

ERLÄUTERUNGSBERICHT

zur Schlussverschickung

Baumaßnahmen: Erhaltungsmanagement für Hamburgs Straßen

Teilbaumaßnahme: Vogt-Kock-Weg (Heidlohstraße-Frohmestraße)

INHALTSVERZEICHNIS

1	ALLGEMEINES UND ANLASS DER PLANUNG	2
2	VORHANDENER ZUSTAND.....	2
2.1	Allgemeines	2
2.2	Aufteilung der Fahrbahn und Nebenflächen, Oberflächenbefestigung	3
2.3	Verkehrsbelastung	3
2.4	Öffentlicher Personennahverkehr	4
2.5	Fußgänger und Radfahrer	4
2.6	Barrierefreiheit	4
2.7	Ruhender Verkehr	4
2.8	Straßenbegleitgrün	4
2.9	Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung	5
2.10	Straßenentwässerung	5
2.11	Ver- und Entsorgung.....	5
2.12	Baugrund.....	5
3	GEPLANTER ZUSTAND.....	6
3.1	Allgemeines	6
3.2	Aufteilung der Fahrbahn und Nebenflächen, Oberflächenbefestigung	7
3.3	Verkehrsbelastung	8
3.4	Öffentlicher Personennahverkehr	8
3.5	Fußgänger und Radfahrer	8
3.6	Barrierefreiheit	9
3.7	Ruhender Verkehr	9
3.8	Straßenbegleitgrün	9
3.9	Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung	9
3.10	Straßenentwässerung	10
3.11	Ver- und Entsorgung.....	11
4	PLANUNGSRECHTLICHE GRUNDLAGEN	11
5	UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG	11
6	KAMPFMITTELRÄUMDIENST	11
7	UMSETZUNG DER PLANUNG.....	11
7.1	Grunderwerb.....	11
7.2	Kosten und Finanzierung	11
7.3	Entwurfs- und Baudienststelle.....	11
7.4	Beschlüsse parlamentarischer Gremien.....	12
7.5	Terminierung der Planung und Bauausführung.....	12
7.6	Sonstiges.....	12

1 ALLGEMEINES UND ANLASS DER PLANUNG

Gemäß der Begründung zum Bebauungsplan Schnelsen 87, der am 23.02.2016 festgestellt wurde, plant „die Bundesrepublik Deutschland den sechs- bzw. achtspurigen Ausbau der Bundesautobahn A7 zwischen dem Elbtunnel und dem Bordesholmer Dreieck. Der in diesem Zusammenhang gesetzlich vorgeschriebene und vom Bund finanzierte Lärmschutz soll auf Hamburger Gebiet in Stellingen und zum Teil in Altona in Form einer Überdeckung der A7 erfüllt werden. Ergänzend beabsichtigt die Stadt Hamburg, den Lärmschutz in Schnelsen und Altona über das gesetzlich vorgesehene Maß hinaus aus eigenen Mitteln zu erweitern. Anstelle von Lärmschutzwänden bekommt die Autobahn in diesen Bereichen ebenfalls einen Lärmschutztunnel.

Mit einem Lärmschutztunnel in Schnelsen bietet sich die Chance, die durch die Autobahn verursachte Schneise durch den Stadtteil zu schließen und ehemals gewachsene Verbindungen im Stadtgefüge wiederherzustellen und neue zu schaffen. Die Überdeckung der A7 in Schnelsen beginnt an der Heidlohstraße und endet [...] [am Schleswiger Damm].

Im Planfeststellungsbeschluss „Ausbau der A7 und Lärmschutztunnel Schnelsen“ vom 17. Dezember 2012 ist eine Begründung der Tunneloberfläche als Ausgleichsmaßnahme für den Eingriff der Autobahnerweiterung vorgesehen“ (Freie und Hansestadt Hamburg (2016), Begründung zum Bebauungsplan Schnelsen 87).

Der Vogt-Kock-Weg grenzt östlich an die Überdeckung der A7 und ist von den baulichen Veränderungen direkt betroffen. Das Bezirksamt Eimsbüttel plant in diesem Zuge die Grundinstandsetzung des Vogt-Kock-Wegs zwischen Heidlohstraße im Süden und Frohmestraße im Norden. Die Straße wird innerhalb der Straßenbegrenzungslinien überplant, erneuert und an die Anforderungen der ReStra angepasst.

Die Fahrbahn im Vogt-Kock-Weg befindet sich in einem sehr schlechten Zustand. Die Asphaltflächen sind uneben, von Rissen durchzogen und die Oberfläche abschnittsweise aufgebrochen.

Der einseitige Gehweg ist mit 1,65 m Breite zu schmal und weist in den Betonplatten regelmäßige Unebenheiten auf.

Im Rahmen der Grundinstandsetzung soll die bauliche Substanz der Straßen erneuert werden.

2 VORHANDENER ZUSTAND

2.1 Allgemeines

Das Planungsgebiet befindet sich im Bezirk Eimsbüttel, Ortsteil Schnelsen. Es handelt sich um eine Wohnstraße mit Tempo 50. Funktion der Straße ist die Erschließung der angrenzenden Flurstücke, auf denen ein- bis zweigeschossige Einzelhausbebauung vorhanden ist. Der Vogt-Kock-Weg ist 380 m lang, im Norden an die Frohmestraße und im Süden an die Heidlohstraße angebunden. Etwa mittig des Vogt-Kock-Wegs zweigt ein Straßenstich nach Osten ab und gabelt sich nach etwa 70 m in zwei Teile, die jeweils nach etwa 30 bzw. etwa 50 m in einer Wendeanlage enden. Der Straßenstich ist Teil des Vogt-Kock-Weges, aber nicht Teil dieser Maßnahme.

