

Baumaßnahme: Private Wohnerschließung Kiwittdsmoor 6-26
gemäß B-Plan Langenhorn 80

Teilbaumaßnahme: Straßenbau

Erläuterungsbericht zur Schlussverschickung
der Verkehrsplanung

ERLÄUTERUNGSBERICHT ZUR SCHLUSSVERSCHICKUNG

INHALTSVERZEICHNIS

1	ANLASS DER PLANUNG	1
2	VORHANDENER ZUSTAND	1
3	GEPLANTER ZUSTAND	3
3.1	Planungsansatz	3
3.2	Einzelheiten der Planung	3
4	PLANUNGSRECHTLICHE GRUNDLAGEN	6
5	UMSETZUNG DER PLANUNG	6
5.1	Grunderwerb/Widmung	6
5.2	Kosten und Finanzierung	6
5.3	Entwurfs- und Baudienststelle	6
5.4	Realisierungstermin	6
6	SONSTIGES	7

1 ANLASS DER PLANUNG

Anlass der Planung ist die private Erschließungsmaßnahme gemäß vorhabenbezogenem Bebauungsplan Langenhorn 80 zur Realisierung von ca. 477 Wohneinheiten. Die vorhandenen 258 Wohneinheiten werden abgerissen und das Gebiet somit nachverdichtet. Bedarfsträger für die Maßnahme ist die Kiwittsmoor 26 GbR. Die Realisierung obliegt dem Bezirksamt Hamburg-Nord (N/MR 2).

Im Zuge dieser Erschließungsmaßnahme werden die östlichen Nebenflächen der Straße Kiwittsmoor verbreitert und mit zusätzlichen Besucherparkständen und Fahrradabstellanlagen neu hergestellt und geordnet.

2 VORHANDENER ZUSTAND

Das ca. 4.800 m² große Erschließungsgebiet befindet sich im Norden des Stadtteils Langenhorn im Bezirk Hamburg-Nord. Der ca. 1.000 m lange Straßenzug Kiwittsmoor verläuft in nordöstlicher Richtung und verbindet die südlich des U-Bahnhofs Kiwittsmoor liegende Fibigerstraße mit der Straße Am Ochsenzoll. Die Straße Kiwittsmoor liegt dabei vollständig in einer Tempo-30-Zone.

Das Planungsgebiet beginnt nach ca. 170 m am nördlichen der beiden Fußgängerüberwege im Bereich des U-Bahnhofs Kiwittsmoor, auf Höhe der Hausnummer 7, und endet nach ca. 250 m am Knotenpunkt Kiwittsmoor/Tweeltenbek/Tweeltenmoor. Angrenzend an das Planungsgebiet besteht entlang der Straße Kiwittsmoor eine breite Vielfalt an Ein- und Mehrfamilienhäusern, niedrig- und hochgeschossigen Zeilenbauten sowie Punkthäusern.

Der Planungsabschnitt liegt in der Schutzzone III des am 18.01.2000 ausgewiesenen Wasserschutzgebiets (WSG) Langenhorn/Glashütte.

Es liegen bei der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, VE1 keine Angaben zur Verkehrsbelastung vor.

Die Straße Kiwittsmoor ist eine zweistreifige Sammelstraße mit einer ca. 6,0 m breiten Asphaltfahrbahn. Beidseitig sind ca. 5,0 m breite Nebenflächen vorhanden. Die Nebenflächen bestehen aus einer ca. 1,0 m breiten Befestigung mit Rasengittersteinen bzw. einer Deckschicht ohne Bindemittel. Angrenzend befindet sich beidseitig ein ca. 1,0 m breiter, teils gepflasterter, teils asphaltierter Radweg ohne Benutzungspflicht (im Anschlussbereich bereits teilweise zurückgebaut) sowie ein zwischen 1,5 m und 3,0 m breiter, mit Gehwegplatten befestigter, Gehweg. Die variable Restfläche zur Straßenbegrenzungslinie besteht aus einer Deckschicht ohne Bindemittel oder aus Rasenflächen.

