

Kontrakt-Nr.: -
PSP-Nummer: 2-22403010-00024.11 / 3-22403010-000015.28

Bedarfsträger: Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Wandsbek

Planungs- und Bezirksamt Wandsbek
Entwurfsdienststelle: Fachamt MR – Abschnitt Straßenplanung

Baudienststelle: Bezirksamt Wandsbek
Fachamt MR – Abschnitt Straßenneubau

Baumaßnahme: Verlängerung und Ausbau des Hermelinweges

Teilbaumaßnahme: Straßen- und Kanalbau

Baulänge: rund 210 m

ERLÄUTERUNGSBERICHT

1. VERSCHICKUNG

Stand: 25.01.2024

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	5
1.3.	Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag	5
1.4.	Beschlüsse parlamentarischer Gremien	5
2.	Planungsrechtliche Grundlagen	5
3.	Technische Beschreibung der Baumaßnahme.....	6
3.1	Gegenwärtiger Zustand.....	6
3.1.1	Verkehrsbelastung	6
3.1.2	ÖPNV.....	7
3.1.3	Fußgängerverkehr.....	7
3.1.4	Radverkehr	7
3.1.5	Barrierefreiheit.....	7
3.1.6	Motorisierter Individualverkehr (MIV).....	7
3.1.7	Lichtsignalanlagen (LSA)	7
3.1.8	Öffentliche Beleuchtung (ÖB).....	7
3.1.9	Straßenbegleitgrün.....	7
3.1.10	Ruhender Verkehr.....	8
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	9
3.1.17	Trümmenuntersuchung	10
3.1.18	Kampfmittel	10
3.2	Variantenuntersuchung	10
3.2.1	Planungsziel.....	10
3.2.2	Untersuchte Varianten.....	11
3.2.3	Abwägung und Begründung der Vorzugsvariante	12
3.2.4	Wirtschaftlichkeit der gewählten Variante	13
3.3	Geplanter Zustand	13
3.3.1	Verkehrsbelastung	13
3.3.2	ÖPNV.....	14
3.3.3	Fußgängerverkehr.....	14
3.3.4	Radverkehr	14
3.3.5	Barrierefreiheit.....	14
3.3.6	Motorisierter Individualverkehr (MIV).....	14

3.3.7	Lichtsignalanlagen (LSA)	14
3.3.8	Öffentliche Beleuchtung (ÖB).....	14
3.3.9	Straßenbegleitgrün.....	14
3.3.10	Ruhender Verkehr.....	15
3.3.11	Entwässerung	15
3.3.12	Ausstattung / Möblierung.....	16
3.3.13	Sondernutzungen.....	16
3.3.14	Versorgungsanlagen	16
4.	Umweltbelange.....	16
4.1	Umweltverträglichkeitsprüfung.....	16
4.2	Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen.....	16
4.3	Auswirkungen aus Immissionen	16
5.	Grunderwerb.....	16
6.	Anmerkungen zur Finanzierung	17
7.	Sonstiges.....	17

1. Allgemeines

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

Der Hermelinweg liegt im Nordosten der Freien und Hansestadt Hamburg im Bezirk Wandsbek, Stadtteil Farmsen-Berne. Der Planungsbereich erstreckt sich vom Hermelinweg 19 nach Süden bis an das noch zu planende Quartier „Marie-Bautz-Weg“ auf dem Flurstück 5509 (siehe rote Fläche in Abbildung 1).

