



FREIE UND HANSESTADT HAMBURG

PSP-Nr. 3-22403010-100010.04

Bedarfsträger: Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

Planungs- und Entwurfsdienststelle: Bezirksamt Wandsbek
Dezernat für Wirtschaft, Bauen und Umwelt

Baudienststelle: Bezirksamt Wandsbek
Dezernat für Wirtschaft, Bauen und Umwelt - Tiefbauabteilung

Baumaßnahme: Am Stadtrand – von Friedrich-Ebert-Damm bis Tilsiter Straße

Baulänge: ca. 430m

Am Stadtrand

Erläuterungsbericht zur Schlussverschickung

Inhaltsverzeichnis

1.	Veranlassung	3
2.	Vorhandener Zustand	3
2.1	Allgemeines	3
2.2	Verkehrssituation	3
2.3	Motorisierter Verkehr	3
2.4	Radverkehr	3
2.5	Fußverkehr	4
2.6	ÖPNV	4
2.7	Ruhender Verkehr	4
2.8	Straßengrün	4
2.9	Beleuchtung	5
2.10	Entwässerung	5
3.	Geplanter Zustand	5
3.1	Ziel der Planung	5
3.2	Variantenuntersuchung	5
3.3	Motorisierter Verkehr	11
3.4	Radverkehr	11
3.5	Fußverkehr	11
3.6	ÖPNV	12
3.7	Ruhender Verkehr	12
3.8	Straßengrün	13
3.9	Beleuchtung	13
3.10	Entwässerung	13
3.11	Bilanzierung	14
3.12	Planungsrechtliche Grundlagen	14
3.13	Kosten und Finanzierung	14
3.14	Wirtschaftlichkeit	14
4.	Sonstiges	14

1. Veranlassung

Die Maßnahme steht im direkten Zusammenhang mit dem Ausbau der Veloroute 6, welche am nördlichen Ausbauende über die Tilsiter Straße anschließt. In der Straße „Am Stadtrand“ sind zahlreiche Gewerbe- und Dienstleistungsunternehmen ansässig, sodass mit einem hohen Kunden- und Pendleraufkommen zu rechnen ist. Das betrifft nicht nur Radfahrende die über die Veloroute das Gebiet erreichen möchten, sondern auch Zufußgehende, welche mit dem ÖPNV über den Friedrich-Ebert-Damm anreisen. Zugleich ergibt sich aus der Lage der Straße eine wichtige Querverbindung in Nord-Südrichtung. Bei der Umsetzung ist es ebenso ein Anliegen, Verluste an Baumstandorten durch den Umbau der Tilsiter Straße im lokalen Umfeld zu kompensieren. Die Straße Am Stadtrand eignet sich hierfür im besonderen Maße, da sie nur wenig Straßengrün aufweist und durch das Herstellen neuer Baumstandorte eine deutliche Aufwertung des Straßenraums erreicht werden kann.

2. Vorhandener Zustand

2.1 Allgemeines

Der betroffene Abschnitt der Straße „Am Stadtrand“ verläuft von Süd nach Nord durch den Gewerbepark Friedrich-Ebert-Damm. Sie schließt nach Norden, in Verlängerung über Bullenkoppel und Barmwisch an die Haldesdorfer Straße an. Nach Süden quert die Straße den Friedrich-Ebert-Damm und bindet über den Ölmühlenweg an die Ahrensburger Straße an.

2.2 Verkehrssituation

Im Maßnahmenbereich zwischen Friedrich-Ebert-Damm und Tilsiter Straße sind vor allem gewerbliche Anlieger und Dienstleistungsunternehmen ansässig. Im Wilma-Witte-Stieg befindet sich ein Wertstoffhof mit hohem Kundenaufkommen. Die Radwege in den Nebenflächen verlaufen hinter den Parkständen und werden von zahlreichen stark frequentierten Überfahrten überquert. Die Radverkehrsanlagen erfüllen mit 1-1,2m Breite nicht die gängigen Mindestmaße, weshalb keine Benutzungspflicht besteht. Dem motorisierten Verkehr stehen zwei Fahrstreifen mit einer Gesamtbreite von 9,65m zur Verfügung. Die Anlagen für den Fußverkehr weisen mit ca. 2m einen ausreichenden Verkehrsraum auf. In Kombination mit dem untermaßigen Radwegen, welche auch keine taktile Trennung aufweisen, ist dieses Maß der angrenzenden Nutzung dennoch unangemessen.

2.3 Motorisierter Verkehr

Im Querschnitt werden auf einer Breite von ca. 9,65m bis 10m dem motorisierten Verkehr Fahrspuren zur Verfügung gestellt. Die Fahrspur in Richtung Norden weist eine Breite von ca. 3,25m auf, die Fahrspur in Richtung Süden variiert zwischen 6,2m und 6,75m. Verkehrszahlen für den Streckenabschnitt liegen nur von den Jahren 2006 und 2008 vor. Die Verkehrsstärke betrug in diesem Zeitraum ca. 5000 Kfz/24h.