Auf den östlichen Nebenflächen wird das halbseitige Längsparken von ungefähr 35 Pkw mangels entsprechender Beschilderung geduldet. Am westlichen Fahrbahnrand und im Bereich der Fußgängerüberwege bestehen eingeschränkte und absolute Haltverbote. Die verbleibende Restfahrbahnbreite beträgt somit

min. 5,0 m, wodurch der Begegnungsfall Pkw-Pkw ohne Einschränkungen und der Begegnungsfall Pkw-Lkw mit eingeschränkten Bewegungsspielräumen möglich sind. Die gesamte Querschnittsbreite beträgt derzeit ca. 16,0 m.

Im gesamten Planungsabschnitt sind keine Fahrradabstellanlagen vorhanden.

Zusätzliche Parkmöglichkeiten für Pkw sind durch 2 Stellplatzanlagen auf dem Privatgrundstück sowie durch die kostenpflichtige P+R Anlage (274 Stellplätze, 2019 modernisiert) am U-Bahnhof Kiwittdmoor gegeben.

Die im Bestand vorhandenen Gehwege und Querungen sind mit Ausnahme des angrenzenden Fußgängerüberwegs nicht barrierefrei. Es fehlen taktile Leitelemente sowie Tastkanten bei den vorhandenen Bordsteinen. Aufgrund des ungeordneten Parkens ist in der Einmündung der Solferinostraße ein konfliktfreies Queren oftmals nicht möglich.

Die U1-Haltestelle ist die einzige Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im näherem Umfeld. Etwa 500 m östlich des Planungsabschnitts besteht an der Haltestelle Klinikum Nord (Heidelberg) Anschluss an die Buslinien 192 und 606 (Nachtverkehr werktags).

Im Planungsgebiet bestehen zwei ca. 5,0 m mit Wabenpflaster breite befestigte Zufahrten zum Grundstück Kiwittdmoor 6-26 bei den Stationen 0+012 und 0+236. Die Zufahrten sind zugleich Feuerwehrzufahrten.

Es sind keine Bestandsbäume im öffentlichen Straßenraum vorhanden. Der vorhandene Baumbestand steht auf den angrenzenden privaten und öffentlichen Flurstücken. Gemäß Bebauungsplan bestehen 2 Erhaltungsgebote für Bestandsbäume auf dem angrenzenden östlichen Privatgrund auf Höhe der Stationen 0+075 (Hainbuche) und 0+228 (Feldahorn). Zusätzlich soll die Stieleiche bei 0+187 erhalten bleiben.

Die öffentliche Beleuchtung besteht aus Peitschenmasten, welche in der östlichen Nebenfläche stehen. Der Abstand beträgt 60 m, mit einer Verdichtung auf 30 m im Bereich der Fußgängerüberwege. Innerhalb der Planungsgrenzen ist eine Sitzbank in der östlichen Nebenfläche bei Station 0+001 vorhanden.

Die Entwässerung der Straße erfolgt durch das Längs- und Quergefälle der Fahrbahn in die am Fahrbahnrand angeordneten beidseitigen Straßenabläufe (Dachgefälle, ca. 35 m Abstand). Diese entwässern in das in der Fahrbahnmitte liegende vorhandene Regenwassersiel.

Eine Kampfmitteluntersuchung wurde durchgeführt. Gemäß der Bescheide vom 02.07.2018 und vom 21.07.2021 besteht nach Luftbildauswertung Fernerkundung kein Hinweis auf Bombenblindgänger oder vergrabene Kampfmittel aus dem 2. Weltkrieg. Demnach sind keine weiteren Maßnahmen erforderlich. Verbleibende, kleinflächige Verkehrsflächen ohne Gefahrenerkundung/Luftbildauswertung werden baubegleitend sondiert.

3 GEPLANTER ZUSTAND

3.1 Planungsansatz

Das grundlegende Ziel der Maßnahmen ist die bauliche Herstellung von Besucherparkständen, eine Ordnung des ruhenden Verkehrs in der östlichen Nebenfläche und die Herstellung eines barrierefreien Gehwegs. Zu diesem Zweck wird die öffentliche Straßenverkehrsfläche um ca. 2,8 m nach Osten erweitert.

Die Planung erfolgt barrierefrei gemäß der aktuell gültigen Regelwerke und Richtlinien sowie unter Berücksichtigung der Belange aller Verkehrsteilnehmer. Dabei wird eine möglichst wirtschaftliche Lösung angestrebt.

