

Kontrakt-Nr.:
PSP-Nummer: Moojer.: 2-22403010-10012.15
Kneese.: 2-22403010-20003.12 / 3-22403010-200012.12

Bedarfsträger: Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Wandsbek, Dezernat Wirtschaft, Bauen und
Verkehr, Fachamt Management des öffentlichen Raumes,
Fachbereich MR 2 Straßen

Planungs- und
Entwurfsdienststelle: Bezirksamt Wandsbek
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Verkehr
Fachamt Management des öffentlichen Raumes
Fachbereich MR 2 Straßen – Abschnitt Straßenplanung

Baudienststelle: Bezirksamt Wandsbek
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Verkehr
Fachamt Management des öffentlichen Raumes
Fachbereich MR 2 Straßen – Abschnitt Straßenneubau

Baumaßnahme: **Grundinstandsetzung der Moojerstraße sowie
erstmalige endgültige Herstellung (eeH) der Kneesestraße**

Teilbaumaßnahme: Straßenbau- und Erschließungsarbeiten

Baulänge: ca. 0+180 m

Fortgeschriebener Erläuterungsbericht

nach der 1. Verschickung

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	5
1.4.	Beschlüsse parlamentarischer Gremien	5
2.	Planungsrechtliche Grundlagen	5
3.	Technische Beschreibung der Baumaßnahme	5
3.1	Gegenwärtiger Zustand	5
3.1.1	Verkehrsbelastung	5
3.1.2	ÖPNV	5
3.1.3	Fußgängerverkehr	6
3.1.4	Radverkehr	6
3.1.5	Barrierefreiheit	6
3.1.6	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	6
3.1.7	Lichtsignalanlagen (LSA)	6
3.1.8	Öffentliche Beleuchtung (ÖB)	7
3.1.9	Straßenbegleitgrün	7
3.1.10	Ruhender Verkehr	7
3.1.11	Entwässerung	8
3.1.12	Ausstattung / Möblierung	8
3.1.13	Sondernutzungen	8
3.1.14	Versorgungsanlagen	8
3.1.15	Grundwasser	8
3.1.16	Bodengutachten	8
3.1.17	Kampfmittel	9
3.2	Variantenuntersuchung	9
3.2.1	Planungsziel	9
3.2.2	Untersuchte Varianten	10
3.2.3	Abwägung und Begründung der Vorzugsvariante	10
3.2.4	Wirtschaftlichkeit der gewählten Variante	11
3.3	Geplanter Zustand	11
3.3.1	Verkehrsbelastung	11
3.3.2	ÖPNV	11
3.3.3	Fußgängerverkehr	12
3.3.4	Radverkehr	12
3.3.5	Barrierefreiheit	12
3.3.6	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	12
3.3.7	Lichtsignalanlagen (LSA)	13

3.3.8	Öffentliche Beleuchtung (ÖB).....	13
3.3.9	Straßenbegleitgrün.....	13
3.3.10	Ruhender Verkehr.....	13
3.3.11	Entwässerung.....	13
3.3.12	Ausstattung / Möblierung.....	14
3.3.13	Sondernutzungen.....	14
3.3.14	Versorgungsanlagen.....	14
3.3.15	Grundwasser.....	14
3.3.16	Bodengutachten.....	14
3.3.17	Kampfmittel.....	14
3.4	Bautechnische Einzelheiten.....	15
3.4.1	Auflistung der Aufbauten nach ReStra.....	15
3.4.2	Auflistung der Randeinfassungen nach ReStra.....	15
3.4.3	Sonstige bautechnische Einzelheiten.....	15
3.5	Durchführung der Baumaßnahme inkl. Kosten.....	15
4.	Umweltbelange.....	15
4.1	Umweltverträglichkeitsprüfung.....	15
4.2	Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen.....	15
4.3	Auswirkungen aus Immissionen.....	15
5.	Grunderwerb.....	16
6.	Anmerkungen zur Finanzierung.....	16
7.	Sonstiges.....	16

1. Allgemeines

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

Die Moojerstraße und Kneesestraße liegen im Bezirk Hamburg-Wandsbek. Die Moojerstraße beginnt am Knoten Neumann-Reichardt-Straße / Schloßstraße / Schädlerstraße und verläuft südöstlich in etwa parallel zur Wandsbeker Bahnhofstraße. Sie stößt nach ca. 80 m auf die Kneesestraße. Die Kneesestraße beginnt am Wandsbeker Gehölz und verläuft in nordöstlicher Richtung Charlotte-Paulsen-Gymnasium (CPG). Zusammen bilden diese beiden Straßen eine Sackgasse.

Der Planungsabschnitt der beiden Straßen hat eine Länge von ca. 180 m. Er liegt im Bereich des Baustufenplanes Wandsbek-Marienthal. Das Schul- und Sportplatzgelände ist für besondere Zwecke vorbehalten.

Die Straße im vorliegenden Planungsabschnitt ist eine Wohnstraße mit Anliegerverkehr und dient außerdem der Erschließung des Sportplatzgeländes, auf dem auch Vereinssport stattfindet. In den kommenden Jahren plant die Schulbaubehörde Hamburg (BSH) auf dieser Fläche Neu- und Erweiterungsbauten für die Schulporthalle.

Ein Durchgang in einem ca. 5 m breitem öffentlicher Streifen entlang des Schulgeländes schließt die Kneesestraße für Fußgänger und Schüler zusätzlich an die Neumann-Reichert-Straße an.