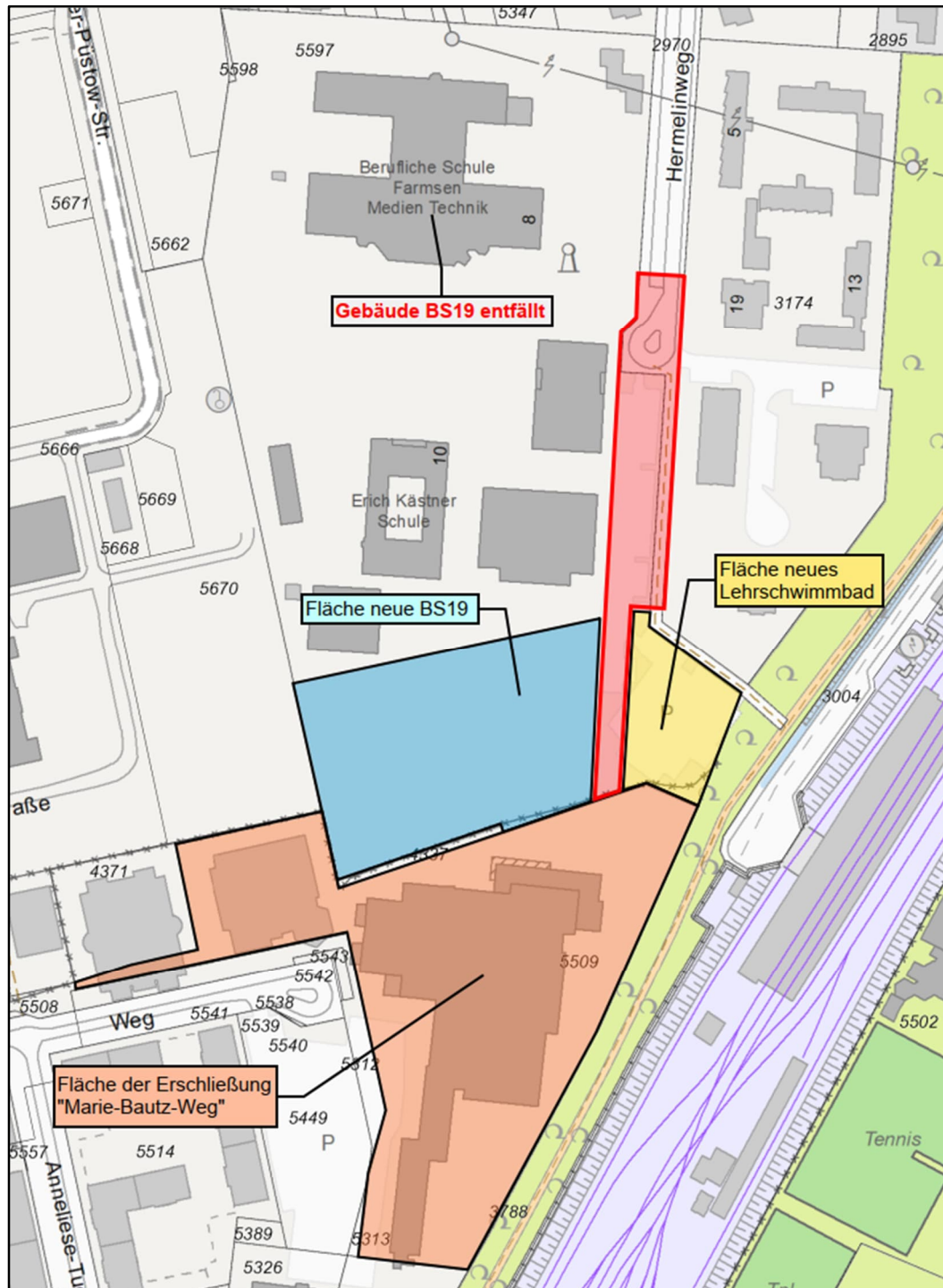


Abbildung 1: Geografische Lage der Baumaßnahme
[Kartengrundlage: Geo-Online – Portal Hamburg, Freie und Hansestadt Hamburg, LGV]

Derzeit dient der Hermelinweg der Erschließung der Beruflichen Schule Farmsen (BS 19), der Erich-Kästner-Schule Hamburg (EKS, Grund- und Stadtteilschule) sowie angrenzender Wohnbebauung. Im Norden bindet der Hermelinweg an die Straße Neusurenland an. Im Süden befindet sich eine Wendeanlage. Mittels Gehwegüberfahrt ist dort der zur Schule gehörende Parkplatz angeschlossen.

Der Hermelinweg ist eine Erschließungsstraße in einer Tempo-30-Zone.

Auf den südlichen Stellplätzen der Schule soll zukünftig ein Lehrschwimmbecken (LSB) als Ersatzneubau im Rahmen des Bundesprogramms „Sanierung kommunaler Einrichtungen in dem Bereich Sport, Jugend und Kultur“ errichtet werden (Abbildung 1, gelbe Fläche). Durch den geplanten Wohnungsbau auf dem Gelände des bisherigen Berufsförderungswerkes muss das dort beinhaltete Lehrschwimmbecken abgerissen werden. Mit den Arbeiten soll voraussichtlich Anfang 2024 begonnen werden.

