Kontrakt-Nr.: -
PSP-Nr.: -

Anlage 1

Bedarfsträger: Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Eimsbüttel

Planungs- und Entwurfsdienststelle: Bezirksamt Eimsbüttel
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt

Realisierungsträger: HGV Hamburger Gesellschaft
für Vermögens- u. Beteiligungsmanagement mbH

Baumaßnahme: Neubau Feuer- und Rettungswache
Schleswiger Damm, 22457 Hamburg-Schnelsen

Teilbaumaßnahme: Straßenbau

---

1. Verschickung

E R L Ä U T E R U N G S B E R I C H T

Inhaltsverzeichnis

1 Anlass der Planung ... 4
2 Vorhandener Zustand ... 4
2.1 Planungsrahmen ... 4
2.2 Verkehrssituation – und Unfallzahlen ... 5
2.3 Vorhandener Querschnitt ... 5
2.3.1 Knotenpunkte/Lichtsignalanlagen ... 7
2.3.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) ... 7
2.3.3 Motorisierter Individualverkehr (MIV) ... 7
2.3.4 Ruhender Verkehr ... 7
2.3.5 Sharing-Angebote ... 7
2.3.6 Radverkehr ... 7
2.3.7 Fußverkehr und Barrierefreiheit ... 8
2.3.8 Sondernutzungen ... 8
2.3.9 Öffentliche Beleuchtung ... 8
2.3.10 Straßenmöblierung ... 8
2.3.11 Straßenbegleitgrün ... 8
2.3.12 Oberflächenentwässerung ... 8
2.3.13 Leitungsbestand ... 9
2.3.14 Baugrund ... 9
2.3.15 Kampfmittel ... 9
3 Planabstimmung und Öffentlichkeitsbeteiligung ... 9
4 Variantenuntersuchung ... 10
4.1 Planungsziel ... 10
4.2 Geprüfte Varianten ... 10
4.2.1 Abwägung und Begründung der Vorzugsvariante, Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ... 16
5 Geplanter Zustand ... 18
5.1 Verkehrssituation ... 18
5.2 Geplanter Querschnitt ... 19
5.2.1 Knotenpunkte/Lichtsignalanlagen ... 19
5.2.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) ... 19
5.2.3 Motorisierter Individualverkehr (MIV) ... 19
5.2.4 Ruhender Verkehr ... 19
5.2.5 Sharing-Angebote ... 20
5.2.6 Radverkehr ... 20
5.2.7 Fußverkehr und Barrierefreiheit ... 20

5.2.8 Sondernutzungen 20
5.2.9 Öffentliche Beleuchtung 20
5.2.10 Straßenmöblierung 20
5.2.11 Straßenbegleitgrün 20
5.2.12 Oberflächenentwässerung 21
5.2.13 Leitungsplanung 21
5.2.14 Anleiterbarkeit Feuerwehr 21
5.2.15 Lärmschutz 22
5.2.16 Umweltbelange 22
5.2.17 Verträglichkeit mit anderen Planungen 22
6 Planungsrechtliche Grundlagen 22
6.1 Bebauungsplanung 22
6.2 Denkmalschutz / Sanierungsgebiete 22
7 Umsetzung der Planung 23
7.1 Grunderwerb 23
7.2 Kosten und Finanzierung 23
7.3 Entwurfs- und Baudienststelle 23
7.4 Zeitplan 23
Unterschriften 23
Bilanzierungsübersicht 24

1 Anlass der Planung

Am Schleswiger Damm ist der Neubau einer Feuer- und Rettungswache geplant. Von hier aus soll der Objekt- und Grundschutz des Tunnelabschnitts Schnelsen der BAB A7 gesichert werden. Außerdem sollen Brandschutz, technische Hilfeleistung und die Sicherstellung rettungsdienstlicher Bedarfe der Stadtteile Schnelsen und Niendorf unterstützt werden.

Um die verkehrstechnischen Belange der äußeren Erschließung zu sichern, soll eine neue dauerhafte Überfahrt mit Alarmausfahrt am Schleswiger-Damm hergestellt werden. Der Schleswiger Damm ist eine Bundesstraße.

Für die Anbindung der neuen Wache für den Fuß- und Radverkehr soll die rd. 160 m lange Anliegerstraße Sassenhoff entsprechend den neuen verkehrstechnischen Belangen angepasst und ausgebaut werden.

Der vorliegenden Verkehrsplanung ging eine Abstimmungsphase im Rahmen der Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes voraus.

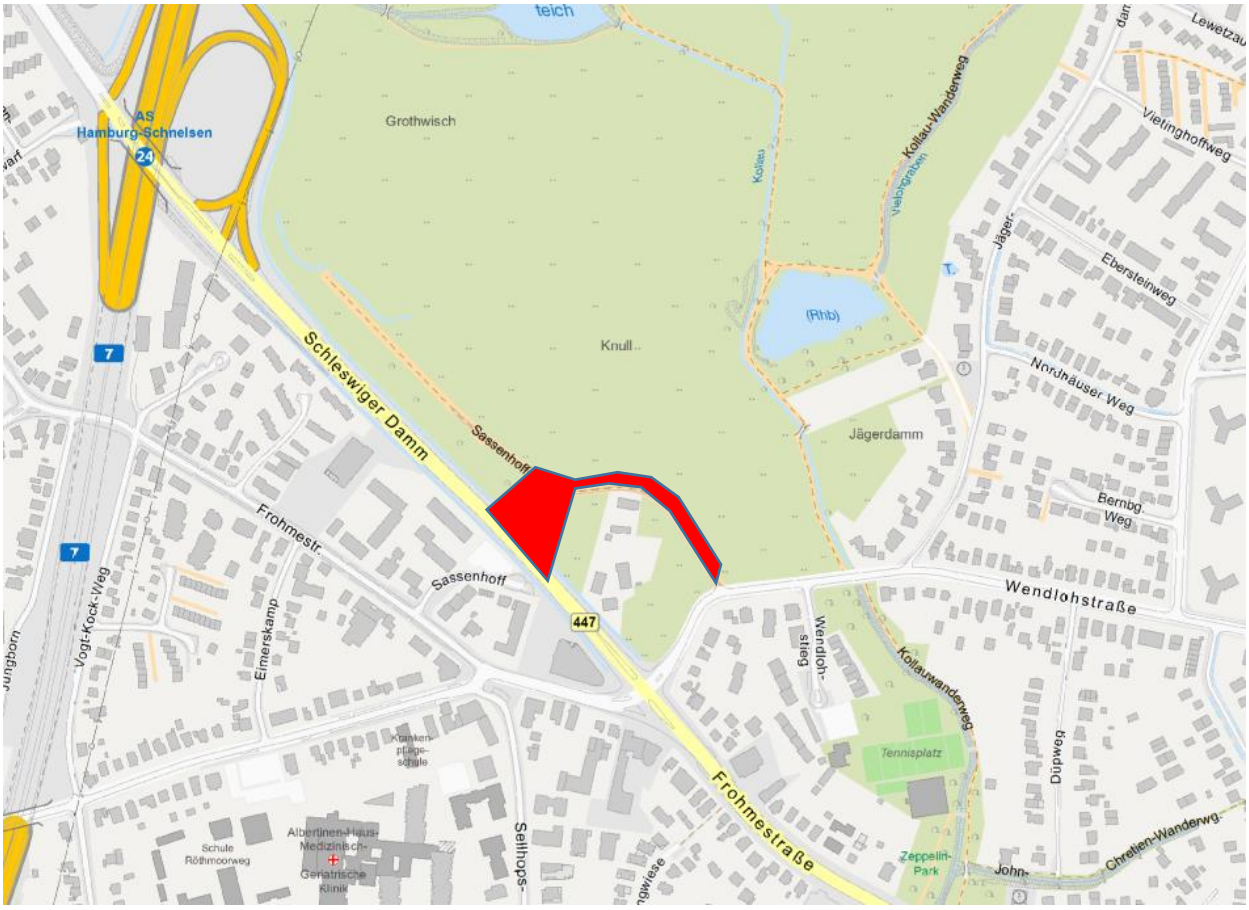

Abb. 1: Übersichtskarte Projektgebiet (Quelle: geoportal-hamburg.de, Hrsg. FHH LGV, 2022)

2 Vorhandener Zustand

2.1 Planungsrahmen

Um die Funktion und Einsatzfähigkeit der neuen Feuer- und Rettungswache im Hamburger Stadtteil Schnelsen zu gewährleisten, ist eine leistungsfähige und hindernisfreie Anbindung an das öffentliche

Straßennetz vorzusehen. Die Anbindung für den Kfz-Verkehr erfolgt direkt an die Bundesstraße Schleswiger Damm über eine neue Überfahrt mit rd. 31 m Breite.

Für den Fuß- und Radverkehr erfolgt die Erschließung über die bezirkliche Anliegerstraße Sassenhoff. Diese Straße ist entsprechend den aktuellen Anforderungen auf ca. 200 m Länge auszubauen.

Der Schleswiger Damm ist in beiden Fahrtrichtungen Bestandteil des Routennetzes für Großraum- und Schwertransporte. Einschränkung könnten sich für GST-Transporte während der Bauzeit der Überfahrt ergeben, die im Rahmen der Ausführungsplanung mit VD12 abgestimmt werden.

Das Planungsgebiet Sassenhoff liegt vollständig im Landschaftsschutzgebiet Schnelsen, Niendorf, Lokstedt, Eidelstedt und Stellingen. Nordöstlich der Straße grenzen Wiesen und Felder an. Westlich der Straße liegt das private Grundstück (Sassenhoff 1).

Der Schleswiger Damm liegt überwiegend im Landschaftsschutzgebiet Schnelsen, Niendorf, Lokstedt, Eidelstedt und Stellingen. Westlich der Straße Schleswiger Damm stehen Mehrfamilienhäuser (Sassenhof 3-11) sowie ein Discounter, der über die Frohmestraße zu erreichen ist.