1.2. Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit

Um die ökonomischen Rahmenbedingungen der bestehenden Infrastruktur zu verbessern und gleichzeitig den ökologischen Herausforderungen der Zukunft gerecht zu werden, plant der Bezirk Wandsbek eine Grundinstandsetzung der Moojerstraße und die Herstellung der Kneesestraße durchzuführen.

Die Fahrbahnbefestigung befindet sich im Planungsabschnitt in einem schlechten Zustand. Das visuelle Schadenbild in der Moojerstraße ist geprägt von Rissen, Flickstellen und Ausbesserungen aller Art. Die Kneesestraße gilt als bisher nicht erschlossen, ist durchgängig mit einer Pflasterdecke befestigt und weist z.T. starke Versackungen auf.

Im Jahr 2016 wurde eine Zustandserfassung und Bewertung (ZEB) durchgeführt (siehe nachfolgende Abbildung). Die Auswertung der ZEB ergab einen Sanierungsbedarf im Planungsabschnitt.



Abbildung 1: Zustandserfassung und Bewertung (ZEB) aus dem Jahr 2016

Die vorhandene Befestigung der Verkehrsanlagen im Planungsabschnitt befindet sich in einem unzureichenden Zustand. Hauptziele der Maßnahme sind die Verbesserung der Oberflächen für den Kraftverkehr, Radfahrer und Fußgänger sowie die Umwandlung der Verkehrsfläche in einen verkehrsberuhigten Bereich (Schulwegsicherung).

Daneben soll die Anpassung des Straßenraums an wasserwirtschaftliche, mikroklimatische und grünplanerische Belange berücksichtigt werden.

Die hier geplanten Maßnahmen sollen nach den aktuellen Anforderungen der ReStra hergerichtet werden.

1.3. Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag

Der Bedarfsträger ist gleichzeitig der Wegebausträger, das Bezirksamt Wandsbek, Fachamt Management des öffentlichen Raumes. Vorhabenträger ist ebenfalls das Bezirksamt Wandsbek, Fachamt Management des öffentlichen Raumes.

Mit der Planung der Grundinstandsetzung bzw. der erstmalig endgültigen Herstellung ist das Ingenieurbüro für Bauwesen, Ohlenroth + Brunckhorst GmbH (IOB) beauftragt.

1.4. Beschlüsse parlamentarischer Gremien

- Entfällt -

2. Planungsrechtliche Grundlagen

Planungsrechtliche Grundlage ist der Baustufenplan Marienthal-Wandsbek.

Die Baumaßnahme wird innerhalb der bestehenden Straßenbegrenzungslinien durchgeführt.

Für die Umsetzung der Baumaßnahme ist keine Planfeststellung erforderlich.

3. Technische Beschreibung der Baumaßnahme

3.1 Gegenwärtiger Zustand

3.1.1 Verkehrsbelastung

Im Planungsabschnitt der Sackgasse Moojerstraße / Kneesestraße besteht ausschließlich Anliegerverkehr, ggf. Parkplatzsuchverkehr und nur zeitweise erhöhter Bring- und Abholverkehr für die am Ende der Kneesestraße gelegene Schule (Hintereingang).

Auf eine Verkehrszählung wurde verzichtet.

3.1.2 ÖPNV

Im Planungsgebiet verkehrt kein ÖPNV.

3.1.3 Fußgängerverkehr

Fußgänger werden in der Moojerstraße westlich Fahrbahn hinter einem Parkstreifen auf einem 1,5 m breiten Gehweg geführt. An der Ecke Kneesestraße biegt der Gehweg in südwestliche Richtung bis zum Wandsbeker Gehölz ab. In Richtung Schule und Zufahrt zum Sportplatz führt der Gehweg einseitig auf der nördlichen Straßenseite.

Der Gehweg ist überwiegend mit Betonplatten befestigt und wird an Überfahrten teilweise durch Wabensteinpflaster unterbrochen. Die Benutzbarkeit der Gehwege wird in beiden Straßen von teilweise in die Wege hineinragenden, parkenden Fahrzeugen eingeschränkt (siehe Abschnitt 3.1.10).

Am östlichen Ende der Kneesestraße schließt sich als Durchgang zum Schulgelände ein ebenfalls 1,5 m breit befestigter Gehweg in Richtung Neumann-Reichert-Straße an.

3.1.4 Radverkehr

Separate Radwege bzw. Radfahrstreifen sind nicht vorhanden. Der Radverkehr erfolgt somit offiziell auf der Fahrbahn.

Der Schulweg vieler Schüler führt vom Wandsbeker Gehölz durch die Kneesestraße. Da die mit Kopfsteinpflaster befestigte Fahrbahn für Radfahrer unzuweckmäßig ist, nutzen die Rad fahrenden Schüler z.T. auch die schmalen Gehwege, was insbesondere in den Stoßzeiten (Schulbeginn und – ende) zu Problemen führt.

Auch die Moojerstraße wird von Schülern auf ihrem Schulweg genutzt, um nicht in der Neumann-Reichardt-Straße auf der vielbefahrenen Fahrbahn mit Fahrrad fahren zu müssen.

3.1.5 Barrierefreiheit

Einbauten für eine barrierefreie Nutzung sind in der Moojer- und Kneesestraße nicht vorhanden.