2.4 Radverkehr

Der Radverkehr wird in den Nebenflächen auf baulichen Radwegen geführt, eine Benutzungspflicht besteht nicht. Die Radverkehrsanlagen weisen eine Breite von 1,0m bis 1,2m auf

und sind mit unterschiedlichen Materialien befestigt. Teilweise werden diese von Überfahrten unterbrochen. Einbauten wie Poller und Beschilderungen befinden sich teilweise direkt angrenzend an den Radwegen und schränken zusätzlich die Bewegungsfreiheit ein. Teilweise wurden die Radwege bereits mit neuem Plattenbelag versehen, erreichen jedoch weiterhin nicht das Mindestmaß nach ReStra. Die unsanierten Abschnitte weisen starke Unebenheiten auf.

2.5 Fußverkehr

Für Zufußgehende steht ein ca. 1,8m - 2m breiter Gehweg zur Verfügung, der mit Gehwegplatten befestigt ist. Die Befestigung weist nur leichte Schäden auf und befindet sich in einem allgemein verkehrssicheren Zustand. Problematisch sind die schmalen Radwege, welche direkt an die Gehwege anschließen und sich in einem schlechten baulichen Zustand befinden. Hierdurch wird der Gehweg häufig vom Radverkehr mitbenutzt. Da aufgrund des großen Dienstleistungsangebot auch mit einem entsprechend hohem Fußverkehrsaufkommen zu rechnen ist, wären größere Breiten für die Fußverkehrsanlagen angebracht.

2.6 ÖPNV

Es sind keine Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs vorhanden.

2.7 Ruhender Verkehr

Beidseitig der Straße sind Parkmöglichkeiten vorhanden. Auf der Westseite befindet sich ein 2m breiter mit Wabenpflaster baulich hergestellter Parkstreifen, der so gut wie unterbrechungsfrei bis an die Überfahrten heranreicht. Das Parken ist mittels Beschilderung nur für Pkw zugelassen. Zur Verbesserung der Sichtfelder an den Überfahrten wurden bereits diverse Gegenstände wie etwa Brunnenringe aufgestellt, um ein zu dichtes Parken an den Zufahrten zu verhindern. Der Parkstreifen wird ansonsten nur durch kleine Nasen zur Unterbringung von Schachtdeckeln und Beleuchtungsanlagen unterbrochen.

Auf der Ostseite ist ein durchgehender ca. 2,8m breiter Seitenstreifen auf der Fahrbahn abmarkiert. Dieser wird lediglich von den Zufahrten zu den privaten Stellplatzanlagen unterbrochen. Da es sich zum Teil um sehr große Stellplatzanlagen handelt, sind die Zufahrten stark frequentiert. Für einen ca. 87m langen Abschnitt des Parkstreifens am Süden bestehen keine Beschränkungen nach Fahrzeugklasse für den ruhenden Verkehr. Im weiteren Verlauf ist der Parkstreifen auf die Nutzung für Pkw beschränkt.

2.8 Straßengrün

Am Nordende der Straße befinden sich 9 relativ junge Straßenbäume in den Nebenflächen. Auch am südlichen Ende zum Friedrich-Ebert-Damm sind zwei Baumstandorte vorhanden. Die Bäume haben einen Stammdurchmesser von 15-30cm.

2.9 Beleuchtung

Im Plangebiet befinden sich 14 Standorte der öffentlichen Beleuchtung, in Abständen von 28 bis 40m. Südlich Haus-Nr. 56 befinden sich die Standorte auf der Westseite, nördlich davon auf der Ostseite. Der Abstand zur Fahrbahn variiert.

2.10 Entwässerung

Im Planungsbereich befinden sich 34 Trummen beidseitig der Fahrbahn, welche in ein Regenwassersiel entwässern. Das Gefälle der Straße verläuft stetig von Süd nach Nord. Das Regenwassersiel ist unter dem westlichen Gehweg verlegt und weist ebenfalls ein Gefälle nach Norden auf.

3. Geplanter Zustand

3.1 Ziel der Planung

Ziel ist es eine Aufwertung des Straßenraumes durch die Einbringung von Straßengrün zu erreichen. Hierbei werden bevorzugt leitungsfreie Standorte in den Nebenflächen gewählt um Leitungsverlegungen zu vermeiden.