2.2 Verkehrssituation – und Unfallzahlen

Am südlich des Planungsgebietes gelegenen signalisierten Knoten K-LSA 751 Frohmestraße/ Wendlohstraße wurde am 27.08.2020 eine Knotenstromzählung durchgeführt. Demnach liegen folgende Verkehrsbelastungen im Querschnitt vor:

- Schleswiger Damm 33.177 Kfz/24h (SV = 3,3 %)
- Wendlohstraße 8.312 Kfz/24h (SV = 2,0 %)
- Frohmestraße SO 41.663 Kfz/24h (SV = 3,5 %)
- Frohmestraße W 19.698 Kfz/24h (SV = 3,0 %)

Seitens Masuch + Olbrisch wurde eine verkehrstechnische Untersuchung für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Schnelsen 96 vom 13. Oktober 2021 aufgestellt. Demnach ist die Anbindung an den Schleswiger Damm mit der geplanten Fahrrichtungsbeschränkung (rechts rein und rechts raus) ausreichend leistungsfähig. Aus den erforderlichen Wendevorgängen von Beschäftigten und Besuchern resultieren an den direkt benachbarten, signalisierten Knotenpunkten Schleswiger Damm/Wendlohstraße/Frohmestraße bzw. Schleswiger Damm/AS Hamburg Schnelsen keine negativen Auswirkungen.

Hinsichtlich der Verkehrssicherheit sind im Dreijahreszeitraum 2019-2021 im ausgewerteten Bereich lediglich im Schleswiger Damm sechs Verkehrsunfälle (VU) polizeilich bekannt. Bei einem der VU ist eine Person, die zu Fuß den Schleswiger Damm an nicht vorgesehener Stelle queren wollte, von einem stadteinwärts fahrenden Pkw erfasst und leicht verletzt worden. Alle anderen VU führten zu Sachschäden. Dabei handelte es sich in einem Fall um einen Wildunfall (Reh lief von Norden her auf die Fahrbahn), einen Auffahrunfall vor dem Knoten BAB sowie drei VU durch Fehler beim Fahrstreifenwechsel. Im Bereich Sassenhoff/ Wendlohstraße sind keine Unfälle bekannt. Somit liegen keine Unfallhäufungspunkte im überplanten Bereich.

2.3 Vorhandener Querschnitt

<u>Schleswiger Damm:</u>
Der Schleswiger Damm ist eine einbahnige, asphaltierte Bundesstraße mit je zwei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung. Die Gesamtbreite der Fahrbahn beträgt ca. 13,7 m. Im Nordwesten bindet die Bundes-

straße an die BAB Anschlussstelle Hamburg-Schnelsen an. Südöstlich schließt die Straße an den Knotenpunkt Frohmestraße/ Wendlohstraße an. Es sind derzeit keine Seitenräume und keine Überfahrten im betrachteten Planungsabschnitt vorhanden.
Die Entwässerung der Straßenverkehrsfläche erfolgt über ein Dachprofil und das Bankett in beidseitig angeordneten straßenbegleitenden Entwässerungsgräben. An den Straßengräben sind diverse Straßenbäume vorhanden.

Im Bereich der geplanten Überfahrt ist der vorhandene Querschnitt (nur Fahrtrichtung Nordwest) wie folgt:

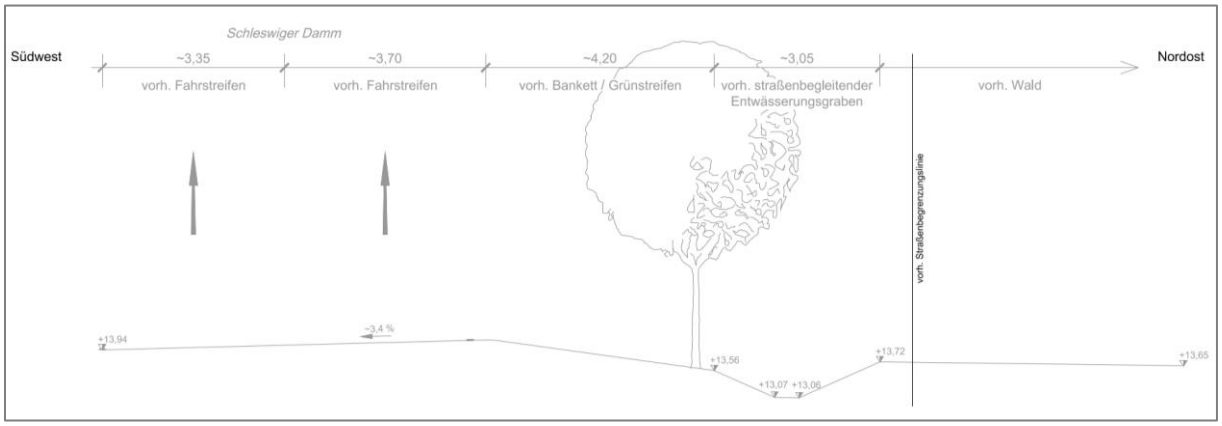

Abb. 2: Systemschnitt Bestand, Schleswiger Damm, Fahrtrichtung Nordwest

<u>Sassenhoff:</u>
Die Straße Sassenhoff ist eine rd. 3 bis 3,5 m breite asphaltierte innerstädtische Erschließungsstraße für einen Anlieger und wird als Zufahrt zur Bewirtschaftung zu mehren angrenzenden Grünflächen genutzt. Im Nordwesten endet die öffentliche Verkehrsfläche als Sackgasse am Flurstück 892 ohne Wendeanlage und geht in einen abgeschrankten Wirtschaftsweg über. Die Anbindung an das bezirkliche Straßennetz erfolgt als untergeordnete Einmündung an die Wendlohstraße im Südosten. Die Fahrbahn in Dammlage hergestellt und es gilt auf gesamter Länge Tempo-50. Innerhalb des ca. 8 m breiten Straßenverkehrsfläche sind keine Seitenräume oder Entwässerungseinrichtungen vorhanden. Auf der Flurstücksgrenze werden die angrenzenden Grundstücke und Weideflächen durch eine Zaunanlage gesichert. Weiterhin säumen mehrere Bäume den Böschungsbereich.

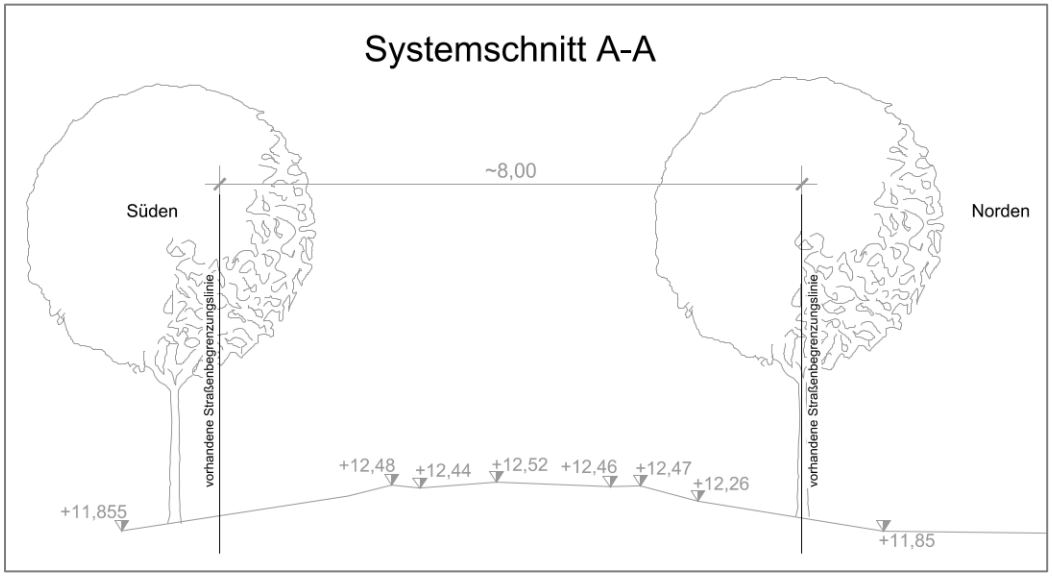

Abb. 3: Systemschnitt Bestand, Sassenhoff

2.3.1 Knotenpunkte/Lichtsignalanlagen

Südlich des Planungsgebietes liegt die Lichtsignalanlagen K-LSA 751 Frohmestraße/ Wendlohstraße. Die LSA ist von der Maßnahme nicht betroffen.

2.3.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Es verkehren keine Buslinien des ÖPNV durch die überplanten Straßen

Durch die östlich angrenzenden Wendlohstraße fährt die Buslinie 195 werktags bis zu zweimal pro Stunde.

2.3.3 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Schleswiger Damm:
Die Asphaltfahrbahn ist in einem guten Zustand und weist keine sichtbaren Schäden an der Oberfläche auf. Teilweise sind geringfügige Spurrinnen erkennbar.

Sassenhoff:
Der Straße Sassenhoff ist in Asphaltbauweise mit einem Dachprofil hergestellt und beidseitig mit Betonbordsteinen mit geringem Vorstand eingefasst. Insbesondere an den Fahrbahnrändern weist die Straße erhebliche Netz- und Längsrisse und Abbrüche auf. Im östlichen Abschnitt sind die Fahrbahnränder in Teilbereichen abgesackt und sanierungsbedürftig. Gemäß der Zustandserfassung und -bewertung (ZEB) der FHH (Stand 2016) weist die Straße fast vollständig die schlechteste Gesamtnote 5,0 auf.
Die öffentliche Straßenverkehrsfläche endet an der Flurstücksgrenze 892 ohne Wendeanlage. Nach weiteren ca. 80 m ist eine Schrankenanlage vorhanden.

2.3.4 Ruhender Verkehr

Im überplanten Bereich sind keine angeordneten Parkstände, Ladezonen oder Fahrradparkstände vorhanden. Weiterhin sind keine E-Ladesäulen vorhanden.

2.3.5 Sharing-Angebote

Es sind keine Sharing-Stationen (Switch, E-Roller, Cambio, etc.) oder Stadtradstationen im Planungsbereich vorhanden.

2.3.6 Radverkehr

Schleswiger Damm:
An der Bundesstraße Schleswiger Damm ist kein Radverkehr zugelassen.