3.1.6 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Fahrbahn der Moojerstraße ist asphaltiert, verfügt über ein Dachprofil mit teilweise sehr geringem Quergefälle und hat zwischen den Borden eine Breite von ca. 4,6 bis 4,8 m. Fahrstreifen sind nicht vorhanden. Aufgrund zu schmaler Parkstreifen westlich der Fahrbahn stehen die parkenden Fahrzeuge einseitig auf der Fahrbahn und schränken die nutzbare Breite hierdurch ein. Sich begegnende Fahrzeuge müssen häufig im Bereich vorhandener Überfahrten ausweichen.

Die Fahrbahn der Kneesestraße ist durchgängig mit Kopfsteinpflaster befestigt, weist eine Breite von ca. 3,80 bis 4,10 m auf und hat eine einseitige Neigung mit teilweise starken Versackungen an dem südlichen Fahrbahnrand. Aufgrund der geringen Fahrbahnbreite ist faktisch nur ein Fahrstreifen nutzbar.

An beiden Enden der Kneesestraße sind keine Wendeflächen vorhanden. Zum Wenden werden Grundstückszufahrten bzw. eine kleine, offen erreichbare Parkfläche an der Schule genutzt.

3.1.7 Lichtsignalanlagen (LSA)

Lichtsignalanlagen sind nicht vorhanden.

3.1.8 Öffentliche Beleuchtung (ÖB)

An der Zufahrt in die Moojerstraße befindet sich eine Langfeldleuchte mit Auslegermast auf der östlichen Straßenseite, auf der westlichen Straßenseite sind im weiteren Verlauf zwei weitere Langfeldleuchten an Auslegermasten ausgeführt.

In der Kneesestraße stehen auf der nördlichen Straßenseite zwei Langfeldleuchten an Auslegermasten.

Am Durchgang zum Schulgelände stehen drei öffentliche Leuchten als Einzelleuchten ohne Ausleger.

3.1.9 Straßenbegleitgrün

Im Parkstreifen östlich der Moojerstraße befinden sich drei Weißdornbäume und ein Haselnussbaum, in der Kneesestraße südlich der Fahrbahn ein Ahorn (gem. Straßenbaumkataster). Darüber hinaus stehen in dem Grünstreifen zwischen Kneesestraße und Sportplatz sieben weitere Bäume mit Stammdurchmessern von 0,25 m bis 0,9 m im öffentlichen Straßenraum.

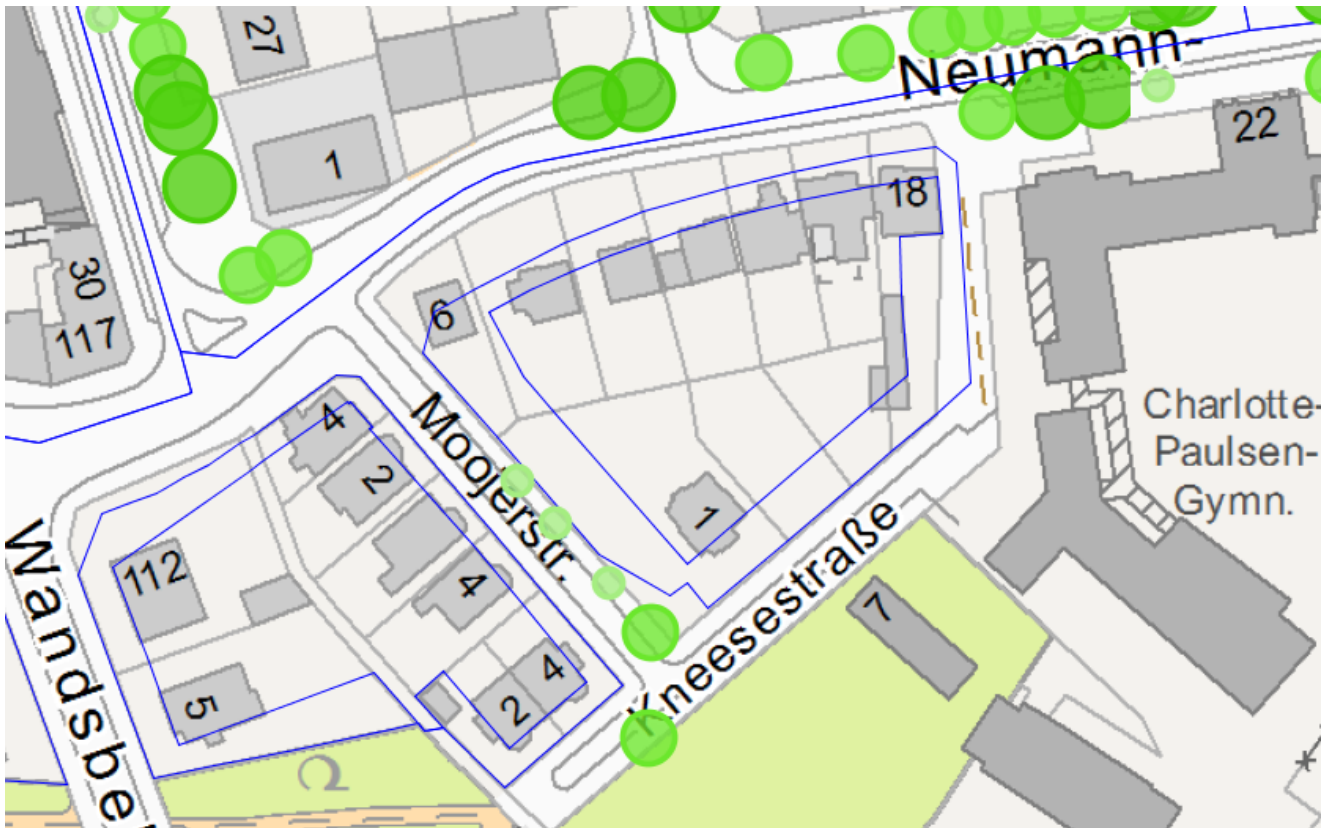


Abbildung 2: Ausschnitt Straßenbaumkataster

3.1.10 Ruhender Verkehr

Parkflächen sind in den Nebenflächen der Moojerstraße beidseitig der Fahrbahn, in der Kneesestraße einseitig ausgewiesen.