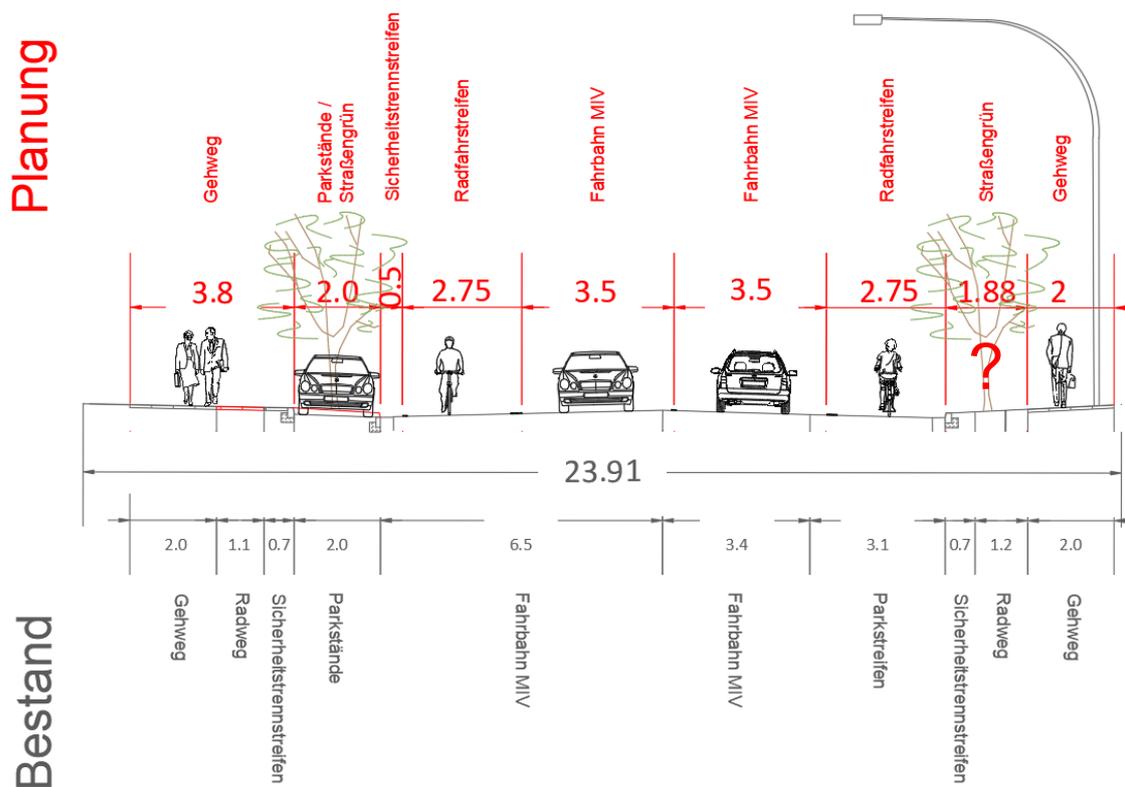
Des Weiteren sollen durch Neuaufteilung der Verkehrsflächen regelhafte Radverkehrsanlagen geschaffen werden. Zum Erreichen dieses Ziels sollen die untermaßigen Radverkehrsanlagen auf die Fahrbahn verlagert werden, welche hierfür die notwendigen Flächenreserven aufweist. Die freiwerdenden Flächen der ehemaligen Radverkehrsanlagen können dem Gehweg zugeordnet werden.

Auch sollten als Beitrag zur allgemeinen Verkehrssicherheit die Sichtbeziehungen an den stark befahrenen Überfahrten verbessert werden. Dies geschieht durch bauliche Maßnahmen zur Freihaltung der Sichtbeziehungen.

3.2 Variantenuntersuchung

Im Zuge der Planung wurden insgesamt 5 Varianten untersucht. Die letztlich gewählte Variante erwies sich als die wirtschaftlichste Möglichkeit die gewünschten Planungsziele umzusetzen. Nachstehend werden die einzelnen Varianten erläutert:

Variante 1



In Variante 1 sollte die Fahrbahn aus Gründen der Wirtschaftlichkeit im Bestand belassen werden, die Borde bleiben unangetastet. Von Vorteil sind die geringen Kosten und Aufwand aus Sicht des Straßenbaus. Der Radweg auf der Westseite wird durch einen Belagwechsel dem Gehweg zugeschlagen. In den Parkständen werden Baumstandorte ergänzt. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Hierfür können großzügige Breiten von ca. 2,75m je Radfahrstreifen verwirklicht werden. In den östlichen Nebenflächen wird der ehemalige Radweg zurückgebaut und ein durchgängiger Grünstreifen mit Baumstandorten eingerichtet.

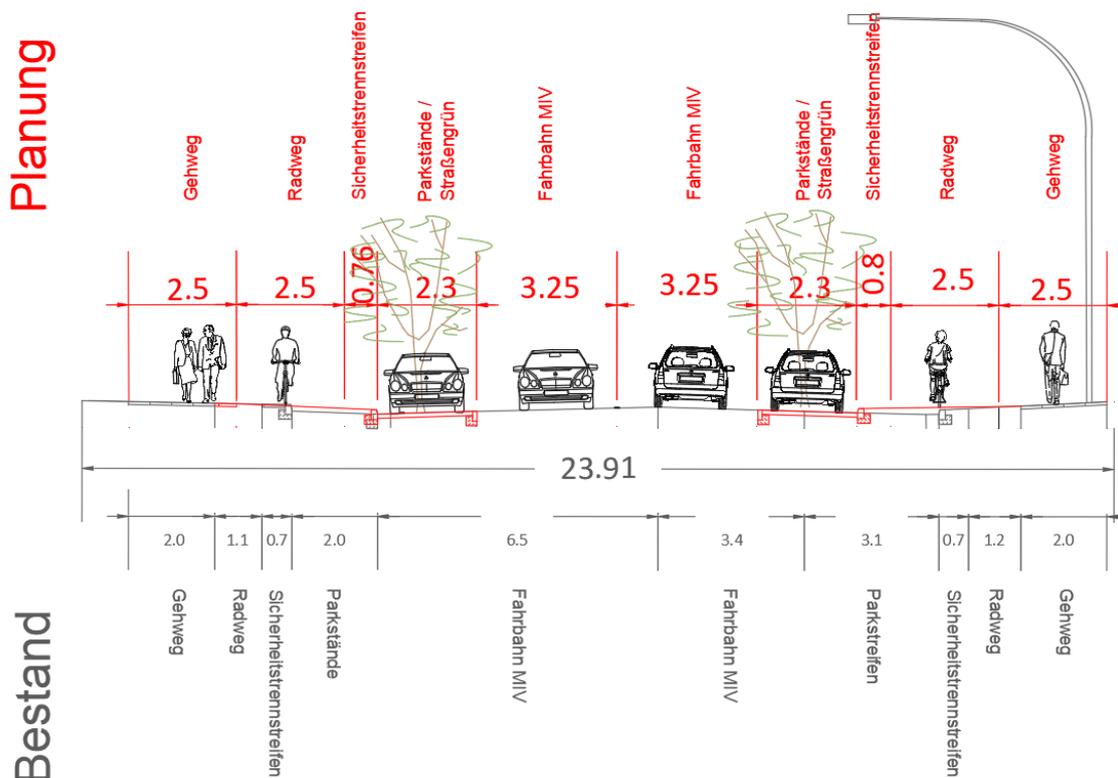
Vorteile:

- Geringer Umbauaufwand.
- Daher geringe Kosten.
- Ausreichend Platzangebot für alle Verkehrsteilnehmer.

Nachteile:

- In der Lage des Grünstreifens auf der Ostseite befinden sich Leitungstrassen von Gasnetz und Dataport. Leitungsverlegungen werden notwendig, es sind jedoch keine alternativen Flächenreserven vorhanden.
- Daher könnten auf der Ostseite voraussichtlich keine Bäume gepflanzt werden, was den Planungszielen entgegensteht.
- Das Parken auf der Ostseite entfällt vollständig, auf der Westseite teilweise.

Variante 2



Die baulichen Radwege werden verbreitert. Die Beibehaltung der Führungsform erleichtert den Anschluss an den Bestand. Die Fahrbahn wird baulich auf das Regelmaß verschmälert und auf beiden Seiten Parkstände angelegt, welche von Baumstandorten unterbrochen werden.

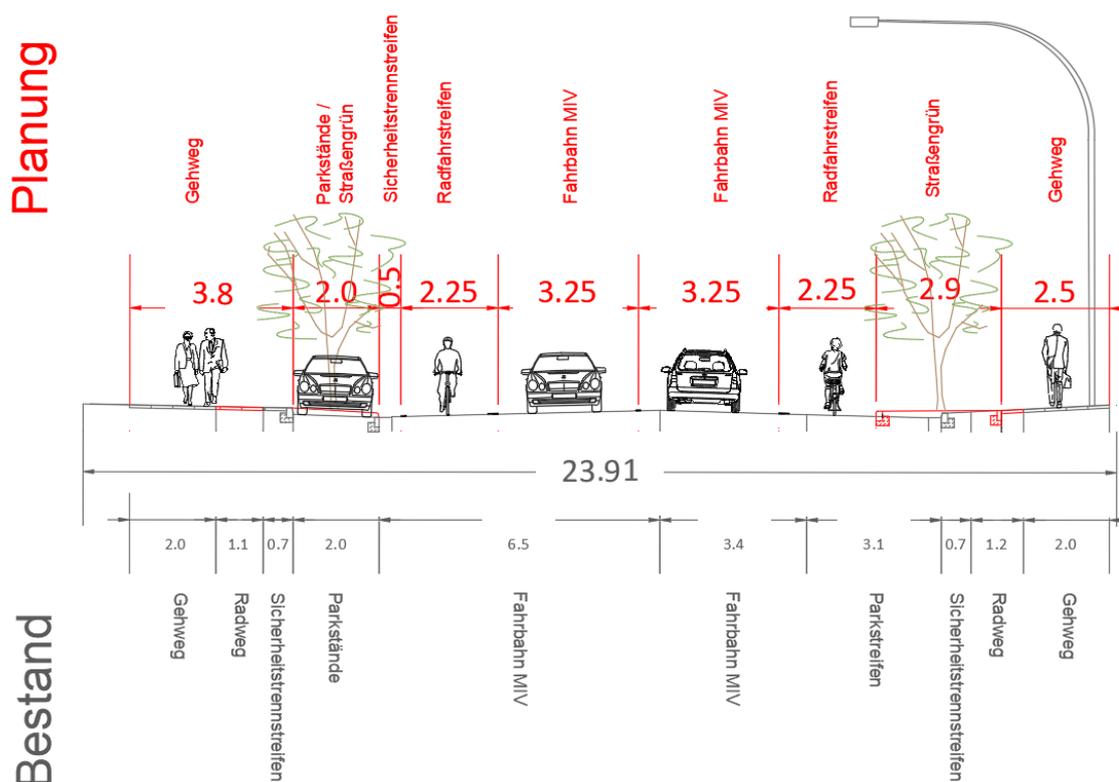
Vorteile:

- Da in der Fahrbahn keine Leitungen verlegt sind, können die Baumstandorte zahlreich und homogen verteilt werden.
- Parken ist beidseitig in 2,3m breiten Parkständen möglich.
- Die Beibehaltung der aktuellen Führungsform für den Radverkehr vereinfacht die Anbindung an den Bestand.

Nachteile:

- Umfangreiche Eingriffe in den Bestand sind notwendig.
- Daher ist mit erheblichen Umbaukosten, einer langen Bauzeit und umfangreichen Verkehrsbeschränkungen zu rechnen.
- Im Plangebiet sind viele sehr stark befahrene Überfahrten vorhanden, hierdurch besteht das Risiko für den Radverkehr von einbiegenden Fahrzeugen übersehen zu werden.