Auf der westlich angrenzenden Fläche des neuen LSB plant Schulbau Hamburg (SBH) den Neubau der BS 19 (Abbildung 1, blaue Fläche). Der Baubeginn erfolgt voraussichtlich 2026. Nach Fertigstellung des Ersatzneubaus entfällt das alte Gebäude. Auf der entstehenden Freifläche werden private Stellplätze der BS 19 hergerichtet.

Um die Erschließung des LSB zu sichern, wird der Hermelinweg in Richtung Süden um ca. 100 m verlängert. Am Ende der Straße soll eine neue Wendeanlage errichtet werden, welche den Wendevorgang eines 3-achsigen Müllfahrzeuges ermöglicht. Straßenbegleitend sind öffentliche Senkrecht- bzw. Längsparkplätze vorgesehen. Vor der Erich-Kästner-Schule sind diese Parkstände explizit der Nutzung spezieller Fahrdienste für Schüler vorbehalten. Genaue Absprachen bzgl. der Größe dieser Parkflächen sind noch erforderlich. Die jetzige Wendeanlage wird zurückgebaut und die dadurch gewonnene Fläche kommt dem Radverkehr in Form von weiteren Fahrradabstellmöglichkeiten zugute.

Südlich der aktuellen Schulstellplätze soll parallel zum zukünftigen LSB ein Geh- und Radweg, mit Anschluss an das zukünftige Erschließungsgebiet „Marie-Bautz-Weg“, errichtet werden.

1.2. Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit

Aufgrund der Errichtung des Lehrschwimmbeckens auf der jetzigen Fläche der Schulbehörde und dem dadurch zu erwartendem höheren Verkehrsaufkommen ist für die Erschließung dieses Grundstückes die Verlängerung der öffentlichen Flächen erforderlich.

1.3. Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag

Bedarfsträger für die Straßenbaumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg.

Planungs-, Entwurfs- und Baudienststelle der Planungs- und Bauleistungen ist das Bezirksamt Wandsbek, Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt, Fachamt Management des öffentlichen Raumes, Abteilung Straßen (MR 2).

1.4. Beschlüsse parlamentarischer Gremien

- entfällt -

2. Planungsrechtliche Grundlagen

Im Planungsgebiet gilt der Baustufenplan Farmsen vom 20.05.1955. Eine Abweichung gem. § 125 III BauGB ist erforderlich.

3. Technische Beschreibung der Baumaßnahme

3.1 Gegenwärtiger Zustand

3.1.1 Verkehrsbelastung

Im Zuge der Machbarkeitsprüfung für die unterschiedliche Flächenentwicklung (Schwimmhalle und Erweiterungsbau der Berufsschule BS19) wurde im Auftrag der SBH eine Verkehrsuntersuchung von Merkel Ingenieur Consult (MIC) [1] vorgenommen. Für diese Untersuchung wurde am 25.10.2022 stundenweise eine Verkehrszählung im Zeitraum 06:00-18:00 Uhr an dem Knotenpunkt Neusurenland/Hermelinweg durchgeführt. Im Folgenden sind Auszüge aus dem Gutachten dargestellt (Abbildung 2).