Die angrenzenden Knoten Frohmestraße/ Vogt-Kock-Weg und Heidlohstraße/ Vogt-Kock-Weg/ Röthmoorweg wurden im Rahmen der Herstellung des Autobahndeckels umgebaut. Die Änderungen sind im Lageplan dieser Verschickung blau dargestellt.

2.2 Aufteilung der Fahrbahn und Nebenflächen, Oberflächenbefestigung

Der Vogt-Kock-Weg erfüllt die Anforderungen und typischen Randbedingungen einer Wohnstraße gem. RAST 06, jedoch findet in der Straße in einer Richtung (Nord nach Süd) Linienbusverkehr statt.

Die Breite zwischen der vorhandenen Straßenbegrenzungslinie im Osten und der in Aussicht genommenen Straßenbegrenzungslinie im Westen verändert sich im Verlauf des Vogt-Kock-Wegs. Im südlichen Abschnitt zwischen Heidlohstraße und dem Straßenstich Vogt-Kock-Straße (ca. 180 m Länge) variiert die Breite je nach Verlauf der östlich angrenzenden Flurstücke zwischen 9,90 und 11,90 m. Auf Höhe des Straßenstichs verspringt die in Aussicht genommene Straßenbegrenzungslinie nach innen, sodass die Straßenverkehrsfläche auf 8,00 m minimiert wird. Dies wird auf einer Straßenlänge von etwa 130 m so fortgesetzt bis die in Aussicht genommene Straßenbegrenzungslinie gegenüber Haus-Nr. 1b nach außen zurück verspringt und von diesem Punkt bis zur Frohmestraße eine Straßenbreite von etwa 11,60 m entsteht.

Die Fahrbahn des Vogt-Kock-Wegs ist durchgängig 6,00 m breit (ohne Fahrbahnmarkierung) und mit Asphalt befestigt. Daran grenzt östlich ein rund 1,65 m breiter mit Betonplatten befestigter Gehweg, der mit einer Betonhochbordkante mit einer Ansicht zwischen 10 und 12 cm von der Fahrbahn abgegrenzt ist. Die Flächen zwischen der Gehwegbefestigung und den privaten Einfriedungen durch Mauern, Zäune oder Hecken sind unbefestigt.

Die westliche Einfassung der Fahrbahn besteht ebenfalls aus einer Hochbordkante mit 10 bis 12 cm Ansicht. Dahinter befindet sich heute bis an die in Aussicht genommene Straßenbegrenzungslinie gemäß B-Plan ein unbefestigter Randstreifen bzw. provisorische Befestigungen (Schotter, Asphaltbinder) aus den Bauarbeiten von der Deckelherstellung. In dem mittleren Abschnitt des Vogt-Kock-Wegs, in dem die in Aussicht genommene Straßenbegrenzungslinie in Richtung Fahrbahn verspringt, liegt die vorhandene westliche Hochbordkante auf der Grenze.

Die Zuwegungen zu den Grundstücken auf der östlichen Seite erfolgen durch Überfahrten und sind mit Betonplatten befestigt und mit 5er Tiefbordkanten aus Beton eingefasst.

Der vorh. Querschnitt des Vogt-Kock-Wegs teilt sich von Nordwesten nach Südosten wie folgt auf:

0,00 - 3,50 m unbefestigter bzw. provisorisch befestigter Randstreifen

0,15 m Hochbordstein aus Beton

6,00 m Asphaltfahrbahn

0,15 m Hochbordstein aus Beton

1,50 m Gehweg aus Betonplatten 50/50 cm

0,05 m Abgrenzstein aus Beton (abschnittsweise)

0,00 - 2,40 m unbefestigter Randstreifen/ Oberboden

2.3 Verkehrsbelastung

Für den Vogt-Kock-Weg liegen keine Verkehrszahlen vor. Durch Besichtigungen vor Ort sowie der ausschließlichen Nutzung durch Anwohner, Besucher und Linienbusse wird die Verkehrsstärke als sehr gering, d.h. auf unter 400 Kraftfahrzeuge pro Stunde, eingeschätzt.

Für die angrenzenden Straßen wurden im Zuge des Bebauungsplanverfahrens Verkehrsstärken für das Jahr 2025 prognostiziert. Für die Heidlohstraße wird von ca. 12.000 Kfz/24h, für die Frohmestraße von ca. 8.000 Kfz/24h ausgegangen.

2.4 Öffentlicher Personennahverkehr

Die VHH-Linie M21 fährt regelhaft von Norden nach Süden durch den Vogt-Kock-Weg. Für den Zeitraum der Bauarbeiten zur Herstellung des Autobahndeckels wurde eine Umleitung der Linie eingerichtet. Nach Abschluss dieser Arbeiten ist eine Rückverlegung in den Vogt-Kock-Weg vorgesehen.

Die Linie fährt in dieser Richtung zu den Hauptzeiten (Mo-Fr zwischen 5:30 und 20:30 Uhr, Sa zwischen 8:00 und 23:00 Uhr, So zwischen 9:15 und 23:00) im 10 Min-Takt., in den Nebenzeiten alle 15 bis 20 Minuten. Daraus ergibt sich eine Anzahl von 6 bis 7 Fahrten pro Stunde.