Variante 3



Die Westseite wird analog zu Variante 1 gestaltet. Um dem Konflikt mit dem Leitungsbestand auf der Ostseite zu entgegnen, wird der Grünstreifen in Richtung Fahrbahn verschoben und verbreitert. Hierdurch muss die Bordlage verschoben werden.

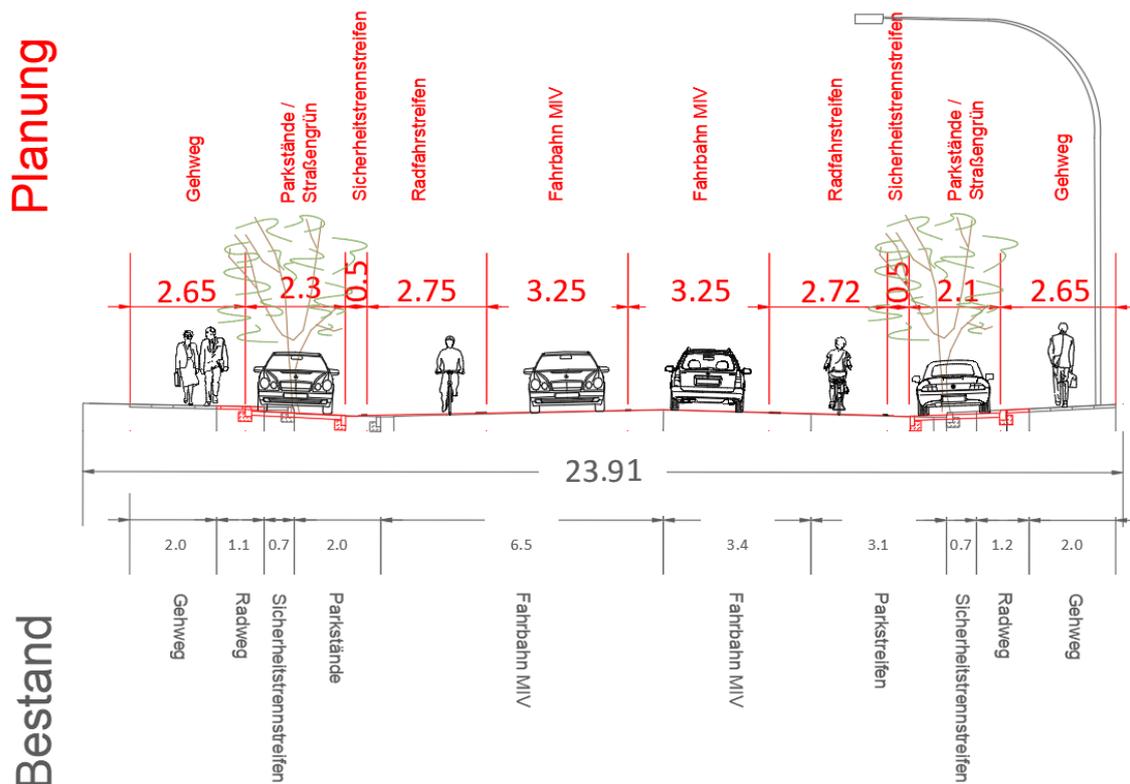
Vorteile:

- Der Umbauaufwand erhöht sich gegenüber Variante 1 bleibt jedoch überschaubar.
- Allen Verkehrsteilnehmern wird ausreichend Fläche zur Verfügung gestellt.

Nachteile:

- Das Parken auf der Ostseite entfällt vollständig.

Variante 4



Variante 4 beinhaltet einen beidseitigen Umbau der Nebenflächen. Hierdurch können alle Verkehrsflächen im Regellaß hergestellt werden. Die Variante bietet somit ein Maximum an Komfort für alle Verkehrsteilnehmer. Es muss jedoch der gesamte Straßenquerschnitt umgebaut werden. Ebenso ist eine Überarbeitung der Deckenhöhen erforderlich und somit auch eine Anpassung und Erneuerung der gesamten Entwässerungsanlagen.