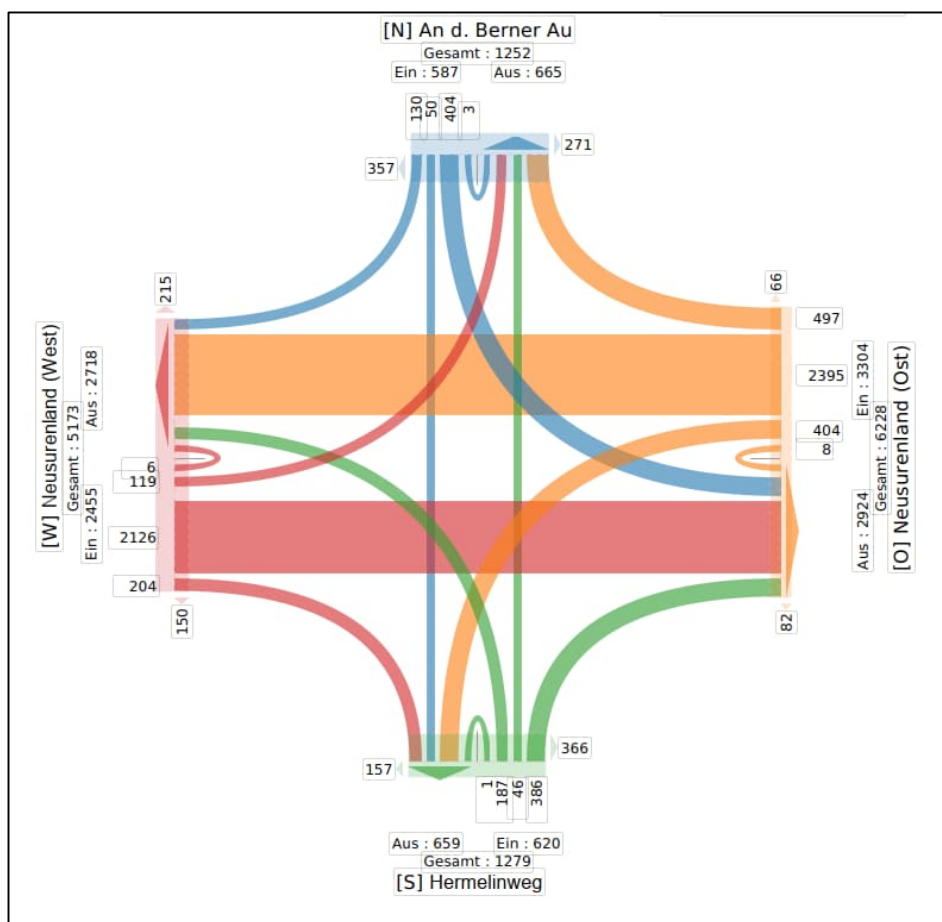


Abbildung 2: Verkehrsbelastung Knotenpunkt Hermelinweg/Neusurenland/An der Berner Au 6-18 Uhr [1]

Für die verkehrstechnischen Bewertungen des Knotens KN1 im Zuge der Planungen für die Entwicklungsfläche Schwimmhalle und Erweiterung der Berufsschule in Farmsen sind die Früh- und Spätspitze der Prognose 2030 mit Induzierung maßgebend.

Die verkehrstechnische Untersuchung hat ergeben, dass am Erschließungsknoten KN1 als Vorfahrtknoten mit dem Bestandausbau für den Prognosehorizont 2030 mit den neu erzeugten Verkehren die Leistungsfähigkeit (QSV B) in den Spitzenstunden gut gewährleistet werden kann. Die Beeinflussung der Verkehrssituation von der Fußgängerlichtsignalanlage und der angrenzenden Bushaltestellen wird hierbei nicht berücksichtigt.

3.1.2 ÖPNV

Der Hermelinweg liegt im Einzugsbereich ($R = 400$ m) der Haltestelle „Hermelinweg“ der Stadtbuslinien 168 und 368 sowie der Nachtbuslinie 617 und ist somit durch den ÖPNV erschlossen. Die Buslinien binden an die U-Bahn-Stationen „Berne“ und „Farmsen“ an.

Eine U- oder S-Bahnanbindung innerhalb eines Einzugsbereiches von $R = 600$ m besteht nicht.

3.1.3 Fußgängerverkehr

Im Hermelinweg sind beidseitig straßenbegleitende Gehwege in einer Breite von 1,50 m bis 2,50 m vorhanden.

Auf der Westseite verläuft von der bestehenden Wendeanlage Richtung Süden ein Gehweg in einer Breite von 1,50 m, der zur Grünanlage und zum Bach Berner Au führt.

3.1.4 Radverkehr

Im Hermelinweg sind keine Radwege vorhanden. Grundsätzlich findet der Radverkehr auf der Fahrbahn und auf dem Schulparkplatz gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr statt.

Parallel zum Hermelinweg im Berner Heerweg befinden sich Teile der Velorouten 6 und 14 mit weiterem Verlauf durch die Straße Neusurenland und An der Berner Au.