Sassenhoff:
In der Straße Sassenhoff findet der Radverkehr auf der Fahrbahn im Mischverkehr statt.

Durch das Planungsgebiet verlaufen keine Velo- oder Freizeitrouten.

2.3.7 Fußverkehr und Barrierefreiheit

Schleswiger Damm:
An der Bundesstraße Schleswiger Damm sind keine Seitenräume vorhandenen und es ist kein Fußverkehr zugelassen.

Sassenhoff:
Zu Fuß gehende nutzen in der Straße Sassenhoff die gesamte Fahrbahnbreite. Es sind keine Seitenräume vorhanden.

Es sind keine Einrichtungen für sehbehinderte, blinde und mobilitätseingeschränkte Menschen im Planungsbereich vorhanden. Die Borde sind an den Einmündungen und Querungen nicht ReStra-gerecht abgesenkt.

2.3.8 Sondernutzungen

Derzeit sind keine Sondernutzungen im überplanten Bereich bekannt.

2.3.9 Öffentliche Beleuchtung

Die öffentliche Beleuchtung im Sassenhoff erfolgt über Peitschenmasten auf der Nordseite im Abstand von ca. 60 m.

In der Wendlohstraße sind die Peitschenmasten auf der Ostseite angeordnet.

Für die Beleuchtung im Schleswiger Damm sind Peitschenmasten im Abstand von ca. 38 m am nordöstlichen Fahrbahnrand vorhanden.

2.3.10 Straßenmöblierung

Straßenmöblierung sowie wegweisende Beschilderung für den Kfz- oder Radverkehr und Parkleitsysteme sind im Planungsgebiet nicht vorhanden.

Zum Schutz der Bäume und um verkehrswidriges Parken zu verhindern, sind im östlichen Abschnitt der Straße Sassenhoff sieben Betonschweine im Grünstreifen neben der Fahrbahn platziert.

2.3.11 Straßenbegleitgrün

Parallel zum Schleswiger Damm stehen beidseitig in den Grünstreifen am Graben diverse Straßenbäume (Laubbäume) unterschiedlicher Kronen- und Stammdurchmesser sowie Pflanzjahre.

Entlang der Straße Sassenhoff liegen die Bestandsbäume zum Teil in geschützten linienhaften Biotopen (Hauptbiotoptyp HHM und HEA). Östlich der geplanten Wache liegt ein geschützter Einzelbaum (Hauptbiotoptyp HEE).

2.3.12 Oberflächenentwässerung

Schleswiger Damm:
Die Entwässerung der Straßenverkehrsfläche erfolgt über ein Dachprofil und das Bankett in beidseitig angeordneten straßenbegleitenden Entwässerungsgräben. Im Bereich des Knotens Frohmestraße/

Wendlohstraße endet der Graben und ist über ein Einlaufbauwerk an das Regensiel angeschlossen. Es sind keine hydraulischen Defizite bekannt.

Sassenhoff:
Die Straße Sassenhoff verfügt über keine Entwässerungseinrichtungen. Über das Dachprofil entwässert die Fahrbahn in die beidseitigen Böschungen, in denen das Niederschlagswasser versickert.

2.3.13 Leitungsbestand

Der Leitungsbestand wurde im Zuge einer Leitungsanfrage im April 2020 ermittelt. Im überplanten Bereich befinden sich Leitungen folgender Versorgungsträger:

- Dataport
- Deutsche Telekom
- Gasnetz Hamburg
- Hamburg Wasser, HWW
- Hamburg Wasser, HSE
- servTEC
- Stromnetz Hamburg
- Hamburg Verkehrsanlagen
- Vodafone Kabel Deutschland

2.3.14 Baugrund

Es liegt eine Asphalt- und Baugrunduntersuchung (Untersuchungsbefund Nr. 0756-19 vom 24.09.2020) vom GSB Grundbau Ingenieure Schnoor + Brauner vor. In der Fahrbahn Sassenhoff wurden zwei Kleinrammbohrungen bis in 2,0 m Tiefe niedergebracht und hinsichtlich asphalttechnologischer Eigenschaften untersucht. Es wurden quantitative Pechgehaltsuntersuchungen vorgenommen. Dabei wurden die Asphaltschichten der untersuchten Proben als teer-/ pechfrei eingestuft. Die Schichtdicken des Asphaltoberbaus betragen in der Fahrbahn 10 cm. Die darunter liegenden ungebundenen Schichten (Sande und Sandauffüllungen, SU und SE) haben die Frostempfindlichkeitsklasse F1 und entsprechen den Zuordnungswerten Z0 und Z1.1 nach LAGA und DK0 nach DepV.

Im Bohrloch wurde ein Wasserstand bei ca. 1,6 m unter GOK angetroffen. Ausgehend von Archivbohrdaten ist mit Schichten- und Sickerwasser überlagertem Grundwasser auszugehen und daher mit Wasserstandschwankungen von ca. 1,0 m zu rechnen.

2.3.15 Kampfmittel

Gemäß der Luftbildauswertung der GEKV vom 06.01.2020 (Bescheid BIS/F046-19/08168_1) besteht im überplanten Bereich kein Hinweis auf Bombenblindgänger vergrabene Kampfmittel. Baubegleitende Sondierungsmaßnahmen sind daher nicht erforderlich.

3 Planabstimmung und Öffentlichkeitsbeteiligung

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

Die Planung wird dem Regionalausschuss Lokstedt/Niendorf/Schnelsen zu gegebener Zeit zur Kenntnisnahme vorgelegt. Die Ausschussbeteiligung erfolgt vor der Schlussverschickung.

Darüber hinaus wurde die Öffentlichkeit im Rahmen B-Plan Auslegung über die Planung informiert.

Parallel zur Straßenverkehrsplanung wurde die Entwässerungsplanung erarbeitet und mit der HSE abgestimmt (u.a. Besielungsunterlage, Sielbauunterlage).

4 Variantenuntersuchung

4.1 Planungsziel

Um die Funktion und Einsatzfähigkeit der Feuer- und Rettungswache zu gewährleisten, ist eine leistungsfähige und hindernisfreie Anbindung an das öffentliche Straßennetz vorzusehen. Die Anbindung für den Kfz-Verkehr erfolgt direkt an die Bundesstraße Schleswiger Damm über eine neue Überfahrt.

Für den Fuß- und Radverkehr erfolgt die Erschließung über den Sassenhoff. Diese Straße ist entsprechend den aktuellen Anforderungen auszubauen. Neben der ausreichenden Querschnittsbreite für den Begegnungsfall PKW-LKW ist die Entwässerung der Straßenverkehrsfläche erstmals herzustellen.

4.2 Geprüfte Varianten

<u>Schleswiger Damm:</u>
Zur Sicherung der Zugangssteuerung ist zwingend eine Schrankenanlagen mit Gegensprechanlage anzuordnen. Weiterhin benötigt die Feuerwehr zur Sicherung der störungsfreien Alarmausfahrten eine separate Ein- und Ausfahrt für Pkw, Lkw, Müllfahrzeuge etc. und eine Alarmausfahrt. Im Rahmen der verkehrstechnischen Untersuchung wurden hierfür verschiedene Überfahrtsbreiten und -aufteilungen unter Berücksichtigung der örtlichen Randbedingungen geprüft. Nachfolgende Prinzipdarstellung der Feuerwehr dient der Variantenfindung als Grundlage.

Abb. 4: Prinzipdarstellung, Anforderungen Feuerwehr, Stand 18.02.2021

Im vorliegenden Fall wurden folgende Varianten geprüft:

1. Einfahrt 3,7 m Breite, Alarmzufahrt 10 m, Ausfahrt 3,7 m
2. Ein-/Ausfahrt 6,2 m Breite, Alarmzufahrt 10 m
3. Einfahrt 5,5 m Breite, Alarmzufahrt 10 m, Ausfahrt 4,25 m

Bei Variante 1 werden separate Ein- und Ausfahrten sowie eine separate Alarmausfahrt berücksichtigt. Wesentlicher Vorteil dieser Anordnung ist die Vermeidung von kreuzenden Verkehren, so dass im Alarmfall ein hindernisfreies Ausrücken der Dienstfahrzeuge möglich ist. Unter den vorgegebenen Randbedingungen (u.a. Abstand zwischen Flurstücksgrenze und Gebäude, Wenderadien für Müll- und Lieferfahrzeuge) reichen die Durchfahrtsbreiten sowohl bei der Ein- als auch bei der Ausfahrt nicht aus. Bei der Zufahrt wurde berücksichtigt, dass ausschließlich aus dem rechten Fahrstreifen zur Feuer- und Rettungswache abgebogen wird.

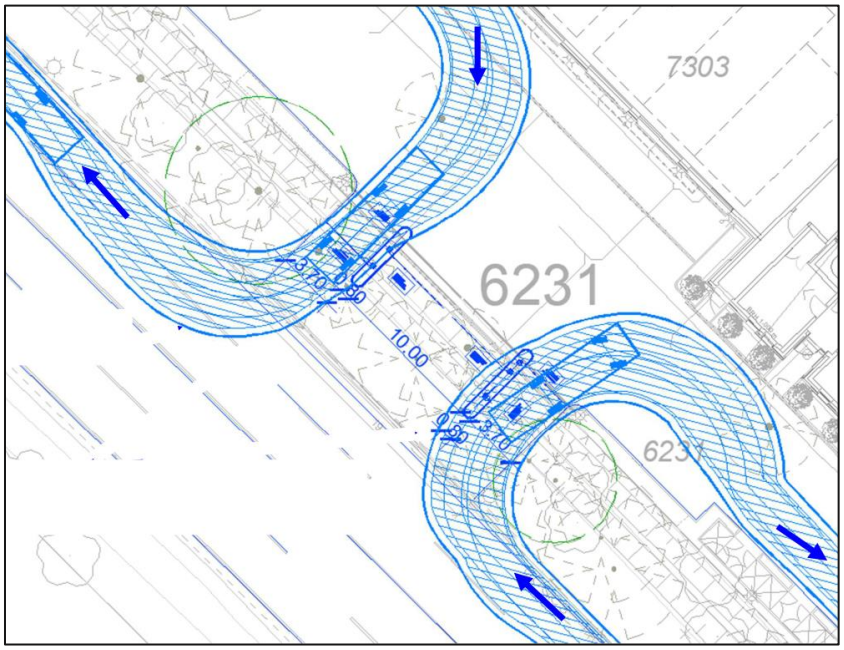

Abb. 5: Überfahrt mit Schrankenanordnung, Variante 1

Um die Überfahrtsbreite und damit den Eingriff in den Baumbestand zu reduzieren, wurde in Variante 2 eine kombinierte Ein-/Ausfahrt für Lieferverkehre und Müllfahrzeuge geprüft, die den fahrgeometrischen Anforderungen genügt. Allerdings kann die Anforderung für zufahrende Lkw nur nach Ausstieg aus dem Fahrzeug oder über eine Stele, Transponder o.ä. erfolgen. Für diesen Zustand kann jedoch nicht ausgeschlossen werden, dass das einfahrende Fahrzeug einen Teil der Alarmzufahrt versperrt. Weiterhin ergeben sich auf dem Betriebsgelände der Feuerwehr kreuzende Verkehre, wodurch sich Rückstau einstellen kann.