Ergänzend wird der Vogt-Kock-Weg von der Nachtbuslinie 603 der Hochbahn durchfahren. Diese Linie verbindet die Haltepunkte Grothwisch und Rathausmarkt und fährt montags bis freitags zwischen 0:30 Uhr und 4:00 Uhr etwa einmal stündlich durch den Vogt-Kock-Weg. An Wochenenden und Feiertagen fahren die Busse dieser Linie nicht.

Der Bereich Heidlohstraße/ Röthmoorweg ist durch den ÖPNV nicht ausreichend erschlossen. Die nächstgelegenen Bushaltepunkte sind die Haltepunkte Graf-Johann-Weg westlich bzw. südlich des Knotens Heidlohstraße/ Wählingsweg und Frohmestraße (Mitte) nordwestlich der Einmündung Wählingsallee in die Frohmestraße. Vom Straßenstich des Vogt-Kock-Wegs beträgt die fußläufige Entfernung rund 650 m bzw. 500 m.

2.5 Fußgänger und Radfahrer

Der Fußgängerverkehr wird im Vogt-Kock-Weg auf einem straßenbegleitenden Gehweg geführt. Dieser ist mit einer Breite von 1,65 m inklusive Sicherheitstrennstreifen deutlich zu schmal. Die Oberflächenbefestigung des Gehwegs weist zum Teil starke Unebenheiten auf.

Der Radverkehr findet im Mischverkehr auf der Fahrbahn statt.

Auch in der nördlich angrenzenden Frohmestraße stehen keine gesonderten Radverkehrsanlagen zur Verfügung. Die Planung des Knotens durch die DEGES sieht vor, dass in der Frohmestraße zwischen Vogt-Kock-Weg und der westlich gelegenen Wählingsallee 1,50 m breite Schutzstreifen markiert werden sollen.

In der Heidlohstraße sind östlich des Vogt-Kock-Wegs rudimentär bauliche Radwege mit rotem Betonsteinpflaster vorhanden. Auf der Westseite der Einmündung sind auf beiden Seiten der Heidlohstraße 1,60 m breite Radwege vorhanden. Die Planung der DEGES sieht vor, dass der Radverkehr in der Heidlohstraße ab der Einmündung Vogt-Kock-Weg in Richtung Westen zukünftig auf 1,85 m breiten Radfahrstreifen geführt wird.

2.6 Barrierefreiheit

Im Planungsbereich sind keine Einrichtungen für die Barrierefreiheit vorhanden, mit den DEGES-Planungen für die beiden Einmündungen jedoch bereits vorgesehen.

2.7 Ruhender Verkehr

Im Vogt-Kock-Weg wird auf der östlichen Fahrbahnseite in Längsaufstellung zwischen den Grundstückszufahrten geparkt.

Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum sind nicht vorhanden.

2.8 Straßenbegleitgrün

Straßenbegleitgrün ist aufgrund der Rodung des westlichen Grünstreifens im Zuge der Herstellung des Autobahndeckels nicht mehr vorhanden.

In der Einmündung des Straßenstichs Vogt-Kock-Weg steht auf der Nordseite eine private Hecke auf öffentlichem Grund und überragt die Straßenbegrenzungslinie um etwa 80 cm.

2.9 Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung

Die vorhandene öffentliche Beleuchtung besteht aus Auslegermasten, die entlang der östlichen Straßenbegrenzungslinie platziert sind. Im Vogt-Kock-Weg stehen insgesamt sieben Maste in Abständen von 50 bis 70 m. An der südwestlichen Ecke des Knotens Vogt-Kock-Weg/ Frohmestraße steht ein Mast, an dem die Spannseilbeleuchtung für die Frohmestraße befestigt ist.

Ein weiterer Auslegermast steht im Straßenstich des Vogt-Kock-Wegs auf der Nordseite etwa mittig in der öffentlichen Nebenfläche und engt dadurch den nutzbaren Raum ein.

Wegweisende Beschilderung ist im Planungsbereich nicht vorhanden.

2.10 Straßenentwässerung

Im Februar 2020 wurde eine Untersuchung der Trummen im Vogt-Kock-Weg durchgeführt. Insgesamt sind 22 Trummen im Planungsgebiet vorhanden.

Zwischen Heidlohstraße und Haus-Nr. 11 sowie im Straßenstich des Vogt-Kock-Wegs sind Regensiele (DN 300 bzw. DN 400) vorhanden. Das anfallende Oberflächenwasser der öffentlichen Straßenfläche wird über eine einseitige Fahrbahnquerneigung in Richtung Osten zwischen Heidlohstraße und dem Straßenstich des Vogt-Kock-Wegs und über ein Dachgefälle nördlich des Straßenstichs des Vogt-Kock-Wegs über Trummen in die vorhandenen Regensiele geleitet. Das in den Nebenflächen anfallende Oberflächenwasser wird über die Querneigung in Richtung Fahrbahn geleitet. Vom Regelsiel im Vogt-Kock-Weg wird das Regenwasser in das übergeordnete Regenwassersiel (DN 1150) im Röhmoorweg geleitet und fließt von dort aus weiter in Richtung Süden bis in das Rückhaltebecken des Brookgrabens. Die Entwässerung dieses Abschnitts des Vogt-Kock-Weges ist wasserrechtlich als indirekte Einleitung zu betrachten.