3.2 Einzelheiten der Planung

Aufteilung, Abmessung und geplanter Fahrbahnquerschnitt

Der Straßenraum der Straße Kiwittdsmoor wird durch ein ca. 2,8 m breites, von privat in den öffentlichen Besitz zu übertragendes, Flurstück nach Osten erweitert. Dies ermöglicht die Herstellung von 4,35 m tiefen Parkständen mit 0,65 m Überhangstreifen (insgesamt 5,0 m) sowie eines 2,5 m breiten Gehwegs, zzgl. einer Tiefbordeinfassung als Tastkante (Breite mit Rückenstütze 0,25 cm). Auf Höhe der Einmündung Solferinostraße wird der östliche Gehweg aufgrund eines im Bebauungsplan als erhaltenswert eingetragenen Bestandsbaums auf Privatgrund an die Fahrbahn verschwenkt. Da der Baum auf Privatgrund unmittelbar an der geplanten Straßenbegrenzungslinie steht, müssen zusätzliche Eingriffe in den Wurzelraum im öffentlichen Raum minimiert werden.

Gegenüber der Einmündung Solferinostraße wird im Bereich der neuen nördlichen, ungesicherten Querung die östliche Nebenfläche um bis zu 2,0 m vorgezogen, um so die erforderlichen Sichtbeziehungen sowie eine gewisse Verkehrsberuhigung zu ermöglichen.

Zwischen den Stationen 0+170 und 0+190 erfolgt eine erneute Gehwegverschwenkung aufgrund eines Bestandsbaumes im zukünftig öffentlichen Erweiterungstreifen. Die Fahrbahnbreite wird ab Station 0+170 zunächst auf 4,8 m verengt, um zwei insgesamt 11,0 m lange und 2,5 m breite Längsparkstände neben dem verschwenkten Gehweg herstellen zu können. Zukünftig besteht hier die Möglichkeit eine Ladezone auszuweisen. Nördlich der Längsparkstände erfolgt eine zusätzliche, ca. 7,5 m lange, Einengung auf eine verkehrsberuhigende Restfahrbahnbreite von 3,8 m (Begegnungsfall Pkw – Rad).

Südlich der Einmündungen Tweeltenbek und Tweeltenmoor wird die östliche Nebenfläche um 0,7 m in die Fahrbahn vorgezogen, um die Anforderungen an die Haltesichtweite für die geplante ungesicherte Querung zu gewährleisten. Mit Verbreiterung der westlichen Nebenfläche um ca. 1,5 m wird zugleich die Restfahrbahnbreite auf 3,8 m verringert. Dies ermöglicht mit dem südlichen, alternierend angeordneten Verschwenk eine gewisse Verkehrsberuhigung. Gleichzeitig wird ein Befahren des östlichen Grundstücks durch ein- und abbiegende Müllfahrzeuge (3-achsig ohne Nachlaufachse) gewährleistet.

Der in der östlichen Nebenfläche liegende gepflasterte/asphaltierte Radweg wird zurückgebaut. Nördlich der Einmündung Solferinostraße sowie südlich der Einmündung Tweeltenbek wird der westliche Radweg teilweise zurückgebaut. Zwischen den Querungsstellen soll aufgrund des seitens der Verkehrsbehörde vorgesehenen Entfalls von (eingeschränkten) Haltverboten perspektivisch Gehwegparken ausgewiesen werden, wodurch ein kompletter Rückbau nicht erforderlich wäre. Als vorbereitende Maßnahme wird im Süden die Nebenfläche in dem Maße hergestellt und mit Fahrradanhängerbügeln geschützt, wie dies die Freihaltung des Sichtfeldes auf die Fußverkehrsquerung erfordert. Im Norden werden südlich der Querung 2 Sperrpfosten als Schutz vor Befahrung hergestellt.

Der Radverkehr wird künftig, wie bei Tempo-30-Zonen üblich, im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

Der ÖPNV ist von der Baumaßnahme nicht betroffen.

Die Neuordnung des ruhenden Verkehrs im Planungsgebiet beinhaltet die Herstellung von insgesamt 48 Senkrecht- und 2 Längsparkständen in der östlichen Nebenfläche zwischen den beiden vorhandenen Grundstückszufahrten. Maximal alle 5 Senkrechtparkstände ist ein 3,0 m breites Baumquartier zur baulichen Unterbrechung und zur optischen Aufwertung des Straßenraumes, oder eine 1,3 m breite Nebenfläche zur Aufnahme von Beleuchtungsmasten vorgesehen. Es werden 5 barrierefreie, endständige Senkrechtparkstände baulich hergestellt, davon werden 4 derzeit als ausreichend angesehen und angeordnet. Der Heckausstieg wird hierbei über den 2,5 m breiten Gehweg gewährleistet. Ein weiterer Parkstand kann bei zusätzlichem Bedarf markiert und beschildert werden.