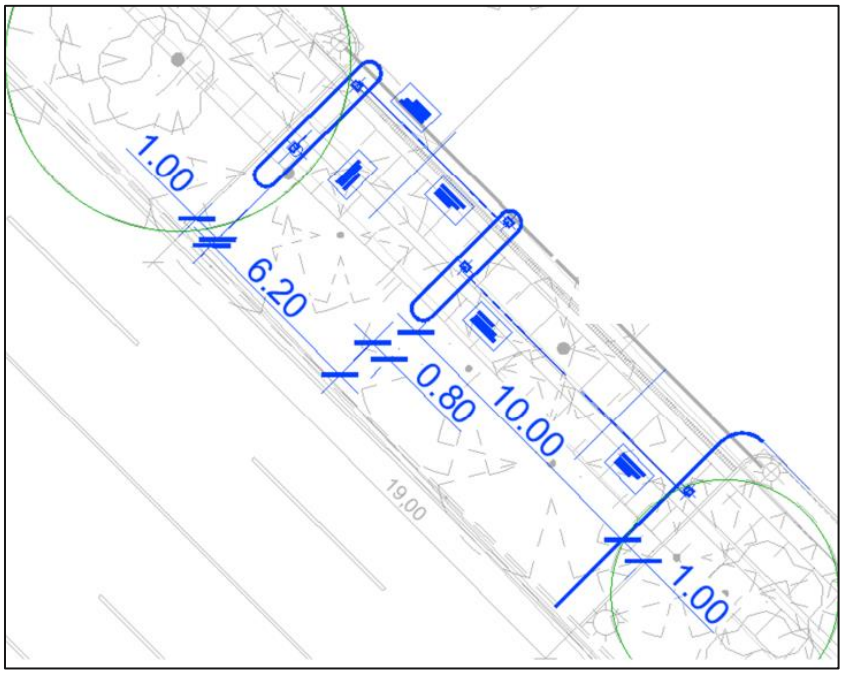

Abb. 6: Überfahrt mit Schrankenanordnung, Variante 2

Um die vorgenannten betrieblichen Belange zu berücksichtigen, wurde die Variante 1 dahingehend angepasst, dass die fahrgeometrischen Anforderungen eingehalten werden. Für die Einfahrt sind 5,5 m

Breite und für die Ausfahrt 4,25 m Breite vorgesehen. Bei der Zufahrt wurde berücksichtigt, dass ausschließlich aus dem rechten Fahrstreifen zur Feuer- und Rettungswache abgebogen wird.

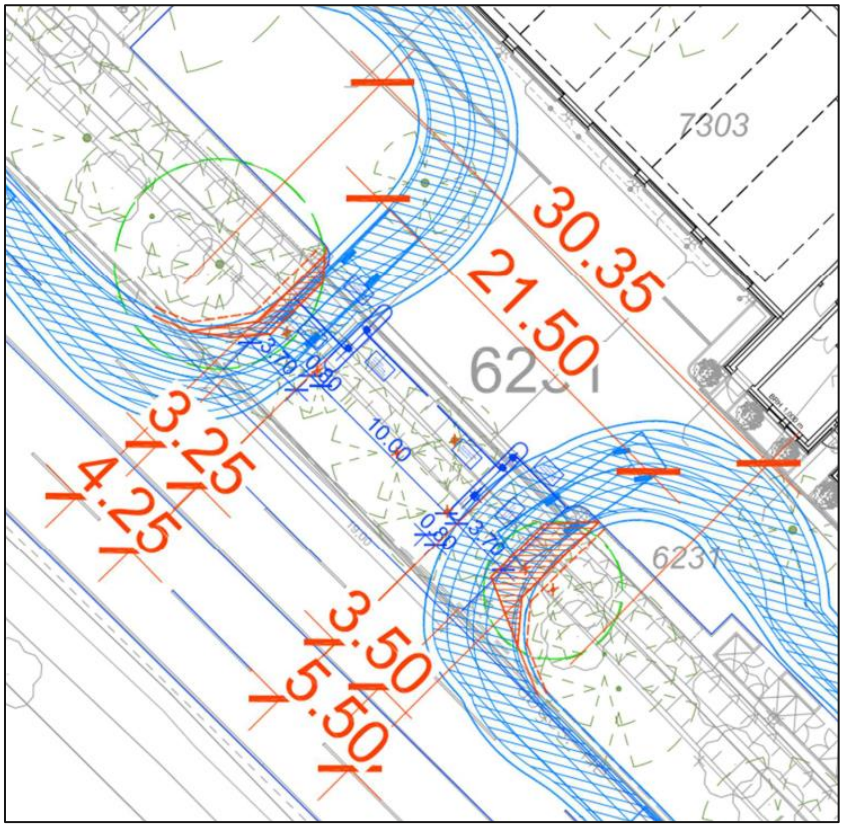

Abb. 7: Überfahrt mit Schrankenanordnung, Variante 3

<u>Sassenhoff:</u>

Für den Ausbau der Anliegerstraße Sassenhoff wurden verschiedenen Querschnitte geprüft und betrachtet. Im Vorfeld der Planung wurden in Abstimmung mit dem Bezirksamt Eimsbüttel, der zuständigen Straßenverkehrsbehörde sowie der BVM und BUKEA die Planungsrandbedingungen ermittelt. Hierzu zählen folgende wesentliche Angaben, die in der Planung berücksichtigt wurden:

- Auf der Südwestseite sind alle Bäume zu erhalten. Daher ist der vorhandene Bordverlauf in derzeitiger Lage und Höhe zu erhalten. Leitungstrassen sind auf der Nordostseite einzuplanen.
- Gemäß Baugrundgutachten ist von hoch anstehendem Geschiebemergel/-lehm auszugehen, so dass eine planmäßige Versickerung des anfallenden Niederschlagwassers in einer straßenbegleitenden Mulde auf Flst 3615 nicht möglich ist. Für die Fahrbahn ist eine technische Entwässerung sicherzustellen.
- Fahrbahnbreite ca. 5,55 m nach ReStra/ RASt 06 Tab. 17 (Begegnungsfall LKW-PKW)
- Möglichst geringer Eingriff in die nordöstliche der Straße gelegenen Ausgleichsflächen

Variante 1: Entwässerung Sassenhoff über straßenbegleitendes Mulden-Rigolen-System, Entwässerung FuRW (Schmutz- und Regenwasser) über Schleswiger Damm:

Der Straßenquerschnitt setzt sich aus einem Bankett/Seitenstreifen mit 2,55 m Breite und einer 5,50 m breiten Fahrbahn zusammen. Im Norden schließt ein 1,85 m breites, offenes Mulden-Rigolen-System an, dem das anfallende Niederschlagswasser der Straßenverkehrsfläche oberirdisch im Freigefälle zugeführt wird. Aufgrund des hoch anstehenden Grundwasserstandes ist eine Versickerung des Niederschlagswasser über die belebte Bodenzone nicht möglich, so dass das Muldensystem mit einem Überlauf und Drosselschacht an das R-Siel in der Wendlohstraße entwässert.

Der Höhenangleich an Bestand erfolgt über eine ca. 2,65 m breite Böschung. Die neue Gesamtbreite der Straßenverkehrsfläche beträgt ca. 12,5 m.

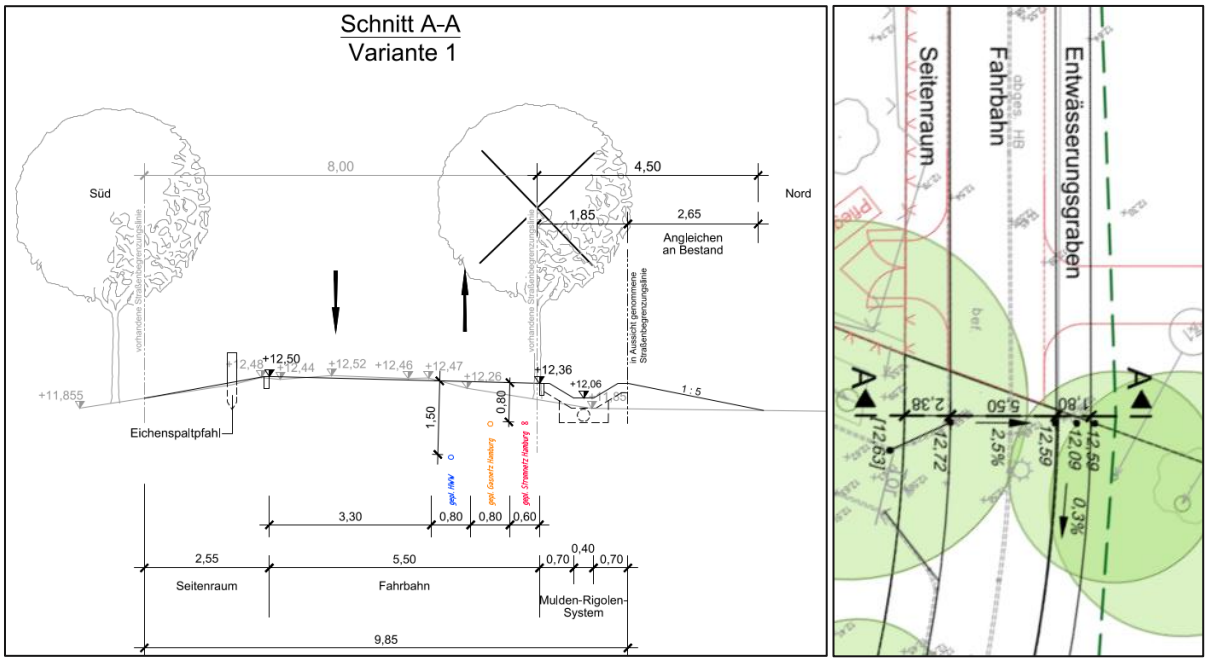

Abb. 8: Anliegerstraße Sassenhoff, Variante 1

Variante 2: Entwässerung Sassenhoff über straßenbegleitendes Mulden-Rigolen-System, Entwässerung FuRW (Schmutz- und Regenwasser) über Sassenhoff.