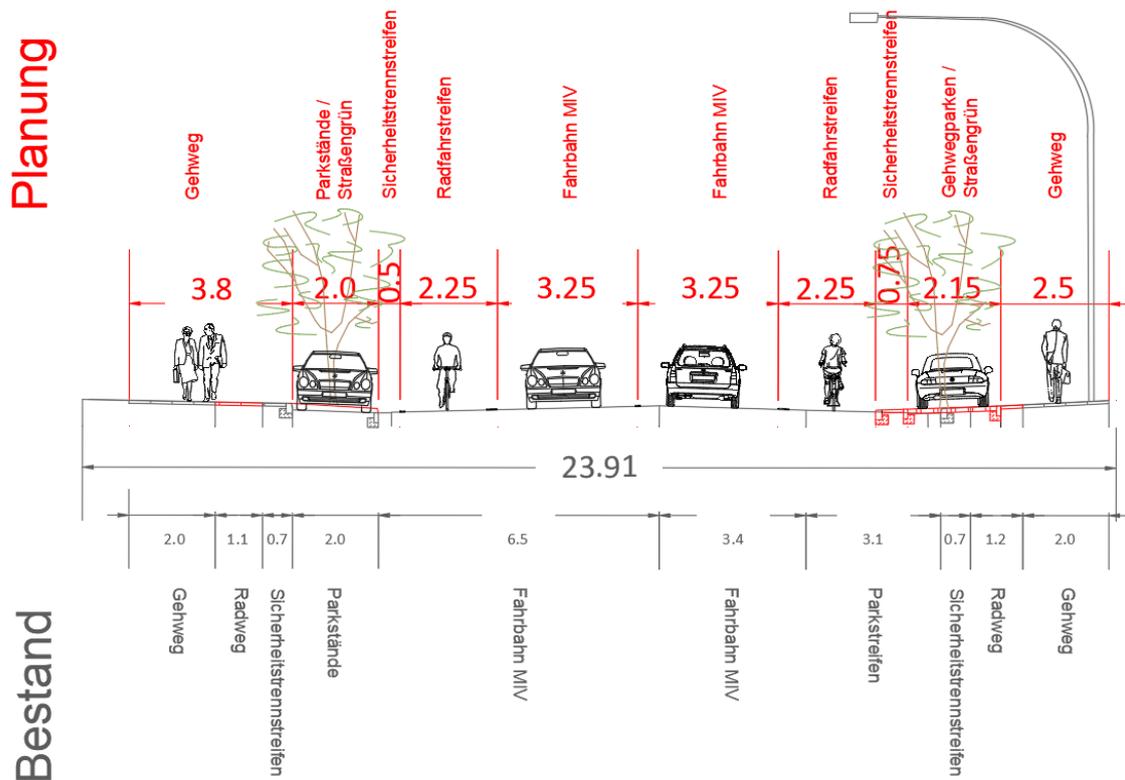
Vorteile:

- Alle Verkehrsflächen im Regellaß.
- Baumstandorte sind beidseitig möglich.
- Parken ist beidseitig möglich.

Nachteile:

- Hoher Umbauaufwand durch anpassen der Deckenhöhen in der Fahrbahn.
- Hierdurch ist mit erheblichen Umbaukosten, einer langen Bauzeit und umfangreichen Verkehrsbeschränkungen während der Bauzeit zu rechnen.

Variante 5



Variante 5 ist eine Weiterentwicklung der Varianten 1 und 3. Zwischen den Baumstandorten auf der Ostseite soll zusätzlich Parken ermöglicht werden. Um die Kosten und den Umbauaufwand zu reduzieren wird dabei auf die Herstellung von Parkständen in Buchten verzichtet. Stattdessen wird der Gehweg um ein Maß verbreitert, dass darauf sowohl die neuen Baumstandorte als auch der ruhende Verkehr Platz finden. Hierdurch muss die Entwässerung und die Deckenhöhen in der Fahrbahn nicht angepasst werden, was erheblich zur Kostenreduktion beiträgt und die Bauzeit stark reduziert.

Vorteile:

- Allen Verkehrsarten kann ausreichend Platz zur Verfügung gestellt werden.
- Parken ist beidseitig möglich.
- Baumstandorte sind beidseitig möglich.

Nachteile:

- Sonderform des Parkens auf dem Gehweg, hierdurch Beschränkung auf Fahrzeuge bis 2,8t auf der Ostseite.

Variante 5 erwies sich als die wirtschaftlichste Möglichkeit alle Planungsziele zu erreichen und wird daher weiterverfolgt.

3.3 Motorisierter Verkehr

Da die Fahrbahn mit 9,65m + 2,8m Parkstreifen eine starke Überbreite aufweist, soll der Radverkehr durch Markierung von Radfahrstreifen künftig auf der Fahrbahn geführt werden. Hierdurch verschmälert sich der westliche Fahrstreifen von ca. 6,3m auf das Regelmaß von 3,25m. Der östliche Fahrstreifen behält seine Breite von 3,25m und wird in seiner Lage angepasst. Für den Motorisierten Verkehr ergeben sich durch die Maßnahme keine Einschränkungen.

3.4 Radverkehr

Der Radverkehr wird auf Radfahrstreifen auf der Fahrbahn geführt. Hierdurch werden das Platzangebot und der Fahrkomfort deutlich erhöht. Die Radfahrstreifen sind in einer Breite von 2,25m vorgesehen und erhalten auf der Westseite zusätzlich einen Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr von 0,5m. Das Platzangebot für Radfahrende erhöht sich gegenüber dem Bestand um mehr als einen Meter. Auf der Ostseite wird künftig auf dem Gehweg geparkt. Die dafür vorgesehenen Bereiche werden so gestaltet, dass ein Sicherheitsabstand von 0,75m zum Radfahrstreifen baulich erkennbar wird. An den Planungsgrenzen wird an den Bestand angeschlossen. Dort wo der Radverkehr auf die Fahrbahn geleitet wird, an der Einmündung zum Wilma-Witte-Stieg und an stark befahrenen Überfahrten, erfolgt eine Roteinfärbung der Fahrbahn. Am nördlichen Ende wird der anschließende Radweg auf 2m verbreitert und erhält eine taktile Trennung zu Fußverkehr. Die Anordnung einer Benutzungspflicht ist jedoch nicht vorgesehen. Die Weiterfahrt auf der Fahrbahn wird durch eine unterbrochene Markierung ermöglicht. Aus Sicherheitsgründen wird von einer Bevorrechtigung an dieser Stelle (Y-Weiche) abgesehen. Am Südenende geht der Radfahrstreifen in den Rechtsabbiegestreifen über, da nicht genug Fläche vorhanden ist um ein Angebot auf der Fahrbahn zu schaffen. Durch die Überführung in den Rechtsabbiegestreifen sind die Radfahrenden bei dem Übergang in den Mischverkehr automatisch bevorrechtigt. Der bestehende Radweg in den Nebenflächen ist nicht benutzungspflichtig und kann aus Platzmangel nicht verbreitert werden. Aufgrund der angrenzenden Verkehrsführung kann auf den „Anderen Radweg“ nicht verzichtet werden. Ein zusätzliches Angebot einer Aufleitung ermöglicht die Weiternutzung des Bestandes. Bei zukünftigen Anpassungen am Knotenpunkt sollte die Radverkehrsführung entsprechend neu bewertet werden.