Parallel zum Bach Berner Au verläuft die Freizeitroute 2.

3.1.5 Barrierefreiheit

Der heutige Verkehrsraum im Hermelinweg ist nicht barrierefrei ausgebaut.

3.1.6 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Der Hermelinweg dient dem motorisierten Verkehr als Zuwegung zur angrenzenden Wohnbebauung sowie zum Schulparkplatz südlich der Wendeanlage, welcher mittels Gehwegüberfahrt angeschlossen ist. Weiter ist über den Schulparkplatz die Erreichbarkeit der Gebäude für Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr gewährleistet.

Die Fahrbahn ist bituminös befestigt, ca. 6,00 m breit und mit Borden beidseitig eingefasst.

3.1.7 Lichtsignalanlagen (LSA)

Es sind keine Lichtsignalanlagen vorhanden.

3.1.8 Öffentliche Beleuchtung (ÖB)

Auf der östlichen Straßenseite der jetzt öffentlichen Fläche sind bis zur Wendeanlage in regelmäßigen Abständen Beleuchtungsmasten in Form von Peitschenmasten zu finden. Die Beleuchtung der privaten Parkflächen der Schule erfolgt über Mastleuchten, welche auf den westlichen Nebenflächen stehen.

Der parallel zum Parkplatz verlaufende öffentliche Gehweg verfügt ebenfalls über Mastleuchten.

3.1.9 Straßenbegleitgrün

Der Hermelinweg verfügt auf der Westseite zwischen Senkrechtparkplätzen und Gehweg straßenbegleitend über Baumpflanzungen. Der parallel zum Schulparkplatz verlaufende öffentliche Gehweg, wird westlich und östlich von einem Grünstreifen mit Bäumen und Sträuchern gesäumt. In der Mittelinsel der vorhandenen Wendeanlage befindet sich ein Baum. Auf dem Schulparkplatz im Bereich der später

öffentlichen Flächen sind auf der westlichen Seite Bäume zwischen den Parkplätzen vorzufinden. Auf den Flächen der zukünftigen Wendeanlage sind ebenfalls mehrere Baumpflanzungen vorhanden.

3.1.10 Ruhender Verkehr

Entlang der Westseite des Hermelinweges ist Parken in Senkrechtaufstellung möglich. Auf der Ostseite wird entlang des Fahrbahnrandes in Längsaufstellung geparkt.

3.1.11 Entwässerung

Das anfallende Oberflächenwasser des Hermelinweges wird über ein Einseitgefälle in die vorhandenen Trummen am östlichen Fahrbahnrand geleitet. Die Nebenflächen und Parkplätze sind zur Fahrbahn geneigt. Die Trummen sind an ein vorhandenes Regensiel angeschlossen.

Auf den zukünftig öffentlichen Flächen, welche jetzt den Parkplatz der EKS darstellen, befinden sich ebenfalls Trummen, welche vermutlich an die vorhandenen Regenwasserleitungen der Schule angeschlossen sind. Eine genaue Darstellung zum Verlauf der Anschlussleitungen liegt nicht vor. Im Bereich der heutigen Zufahrt zum Schulparkplatz befinden sich die Übergabeschächte für Regenwasser und Schmutzwasser.

3.1.12 Ausstattung / Möblierung

Im öffentlichen Raum ist im zu überplanenden Bereich keine nennenswerte Ausstattung/Möblierung vorzufinden. Der von der Wendeanlage nach Süden verlaufende östliche Gehweg ist im Bereich des vorhandenen Wendehammers mit Fußgängerschutzgittern versehen.

Die privaten Flächen der EKS verfügen über Fahrradbügel sowie eine Bank vor dem Eingangsbereich des Gebäudes.

3.1.13 Sondernutzungen

Keine Sondernutzungen vorhanden.

3.1.14 Versorgungsanlagen

Leitungen für Strom, Wasser, Fernwärme und Telekommunikation befinden sich in den betroffenen Flächen.

3.1.15 Grundwasser

Zur genauen Untersuchung der vorhandenen Böden in Bezug auf Homogenbereiche, Tragfähigkeit, Beschaffenheit, Versickerungsfähigkeit und zur Ermittlung des Grundwasserstandes wurde ein Bodengutachten Ende Juni 2023 in Auftrag gegeben.