Aufgrund zu schmaler Parkstreifen (ca. 1,0 m) westlich der Moojerstraße stehen die parkenden Fahrzeuge einseitig auf der Fahrbahn.

Aufgrund zu schmaler Parkstreifen (ca. 1,3 m) nördliche der Kneesestraße und der geringen Fahrbahnbreite der Kneesestraße stehen die parkenden Fahrzeuge einseitig auf dem Gehweg und schränken die nutzbare Gehweg hierdurch stark ein.

In ungeordneter Weise bietet sich in dem Planungsabschnitt eine Parkfläche für 32 Personenkraftwagen an. Unter Berücksichtigung einer ausreichenden Durchfahrtsbreite neben den Parkflächen können jedoch regelkonform nur 25 Parkstände ermittelt werden. Hinzu kommen noch einige Stellplätze auf Privatgrund.

3.1.11 Entwässerung

Das Oberflächenwasser der Fahrbahn wird über ein Dachprofil (Moojerstraße) bzw. einseitige Neigung (Kneesestraße) abgeleitet und in wenigen Trummen gefasst. Dabei sind zwei Trummen an der Einfahrt von der Neumann-Reichardt-Straße in die Moojerstraße angeordnet, die nächsten beiden am unteren Ende der Moojerstraße. In der Kneesestraße sind nur noch zwei weitere Trummen südlich der Fahrbahn gelegen. Insbesondere in der Kneesestraße ist das Gefälle dabei nicht überall durchgängig und in Richtung der Trummen geneigt (Kopfsteinpflaster, Versackungen), so dass es lokal zu Pfützenbildung kommt.

Von den Nebenflächen fließt das Oberflächenwasser auf der Fahrbahn.

Die Trummenanschlussleitungen führen das Straßenabwasser in das vorhandene Mischwassersiel von Hamburg Wasser. Auf eine Untersuchung der sechs Trummenanschlussleitungen wurde verzichtet, da die Entwässerung der Straße neu geordnet werden soll.

3.1.12 Ausstattung / Möblierung

An beiden Enden der Fahrbahn der Kneesestraße sind Absperrpfosten angeordnet.

3.1.13 Sondernutzungen

Sondernutzungen sind im Plangebiet nicht geregelt.

3.1.14 Versorgungsanlagen

Ein Leitungsbestandsplan ist auf der Grundlage einer Leitungsanfrage erstellt worden.

Im Plangebiet befinden sich Ver- und Entsorgungsleitungen für Strom, Wasser, Gas, und Telekommunikation (Deutsche Telekom, Vodafone, Dataport) sowie Siele der Stadtentwässerung.

3.1.15 Grundwasser

Siehe Abschnitt 3.1.16.

3.1.16 Bodengutachten

Der Baugrund wurde im Frühjahr 2021 vom asphalt-labor Arno J. Hinrichsen GmbH & Co. aus Wahlstedt durch die Entnahme von fünf Asphaltbohrkernen und Bodenproben erkundet. Im Oktober

2021 wurde eine ergänzende Stellungnahme zur Versickerungsfähigkeit vom Ingenieurbüro für Geotechnik Dipl. - Ing. Rainer J. Pingel erstellt.

Bei der Entnahme eines Bohrkerns aus der Fahrbahn der Moojerstraße ist zu erkennen, dass die oberen beiden Asphalt-Deckschichten (ca. 4 cm) PAK-frei sind, die darunter gelegene Schottereinstreudecke (3-4 cm) jedoch als teer-/pechhaltig einzustufen und entsprechend LAGA M20 zu verwerten ist. Der Asphalt weist eine gesamttaufbaudicke von ca. 7,5 cm auf.

Unterhalb der Asphaltsschichten wurde eine Lage Schotter (mit Bitumenanhaftungen), eine Großpflaster / Packlage sowie darunter ein Sand-Kies-Gemisch erkundet.

In der östlichen Nebenfläche der Moojerstraße wurde als obere Schichten zwei Lagen Sand-Kies-Gemisch (50 bzw. 90 cm) erkundet. Darunter wurden eine Torfschicht (100 cm), eine Ton-/Schluffschicht (40 cm) und wasserführender Sand (220 cm) vorgefunden.

Für den Untersuchungsbereich ist mit einer Grundwasserdrucklinie um ca. + 8,0 mNHN und mit jahreszeitlich wechselnden Spiegelhöhen des Grundwassers ist zu rechnen. Die erbohrten tieferen Bodenschichten sind schwach durchlässig bis nahezu wasserundurchlässig und eignen sich nicht für eine definierte Versickerung.

