

Kontrakt-Nr.:

PSP-Nummer:

Schädlerstraße.: 2-22403010-00024.10
3-22403010-000015.27

Bedarfsträger:

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

Planungs- und
Entwurf dienststelle:

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

Baudienststelle:

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

Baumaßnahme: **Unterhaltung Bezirklicher Straßen**

Teilbaumaßnahme: Straßenbauarbeiten

Baulänge: ca. 0+260

ERLÄUTERUNGSBERICHT

Vorab

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	4
1.4.	Beschlüsse parlamentarischer Gremien	4
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	5
3.1.4	Radverkehr	5
3.1.5	Barrierefreiheit	6
3.1.6	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	6
3.1.7	Lichtsignalanlagen (LSA)	6
3.1.8	Öffentliche Beleuchtung (ÖB)	6
3.1.9	Straßenbegleitgrün	6
3.1.10	Ruhender Verkehr	6
3.1.11	Entwässerung	6
3.1.12	Ausstattung / Möblierung	7
3.1.13	Sondernutzungen	7
3.1.14	Versorgungsanlagen	7
3.1.15	Grundwasser	7
3.1.16	Bodengutachten	7
3.1.17	Kampfmittel	7
3.2	Variantenuntersuchung	7
3.2.1	Planungsziel	7
3.2.2	Untersuchte Varianten	7
3.2.3	Abwägung und Begründung der Vorzugsvariante	7
3.2.4	Wirtschaftlichkeit der gewählten Variante	7
3.3	Geplanter Zustand	8
3.3.1	Verkehrsbelastung	8
3.3.2	ÖPNV	8
3.3.3	Fußgängerverkehr	8
3.3.4	Radverkehr	8
3.3.5	Barrierefreiheit	8
3.3.6	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	8
3.3.7	Lichtsignalanlagen (LSA)	9

3.3.8	Öffentliche Beleuchtung (ÖB).....	9
3.3.9	Straßenbegleitgrün.....	9
3.3.10	Ruhender Verkehr.....	9
3.3.11	Entwässerung	9
3.3.12	Ausstattung / Möblierung.....	9
3.3.13	Sondernutzungen.....	9
3.3.14	Versorgungsanlagen	10
3.3.15	Grundwasser.....	10
3.3.16	Bodengutachten.....	10
3.3.17	Kampfmittel	10
3.4	Bautechnische Einzelheiten	10
3.4.1	Auflistung der Aufbauten nach ReStra	10
3.4.2	Auflistung der Randeinfassungen nach ReStra	10
3.4.3	Sonstige bautechnische Einzelheiten	10
3.5	Durchführung der Baumaßnahme inkl. Kosten.....	10
4.	Umweltbelange.....	11
4.1	Umweltverträglichkeitsprüfung	11
4.2	Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen	11
4.3	Auswirkungen aus Immissionen.....	11
5.	Grunderwerb.....	11
6.	Anmerkungen zur Finanzierung	11
7.	Sonstiges.....	12

1. Allgemeines

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

Die Schädlerstraße liegt im Bezirk Hamburg-Wandsbek. Sie beginnt am Knoten Neumann-Reichardt-Straße / Schloßstraße / Moojerstraße und stößt in nördlicher Richtung auf die querende Rüterstraße.

Die Schädlerstraße ist eine bezirkliche Straße mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50km/h. Sie ist als Einbahnstraße in nördlicher Befahrungsrichtung definiert.

Der Planungsabschnitt hat eine Länge von ca. 260 m.

Im oberen Drittel im Bereich des Parkplatzes der Sporthaller Wandsbek gibt es einen fußläufigen Durchgang an das dortige Gymnasium.

1.2. Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit

Um die ökonomischen Rahmenbedingungen der bestehenden Infrastruktur, hier im Besonderen des Rad- und Fußverkehrs sowie der Schülerverkehre, zu verbessern und gleichzeitig den ökologischen Herausforderungen der Zukunft gerecht zu werden, plant der Bezirk Wandsbek eine zusätzliche Radwegführung (der Schülerverkehre) in südlicher Richtung zu dem Schulzentrum.