Der Straßenquerschnitt setzt sich aus einem Bankett/Seitenstreifen mit 2,55 m Breite, einer 5,50 m breiten Fahrbahn und einem 1,85 m breitem Mulden-Rigolen-System analog der Variante 1 zusammen. Für die frostfreie Verlegung der Schmutzwasserleitung ist der neue Straßenverlauf um ca. 0,30 m gegenüber dem Bestand zu erhöhen, so dass der Höhenangleich an den Bestand über einen ca. 4,6 m breiten Grünstreifen erfolgen muss. Die neue Gesamtbreite der Straßenverkehrsfläche beträgt ca. 14,4 m.

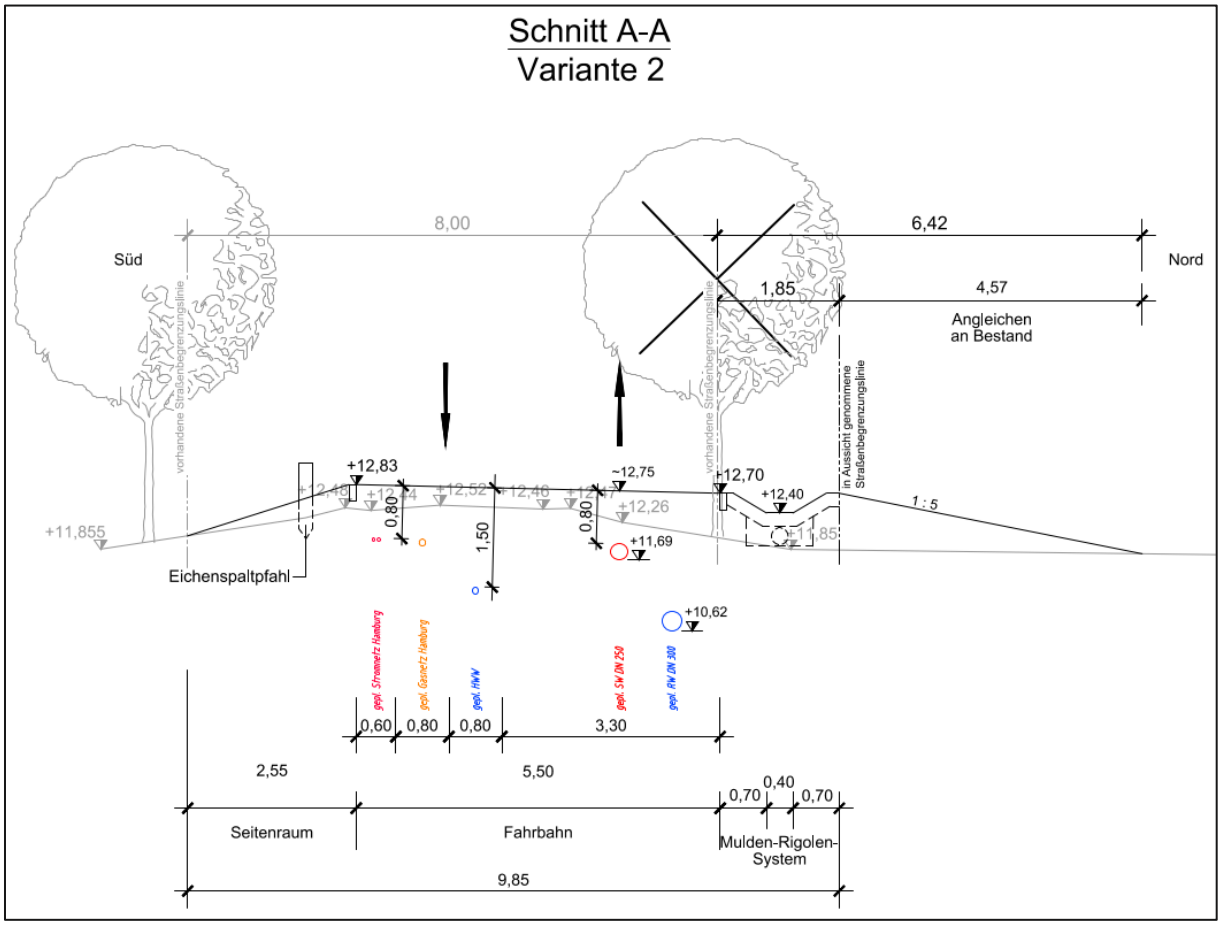

Abb. 9: Anliegerstraße Sassenhoff, Variante 2

Variante 3: Entwässerung Sassenhoff und FuRW (Schmutz- und Regenwasser) über Sassenhoff. Für die frostfreie Verlegung der Schmutzwasserleitung ist der neue Straßenverlauf um ca. 0,30 m zu erhöhen.

Der Straßenquerschnitt setzt sich aus einem Bankett/Seitenstreifen mit ca. 2,55 m Breite und einer 5,50 m breiten Fahrbahn zusammen, die über Trummen entwässert wird. Für die frostfreie Verlegung der Schmutzwasserleitung ist der neue Straßenverlauf um ca. 0,30 m gegenüber dem Bestand zu erhöhen, so dass der Höhenangleich an Bestand über einen ca. 5,3 m breiten Grünstreifen erfolgen muss. Die neue Gesamtbreite der Straßenverkehrsfläche beträgt ca. 13,3 m.

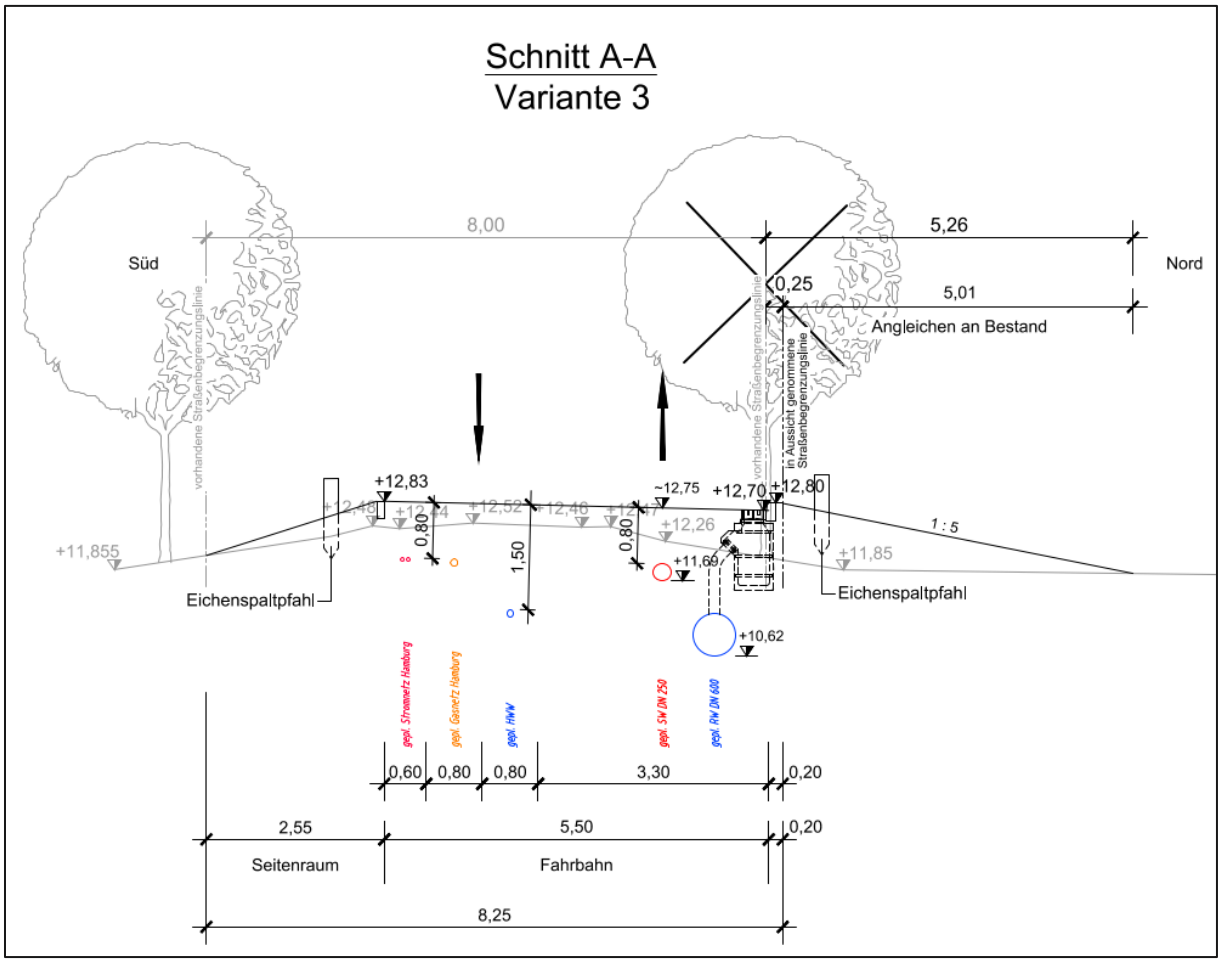

Abb. 10: Anliegerstraße Sassenhoff, Variante 3

Variante 4: Entwässerung Sassenhoff und FuRW (Regenwasser) über Sassenhoff, Entwässerung FuRW (Schmutzwasser) über Schleswiger Damm

Der Straßenquerschnitt setzt sich aus einem Bankett/Seitenstreifen mit ca. 2,55 m Breite und einer 5,50 m breiten Fahrbahn, die über Trummen entwässert wird. Gegenüber Variante 3 wird die Schmutzwasserleitung der Straße Schleswiger Damm verlegt, so dass der Straßenzug nicht aufzuhöhen und weitgehend die Bestandshöhe gehalten werden kann. Der Höhenangleich an Bestand über einen ca. 3,5 m breiten Grünstreifen. Die neue Gesamtbreite der Straßenverkehrsfläche beträgt ca. 11,5 m.