Der Fahrbahnaufbau in der Kneesestraße setzt sich aus Großpflaster (11-17 cm) auf zwei Lagen Sand-Schluff-Gemisch zusammen. Die Nebenfläche wurde mit einem Kies-Sand-Gemisch (bzw. Betonplatten) auf einer Schlackeschicht und dem darunter gelegenen Sand-Schluff-Gemisch erstellt.

Die Tragschichten unterhalb der oberen Befestigung weisen unterschiedliche Belastungen nach LAGA-TR-Boden auf und sind in die Kategorien Z1.1, Z2 bzw. DK 0 einzustufen.

3.1.17 Kampfmittel

Die Auswertung der Gefahrenerkundung Kampfmittelverdacht (Bescheid vom 15.12.2020) ergab, dass sowohl im oberen Abschnitt der Moojerstraße als auch den beiden Sackgassenenden der Kneesestraße allgemeiner Verdacht auf Bombenblindgänger besteht. Diese Flächen sind gem. § 1 (4) KampfmittelVO als Verdachtsfläche für Bombenblindgänger eingestuft.

3.2 Variantenuntersuchung

3.2.1 Planungsziel

Der Bezirk Wandsbek plant mit der Grundinstandsetzung der Moojerstraße und der erstmaligen Herstellung der Kneesestraße eine Verbesserung der Befahrbarkeit der Verkehrsflächen und sichere Verkehrswege für alle Verkehrsteilnehmer herzustellen.

Aufgrund ihrer Funktion im Straßennetz und ihrer Länge kann die Sackgasse Moojerstraße / Kneesestraße gem. RAS 06 in die Kategoriegruppe ES V (Wohnstraße) eingestuft werden und soll daher als verkehrsberuhigter Bereich eingerichtet werden.

Darüber hinaus sollte die Anpassung des Straßenraums an wasserwirtschaftliche, mikroklimatische und grünplanerische Belange berücksichtigt werden.

3.2.2 Untersuchte Varianten

In verkehrsberuhigten Straßen ist eine Verkehrsfläche für alle Verkehrsteilnehmer und keine Unterteilung in Fahrbahn und Nebenfläche vorgesehen. Kraftfahrzeuge müssen mit Schrittgeschwindigkeit fahren. Es darf nur innerhalb von gekennzeichneten Flächen geparkt werden.

Innerhalb dieser Planungsvorgabe wurden im Rahmen der Vorplanung zwei grundsätzliche Varianten untersucht und gemeinsam mit dem Bezirk diskutiert:

In einer verkehrsberuhigten Wohnstraße ist gem. ReStra eine Unterteilung in Fahrbahn (Aufenthalt) und längs angeordnete Parkflächen vorgesehen. Die Fahrbahn ist mind. 4,0 m bzw. bei seitlichen gelegenen Senkrechtsstellplätzen 5,5 m breit auszuführen. Hierfür ist Planungsbreiten von mind. 6,5 bzw. 8,0 m erforderlich.

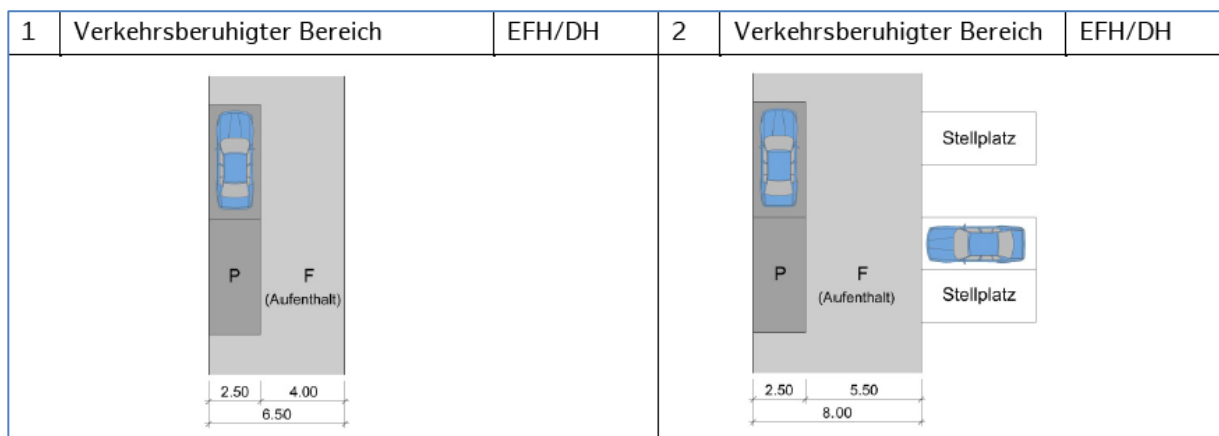


Abbildung 3: Verkehrsberuhigter Bereich

Die innerhalb der Straßenbegrenzungslinien zur Verfügung stehende Planungsbreite in der Moojerstraße und Kneesestraße beträgt 10,5 – 11,5 m. In der Kneesestraße ist die zur Verfügung stehende Breite tatsächlich durch einen begrünten Böschungsbereich zur angrenzende Sportplatzfläche auf ca. 7,0 bis 7,5 m begrenzt – mit Ausnahme des nordwestlichen Endes zum dort gelegenen Schulgelände.

Die Parkflächen können der Moojerstraße einseitig (Variante 1) oder alternativ wechselseitig (Variante 2) angeordnet werden.