Die jetzige Situation bietet diese direkte Verbindung für den Radfahrer (z.B. Schüler) nicht und verleitet diesen aufgrund fehlender Alternativrouten zu einem verkehrgefährdenden Verhalten. Dies wird u.a. seit Jahren auch von der RadAG so gesehen und als gemeinsames Ziel zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur bzw. der sicheren Schulanfahrtswege definiert.

Die Fahrbahnbefestigung im Planungsabschnitt befindet sich in einem relativ guten Zustand. Die Nebenflächen sind durch Längsparkstände und Gehwegflächen geprägt. Eine untermassige Radwegführung in nördlicher Richtung auf der Nebenanlage ist vorhanden.

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.

1.4. Beschlüsse parlamentarischer Gremien

Die ersten Planungsansätze wurden im Rahmen der Vorstellung beim Runden Tisch (RadAG) bzw. des MoWi's am 08.12.2022 dem Ausschuss vorgestellt.

Nach Einarbeitung von Anmerkungen sowie Einplanung von zwei Behindertenparkplätzen auf der Westseite bzw. einer möglichen Aufstellfläche für den temporären Schulbus soll der aktuelle Planungsstand der zuständigen Verkehrsbehörde zur Vorabstimmung vorgelegt werden.

2. Planungsrechtliche Grundlagen

Die Schädlerstraße grenzt an insgesamt vier Bebauungspläne, die jeweils westlich bzw. östlich der Straßenachse angrenzen. Diese wären östlich die Bebauungspläne Wandsbek 55 und Wandsbek 4 sowie westlich die Bebauungspläne Wandsbek 1 und Wandsbek 43.

Für die Umsetzung der Baumaßnahme ist keine Planfeststellung erforderlich.

3. Technische Beschreibung der Baumaßnahme

3.1 Gegenwärtiger Zustand

3.1.1 Verkehrsbelastung

Im Planungsabschnitt besteht Anlieger- und Durchgangsverkehr, ggf. Parkplatzsuchverkehr und nur zeitweise erhöhter Bring- und Abholverkehr für den (Hintereingang) des Matthias-Claudius-Gymnasiums sowie der Sporthalle Wandsbek (mit eigenen Stellplätzen).

Auf eine Verkehrszählung wurde verzichtet.

3.1.2 ÖPNV

Im Planungsgebiet verkehrt kein ÖPNV.

Eine provisorische Haltestelle für Schulbusse ist eingerichtet.

3.1.3 Fußgängerverkehr

Fußgänger werden in der Schädlerstraße beidseitig der Fahrbahn hinter einem Parkstreifen auf einem Gehweg geführt. Die Wegeverbindung der östlichen Seite entsprechen nicht den Anforderungen der aktuellen Restra.

Die Gehwege sind überwiegend mit Betonplatten befestigt und werden an Überfahrten teilweise durch Wabensteinpflaster unterbrochen.

3.1.4 Radverkehr

Auf der östlichen Seite auf der Nebenfläche führt parallel des Gehweges ein Fahrradweg Richtung Norden. Die Radwegverbindung ins Schulzentrum ist für Schüler Richtung Süden über die Schädlerstraße nicht geführt.

Auch andere sichere Radwegführungen vom Norden (Rüterstraße) kommend, hier z.B. die der Morewoodstraße, sind nicht vorhanden.

3.1.5 Barrierefreiheit

k.A.

3.1.6 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Fahrbahn der Schädlerstraße ist asphaltiert, verfügt über ein Dachprofil mit Quergefälle und hat zwischen den Borden eine Breite von ca. 3,88 bis 4,44 m. Fahrstreifen sind nicht vorhanden.

3.1.7 Lichtsignalanlagen (LSA)

Die Knoten Rüterstraße/Schädlerstraße im Norden sowie Neumann-Reichardt-Straße/Schädlerstraße im Süden sind jeweils durch Lichtsignalanlagen gesteuert.

3.1.8 Öffentliche Beleuchtung (ÖB)

Die Schädlerstraße ist durch Langfeldleuchten mit Auslegermast auf der östlichen Straßenseite ausgestattet.

3.1.9 Straßenbegleitgrün

Die Längsparkstreifen auf der vornehmlich östlichen Straßenseite sind durch wenige Grünflächen und Straßenbegleitbäume aufgelockert.