Zwischen Haus-Nr. 11 und Frohmestraße gibt es kein Regelsiel. In diesem Abschnitt befinden sich insgesamt acht Trummen (vier je Fahrbahnseite). Vier dieser Trummen (Höhe Haus-Nr. 11 und 1b, beidseitig) sind jeweils an einen Sickerschacht im östlichen Gehweg angeschlossen. Die Unterhaltung der Sickerschächte ist sehr aufwendig, sodass im Zuge der Umplanung eine Alternativlösung entwickelt werden soll. Die beidseitigen Doppeltrummen kurz vor der Einmündung Frohmestraße sind über eine gemeinsame Leitung an das Regensiel in der Frohmestraße (DN 300) angeschlossen, das hier beginnt und das Wasser weiter in Richtung Osten leitet. Die indirekte Vorflut für das Regensiel ist die Kollau.

Gemäß der Trummenuntersuchung weisen die Trummenkörper z.T. sowie die Haltungen überwiegend Schäden auf. Als Schäden an Trummenkörpern wurden vor allem der Ausbruch von E-Teilen festgestellt. Die Haltungen weisen unterschiedliche Mängel wie verschobene Verbindungen, Rissbildungen und Oberflächenschäden auf. An einer Trumme gegenüber des Straßenstichs Vogt-Kock-Weg konnte die Inspektion aufgrund eines Verschlusses im Rohr nicht durchgeführt werden.

2.11 Ver- und Entsorgung

Im Planungsgebiet sind die in Verkehrsflächen üblichen Ver- und Entsorgungsanlagen vorhanden.

Für die Müllentsorgung werden im Vogt-Kock-Weg 3-achsige Müllfahrzeuge gem. der StVZO eingesetzt.

2.12 Baugrund

Im Rahmen der Voruntersuchung zur Aufstellung der Planungsgrundlagen für die öffentlichen Verkehrsanlagen wurden im Dezember 2018 qualitative Zustandserfassungen anhand von vier Bohrkernen bis 0,80 m unterhalb der Geländeoberkante durchgeführt. Es wurden

Schichtdicken, Materialarten sowie nach teer-/pechtypischen Bestandteilen untersucht. Eine Einstufung nach LAGA TR-Boden steht noch aus.

Die Asphaltsschichten werden von Süden nach Norden hin schwächer und sind zwischen 9,5 und 17,5 cm stark. Der PAK-Gehalt der untersuchten Proben liegt unterhalb des Grenzwertes von 25 mg/kg, somit werden sie als pechfrei eingestuft.

Unter den Asphaltsschichten befinden sich im Wesentlichen Kies-Sand- sowie Sand-Schluff-Gemische. In der Bodenprobe auf Höhe Haus-Nr. 3 wurden in den ungebundenen Schichten organische Bestandteile vorgefunden, was auf eine Belastung gemäß LAGA-Richtlinie schließen lässt.

Trummenuntersuchungen haben bisher noch nicht stattgefunden. Dies wird im Zuge der Ausführungsplanung nachgeholt.

3 GEPLANTER ZUSTAND

3.1 Allgemeines

Neben der Verbesserung der baulichen Substanz sollen die vorhandenen und durch die Herstellung des Autobahndeckels zusätzlichen Nutzungsansprüche an die Straßenräume des Vogt-Kock-Wegs umgesetzt werden. Hierzu gehören insbesondere die Schaffung von barrierefrei nutzbaren Gehwegflächen und Querungen sowie der Erhalt bzw. die Ergänzung von Parkraum. Die im Bebauungsplan Schnelsen 87 festgelegte westliche Straßenbegrenzungslinie des Vogt-Kock-Wegs, die im Zuge der Grundinstandsetzung umgesetzt werden soll, bildet den Rahmen für den verfügbaren Raum und die Festlegung des neuen Straßenquerschnitts.

Aufgrund der Nutzung der Straße durch den ÖPNV einerseits, der Schaffung einer sicheren Führung für Fußgänger andererseits wird die Fahrbahnbreite mit 5,75 m festgelegt.

In den westlichen Nebenflächen sollen zukünftig in dem Abschnitt zwischen Frohmestraße und dem Versprung der westlichen Straßenbegrenzungslinie gegenüber Haus Nr. 1b Längsparkstreifen zum öffentlichen Parken zur Verfügung stehen. Südlich daran angrenzend sind bis gegenüber der Einmündung des Straßenstichs Vogt-Kock-Weg ebenfalls Längsparkstreifen geplant. Diese sowie der angrenzende Gehweg liegen außerhalb des öffentlichen Straßenraums, werden aber darüber erschlossen. Sie sind der neu entstehenden Kleingartenfläche zugeordnet und werden mit jeweils zwei umleg- und versenkbaren Absperrpfosten für die Kleingärtner freigehalten.

Der Radverkehr soll weiterhin auf der Fahrbahn erfolgen.