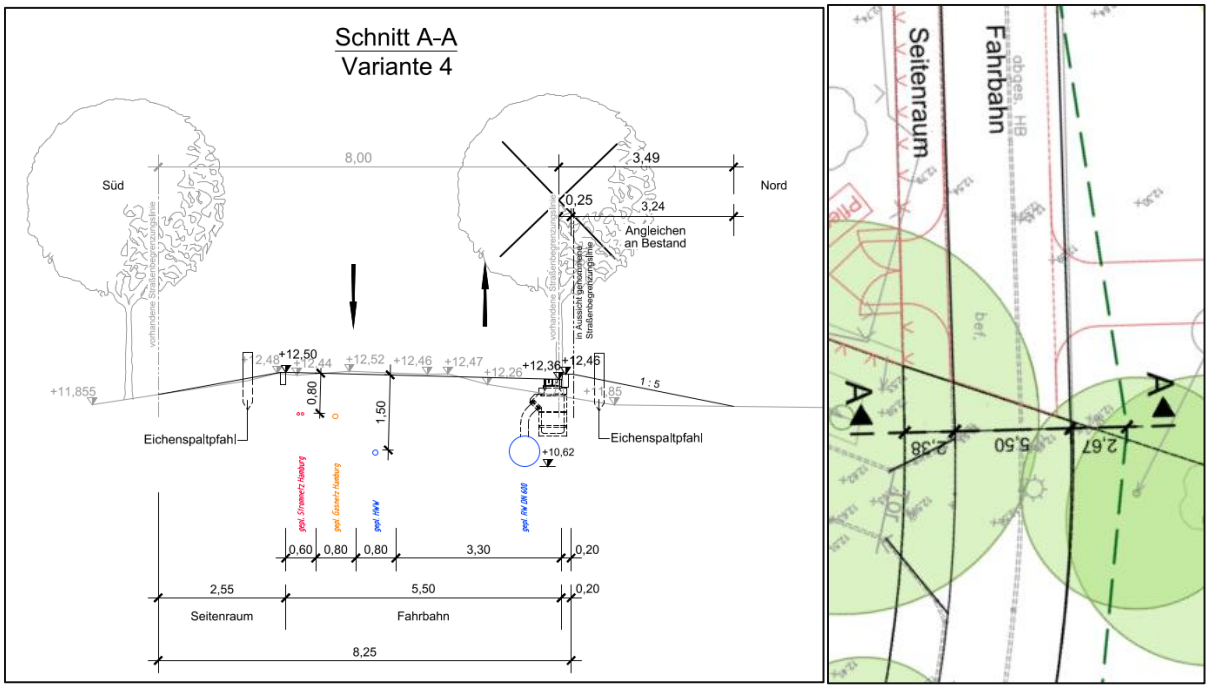

Abb. 11: Anliegerstraße Sassenhoff, Variante 4

In die Prüfung der Varianten für die Abwägung der Vorzugsvariante unter Berücksichtigung der fachlich/technischen Vorgaben und der Wirtschaftlichkeit werden nur die in dem entsprechenden Straßenraum realisierbaren Varianten einbezogen.

4.2.1 Abwägung und Begründung der Vorzugsvariante, Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

Schleswiger Damm:
Die direkte Anbindung und hindernisfreie Ausfahrt der neuen Feuer- und Rettungswache an die Bundesstraße ist für die Einhaltung der betrieblichen Belange zwingend erforderlich.

Die Variante 1 wird aufgrund der hierfür nicht ausreichenden Querschnittsbreiten nicht weiterverfolgt.

Bei der Variante 2 stehen ausreichende Durchfahrtsbreiten zur Verfügung, jedoch könnten einfahrende Fahrzeug einen Teil der Alarmzufahrt versperren. Weiterhin ergeben sich auf dem Betriebsgelände der Feuerwehr kreuzende Verkehre, wodurch sich Rückstau einstellen kann und das hindernisfreie Ausrücken im Alarmfall behindert oder verhindert werden kann. Die beiden vorgenannten Aspekte stehen dem hindernis- und konfliktfreien Einsatzbetrieb der Feuerwehr entgegen, so dass die Variante 2 Variante aus betrieblichen Gründen nicht weiterverfolgt wird.

Die Variante 3 berücksichtigt einerseits die betrieblichen Anforderungen der Feuerwehr für das hindernisfreie Ausrücken der Betriebsfahrzeuge im Alarmfall und andererseits werden ausreichend breite

Ein- und Ausfahrten für PKW und Lieferfahrzeuge vorgesehen. Die Geometrie ist an die erforderlichen Schleppkurven orientiert, so dass eine weitere Reduzierung der Überfahrtsbreiten nicht möglich ist. Variante 3 ist daher die fachlich und technisch beste Lösung und wird der weiteren Planung zu Grunde gelegt.

Sassenhoff:
Bei der Variantenbewertung fließen neben den bautechnischen Anforderungen für die Entwässerung der Straßenverkehrsflächen infolge des hoch anstehenden Grundwassers auch die Trassierung der Entwässerung für die Feuer- und Rettungswache selbst ein. Je nach Trassenverlauf der Schmutz- und Regenwasserleitungen ergeben sich mitunter erhebliche Auswirkungen auf die Flächeninanspruchnahme der angrenzenden, östliche gelegenen Flurstücke. Da diese Flächen als Ausgleichsflächen für die neue Feuer- und Rettungswache herangezogen werden, ist die Inanspruchnahme möglichst zu minimieren. Die erforderliche Breite der Verkehrsfläche von 5,5 m ist bei allen Varianten gegeben und daher kein Abwägungs- oder Entscheidungskriterium.

Bei den Varianten 2 und 3 wird das Straßenniveau deutlich verändert. Durch die damit verbundene Anschüttung ergeben sich nachteilige Veränderungen im Wurzelraum der Bestandsbäume. Weiterhin ist zur Einbindung der um 30 cm angehobenen Verkehrsfläche in die umgebende Landschaft umfangreicherer Flächenbedarf erforderlich. Die größeren Böschungsflächen fügen sich schlechter in den Bestand ein. Beide Varianten werden daher nicht weiterverfolgt. Der Anschluss an das Schmutzwassersiel muss über den Schleswiger Damm erfolgen.

Die Variante 1 bietet mehrere Vorteile. Zum einen kann das anfallende Niederschlagswasser trotz des hoch anstehenden Grundwasserspiegels dezentral in einer offenen Mulde zweitweise zurückgehalten und durch anteilige Versickerung dem örtlichen Wasserkreislauf wieder zugeführt werden. Darüber hinaus ermöglicht eine offene Führung evtl. eine Teilverdunstung des verlangsamt abgeführten Oberflächenwassers, was ebenfalls zur Entlastung des R-Siels beitragen kann. Weiterhin können die erforderlichen geplanten Leitungstrassen (Strom, Gas, Wasser) in größtmöglichem Abstand zum Baumbestand auf der Südseite vorgesehen werden, so dass die größtmögliche Schutzwirkung für den Wurzelraum besteht.

Bei der Variante 4 wird die Regenentwässerung der Feuer- und Rettungswache und die Entwässerung der Straße Sassenhoff über ein neues R-Siel sichergestellt. Für die gedrosselten Einleitung ist das R-Siel als Stauraumkanal DN 600 ausgebildet. Gefasst wird das anfallende Niederschlagswasser über Trummen am Hochbord. Durch das tief liegende R-Siel ist der Eingriff in den Boden umfangreich, so dass die potenzielle Schädigung des vorhandenen Wurzelraums größer gegenüber Variante 1 ist. Demgegenüber nimmt Variante 4 ca. 30 % weniger Straßenverkehrsfläche in Anspruch. Weiterhin ist der Eingriff in die Ausgleichsflächen um ca. 40 % geringer.

Im Vergleich der beiden Variante 1 und 4 ist festzustellen, dass hinsichtlich der Baukosten nur geringfügige Unterschiede bestehen. Die Kosten für den Straßenbau sind aufgrund identischer Verkehrsflächenbreite nahezu identisch. Das Mulden-Rigolen-Rigolen-System der Variante 1 ist allerdings wirtschaftlicher herzustellen als ein Regensiel gemäß Variante 4. Demgegenüber ist der laufende Unterhaltungsaufwand für das R-Siel (Variante 4) deutlich geringer als die Pflege und Wartung des Mulden-Rigolen-Systems.

Die Variante 4 weist in den meisten Kategorien Vorteile gegenüber Variante 1 auf. Unter der vorrangigen Prämisse den Eingriff in die Ausgleichsflächen zu minimieren, wird folglich die Variante 4 als Vorzugsvariante festgelegt.

Gemäß Flächenklassifikation zum Einbau von Ersatzstoffen der LAGA-Mitteilung 20 ist der Schleswiger Damm als „Fläche mit Prüfungsbedarf“ ausgewiesen. Aufgrund der hoch anstehenden Grund- und Schichtenwasser (vgl. Abschnitt 2.3.14.) ist der Einbau von Ersatzbaustoffen nicht möglich.
Der gesamte Sassenhoff ist gemäß Flächenklassifikation als „ungeeignet“ eingestuft, so dass der Einsatz von Ersatzbaustoffen ebenfalls nicht möglich ist.