Nach Beendigung der Felduntersuchungen wurden Wasserstände in Tiefen zwischen etwa 2,6 m und 3,6 m unter jeweiligem Terrain, entsprechend auf Absoluthöhen zwischen + 19,1 mNHN und + 19,5 mNHN, eingemessen werden.

In einer ausgebauten Grundwassermessstelle wurde am 13.09.2023 ein Wasserstand in einer Tiefe von 3,23 m unter Terrain, entsprechend auf einer Absoluthöhe von + 19,27 mNHN, eingemessen.

Weiterhin ist davon auszugehen, dass in Abhängigkeit vom Niederschlagsgeschehen sich temporär Stau- und Sickerwässer innerhalb der schluffigen Sande sowie oberhalb der geringdurchlässigen bindigen Schluff-Lagen, Schluff-Linsen oder Geschiebeböden aufstauen und in den eingelagerten Sandbändern bzw. Sandzwischenlagen transportiert wird.

3.1.16 Bodengutachten

Zur genauen Untersuchung der vorhandenen Böden in Bezug auf Homogenbereiche, Tragfähigkeit, Beschaffenheit, Versickerungsfähigkeit und zur Ermittlung des Grundwasserstandes wurde ein Bodengutachten Ende Juni 2023 in Auftrag gegeben.

Am 02.08.2023 wurde vom Asphalt-labor [2] ein Bohrkern und ungebundene Schichten in der südöstlichen Fahrbahn der vorhandenen Wendelange zur Bestimmung der PAK nach EPA (Eurofins) entnommen. Bei der Untersuchung des Bohrkerns und der visuellen Beurteilung der ungebundenen Schichten ergab sich folgender Aufbau:

0,7 cm	Oberflächenbehandlung
1,7 cm	Deckschicht 0/5
4,6 cm	Asphalttragschicht
6,5 cm	Asphalttragschicht
24,5 cm	Kies-Sand-Gemisch
24,0 cm	Sand
<u>23,0 cm</u>	Sand
85,0 cm	

Das Lacksprühverfahren ergab am Bohrkern keine erkennbaren Verfärbungen. Die quantitative Pechgehaltsuntersuchung ergab einen PAK-Wert, der unterhalb des Grenzwertes von 25 mg/kg liegt. Eine Verwertung im Heißmischverfahren in der Asphaltmischanlage ist möglich.

Das Ingenieurbüro für Geotechnik Dipl.-Ing. Rainer J. PINGEL [3] hat am 02.08.2023. und am 13.09.2023 neun Kleinrammbohrungen bzw. Handschachtungen mit Tiefen von 1,0 m bis 6,0 m durchgeführt. Eine der Kleinrammbohrungen wurde zur Grundwassermessstelle ausgebaut. Des Weiteren wurden neun Feldversuche zur Bestimmung der Bodendurchlässigkeit mit einem Infiltrometer durchgeführt.

Folgender genereller Untergrundaufbau wurde festgestellt:

Tiefe zw. 0,00 m - 3,30 m	Auffüllungen, humos-sandig bis sandig, schwach durchlässig
Tiefe zw. 1,20 m - 6,00 m	Sand, schluffig, mit U-Brocken bzw. -Lagen/ -Linsen, knapp stark durchlässig / durchlässig
Tiefe zw. 3,00 m - 6,00 m	Geschiebemergel, sandig, steifplastisch, nahezu völlig wasserundurchlässig

Die Untersuchung von drei Mischproben nach Ersatzbaustoffverordnung (EBV) [4] ergab folgendes Ergebnis. Die Mischprobe der humos-sandigen Auffüllung wird auf Grund der auffälligen PAK-Gehalte mit dem Zuordnungswert > BM-F3 und der Deponieklasse DK I eingestuft. Für diese Probe ist im untersuchten Zustand kein Einbau nach EBV möglich. Die Mischproben der sandigen Auffüllung / Füllsande und der Sand des gewachsenen Bodes zeigten keine Auffälligkeiten und sind somit mit dem Zuordnungswert BM-F0* oder BM-0* einzustufen. Diese Proben sind als Ersatzbaustoff gemäß der EBV geeignet.