Zur Förderung des Fußgängerverkehrs soll der Gehwege auf der Ostseite des Vogt-Kock-Wegs auf mindestens 2,00 m (bzw. 2,15 m inkl. Bordkante), möglichst 2,25 m (2,40 m inkl. Bordkante) verbreitert werden. Auf der Westseite entsteht entlang der öffentlichen und der privaten Parkflächen ein rund 1,50 m breiter Gehweg. Eine Umsetzung der Regelmaße nach ReStra (b = 2,65 m) ist aufgrund des mit dem Bebauungsplan festgelegten vorhandenen Straßenquerschnitts nicht möglich. Südlich des Straßenstichs Vogt-Kock-Weg entfällt der westliche Gehweg. In diesem Abschnitt ist bis an die Heidlohstraße ein Grünstreifen mit regelmäßigen Baumpflanzungen vorgesehen.

Die Einmündungsbereiche der Fahrbahnen wurden hinsichtlich des Ein- und Ausfahrens mit den Schleppkurven eines dreiachsigen Müllfahrzeugs mit Nachlaufachse überprüft. Die im Bestand vorhandenen Asphaltflächen können reduziert werden, was die Querung der Fahrbahnen für Fußgänger erleichtert und die Geschwindigkeit der ein- und ausfahrenden Fahrzeuge reduziert.

3.2 Aufteilung der Fahrbahn und Nebenflächen, Oberflächenbefestigung

Die Fahrgassenbreite beträgt zukünftig 5,75 m und soll mit Asphalt befestigt werden. Es ist weiterhin Parken am Fahrbahnrand erlaubt. Eine zusätzliche Markierung erfolgt nicht. Die Einfassung der Fahrbahn erfolgt grundsätzlich mit Betonhochbordsteinen mit einer Ansicht von 12 cm, die an Überwegen und Einmündungen abgesenkt wird.

An zwei Stellen wird die Fahrbahn als verkehrsberuhigende Maßnahme auf 3,80 m eingengt. Die Einengungen werden auf Höhe der Zuwegungen zur Kleingartenanlage gelegt, sodass sie zusätzlich als Querungshilfe dienen. Um den Verkehrsablauf der Busse nicht einzuschränken, liegen die Einengungsbereiche jeweils auf der Ostseite des Vogt-Kock-Wegs. So haben Busse in Fahrtrichtung Süden Vorrang und können ungehindert passieren.

Durch diese Gestaltung hat die Straße baulich den Charakter einer Tempo 30 Strecke. Damit ist eine spätere Anordnung von Tempo 30 durch die Behörde für Inneres und Sport ohne weitere bauliche Maßnahmen möglich.

Die öffentlichen Längsparkstände im nördlichen Abschnitt des Vogt-Kock-Wegs erhalten eine Breite von 2,10 m und werden mit Rasenpflastersteinen befestigt und mit Tiefbordsteinen mit 2 cm Ansicht von der Fahrbahn abgegrenzt. Die südlich angrenzenden Stellplätze für die Kleingartenanlage werden ebenfalls mit Tiefbordsteinen von der Fahrbahn abgegrenzt, erhalten jedoch eine wasserdurchlässige Befestigung aus Rasenpflastersteinen. Zwischen den Parkständen bzw. den Stellplätzen sind in regelmäßigen Abständen Grünflächen für die Pflanzung von Straßenbäumen vorgesehen.

Gemäß ReStra sind 20 Parkstände je 100 Wohneinheiten vorzusehen. Mit der vorliegenden Planung können im Vogt-Kock-Weg 7 bauliche Längsparkstände errichtet werden, die bei ca. 18 Wohneinheiten die erforderliche Anzahl von 4 Parkständen übersteigt. Zusätzlich stehen am Fahrbahnrand Räume für etwa 35 Fahrzeuge zur Verfügung.

Die geplanten Gehwege sind 1,50 bis 2,40 m breit und werden mit Betonpflaster 25/25 cm befestigt. Die unregelmäßig verlaufenden Restflächen zwischen befestigtem Gehweg und den östlichen Grundstücksgrenzen werden mit ungebundener Oberflächenbefestigung (Grand) bzw. angrenzend an Grünflächen mit Oberboden hergestellt. Die Oberbodenflächen werden mit 8er Betonsteinkanten eingefasst. Auf der Westseite werden die Gehwegplatten bis an die neu hergestellten Winkelstützwände gelegt.

Die Gehwegüberfahrten zu den privaten Grundstücken werden zukünftig mit Betonwabensteinen befestigt.

Im Vogt-Kock-Weg gibt es zukünftig drei Abschnitte mit unterschiedlichen Querschnitten.

Zwischen den Stationen 0+000.00 und 0+180.00 (Heidlohstraße bis Straßenstich Vogt-Kock-Weg) variiert die Straßenbreite je nach Verlauf der östlich angrenzenden Flurstücke zwischen 9,90 und 11,90 m und teilt sich von Westen nach Osten wie folgt auf:

1,50 - 2,15 m Oberboden mit Baumpflanzungen

0,15 m Hochbordstein aus Beton

5,75 m Asphaltfahrbahn

0,15 m Hochbordstein aus Beton

2,25 m Gehweg aus Betonpflaster 25/25 cm

bis 1,80 m Randstreifen mit ungebundener Oberflächenbefestigung, bei Bedarf Abgrenzung mit 8er Kante zum Privatgrund

Zwischen den Stationen 0+180.00 und 0+305.00 (Straßenstich Vogt-Kock-Weg bis Haus-Nr. 1b) ist die öffentliche Straßenverkehrsfläche 8,00 m breit und teilt sich von Westen nach Osten wie folgt auf:

- 5,75 m Asphaltfahrbahn
- 0,15 m Hochbordstein aus Beton
- 2,00 m Gehweg aus Betonpflaster 25/25 cm
- 0,15 m Randstreifen mit ungebundener Oberflächenbefestigung

Westlich daran grenzen der Längsparkstreifen mit den Stellplätzen für die Kleingartenanlage (b = 2,10 m inkl. Tiefbord zur Fahrbahn) und ein Gehweg zum Ein- und Aussteigen (b = 1,50 m inkl. Hochbord zum Parkstreifen).