Da in der Moojerstraße zwar Grundstückszufahrten an die Verkehrsfläche anschließen, jedoch keine direkten Senkrechtsstellplätze, kann die Fahrbahn in verschiedenen Breiten (4,0 bis 5.5 m) ausgeführt werden. Die restliche Planungsbreite kann dann für einen seitlich angeordneten Grünstreifen bzw. eine konstruktive Versickerungsmulde genutzt werden.

Das nördliche Ende der Kneesestraße kann innerhalb der Straßenbegrenzungslinien als Wendefläche für PKW ausgeführt werden. Untersucht und diskutiert wurde auch die Herstellung einer Wendefläche für Müllfahrzeuge.

3.2.3 Abwägung und Begründung der Vorzugsvariante

Bei der einseitigen Anordnung in der Moojerstraße (nordöstlich der Fahrbahn) können sieben PKW-Parkflächen hergestellt und acht Fahrradanhänger aufgestellt werden. Bei der wechselseitigen Anordnung und zwei Fahrbahn-Verschwenken können nur vier PKW-Parkflächen hergestellt und zehn Fahrradanhänger aufgestellt werden.

In der Kneesestraße sind acht weitere PKW-Parkflächen vorgesehen.

Da für das Anwohnerparken im Plangebiet insgesamt nur Parkflächen für fünf Fahrzeuge erforderlich sind und zusätzlich durch eine wechselseitige Anordnung der Parkflächen und den Verschwenk der Fahrbahn eine verkehrsberuhigende Wirkung zu erwarten ist, soll diese Variante ausgeführt werden.

Bei der Festlegung der Fahrbahnbreite ist einerseits das zeitweise höhere Verkehrsaufkommen zum Schulbeginn und –ende zu berücksichtigen, andererseits ist ein möglichst breiter Grün- und Pflanzstreifen –ggf. mit konstruktiv angelegten Versickerungsmulden neben der Verkehrsfläche für die grünplanerischen und wasserwirtschaftlichen Belange vorteilhaft.

Da gegenüber von Ausfahrten in der Moojerstraße keine Parkflächen angeordnet sind, soll eine 5,0 m breite Fahrbahn ausgeführt werden.

Eine Wendefläche für Müllfahrzeuge am Ende der Kneesestraße kann nicht innerhalb der Straßengrenzen hergestellt werden, hierfür wäre in jedem Fall ein Grundstückszukauf erforderlich. Da künftig das Drehen an der Straßenecke Moojerstraße / Kneesestraße durch ein kurzes Zurücksetzen des Fahrzeugs jedoch möglich sein wird, wurde diese Variante nicht weiter betrachtet. Dies bedingt die Herstellung einer Müllabstellfläche im Einmündungsbereich Moojerstraße / Kneesestraße.

3.2.4 Wirtschaftlichkeit der gewählten Variante

Nach Abwägung aller Interessen, der städtebaulichen und bautechnischen Randbedingungen sowie aller Vor- und Nachteile wurde eine Fortschreibung der Variante 2, die im Folgenden beschrieben wird, als zweckmäßige sowie wirtschaftlich und technisch optimal realisierbare Planungsvariante festgelegt.

Die Planung wurde unter Berücksichtigung der örtlichen und verkehrlichen Randbedingungen aufgestellt. Sie stellt sich als wirtschaftlichste Lösung dar und entspricht den technischen Mindestanforderungen. Die Umsetzung erfolgt nach den anerkannten Regeln der Technik, die grundsätzlich auch wirtschaftlichen Gesichtspunkten unterliegen.

Eine weitere Kosten-Nutzen-Analyse bzw. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung im eigentlichen Sinne ist nicht durchführbar, da sich keine wirtschaftlich sinnvollen Alternativen anbieten. Ein effizienter bzw. wirtschaftlicher Einsatz der Mittel ist damit gewährleistet. Der konkret zu erreichende monetäre Nutzen der einzelnen Maßnahme sowie des Gesamtprojektes lässt sich daher nicht darstellen.

3.3 Geplanter Zustand

3.3.1 Verkehrsbelastung

Der im Planungsabschnitt der Sackgasse Moojerstraße / Kneesestraße bestehende Verkehr wird sich durch die Grundinstandsetzung und Neuordnung nur geringfügig verändern. Die Anzahl der Anlieger ist gleichbleibend und der zeitweise erhöhte Bring- und Abholverkehr zur Schule wird sich nicht durch die Einrichtung als verkehrsberuhigter Bereich verändern. Kfz-Durchgangsverkehr ist nicht vorhanden.

Aufgrund der Verkehrsberuhigung und der Kennzeichnung von Stellplätzen kann sich ggf. eine Verkehrsabnahme durch geringeren Parkplatzsuchverkehr ergeben.

3.3.2 ÖPNV

- Entfällt -

3.3.3 Fußgängerverkehr

In der Moojer- und / Kneesestraße ist – wie in verkehrsberuhigten Straßen üblich - keine Trennung nach Verkehrsarten vorgesehen. Die 4,0 bis 5,0 m breite Fahrbahn ist für alle Verkehrsteilnehmer vorgesehen, auf der gem. StVO Fußgänger weder gefährdet noch behindert werden dürfen. Wer zu Fuß geht, darf die Straße in ihrer ganzen Breite benutzen, den Fahrverkehr dabei jedoch nicht unnötig behindern.

Der Durchgang am nordöstlichen Ende der Kneesestraße Richtung Neumann-Reichardt-Straße und Eingang Schulgebäude soll für die Nutzung von Fußgängern und Radfahrern neu befestigt. Fahrradanhänger sollen hier aufgestellt werden.