Zwischen den Parkständen 10 und 11 bei Station 0+055 wurde ein möglicher Standort für eine E-Ladesäule identifiziert. Weitere potenzielle Standorte finden sich an den Stationen 0+140 und 0+204, jeweils im Bereich der 1,3 m breiten Nebenflächenvorsprünge der dortigen Beleuchtungsmaste.

Gegenüber dem vorhandenen ungeordneten Parkstandbestand erhöht sich die Anzahl der vorhandenen Parkstände um 15 (+43 %). Der Parkstands Schlüssel beträgt ca. 0,1 gemäß der Festsetzung des Bebauungsplans. Auf dem angrenzenden Privatgrund entstehen 145 Stellplätze.

Es werden 29 Fahrradanhängerbügel mit 58 Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum hergestellt. Zusätzlich entstehen insgesamt 550 private Abstellmöglichkeiten für Fahrräder auf Privatgrund, jeweils in unmittelbarer Nähe der Hauseingänge.

Die beiden vorhandenen Zufahrten bei den Stationen 0+012 und 0+236 werden ertüchtigt, bzw. geringfügig verlegt. Aufgrund der Nutzung als Feuerwehrezufahrten werden diese wie im Bestand ca. 5,0 m breit hergestellt. Über die Zufahrten werden die getrennten Tiefgaragen im Norden (Haus F-J) und im Süden (Haus O-R) des Baufelds erreicht. Bei Station 0+108 ist eine neue, 5,5 m breite Tiefgaragenzufahrt für die Häuser K-N vorgesehen.

Aufgrund der Umplanung, bzw. Erweiterung der Verkehrsflächen werden zusätzliche Beleuchtungsmaste ergänzt. Aufgrund der Straßenraumbreite und geplanten Verwendung von LED-Leuchten wurde ein Be-

leuchtungsmastabstand von ca. 30 m vorgesehen, wodurch das bestehende fahrbahnahe 60-m-Raster beibehalten und um fehlende Maste ergänzt werden kann. Vorhandene Beleuchtungsmaste und Leuchten werden im Planungsbereich zwecks Einheitlichkeit ausgetauscht.

Da die Ausleuchtung der gesamten Straßenraumbreite mit den bestehenden Maststandorten nicht ausreicht, wird eine Gehwegergänzungsbeleuchtung auf der Ostseite vorgesehen. Hinsichtlich der Straßenraumausleuchtung sowie der Baukosten wurde eine Ergänzungsbeleuchtung als Vorzugsvariante gewählt und die bestehende Beleuchtung in die Planung der Senkrechtparkstände integriert.

Im Rahmen der Barrierefreiheit werden 2 Sitzbänke im Bereich der Gehwegverschwenkungen vor den erhaltenswerten Bestandsbäumen bei Station 0+087 und 0+190 vorgesehen. Da diese an der inneren Leitlinie liegen, werden diese mit einem taktil und optisch vom Gehwegbelag unterscheidbarem Kleinsteinpflasterstreifen mit 30 cm Breite abgegrenzt.

Die bestehenden Straßenabläufe inkl. Anschlussleitung werden teilweise abgebrochen und durch neue Straßenabläufe am Fahrbahnrand ersetzt bzw. aufgrund der größeren Einzugsgebiete und Nebenflächenvorsprünge ergänzt. Schadhafte Trummenanschlussleitungen werden bei Bedarf saniert oder erneuert. Das bestehende Entwässerungsprinzip der Straße bleibt erhalten.

Durch die östliche Nebenflächenerweiterung müssen 4 Bäume auf dem derzeitigen Privatgrund gefällt werden. Von diesen Bäumen entfallen jedoch 2 bereits durch die Freianlagenplanung auf dem Privatgrundstück. Es sind acht Baumneupflanzungen in der östlichen Nebenfläche vorgesehen. Diese erfolgen im regelmäßigen Abstand zueinander sowie zu den erhaltenswerten Bestandsbäumen. Der Mindestabstand zu den Beleuchtungsmasten von 5,0 m wird eingehalten.