Zwischen den Stationen 0+305.00 und 0+370.00 (Haus-Nr. 1b bis Frohmestraße) ist die öffentliche Straßenverkehrsfläche 11,60 m breit und teilt sich von Westen nach Osten wie folgt auf:

- 1,35 m Gehweg aus Betonpflaster 25/25 cm
- 0,15 m Hochbordstein aus Beton
- 2,00 m Längsparkstreifen aus Rasenpflastersteinen
- 0,10 m Tiefbordstein aus Beton
- 5,75 m Asphaltfahrbahn
- 0,15 m Hochbordstein aus Beton
- 2,15 m Gehweg aus Betonpflaster 25/25 cm
- 0,15 m Randstreifen mit ungebundener Oberflächenbefestigung

3.3 Verkehrsbelastung

Durch die zukünftige Nutzung der überdeckelten Fläche als Kleingärten mit insgesamt maximal 30 Parzellen in diesem Abschnitt werden zusätzliche Verkehre erzeugt. Eine Verkehrsuntersuchung hierzu wurde nicht durchgeführt. Es wird prognostiziert, dass im Vogt-Kock-Weg nach dem Umbau weiterhin eine Verkehrsstärke von unter 400 Kraftfahrzeugen pro Stunde vorhanden sein wird.

3.4 Öffentlicher Personennahverkehr

Nach Fertigstellung des Vogt-Kock-Wegs wird die Metrobuslinie M21 diesen auf ihrer ursprünglichen Strecke von Norden nach Süden durchfahren. In Gegenrichtung verläuft die Linie weiterhin über Wählingsweg und Wählingsallee.

Zur Verbesserung der räumlichen Erschließung im Bereich Heidlohstraße/ Röthmoorweg durch den ÖPNV wird am Südenende des Vogt-Kock-Wegs ein neuer Bushaltepunkt eingerichtet. Dieser soll als Fahrbahnrandhaltestelle ausgebildet und für einen Gelenkbus dimensioniert werden.

Im Haltebereich der Busse werden Bussonderborde mit einer Ansichtshöhe von 16 cm eingebaut. Die Warteflächen werden barrierefrei gestaltet.

Ob ein Fahrgastunterstand aufgestellt wird, wird im Zuge der Entwurfsplanung festgelegt.

3.5 Fußgänger und Radfahrer

Im Vogt-Kock-Weg entstehen zwischen Heidlohstraße und dem Straßenstich Vogt-Kock-Straße einseitig und zwischen dem Straßenstich und Frohmestraße beidseitige Gehwege, die mit Betonpflastersteinen 25/25 cm befestigt werden. Die befestigte Fläche der Gehwege wird im Vergleich zum Bestand leicht verbreitert.

Die beiden geplanten Einengungen auf Höhe der Zuwegungen zur Kleingartenanlage erleichtern Fußgänger die Querung der Fahrbahn.

Separate Radverkehrsanlagen sind auch zukünftig nicht im Planungsbereich vorgesehen. Der Radverkehr findet weiterhin im Mischverkehr auf der Fahrbahn statt.

3.6 Barrierefreiheit

Die Planung der Barrierefreiheit wird unter Berücksichtigung der ReStra sowie der Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA) durchgeführt.

Der Breiten- und Längenbedarf von Personen mit Stock oder Armstützen, blinden Menschen mit Langstock, Blindenführhund oder Begleitperson bzw. die Abmessungen von Rollstühlen wurden bei der Dimensionierung der Gehwege berücksichtigt. Die Quer- und Längsneigungen der Gehwege werden möglichst den Wert von 3 % nicht überschreiten.

Am neuen Bushaltepunkt werden ein Aufmerksamkeitsstreifen sowie ein Einstiegsfeld zum Auffinden der Einstiegszone vorgesehen.

Alle Querungsstellen werden mit taktilen Leitelementen ausgestattet. Sie werden ReStra-gerecht als getrennte Querungen vorgesehen, welche Ansichten von 0 cm bzw. 6 cm aufweisen. So werden Belange von sehbehinderten und mobilitätsbeschränkten Menschen im gleichen Maße berücksichtigt.

Die Straßenmöblierungen und Verkehrszeichen werden so angeordnet, dass sie sich nicht in den Verkehrs- und Sicherheitsräumen befinden und die Wegebeziehungen für Blinde aufrechterhalten.

3.7 Ruhender Verkehr

Im Vogt-Kock-Weg werden zukünftig 7 Längsparkstände in den Nebenflächen des nördlichen Abschnitts sowie Raum für etwa 35 Fahrzeuge am Fahrbahnrand zur Verfügung stehen. Ergänzend sind 16 Stellplätze für die Kleingartenparzellen vorgesehen.

Für das Fahrradparken sind neun neue Anlehnbügel vorgesehen, davon zwei am südlichen Zugang zu den Kleingärten, zwei an der Hauptzuwegung zu den Kleingärten gegenüber des Straßenstichs Vogt-Kock-Weg, zwei auf der Nordseite der Einmündung des Straßenstichs und drei auf der Westseite der Einmündung Frohmestraße.

