz 2 der 16. BImSchV dar und unterliegt nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in Hamburg (HmbUVP), zuletzt geändert am 02. Dezember 2013, Anlage 1 Nr. 4.4 i.V. mit § 13a Hamburgisches Wegegesetz (HWG), zuletzt geändert am 20. September 2017 nicht der Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung.

4. Planungsrechtliche Grundlagen

Für die Planung gilt der Bebauungsplan Barmbek-Nord 11 vom 14.12.2015.

5. Umsetzung der Planung

5.1. Grunderwerb

Bisher private Flächen, ca. 437 m², zukünftig gemäß Bebauungsplan als Straßenverkehrsfläche festgesetzte Flächen werden nach Fertigstellung der Baumaßnahme an die FHH übereignet. Der Grundstücksübertrag ist in dem abgeschlossenen öffentlich-rechtlichen Vertrag geregelt.

5.2. Kosten und Finanzierung,

In einer überschlägigen Kostenschätzung wurden Kosten für die Straßenbaumaßnahme in einer Höhe von 221.000 € (brutto) (Stand: Kostenschätzung 13.10.20) ermittelt. Die genaue Berechnung der Kosten erfolgt im Rahmen der Ausführungsplanung.

Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt durch den Vorhabenträger (Baugenossenschaft Hamburger Wohnen) und wird in einem im Dezember 2021 geschlossenen öffentlich-rechtlichen Vertrag geregelt.

Nach Fertigstellung der Baumaßnahme geht dieser Straßenabschnitt in das Anlagevermögen des Bezirks Hamburg-Nord über. Die Unterhaltung und das Anlagenmanagement obliegen somit dem Bezirk.

5.3. Entwurfs- und Baudienststelle

Realisierungsträger und Bedarfsträger für die Straßenbaumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Hamburg-Nord.

Die Planung und Bauausführung der nachfolgend beschriebenen Leistungen erfolgt durch das Bezirksamt Hamburg-Nord, Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt, Fachamt Management des öffentlichen Raumes. Für die ingenieurmäßige Bearbeitung ist das Ingenieurbüro wfw nord consult vom Erschließer beauftragt worden.

5.4. Terminierung der Planung und Bauausführung

Vorgesehen ist die Ausführung des Straßenbaus im Anschluss an den Hochbau ab 2024. Die Bauzeit beträgt ca. 3 Monate.

5.5. Sonstiges

Im Zuge dieser 1. Verschickung werden alle erforderlichen Dienststellen, Personen sowie Institutionen über die Planung des Straßenbaus im Schlicksweg/ in der Dieselstraße informiert und um Stellungnahme gebeten.