3.3.4 Radverkehr

Die Fahrbahn beider Straßen sowie der Durchgang ist wie unter 3.3.3 beschrieben auch für die Nutzung des Radverkehrs vorgesehen.

3.3.5 Barrierefreiheit

Durch die Aufpflasterung in der Zufahrt wird die Überquerung der Moojerstraße in der Neumann-Reichardt-Straße für Blinde, Sehbehinderte und Nutzer von Rollstühlen und von Rollatoren gleichermaßen nutzbar ausgeführt.

Innerhalb der verkehrsberuhigte Straße wird auf eine Integration von Orientierungs- und Leitsystemen verzichtet.

Die Straßenmöblierung (Beleuchtungsmasten, Fahrradanhänger, etc.) werden so angeordnet, dass sie sich nicht in dem Verkehrsraum befinden.

3.3.6 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die verkehrsberuhigte und untergeordnete Wohnstraße soll mit einer um ca. 5 m zurückgesetzten Teilpflasterung an die übergeordnete Neumann-Reichardt-Straße angeschlossen werden. Eine detaillierte Abstimmung zum Anschluss und der Radwegführung an der Neumann-Reichardt-Straße wird mit dem separaten „Knoten-Projekt“ im weiteren Planungsablauf durchgeführt.

Die Fahrbahn der Moojerstraße soll 5,0 m breit hergestellt und mit grauen Betonstein gepflastert werden. Die Fahrbahn der Kneesestraße soll 4,5 m (bzw. 4,0 m am Übergang zum Wandsbeker Gehölz) breit gepflastert werden. Am nordöstlichen Ende der Kneesestraße wird eine Wendefläche für PKW eingerichtet.

Seitlich angeordnete Parkstände sollen mit farblich abweichendem Pflaster befestigt werden.

Der Einmündungsbereich von der Moojer- in die Kneesestraße erhält eine Asphaltbefestigung, um ggf. höhere Schubkräfte der Baufahrzeuge in der Bauphase des geplanten Schul- und Sportanlagenbaus aufnehmen zu können.

3.3.7 Lichtsignalanlagen (LSA)

- Entfällt -

3.3.8 Öffentliche Beleuchtung (ÖB)

Die öffentlichen Beleuchtung wurde von Hamburg Verkehrsanlagen (HHVA) der neuen Straßenplanung angepasst. Die geplanten Standorte der Anlagen sind in den aktuellen Plänen dargestellt. In der Moojerstraße sind drei Straßenleuchten, in der Kneesestraße vier vorgesehen.

3.3.9 Straßenbegleitgrün

Zur Neugestaltung der Grünfläche / Mulde seitlich der Moojerstraße müssen vier Bäume (3 x Weißdorn, 1 x Haselnuss) entfernt werden. Als erforderliche Ersatzpflanzung wurden sechs neue Standorte für Bäume festgelegt.

Zu fällend Bäume	Ersatzpflanzung	Differenz
4 St.	6 St.	+2 St.

Der übrige Baumbestand bleibt erhalten und ist zu schützen.

3.3.10 Ruhender Verkehr

Zur Neugestaltung des verkehrsberuhigten Bereiches müssen alle vorhandenen Parkstände zurück gebaut werden. Als Ersatz können innerhalb des Planungsabschnittes 12 neue Parkstände (b = 2,5 m neben Grundstückseinfriedungen) hergestellt werden. Somit ergibt sich folgende Stellplatzbilanz:

Vorh. Stellplätze	Neue Stellplätze	Differenz
25 St.	12 St.	-13 St.

Für das Abstellen von Fahrrädern sind im Planungsabschnitt bisher keine Fahrradanhängerbühel vorhanden. Hierfür werden künftig an zwei Standorten Flächen vorgehalten:

- Kneesestraße gegenüber der Zufahrt zum WBV: 8 Anlehnbügel
- Durchgang Kneesestraße / Neumann-Reichardt-Straße: 18 Anlehnbügel

Somit ergibt sich folgende Fahrradanhängerbühelbilanz:

Vorh. Bühel	Neue Bühel	Differenz
0 St.	26 St.	+26 St.

3.3.11 Entwässerung

Die Gradienten und Höhen der bestehenden Fahrbahn wird weitgehend übernommen und im Zuge der Ausführungsplanung angeglichen.

Die Oberflächenentwässerung erfolgt in der Moojerstraße über einseitiges Gefälle der Fahrbahn in Richtung des parallel verlaufenden Grünstreifens und neu herzustellenden Mulden. In den konstruktiv angelegten Mulden kann Oberflächenwasser lokal zurückgehalten werden. Aufgrund der nur schwach versickerungsfähigen Böden im Plangebiet kann zwar keine definierte Versickerung erfolgen, eine

teilweise Entlastung der vorhandenen Kanäle kann dennoch durch die lokale Zwischenspeicherung und die geringe Versickerung erreicht werden.

Als Überlauf der Mulden sollen an der Ecke Moojerstraße / Kneesestraße ein Einlaufschacht mit Flintbeker Hut sowie im oberen Drittel der Moojerstraße ein Schacht mit Abdeckroste und Anschluss an das vorhandene Mischwassersiel angeordnet werden.

Die Fahrbahn der Kneesestraße erhält ein einseitiges Gefälle in Nordwestrichtung, so dass das Oberflächenwasser entweder über neu herzustellende Trummen und Anschlussleitungen direkt an das vorhandene Mischwassersiel angeschlossen werden oder ebenfalls in die Mulde an der Straßenecke zur Moojerstraße geführt wird.