Es werden überbaute Pflanzgruben gemäß den Empfehlungen für Baumpflanzungen, Teil 2: Standortvorbereitungen für Neupflanzungen; Pflanzgruben und Wurzelraumerweiterung, Bauweisen und Substrate (FLL) mit ca. 23 m³ Substrat je Baum vorgesehen. Der Wurzelraum wird entlang der Senkrechtparkstände nur ca. 2,2 m breit hergestellt, um nicht in den Bereich der beiden vorhandenen Gasleitungen eingreifen zu müssen. Auf eine Umlegung der Gasleitungen wird in Abstimmung mit dem Bezirk Hamburg-Nord und Gasnetz Hamburg verzichtet. Zusätzlich werden Wurzelbelüftungen verbaut, um den Bäumen im Planungsgebiet optimale Wachstumsbedingungen zu ermöglichen und zukünftige Schäden am Oberbau zu minimieren. Zum Schutz der umliegenden Verkehrsflächen und Leitungen sind Wurzelführungsbahnen vorgesehen. Entlang der geplanten Bordlinie an den erhaltenswerten Bestandsbäumen wurde eine Wurzeluntersuchung durchgeführt. Daraus resultierende Anforderungen werden im Rahmen der Ausführungsplanung berücksichtigt.

Die Planung von Ver- und Entsorgungsleitungen erfolgt separat im Rahmen der Leitungstrassenplanung.

Der Umfang der geplanten Arbeiten stellt keinen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV, wie er als Auslöser für eine wesentliche Änderung vorausgesetzt wird, dar. Schallschutzmaßnahmen sind somit nicht erforderlich.

Umweltverträglichkeit

Für die geplanten Maßnahmen ist gem. § 13a des Hamburgischen Wegegesetz (HWG) keine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich.

4 PLANUNGSRECHTLICHE GRUNDLAGEN

Die planungsrechtliche Grundlage für die Erschließungsmaßnahme bildet der vorhabenbezogenen Bebauungsplans Langenhorn 80, festgestellt am 27.02.2019.

5 UMSETZUNG DER PLANUNG

5.1 Grunderwerb/Widmung

Für die geplante Straßenbaumaßnahme ist Grunderwerb erforderlich. Gemäß dem Bebauungsplan Langenhorn 80 wird die östliche Straßenverkehrsfläche um ca. 2,8 m verbreitet. Das bereits neugebildete Flurstück 11874, ehemals Teil des Flurstücks 499, wird nach Abschluss der Baumaßnahme kosten- und lastenfrei sowie entschädigungslos in das Verwaltungsvermögen Tiefbau des Bezirksamts Hamburg-Nord übertragen und gewidmet.

Das Flurstück 7554 befindet sich noch nicht im Eigentum des Fachbereichs Tiefbau, sondern derzeit im allgemeinen Grundvermögen. Der Grunderwerb erfolgt zeitbedingt im Nachgang der Schlussverschickung.

5.2 Kosten und Finanzierung

Für die Erschließung wurde am 31.05.2018 zwischen dem Vorhabenträger und der FHH ein öffentlich-rechtlicher Vertrag (499) gemäß § 13 Abs. 5 des Hamburgischen Wegegesetzes (HWG) geschlossen. Die Kosten der erschließungsrelevanten Straßenbaumaßnahmen werden vollständig durch den Vorhabenträger Kiwittdmoor 26 GbR getragen.

5.3 Entwurfs- und Baudienststelle

Planungs-, Entwurfs- und Baudienststelle ist das Bezirksamt Hamburg-Nord, Fachamt Management des öffentlichen Raumes, Fachbereich Tiefbau.

5.4 Realisierungstermin

Die Hochbaumaßnahmen werden vsl. im 2. Quartal 2024 abgeschlossen sein. Im Anschluss erfolgen die erforderlichen Leitungsbaumaßnahmen. Die Tiefbaumaßnahme kann vsl. im 4. Quartal 2024 beginnen. Die Baumpflanzungen erfolgen vsl. im 1. Quartal 2025.

6 SONSTIGES

Mit der ingenieurmäßigen Bearbeitung ist das Ingenieurbüro ARGUS Stadt und Verkehr PartmbB vom Vorhabenträger direkt beauftragt.

Hamburg, den 11.05.2023

gez 