3.1.10 Ruhender Verkehr

Die Schädlerstraße hat beidseitig Richtung Norden unterbrochene Längsparkstreifen.

Aufgrund zu schmaler Parkstreifen beidseitig der Fahrbahn stehen die parkenden Fahrzeuge leicht einseitig auf der Fahrbahn und schränken die nutzbare Breite der Einbahnstraße geringfügig ein.

Insgesamt ergibt sich für den Planungsabschnitt in geordneter Weise rechnerisch eine Parkfläche für 44 Personenkraftwagen. Hinzu kommen noch einige Stellplätze auf Privatgrund.

3.1.11 Entwässerung

Das Oberflächenwasser der Fahrbahn wird über ein Dachprofil abgeleitet und in Trummen gefasst.

Von den Nebenflächen fließt das Oberflächenwasser auf der Fahrbahn.

Die Trummenanschlussleitungen führen das Straßenabwasser in das vorhandene Mischwassersiel von Hamburg Wasser. Eine Untersuchung der Trummenanschlussleitungen ist bisher noch nicht erfolgt.

3.1.12 Ausstattung / Möblierung

k.A.

3.1.13 Sondernutzungen

k.A.

3.1.14 Versorgungsanlagen

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

k.A.

3.1.16 Bodengutachten

Ein Gutachten wurde im jetzigen Stadium noch nicht beauftragt.

3.1.17 Kampfmittel

Eine Gefahrenerkundung Kampfmittelverdacht wurde im jetzigen Stadium noch nicht beauftragt.

3.2 Variantenuntersuchung

3.2.1 Planungsziel

Der Bezirk Wandsbek plant mit der Maßnahme eine möglichst pragmatische und wirtschaftliche Lösung für eine sichere (Schüler-)Radwegführung zu dem bestehenden Schulzentrum.

3.2.2 Untersuchte Varianten

k.A.

3.2.3 Abwägung und Begründung der Vorzugsvariante

k.A.

3.2.4 Wirtschaftlichkeit der gewählten Variante

k.A.

3.3 Geplanter Zustand

3.3.1 Verkehrsbelastung

Die Anzahl der Anlieger sowie die Bring- und Abholverkehre der schulischen Einrichtungen werden sich nicht durch die Einrichtung der 30´er Strecke verändern. Dies betrifft ebenso den Kfz-Durchgangsverkehr.

3.3.2 ÖPNV

Ein Haltebereich für den temporären Schulbusaufenthalt wird eingerichtet. Dieser wird so platziert werden, dass links neben dem stehenden Bus noch ein befahrbarer Bereich von 3,50 m verbleibt. Die Nebenflächen werden entsprechend angepasst. Hier sollte noch abgestimmt werden, ob ein provisorischer Haltepunkt ausreicht oder aber der Haltepunkt als Busbucht ausgearbeitet werden muss.

3.3.3 Fußgängerverkehr

Der Fußgängerverkehr wird beidseitig der Schädlerstraße auf den baulichen Nebenanlagen geführt. D.h., dass die Gehwegführung hauptsächlich dem jetzigen Zustand entsprechen soll.

3.3.4 Radverkehr

Die neue Führung des Radverkehrs entgegen der Einbahnstraße Richtung Süden soll weitgehend auf dem westlichen bisherigen Längsparkstreifens hergestellt werden. Die dort vorhandene Parkstreifenbreite wird dem Radweg zugeführt. Der Radweg wird im nördlichen Knoten Rüterstraße/Schädlerstraße an den Bestand angeschlossen, ebenso wie die südliche Einmündung in den Knoten Neumann-Reichardt-Straße/Schädlerstraße. Dies geschieht im Wesentlichen durch bauliche Auf-/Ableitungen.

Der Radverkehr Richtung Norden kann auf der Fahrbahn (Strecke 30) sicher mitgeführt werden bzw. ohne Benutzungspflicht auf dem untermassigen Bestandsradweg abgewickelt werden.

3.3.5 Barrierefreiheit

k.A.

3.3.6 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Um die verkehrliche Situation zu entschärfen, soll aus dem jetzigen Straßenabschnitt mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ein Bereich ´Stecke 30´ angeordnet werden.

Dies kann u.a. mit den dortigen Schul- und Sporteinrichtungen begründet werden. Die Einbahnstraßenregelung bleibt bestehen.