3.8 Straßenbegleitgrün

Die vorhandenen Hecken zur Einfriedung der Privatgrundstücke werden erhalten. Die auf öffentlichen Grund ragende Hecke auf der Nordseite des Straßenstichs Vogt-Kock-Weg ist seitens des Anliegers zurückzuschneiden, soweit möglich, andernfalls zu fällen und ggf. zu ersetzen.

Es sind insgesamt 19 Baumpflanzungen auf der Westseite des Vogt-Kock-Wegs geplant. Im südlichen Abschnitt liegen die Standorte in dem Grünstreifen zwischen Fahrbahn und Winkelstützwänden. Im nördlichen Abschnitt entstehen zwischen den Parkständen und den Stellplätzen etwa 8 m² große Grünflächen. Die Anzahl und die Lage von Parkständen und Stellplätzen wurde mit dem Bebauungsplan Schnelsen 87 festgelegt, sodass eine Vergrößerung der Baumstandorte mit dieser Planung nicht möglich ist. Um langfristig eine oberflächennahe Ausdehnung von Baumwurzeln zu vermeiden, werden die Baumstandorte unterirdisch gemäß den Vorgaben eines Landschaftsarchitekten ausgebildet.

An den drei Zuwegungen zur neuen Kleingartenanlage sollen jeweils beidseitig Bäume gepflanzt werden, um jeweils eine einladende Eingangssituation zu der Parkanlage zu schaffen.

3.9 Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung

Die öffentliche Beleuchtung wird in Abstimmung mit Hamburg Verkehrsanlagen (HHVA) an die Planung angepasst. Ein Auslegermast auf der Nordseite des Straßenstichs Vogt-Kock-Weg wird an die Flurstücksgrenze versetzt.

Wegweisende Beschilderung ist auch zukünftig nicht vorgesehen.

3.10 Straßenentwässerung

Die Oberflächenentwässerung im Vogt-Kock-Weg soll weiterhin über Trummen und Regensiele erfolgen.

Durch die Veränderung der Bordkantenführung sind die vorhandenen Trummen durch neue zu ersetzen. Die Abdeckungen können teilweise wiederverwendet werden.

Zwischen Heidlohstraße und Haus-Nr. 11 werden die neu herzustellenden Trummen an das vorhandene Regensiel (DN 300 bzw. DN 400) im Vogt-Kock-Weg angeschlossen. Seitens der Wasserbehörde (E/MR 23) wurde gefordert, dass im Zuge der Maßnahme das Verschlechterungsverbot gem. § 27 Wasserhaushaltsgesetz einzuhalten ist. D.h. der Anteil der versiegelten abflusswirksamen Straßenverkehrsfläche (Fahrbahn und Seitenraum) darf sich nicht erhöhen. Aus wasserbehördlicher Sicht werden gegenüber der Baumaßnahme keine Anforderungen hinsichtlich Maßnahmen zur Rückhaltung und Regenwasserbehandlung in Aussicht gestellt, wenn der Versiegelungsgrad gegenüber dem Bestand nicht zunimmt. In der folgenden Tabelle wird die Flächenbilanz von Bestand und Planung gegenübergestellt:

Übersicht der versiegelten Flächen zwischen Heidlohstraße und Haus-Nr.11:

	Abfluss- beiwert ψ_m	Bestands- fläche F_B	$F_B \times \psi_m$	Planung F_P	$F_P \times \psi_m$
Asphaltfahrbahn	0,90	1.540 m ²	1.386 m ²	1.410 m ²	1.269 m ²
Betonsteinflächen	0,75	520 m ²	390 m ²	790 m ²	593 m ²
Rasenpflaster	0,15	-	-	50 m ²	8 m ²
Decksch. o. B.	0,60	60 m ²	36 m ²	10 m ²	6 m ²
Rasenflächen	0,0	120 m ²	0 m ²	470 m ²	0 m ²
Gesamtfläche			1.794 m²		1.876 m²

Die Straßenverkehrsfläche des Vogt-Kock-Wegs wird in Richtung Autobahn-Deckel verbreitert. Dadurch erhöht sich die Gesamtfläche des zu entwässernden Bereiches. In dem Verbreiterungstreifen sind Grünflächen, Parkstände bzw. Stellplätze und Gehwege vorgesehen.

Gemäß der vorstehenden Tabelle führt diese Verbreiterung der Straßenverkehrsfläche zu einer Erhöhung des Versiegelungsgrads um rund 80 m² (4,6 %), was als vernachlässigbar angesehen wird. Im Zuge der Ausführungsplanung wird geprüft, ob bestimmte Flächen (z.B. Parkstreifen) mit alternativen Oberflächenbefestigungen mit höherer Wasserdurchlässigkeit hergestellt werden können.

Für die Entwässerung des Straßenabschnitts zwischen Haus-Nr. 11 und Frohmestraße soll eine etwa 125 m lange Straßenentwässerungsleitung (DN 300) errichtet werden, die an das vorhandene Regensiel in der Frohmestraße angeschlossen wird.

Durch den Entfall der vier Sickerschächte erhöht sich der Anteil der abflusswirksamen Fläche. Seitens E/MR 23 wurde eine Beschränkung der Einleitmenge in das Regensiel Frohmestraße zum Schutz des Gewässers Kollau auf 17 l/(s*ha) ausgesprochen.