3.5 Fußverkehr

Durch die Verlegung der Radverkehrsanlagen auf die Fahrbahn, kann der freiwerdende Raum dem Gehweg zugeschlagen werden. So kann auf der Westseite eine Breite von ca. 3-4m und auf der Ostseite von ca. 2,5m erreicht werden. Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit wird der Gehwegbelag nicht durchgehend erneuert, sondern lediglich die Fragmente des Radweges zurückgebaut und mit Gehwegplatten befestigt. Durch die Entkopplung von den untermaßigen Radverkehrsanlagen ergibt sich für die Zufußgehenden ein deutlicher Komfortgewinn. Auf Höhe des Rückhaltebeckens wird eine Sitzbank eingerichtet. An besonders breiten Überfahrten werden kontrastlosen Richtungsfeldern versehen um eine bessere Orientierung für Menschen mit einem Langstock sicherzustellen.

3.6 ÖPNV

Zur Berücksichtigung der Stellungnahme des HVV werden die Baumstandorte derart angepasst, dass die erforderlichen Einstiegsbereiche im Bereich der Parkstände eingerichtet werden können, ohne die Baumstandorte zu gefährden. Eine Umsetzung der neuen Buslinie soll nach Angaben des HVV Ende 2026 erfolgen. Die Herstellung der Haltestellen inklusive der Fahrbahnverstärkungen in Betonbauweise erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt im Zuge des Hamburg-Takt.

3.7 Ruhender Verkehr

Auf der Westseite wird der ca. 2m breite Parkstreifen durch das Einfügen von Bauminseln gegliedert. Die Parkstände entsprechen nicht dem Regemaß nach ReStra, sind jedoch nur für das Abstellen von Pkw freigegeben und dafür ausreichend dimensioniert. Die Positionierung der Bauminseln richtet sich zum einen an der Leitungsfreiheit des Untergrunds, sowie zur Verbesserung der Sichtbeziehungen an den Überfahrten und Einmündungen. Durch den Raumgewinn aufgrund der Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn wäre eine Verbreiterung der Parkstände möglich, jedoch mit einem erheblichen baulichen Aufwand verbunden und würde zu einem weiteren Verlust von Parkständen führen. Da die Parkstände das Mindestmaß einhalten, wird auf einen Umbau verzichtet. Insgesamt gehen durch die neuen Baumstandorte auf der Westseite 14 Parkstände verloren. Auf der Ostseite entfällt der markierte Parkstreifen und der ruhende Verkehr wird in den Nebenflächen untergebracht. Für die Einrichtung von regulären Parkständen müsste die gesamte Wasserführung inklusive Deckenhöhen angepasst werden. Dies wiederum würde voraussichtlich eine Grundinstandsetzung erforderliche machen. Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und zur Vermeidung langer Bauzeiten, werden daher die Nebenflächen um ca. 1,5m in Richtung Fahrbahn erweitert. Das Gefälle des Gehweges wird beibehalten, sodass sich die Ansicht des Bordsteins von 12cm auf ca. 4cm reduziert. Somit kann der Bordstein zum Parken auf dem Gehweg überfahren werden und stellt die Wasserführung sicher. Der Gehweg wird mittels VZ 315 für das Parken freigegeben.

Hierdurch ergeben sich Restriktionen gegenüber dem Bestand, da hierdurch eine Beschränkung für das Parken für Pkw bis 2,8t entsteht. Mit Ausnahme eines ca. 87m langen Abschnittes am südlichen Ende, war im Bestand bereits eine Beschränkung für Pkw auf dem Parkstreifen vorhanden, jedoch ohne diese Einschränkung des zulässigen Gesamtgewichtes.

Zur besseren Erkennbarkeit der für den ruhenden Verkehr vorgesehenen Flächen, werden diese mit Rasenfugenpflaster optisch vom Gehweg getrennt. Dieses Material ist begehbar, sodass diese Flächen von Zufußgehenden genutzt werden können, sofern sie nicht durch den ruhenden Verkehr besetzt sind. Die Voraussetzungen für die Anordnung des VZ 315 sind somit erfüllt. Auch mit Besatz durch den ruhenden Verkehr verbleiben 2,5m Restbreite des Gehweges, sodass die Anforderungen an den Verkehrsraum für Fußgänger in jedem Fall sichergestellt sind.