Durch die Maßnahme wird eine Zunahme des motorisierten Individualverkehrs nicht zu erwarten sein.

Am Knotenpunkt Rüterstraße/Schädlerstraße soll die bestehende Mittelsperfläche entfallen.

3.3.7 Lichtsignalanlagen (LSA)

k.A.

3.3.8 Öffentliche Beleuchtung (ÖB)

Die Standorte der bestehenden Anlagen der öffentlichen Beleuchtung sollen grundsätzlich bestehen bleiben.

Einzig die Langfeldleuchte vor HNr. 15 müsste bei Anlage der Schulbushaltestelle versetzt werden. Dies wird dann mit Hamburg Verkehrsanlagen abzustimmen sein.

3.3.9 Straßenbegleitgrün

Der Baumbestand bzw. die Straßenbegleitgrünflächen sollen weitgehend erhalten bleiben. Ein Baum im nördlichen Bereich (Knoten Rüter-Schädlerstraße) wird aufgrund der gesicherten Radwegführung entgegen der Einbahnstraße entfallen müssen.

3.3.10 Ruhender Verkehr

Zur Neugestaltung des Bereichs der „Strecke 30“ sollen alle 19 vorhandenen Parkstände auf der westlichen Straßenseite zu Gunsten der Radwegführung entgegen der Fahrtrichtung entfallen.

Auf der östlichen Straßenseite könnten je nachdem wie der Schulbushaltestelle platziert wird, eine Parkbucht mit bis zu 5 Stellplätzen (von 25 vorhandenen) entfallen.

Zusätzlich werden auf der westlichen Seite auf der Nebenfläche (vor HNr. 26) zwei Behindertenparkplätze vorgesehen.

Somit ergibt sich folgende Stellplatzbilanz:

Vorh. Stellplätze	Neue Stellplätze	Differenz
44 St.	2 St.	-22 St.

3.3.11 Entwässerung

Die Gradienten und Höhe der bestehenden Fahrbahn wird beibehalten.

3.3.12 Ausstattung / Möblierung

k.A.

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 werden durch die geplante Maßnahme nicht betroffen.

3.3.15 Grundwasser

k.A.

3.3.16 Bodengutachten

Im aktuellen Planungsstand noch nicht nötig.

3.3.17 Kampfmittel

siehe Abschnitt 3.1.1716

3.4 Bautechnische Einzelheiten

3.4.1 Auflistung der Aufbauten nach ReStra

Die detaillierte Ausführungsplanung erfolgt bei Bedarf in den weiteren Planungsphasen.

3.4.2 Auflistung der Randeinfassungen nach ReStra

Die detaillierte Ausführungsplanung erfolgt bei Bedarf in den weiteren Planungsphasen.

3.4.3 Sonstige bautechnische Einzelheiten

Die detaillierte Ausführungsplanung erfolgt bei Bedarf in den weiteren Planungsphasen.

3.5 Durchführung der Baumaßnahme inkl. Kosten

Die Baumaßnahme kann ab Sommer 2023 realisiert werden.

Die Kostenplanung der Baumaßnahme erfolgt in den weiteren Planungsphasen.

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 keine erheblichen Eingriffe im Sinne des § 1 Abs. 3 Satz 2 der 16. BImSchV dar. Die Leistungsfähigkeit der Schädlerstraße wird durch die geplante Maßnahme nicht gesteigert.

4.2 Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen

Im aktuellen Planungsstand noch nicht berücksichtigt.

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 Rahmenezuweisung. Die Unterhaltung und das Anlagemanagement obliegen dem Bezirk.

7. Sonstiges

Im Rahmen des Planungsprozesses werden durch eine Kenntnismahmerverschickung alle erforderlichen Dienststellen, Personen und Institutionen am Abstimmungsverfahren beteiligt.

Funktion	Leitzeichen	Zeichnungsvermerk	Datum	Unterschrift
Sachbearbeitung	██████	Bearbeitet	10.02.23	██████
Sachbearbeitung	██████	Bearbeitet	10.02.23	██████
Abschnittsleitung	██████	Fachtechnisch geprüft		
Abteilungsleitung	██████	Aufgestellt		

Anlage:

Vorentwurfsplanung Schädlerstraße M 1:250