Wasserstände wurden in den Tiefen zwischen 2,60 m und 3,60 m unter der jeweiligen Geländeoberkante festgestellt. In Abhängigkeit vom Niederschlagsaufkommen ist mit Stau- und Sickerwässern zu rechnen. Die Grundwasserprobe wurde als mäßig Beton angreifend mit einer sehr geringen Korrosionswahrscheinlichkeit eingestuft.

Im nördlichen Baufeld (vorh. Wendeanlage bis nördliche Planungsgrenze) ist das Grundwasser wahrscheinlich für die Durchführung des Kanalbaus abzusenken, um ein nachverdichtbares und begehbares

Planum herstellen zu können. Auf Grund des Sicker- und Stauwassers wird eine durchgehende Plansentwässerung seitens des Baugrundgutachters empfohlen.

Eine definierte Versickerung von Niederschlagswasser ist auf der untersuchten Fläche nicht ohne Sicherungsmaßnahmen der Versickerungsanlage möglich. Die Versickerungsanlage benötigt einen Notüberlauf an das Siel.

Weiter liegt ein Gutachten von Steinfeld und Partner vom 08.06.2022 [5] vor, welches allerdings ausschließlich die Flächen für die Errichtung des neuen Lehrschwimmbekens beschreibt.

Der Bohrkern 1 befindet sich im näheren Umfeld der geplanten neuen Wendeanlage (Abbildung 3, links). Hier wurde folgender Bodenaufbau (Abbildung 3, rechts) festgestellt:

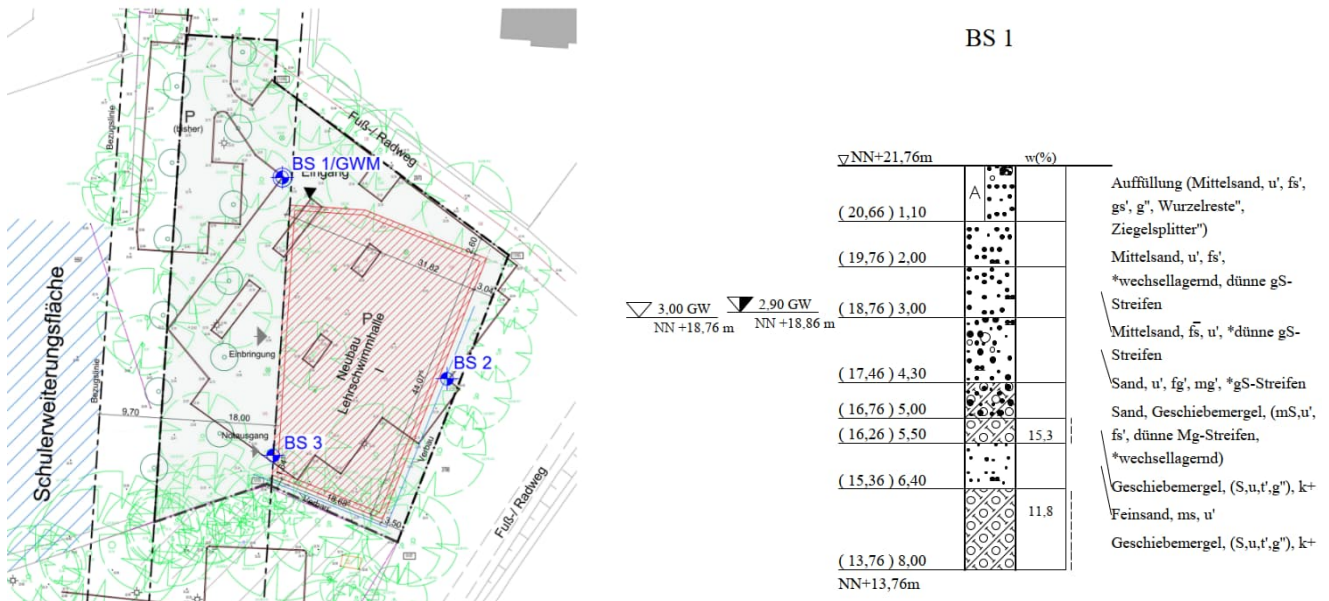


Abbildung 3: BS 1 Fläche Lehrschwimmbekken [2]

3.1.17 Trummenuntersuchung

Trummenuntersuchungen wurden nicht veranlasst, da im Zuge der Verlängerung des Hermelinweges neue Trummen mit neuen Anschlussleitungen herzustellen sind.