Die Maßnahme wird nach der aktuellen Fassung der Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen (ReStra) ausgeführt. Die gewählte Lösung entspricht den technischen Anforderungen und die Befestigung der Flächen erfolgt in den Standardbauweisen und mit den Baustoffen, wie sie in der ReStra festgelegt wurden.

5 Geplanter Zustand

5.1 Verkehrssituation

Schleswiger Damm:
Durch die neue Überfahrt am Schleswiger Damm ergeben sich zukünftig neue Fahrbeziehungen, die Auswirkungen auf den Verkehrsfluss haben. Für das Einfahren auf das Gelände verzögern die Fahrzeuge auf dem rechten Fahrstreifen, biegen auf die Überfahrt ab und melden sich an der Gegensprechanlage an. Zwischen Schrankenanlage und Fahrbahn ergeben sich eine Aufstelllänge von ca. 6-7 m, so dass PKW und Sprinter auf der Überfahrt warten können. Längere Lieferfahrzeuge oder Müllfahrzeuge ragen mit dem Heck auf den rechten Fahrstreifen und haben somit Auswirkungen auf den nachfolgenden Verkehr. Gemäß Angaben der Feuerwehr sind mit ca. 8,5 Großfahrzeugen pro Woche auszugehen. Ein weiteres Einrücken der Schrankenanlage auf das Flurstück wurde geprüft, ist jedoch aufgrund der Fahrbeziehungen und Schleppkurven auf dem Grundstück nicht möglich. Zur Reduzierung der verkehrlichen Auswirkungen auf den Schleswiger Damm durch Großfahrzeuge werden daher folgende betriebliche und organisatorische Maßnahmen vorgesehen:

- An den Abfuhrtagen der Stadtreinigung/Müllentsorgung bleibt die Schrankenanlage bis zur Einfahrt des Großfahrzeuges temporär geöffnet
- Für die Versorger werden individuelle technische Lösungen geprüft (Anforderung der Öffnung durch Telefonanruf oder Transponder bzw. Öffnung der Schrankenanlage durch Videoüberwachung der Feuerwehr)

Sassenhoff:
Nach dem Umbau der Straße Sassenhoff erweitert sich die befestigte Verkehrsfläche von ca. 3,0 bis 3,5 m auf 5,5 m, so dass sich für alle Verkehrsteilnehmer eine Verbesserung des Verkehrsflusses ergibt. Bei der Fahrbahnreite wird zukünftig der Begegnungsfall PKW-LKW (RASt 06, Bild 17) ermöglicht. Die drei Fahrbahneinengungen auf 3,5 m Breite dienen dem Schutz und Erhalt der Bestandsbäume und sind ausreichend für die Durchfahrt jeglichen Fahrzeugtyps dimensioniert. Die Fahrbahnbreite ist auch für Doppelbereifte land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen mit Anhängern ausreichend (max. 3,0 m gemäß § 1 Abs.1 der 35. AusnVO StVZO).
Auf Grund des ländlichen Straßencharakters, der ausschließlichen Erschließungsfunktion für nur einen Anlieger und Anschluss an zwei Wirtschaftswege, der sehr geringen Verkehrsbelastung (< 500 Kfz/d), der geringen öffentlichen Flurstücksbreite von 8 m und der kurzen Straßenlänge von ca. 200 m wird in Anlehnung an EFA Kapitel 3.1.2.3 auf separate Gehwege verzichtet. Der Fußverkehr wird wie bisher mit auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt. Die Einrichtung einer Tempo-30-Zone ist nicht erforderlich. Weiterhin ist die Einrichtung eines Verkehrsberuhigten Bereiches (VZ 325.1) oder eines be-

fahrbaren Wohnweges (VZ 239 mit ZZ Anlieger frei) auf Grund der angrenzenden Nutzung nicht gegeben. Es wird in Abstimmung mit dem zuständigen PK eine Beschilderung mit VZ 357 „Sackgasse“ mit VZ 1020-30 „Anlieger frei“ vorgesehen.
Die öffentliche Straßenverkehrsfläche endet an der Flurstücksgrenze der neuen Feuer- und Rettungswache ohne Wendeanlage. Die nördlich anschließende, vorhandenen Fahrbahn wird vollständig zurückgebaut und entsiegelt.

5.2 Geplanter Querschnitt

Die Maßnahme wird nach der ReStra (Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen, Ausgabe 2017), der RStO 12 (Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus) ausgeführt. Die bautechnischen Einzelheiten werden im Rahmen der Erstellung der AU-Bau genannt. Es sind Standard-Materialien nach ReStra vorgesehen.

5.2.1 Knotenpunkte/Lichtsignalanlagen

Zur Sicherung von ausrückenden Einsatzfahrzeugen im Alarmfall wird eine neue Lichtsignalanlage (Anforderungssignalanlage) im Bereich der neuen Überfahrt am Schleswiger Damm vorgesehen. Die Detailplanung wird vom LSBG IVS durchgeführt.

Die K-LSA 751 Frohmestraße/ Wendlohstraße ist von der Maßnahme nicht betroffen.

5.2.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Der ÖPNV ist durch die Maßnahme nicht betroffen. Es ergeben sich keine Änderungen oder Auswirkungen auf die Busbeschleunigung oder den HH-Takt.

5.2.3 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

<u>Schleswiger Damm:</u>
Am Schleswiger Damm ändern sich die Fahrstreifenbreiten durch die neue Überfahrt gegenüber dem Bestand nicht. Die Überfahrt wird ReStra-konform mit Betonwabensteinpflaster hergestellt und mittels abgesenktem Hochbord (2 cm Bordvorstand) an den rechten Fahrstreifen angeschlossen.

<u>Sassenhoff:</u>
Die Straße Sassenhoff wird um- und ausgebaut und wird zukünftig mit 5,5 m Fahrbahnbreite hergestellt, so dass der Begegnungsfall PKW-LKW ermöglicht wird. Die Fahrbahn wird in Asphaltbauweise hergestellt. Zwecks Baumerhalt auf der Südseite wird der bisherige westliche Verlauf des Fahrbahnrandes gehalten und nicht in Richtung Bestandsbäume verschoben.
An die Wendlohstraße wird mittels Gehwegüberfahrt angeschlossen. Die Überfahrt wird mit Betonwabensteinpflaster hergestellt.

5.2.4 Ruhender Verkehr

Durch die Maßnahme entfallen keine Parkstände und es werden keine neuen Parkstände eingerichtet. Eine Parkstandbilanz ist daher entbehrlich.

Für die Bediensteten der Feuerwehr stehen Parkstände und Fahrradabstellanlagen auf dem Flurstück der Feuer- und Rettungswache zur Verfügung.

Weiterhin wird der Lieferverkehr ebenfalls auf dem Flurstück der Feuerwehr abgewickelt. Es ist eine Umfahrt um das Gebäude möglich, so dass ausfahrender Lieferverkehr den Schleswiger Damm in Vorwärtsfahrt verlässt. Eine Verkehrsabwicklung über die Straße Sassenhoff ist nicht vorgesehen.

5.2.5 Sharing-Angebote

Im Rahmen der Maßnahme sind keine neuen Sharing-Angebote vorgesehen.

5.2.6 Radverkehr

Die Erreichbarkeit der Feuerwehrwache für Rad fahrende ist über die Straße Sassenhoff gegeben. Der Radverkehr findet auf der Fahrbahn im Mischverkehr statt.

5.2.7 Fußverkehr und Barrierefreiheit

Der Fußverkehr findet wie im Bestand auf der Fahrbahn statt. Aufgrund des geringen Aufkommens an zu Fuß gehenden sowie an Kraftfahrzeugen sind keine separaten Gehwege erforderlich.

Weiterhin ist die Straße Sassenhoff kein Schulanmarschweg und es liegen keine Einrichtungen besonders zu schützender, mobilitätseingeschränkter Personengruppen (z.B. Seniorenheime) im Planungsbereich.

Die Anbindung Sassenhoff/ Wendlohstraße wird als „nicht hochfrequentiert“ gemäß ReStra/EFA 2002 Bild 12 eingestuft, so dass keine Richtungsfelder (ohne Kontrast) eingeplant werden.

5.2.8 Sondernutzungen

Sondernutzungen sind innerhalb des überplanten Bereiches nicht bekannt.

5.2.9 Öffentliche Beleuchtung

Die Standorte der ÖB – Masten in der Straße Sassenhoff und im Bereich der Überfahrt im Schleswiger Damm werden an den neuen Zustand angepasst. Die in den Lageplänen eingetragenen Standorte sind vorbehaltlich der Prüfung von Hamburg Verkehrsanlagen (HHVA) als Vorschlag zu betrachten.

5.2.10 Straßenmöblierung

Wegweisende Beschilderung für den Kfz-, Rad- oder Fußverkehr ist nicht geplant.

Es sind keine Werbeträger, Einbauten oder Pfosten von der Umbaumaßnahme betroffen.

Die Betonschweine in der Straße Sassenhoff werden entfernt. Gegen das Parken im Böschungsbereich werden beidseitig Eichenspaltpfähle vorgesehen.

5.2.11 Straßenbegleitgrün

Im Rahmen des Neubaus der Feuer- und Rettungswache werden umfangreiche Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen erforderlich und vorgesehen. Art und Umfang der Maßnahmen wurden im Rahmen des B-Plan Verfahrens bewertet und festgelegt. Hierbei ist auch der Ausgleich für die Baumrodungen im Bereich Sassenhoff und im Bereich der Überfahrt zum Schleswiger Damm berücksichtigt.

Die nachfolgende Baumbilanz bezieht sich ausschließlich auf die gefällten Bäume im Bereich der umzubauenden, zukünftigen öffentlichen Straßenverkehrsfläche. Im Bereich Sassenhoff sind durch den breiteren Straßenkörper mit Änderung des Höhenniveaus mehrere Bäume auf der Nord- bzw. Nordostseite der Fahrbahn zu roden. Neupflanzungen können im überplanten Bereich der Straße Sassenhoff nicht vorgesehen werden.