Bei der Realisierung der vorliegenden Planung kommt es zu einer gemäßigten Reduzierung der versiegelten Flächen (Grandflächen werden zu Grünflächen / Mulden). Zusammen mit der konstruktive Rückhaltung werden somit etwas geringere Oberflächenwasserabflüsse entstehen.

3.3.12 Ausstattung / Möblierung

Neben den Fahrradanhängern werden keine weiteren Ausstattungen vorgesehen.

3.3.13 Sondernutzungen

Sondernutzungen sind im Plangebiet nicht vorgesehen.

3.3.14 Versorgungsanlagen

Im Plangebiet befinden sich Ver- und Entsorgungsleitungen für Strom, Wasser, Gas, und Telekommunikation (Deutsche Telekom, Vodafone, Dataport) sowie Siele der Stadtentwässerung. Diese müssen ggf. dem neuen Bordsteinverlauf und der neuen Straßenhöhenlage angepasst werden. Vereinzelt müssen Schächte angepasst werden.

Hierzu wird es eine separate Leitungstrassenplanung geben.

3.3.15 Grundwasser

Siehe Abschnitt 3.1.15

3.3.16 Bodengutachten

Siehe Abschnitt 3.1.16

3.3.17 Kampfmittel

Die unter 3.1.17 genannten Flächen sind gem. § 1 (4) KampfmittelVO als Verdachtsfläche für Bombenblindgänger eingestuft.

Im Zuge der Bauausführung wird für diesen Teil eine sicherheitstechnische Begleitung durch ein zugelassenes Unternehmen unter Berücksichtigung der vorherrschenden Kampfmittelverdachtslage berücksichtigt.

3.4 Bautechnische Einzelheiten

3.4.1 Auflistung der Aufbauten nach ReStra

Die Anliegerstraße und Sackgasse ist der Belastungsklasse Bk 0,3 zuzuordnen.

Die Verkehrs- und Parkfläche sowie alle Zufahrten sind entsprechend ReStra, Zeile 1 aus Tafel 3 herzustellen. Der Aufbau sieht einer 8,0 cm starken Pflasterdecke auf einer 4,0 cm starken Bettung-, 15 cm starken Schottertrag- und 33,0 cm starken Frostschuttschicht vor. Die Gesamtaufbaudicke beträgt 60,0 cm.

3.4.2 Auflistung der Randeinfassungen nach ReStra

Die Randeinfassung erfolgt gem. ReStra, Wissensdokument. Die Einfassung der Fahrbahn erfolgt im Allgemeinen mit Tiefborden aus Beton. Zu höher gelegenen Grünflächen und im Bereich des Verschwenks der Fahrbahn werden Hochborde aus Beton ausgeführt.

3.4.3 Sonstige bautechnische Einzelheiten

- Entfällt -

3.5 Durchführung der Baumaßnahme inkl. Kosten

Die Baumaßnahme kann ab Frühjahr 2023 realisiert werden.

Bei der Ermittlung der Baukosten wurden marktübliche Preise mit Stand vom Frühjahr 2022 berücksichtigt. Die Baukosten inkl. der technischen Anlagen betragen nach Kostenschätzung rund 475.000,- € brutto. Auf die Moojerstraße entfallen davon anteilig rund 225.000,- € brutto, auf die Kneesestraße entfallen rund 250.000,- € brutto.

Grunderwerbskosten fallen nicht an.

4. Umweltbelange

4.1 Umweltverträglichkeitsprüfung

Die Baumaßnahme unterliegt nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in Hamburg (HmbUVPG), zuletzt geändert am 14. März 2014, Anlage 2 mit § 13a Hamburgisches Wegegesetz (HWG), zuletzt geändert am 15. Februar 2011 nicht der Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung.

Der Umbau stellt keinen erheblichen Eingriff im Sinne des § 1 Abs. 3 Satz 2 der 16. BImSchV dar. Die Leistungsfähigkeit der Moojer- und Kneesestraße wird durch die geplante Maßnahme nicht gesteigert.

4.2 Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen

- Entfällt -

4.3 Auswirkungen aus Immissionen

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

5. Grunderwerb

Die Baumaßnahme erfolgt innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinien, so dass kein Grunderwerb erforderlich ist.

6. Anmerkungen zur Finanzierung

Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt aus der bezirklichen Rahmenzuweisung sowie durch Anliegerausbaubeiträge

Die geschätzten Baukosten liegen bei rund 475.000,- € (brutto). Grunderwerbskosten fallen nicht an.

Die Unterhaltung und das Anlagemanagement obliegen dem Bezirk.

7. Sonstiges

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

Funktion	Leitzeichen	Zeichnungsvermerk	Datum	Unterschrift
Ingenieurbüro f. Bauwesen Ohlenroth + Brunckhorst GmbH		Vfasst		
Sachbearbeitung	MR 24-15	Bearbeitet		
Abschnittsleitung	MR 210	Fachtechnisch geprüft	X	X
Abteilungsleitung	MR 20	Aufgestellt	X	X

Anlagen:

Übersichtskarte, M 1 : 5.000

Nr. 19-017/02-01

Verkehrstechnischer Lageplan, M 1 : 250

Nr. 19-017/04-01

Querschnitte, M 1 : 50

Nr. 19-017/08-01