Ebenso erfolgt ein Materialwechsel durch zwei Reihen Gehwegplatten 0,25x0,25m und einem zusätzlichen Tiefbord zur Fahrbahn, um den Sicherheitstrennstreifen zum Radfahrstreifen zu verdeutlichen. Hierdurch entsteht ein Abstand zum Radfahrstreifen von 0,75m. Durch die Um-

gestaltung gehen auf der Ostseite 21 Abstellmöglichkeiten verloren. Eine Ladesäule für E-Fahrzeuge vor Haus-Nr. 52 wird mitsamt der beiden zugehörigen Stellflächen in die Nebenflächen versetzt. Von den ursprünglich 88 Abstellmöglichkeiten für Pkw, können im gesamten Straßenabschnitt 53 erhalten werden.

Für den Radverkehr werden auf der auf der Westseite 27 und auf der Ostseite 24 neue Anlehnbügel installiert. Zusätzlich wird auf Höhe des Baustoffhandels ein Stellplatz für Lastenräder eingerichtet. Die Anlehnbügel an den Überfahrten dienen zugleich der Sicherstellung der Sichtbeziehung, da sie ein widerrechtliches Abstellen von Fahrzeugen im Einmündungsbe- reich unterbinden. Somit werden insgesamt 103 Abstellmöglichkeiten für Fahrräder neu ge- schaffen.

3.8 Straßengrün

Um eine verkehrssichere Aufleitung für den Radverkehr auf den Bestandsradweg am nördli- chen Ausbauende zu ermöglichen, müssen zwei vorhandene Baumstandorte entfallen. Durch die Maßnahme können 28 nachhaltige Baumstandorte neu geschaffen werden. Die Bilanz erhöht sich demnach von 11 auf 37 Baumstandorte. Alle Pflanzgruben werden mit einer Ober- fläche größer als 12m² eingerichtet, um den Neupflanzungen ausreichend Wurzelraum anzu- bieten. Durch die mit wasserdurchlässigem Material befestigten Flächen für Gehwegparken auf der Ostseite, kann den Baumstandorten zusätzlich Wasser zugeführt werden. Die Bäume werden mittels Eichenspaltpfählen gegen Falschparken gesichert.

3.9 Beleuchtung

Zum Erreichen der Planungsziele müssen am Nordende die ÖB-Standorte (29 und 30) durch drei neue Standorte ersetzt werden.

3.10 Entwässerung

Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit soll eine Anpassung der Entwässerung vermieden werden. Durch die Maßnahme werden 440m² versiegelte Flächen in Grünflächen umgewandelt, sowie 250m² versickerungsfähiges Material im Bereich des Gehwegparkens auf der Ostseite einge- setzt. Hierdurch ist davon auszugehen, dass sich die Abflussmenge nach der Umsetzung ver- ringert. Da es sich nur um kleinere Eingriffe in den Straßenraum handelt ist keine Grundin- standsetzung vorgesehen. Auf der Ostseite ist durch die Verbreiterung des Gehweges um ca. 1,5m auch eine Anpassung des Wasserlaufs erforderlich. Hierbei wird auf gesamter Länge ein Rundbord mit einer Ansichtshöhe von 4cm eingebaut. Dies erlaubt zugleich eine zuverlässige Wasserführung, sowie die Überfahrbarkeit an Überfahrten und zum Parken auf den Gehweg. 14 Trummen müssen von Ihren derzeitigen Standorten an die neue Bordlinie versetzt werden. Dabei sollen die bestehenden Anschlussleitungen gekürzt und wieder angeschlossen werden. Durch das gleichmäßige Gefälle nach Norden ist eine Anpassung der Deckenhöhen nicht er- forderlich. 2 weitere Trummen befinden sich im Bereich der Auf- und Ableitungen für den Rad- verkehr auf der Westseite. Diese müssen um wenige Meter versetzt werden, um eine Sturzge- fährdung zu vermeiden.

3.11 Bilanzierung

	Parkmöglichkeiten Pkw	Fahrradanlehnbügel	Straßengrün
Bestand	88	0	11
Planung	53	52	37
Bilanz	-35	+52	+26

3.12 Planungsrechtliche Grundlagen

Grundlage ist der Bebauungsplan Wandsbek 69/Tonndorf 29 vom 11. August 1999 mit letzter Änderung vom 11. Januar 2010 und Bebauungsplan Farmsen-Berne 29/Tonndorf 28/Wandsbek 68 vom 19. Februar 1996 mit letzter Änderung vom 12. Februar 2010.

Die Umsetzung der Baumaßnahme erfolgt innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinie.

3.13 Kosten und Finanzierung

Für die Umsetzung der Maßnahme ist mit Kosten von ca. 600.000 € brutto zu rechnen.

3.14 Wirtschaftlichkeit

Es wurde eine Variante gewählt, welche nur die absolut notwendigen Umbauten berücksichtigt, um die vorgesehenen Planungsziele zu erreichen. Der Eingriff in den Bestand wird dabei minimiert. Die vorgeschlagene Bauweise stellt somit die wirtschaftlichste Variante da.

4. Sonstiges

Die vorgestellte Planung wurde im Vorfeld eingehend mit dem zuständigen Polizeikommissariat 37 abgestimmt.

Funktion	Leitzeichen	Zeichnungsvermerk	Datum	Unterschrift
Projektleitung/ Sachbearbeitung		Bearbeitet / Verfasst		
Abschnittsleitung		Fachtechnisch geprüft		
Abteilungsleitung		Aufgestellt		