Baumbilanz:

Baumfällungen	-18
Baumneupflanzungen (ortsnah oder in der unmittelbaren Umgebung)	Gemäß Festlegung Ausgleich-/Ersatzmaßnahmen
Bilanz	Gemäß Festlegung Ausgleich-/Ersatzmaßnahmen

5.2.12 Oberflächenentwässerung

Die Straße Schleswiger Damm entwässert weiterhin über die Bankette in den straßenbegleitenden Graben. Im Überfahrtsbereich wird der Graben verrohrt und ein Durchlass DN 400 gemäß REwS Bild 53 vorgesehen.

Die Entwässerung der Fahrbahn im Sassenhoff erfolgt zukünftig über neue Trummen bzw. Muldenüberläufe und Anschlussleitungen an das neue R-Siel im Fahrbahnbereich. Um das zusätzliche, in der überplanten Verkehrsfläche (Sassenhoff), anfallende Oberflächenwasser zu fassen und gedrosselt ableiten zu können, wird das Regenwassersiel als Stauraumkanal DN 600 hergestellt. Hierdurch wird das zusätzlich erforderliche Rückhaltevolumen in Höhe von ca. 48 m³ bereitgestellt. Der Anschluss des neuen R-Siels erfolgt gedrosselt über eine Anschlussleitung DN 300 an das vorhandene R-Siel DN 600 in der Wendlohstraße. Westlich der Überfahrt in den Sassenhoff wird das neue Drosselbauwerk hergestellt.
Um dem Bestandsgelände zu entsprechend und die verwurzelten Böschungsbereiche insbesondere auf der Südseite zu schützen, wird das Fahrbahnniveau an den Bestandshöhen orientiert. Zum Schutz von Einzelbäumen auf der Nordseite werden mehrere Bauminseln vorgesehen, denen das Niederschlagswasser oberflächig zugeführt wird.

5.2.13 Leitungsplanung

Im Zuge der Erschließungsplanung und des Bauantragsverfahrens wurden Vorabstimmungen mit den Leitungsträgern geführt. Demnach plant Dataport eine neue Trasse über den Schleswiger Damm und die neue Überfahrt. Die Leitungsträger Gasnetz, Stromnetz und Hamburg Wasser (HWW) planen einen Anschluss über die Straße Sassenhoff. Weitere Abstimmungen zum Trassenverlauf und die Trassenanweisung erfolgt in der weiteren Leitungstrassenplanung.

5.2.14 Anleiterbarkeit Feuerwehr

Vorhandene Anleiterpunkte sind von der Maßnahme nicht betroffen. Durch den Ausbau der Straßen Sassenhof wird die Erreichbarkeit des Anliegers verbessert.

5.2.15 Lärmschutz

Im Rahmen der Straßenbaumaßnahme Sassenhoff werden keine Fahrstreifen verlegt oder zusätzlich hergestellt. Es wird daher davon ausgegangen, dass in diesem Bereich keine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV vorliegt.

Für den geplanten Neubau liegt ein Lärmschutzgutachten vor. Demnach ist am Schleswiger Damm gegenüber der Überfahrt eine Lärmschutzwand herzustellen.

5.2.16 Umweltbelange

Die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) nach § 13a HWG ist nicht erforderlich, da für diese Baumaßnahme die Kriterien für die Notwendigkeit einer UVP nicht erfüllt sind.

Das Planungsgebiet liegt vollständig im Landschaftsschutzgebiet LSG Schnelsen, Niendorf, Eidelstedt und Stellingen. Sämtliche naturschutzfachlichen Belange und erforderliche Ausgleichsmaßnahmen wurden im Zuge des B-Plan Verfahrens erörtert und festgelegt.

Wasserschutzgebiete sind von der Planung nicht betroffen.

5.2.17 Verträglichkeit mit anderen Planungen

Im direkten Umfeld der Maßnahme sind derzeit keine weiteren Baumaßnahmen geplant.

6 Planungsrechtliche Grundlagen

6.1 Bebauungsplanung

Im überplanten Bereich sind folgende Pläne rechtsgültig:

- Baustufenplan Niendorf-Lokstedt-Schnelsen vom 31.05.1960
- B-Plan Schnelsen 43 vom 23.10.1967

Für die Umsetzung der Planung befindet sich der vorhabenbezogene Bebauungsplan Schnelsen 96 in der Aufstellung. Gemäß B-Plan wird der Sassenhoff als Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung mit ca. 8 m Breite ausgewiesen ist. Mit der Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes wird im III./ IV. Quartal 2022 ausgegangen.

Der Umbau erfolgt innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinien bzw. innerhalb der in Aussicht genommenen Straßenbegrenzungslinien.

6.2 Denkmalschutz / Sanierungsgebiete

Denkmalgeschütze Ensemble und Baudenkmäler liegen außerhalb des Planungsbereiches (südliche der Straße Sassenhoff auf den Flurstücken 3738 und 938).

Die Maßnahme liegt außerhalb eines Sanierungsgebietes.

7 Umsetzung der Planung

7.1 Grunderwerb

Zur Umsetzung der Maßnahme ist kein Grunderwerb nicht nötig. Die erforderlichen neuen Straßenverkehrsflächen an der Straße Sassenhoff liegen im Eigentum der FHH und werden im Zuge der Maßnahme an den Bezirk übertragen.

7.2 Kosten und Finanzierung

Die Baukosten für den Straßenbau betragen gemäß Kostenschätzung ca. 450.000 EUR brutto zzgl. Kosten für den Sielbau, Baunebenkosten, Honorare, Untersuchungen und Gebühren. Die Finanzierung der Erschließung erfolgt nach Maßgabe des öffentlich-rechtlichen Vertrages durch den Vorhabenträger.

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

7.3 Entwurfs- und Baudienststelle

Bedarfsträger für die Straßenbaumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Eimsbüttel, Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt, Fachamt Management des öffentlichen Raumes.

Als Realisierungsträger fungiert die HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- u. Beteiligungs-management mbH.

Für die ingenieurmäßige Bearbeitung der Planung ist das Ingenieurbüro Masuch + Olbrisch von der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- u. Beteiligungsmanagement mbH beauftragt worden.

Die Projektdurchführung wird zwischen dem Vorhabenträger und der FHH, vertreten durch das Bezirksamt Eimsbüttel im Rahmen eines öffentlich-rechtlichen Vertrages gemäß §11 BauGB geregelt.

7.4 Zeitplan

Für den Neubau der Feuer- und Rettungswache ist die Erteilung der Baugenehmigung für das IV. Quartal 2022 geplant, so dass die Bauvorbereitungen (u.a. Flächenberäumung, Baumfällungen) einschließlich Herstellung der bauzeitlichen Überfahrt bis März 2023 abgeschlossen sind. Bis Mai 2023 soll auch der Sielbau und die Herstellung der Grundstücksentwässerungsanlage abgeschlossen sein.

Die Hochbauarbeiten beginnen im II./III. Quartal 2023 und sollen im III. Quartal 2025 abgeschlossen werden. Der Straßenendausbau ist für das I./II. Quartal 2025 vorgesehen.

Unterschriften

Funktion	Leitzeichen	Zeichnungsvermerk	Datum	Unterschrift
Masuch + Olbrisch Ing.ges. mbH		Verfasst	*27.09.2022*	*gez. Mühlenbeck*
Projektleitung/ Sachbearbeitung		Bearbeitet	*06.10.2022*	*gez. J. Schröder*
Abschnittsleitung		Fachtechnisch geprüft	*06.10.2022*	*gez. O. Ülker*
Abteilungsleitung		Aufgestellt	*07.10.2022*	*gez. U. Wilma-König*

Bilanzierungsübersicht

Verkehrssituation

	Bestand	Planung	Bilanz
Tempo 30 Zone [km]	0	0	-
Tempo 20-25 Zone [km]	0	0	-
Tempo 30 Strecke [km]	0	0	-
Verkehrsberuhigter Bereich [km]	0	0	-

Parkstandsbilanz:

	Bestand	Planung	Bilanz
Parkstände	0	0	-
Parken am Fahrbahnrand	0	0	-
Parkstände in Lieferzonen[2]	0	0	-
barrierefreie Parkstände	0	0	-
Parkstände für Elektrofahrzeuge	0	0	-
Parkstände für Krafträder	0	0	-
Taxistände	0	0	-
Busparkstände/ Bushaltestelle	0	0	-
Lieferzonen, zeitlich beschränkt	0	0	-
Fahrradparkstände (Anzahl Bügel)	0	0	-

Vorwiegende Art der Radverkehrsführung:

Planung	Sassenhoff: Im Mischverkehr
Bestand	Sassenhoff: Im Mischverkehr

[2] Parkstände in Lieferzonen außerhalb der Beschränkung (Mo-Fr 9-20 Uhr, Sa 8-16 Uhr)

Herstellung von Radverkehrsanlagen [km]:

Radfahrstreifen	0
Schutzstreifen	0
Bauliche Radwege	0
Fahrradstraße	0
Mischverkehr Fahrbahn	0

Baumbilanz:

Baumfällungen	-18
Baumneupflanzungen (ortsnah oder in der unmittelbaren Umgebung)	Gemäß Festlegung Ausgleich-/Ersatz-maßnahmen
Bilanz	Gemäß Festlegung Ausgleich-/Ersatz-maßnahmen

Herstellung/Sanierung (falls vorliegend):

Fahrstreifen-km (Asphaltfläche m² / 3500)	entfällt
Gehwegflächen [km]	entfällt

Ggf. Flächenversiegelungsbilanz

	Bestand	Planung	Bilanz
Fahrbahn [m²] davon Sassenhoff davon Überfahrt	700 0	1.100 180	+400 +180
Parkstände [m²]	0	0	+- 0
Nebenflächen [m²]	35	35	+- 0
Summe versiegelte Fläche [m²] (Pflaster, bituminös befestigt, wassergebundene Decke)	**735**	**1315**	**+580**

Summe nicht versiegelte Fläche [m²] (Grünflächen, Baumscheiben etc.)	1550	970	-580

Versiegelungsgrad [%]	32 %	58 %	+26 %