Daraus ergibt sich ein Bedarf an einen umfangreichen Rückhalteraum unterhalb der Straßenverkehrsfläche. Um die Abmessungen dieses Stauraumkanals zu reduzieren, sollen die öffentlichen Längsparkstände mit wasserdurchlässigen Rasenpflastersteinen hergestellt werden. Die genaue Dimensionierung erfolgt im Zuge der Ausführungsplanung.

Die neu herzustellenden Trummen werden mittels Trummenanschlussleitungen an die Straßenentwässerungsleitung angeschlossen und leiten das anfallende Regenwasser

gedrosselt in das bestehende Regensiel in der Frohmestraße. Die vorhandenen Sickerschächte werden zurückgebaut.

Die Trummenuntersuchung zeigt, dass ein Großteil der Haltungen schadhaft ist, sodass diese im Zuge der Grundinstandsetzungsmaßnahme ausgebaut und erneuert werden sollen. Die bei den Umbauten an den Einmündungen Heidlohstraße und Frohmestraße neu hergestellten Anschlussleitungen sollen bestehen bleiben. Die neuen Trummen werden hier an die vorhandenen Leitungen angeschlossen.

Die Planungshöhen richten sich nach dem Bestand sowie den Höhen der neuen Winkelstützwände auf der Westseite des Vogt-Kock-Wegs.

3.11 Ver- und Entsorgung

In welchem Umfang für den Umbau der Straßen Anpassungen an den Ver- und Entsorgungsleitungen erforderlich sind, wird im Rahmen einer separat durchzuführenden Leitungstrassenplanung festgelegt. Voraussichtlich sind für einen Teil der geplanten Baumpflanzungen Leitungsumlegungen erforderlich.

4 PLANUNGSRECHTLICHE GRUNDLAGEN

Es gilt der Bebauungsplan Schnelsen 87, festgesetzt am 23.02.2016.

Die Umsetzung der geplanten Straßenbaumaßnahme richtet sich auf der Ostseite an den vorhandenen Straßenbegrenzungslinien, auf der Westseite an den in Aussicht genommenen Straßenbegrenzungslinien gemäß Bebauungsplan Schnelsen 87.

Im Bereich dieser Maßnahme sind bisher keine Denkmale bekannt.

5 UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG

Die Baumaßnahme unterliegt nach Prüfung der in § 13a Hamburgisches Wegegesetz genannten Kriterien keiner Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in Hamburg.

6 KAMPFMITTELRÄUMDIENST

Es wurde bei der Behörde für Inneres und Sport, Bereich Gefahrenerkundung Kampfmittelverdacht F 046 (GEKV) für die Flächen im Bereich der geplanten Baumaßnahme ein Antrag auf Prüfung des Kampfmittelbelastungskatasters gestellt.

Es besteht für den Vogt-Kock-Weg sowie für die Einmündungsbereiche Heidlohstraße und Frohmestraße kein Hinweis auf Bombenblindgänger oder vergrabene Kampfmittel aus dem II. Weltkrieg. Es handelt sich um Flächen, die nach Fernerkundung/ Luftbildauswertung freigegeben werden konnten. Es sind keine weiteren Maßnahmen notwendig.

7 UMSETZUNG DER PLANUNG

7.1 Grunderwerb

Für die Umsetzung der Straßenbaumaßnahme ist kein Grunderwerb vorgesehen.

7.2 Kosten und Finanzierung

Die Baukosten werden vorläufig auf 970.000 € (netto) geschätzt.

Die Finanzierung erfolgt über das PSP-Element 2-21603020-10100.42.

7.3 Entwurfs- und Baudienststelle

Bedarfsträger für die Straßenbaumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Eimsbüttel.

Planungs-, Entwurfs- und Bauausführungsdienststelle ist das Bezirksamt Eimsbüttel, Fachamt Management des öffentlichen Raumes, Abteilung Straßen.

Für die Objektplanung von Verkehrsanlagen des Straßenverkehrs wurde die Ingenieurpartnerschaft Diercks Schröder beauftragt.

7.4 Beschlüsse parlamentarischer Gremien

Die Planungsunterlagen wurden dem Regionalausschuss Stellingen noch nicht zur Kenntnis gegeben. Ein möglicher voraussichtlicher Termin ist im Februar 2020 vorgesehen.

7.5 Terminierung der Planung und Bauausführung

Der Beginn der Straßenbauarbeiten ist in Abhängigkeit von der Herstellung des Autobahndeckels für Sommer 2021 vorgesehen.

7.6 Sonstiges

Im Rahmen des Planungsprozesses wurden alle betroffenen Personen, Institutionen und Dienststellen am Abstimmungsverfahren beteiligt. Hierzu erfolgte am 02.04.2020 eine Planverschickung für die Maßnahme. Die eingegangenen Stellungnahmen wurden abgewogen und die Planung angepasst.

Verfasst:

Ingenieurpartnerschaft Diercks Schröder
Beratende Ingenieure für Bauwesen

<i>gez. C. Diercks</i> (Unterschrift)	<i>09.05.2020</i> (Datum)
---	---------------------------------------

Aufgestellt:

Bezirksamt Eimsbüttel
Management des öffentlichen Raumes (E/MR 2)

<i>gez. Voß</i> (Unterschrift)	<i>14.05.2020</i> (Datum)
--	---------------------------------------