3.1.18 Kampfmittel

Im Bereich des Vorhabengebietes besteht gem. Luftauswertung/Fernerkundung [6] überwiegend kein Hinweis auf Bombenblindgänger oder vergrabene Kampfmittel.

Lediglich auf Höhe der Sporthalle der Erich-Kästner-Schule besteht auf der östlichen Gehwegseite aufgrund eines registrierten Verdachtspunktes ein Bombenblindgängerverdacht.

3.2 Variantenuntersuchung

3.2.1 Planungsziel

Für das geplante Lehrschwimmbekken auf den Flächen südlich des Hermelinweges ist eine öffentliche Erschließung sicherzustellen. Der Hermelinweg ist ca. 100 m zu verlängern und mit einer neuen Wendeanlage zu versehen. Weiter sind die Bedürfnisse der anderen Anlieger in der Planung zu berücksichtigen. Straßenbegleitendes Parken soll aufgrund der ansässigen Schulen weiter ermöglicht werden.

3.2.2 Untersuchte Varianten

Untersucht wurden insgesamt zwei Varianten. Grundlegend sollten folgende Randbedingungen eingehalten werden:

- Fahrgasse 6,00 m gem. EAR Tab. 4.3-1 [7]
- Senkrechtparken auf der Westseite vor der EKS
- Längsparken auf der Ostseite
- Wendeanlage für ein 3-achsiges Müllfahrzeug
- Gehweg auf Westseite 2,50 m (inkl. Sicherheitsstreifen) breit
- Baumbestand, wo möglich, erhalten

Aufgrund dieser Randbedingungen und den örtlichen Gegebenheiten ist der Spielraum in Bezug auf die Aufteilung des Straßenraumes eher gering. Daher unterscheiden sich die Varianten in den Breiten der einzelnen Flächen kaum.

Generell ist folgende Aufteilung Grundlage für die Varianten 1 + 2 (von Nord nach Süd):

Abstand Grundstücksgrenze	0,10 m
Gehweg	2,50 m
Überhangstreifen Senkrechtparken	0,65 m
Senkrechtparken	4,35 m
Fahrbahn	6,00 m
Längsparken	2,10 m
Seitl. befestigte Fläche Längsparken	0,65 m
Grünstreifen	4,94 m
Gehweg	2,00 m
<u>Abstand Grundstücksgrenze</u>	<u>0,20 m</u>
Gesamt	ca. 23,49 m

Die Breiten wurden gem. ReStra [8] festgelegt.

Die Fahrbahnbreite von 6,00 m ist den Anforderungen der EAR Tab. 4.3-1 [7] zu entnehmen. Das Vorwärtseinparken in senkrecht angeordnete Parkplätze benötigt demnach eine Breite von 6,00 m. Am Ende des überplanten Bereiches des Hermelinweges befindet sich eine Wendeanlage, welche einen Durchmesser von 20,50 m aufweist. Konzipiert ist diese für das Wenden eines 3-achsigen Müllfahrzeuges. Innerhalb dieser Wendeanlage befinden sich zukünftig die Überfahrten zum LSB und zum Neubau der BS19.

In der Variantenuntersuchung wurde Augenmerk auf die Lage der Wendeanlage gelegt. Die Variante 1 sieht eine mittig angeordnete Wendeanlage vor (Abbildung 4). Ziel der Variante 2 ist eine asymmetrisch linksseitige Anordnung (Abbildung 5) aufgrund der besseren Befahrbarkeit. Der zur Verfügung stehende Platz für die Wendeanlage ist begrenzt, so dass dies nur erreicht werden kann, in dem die Fahrbahn weiter Richtung Westen verschwenkt wird. Aufgrund der Verschwenkung entfallen auf der Westseite Senkrechtparkplätze. Diese können alternativ auf der Ostseite angeordnet werden.



Abbildung 4: Variante 1 - mittig angeordnete Wendeanlage

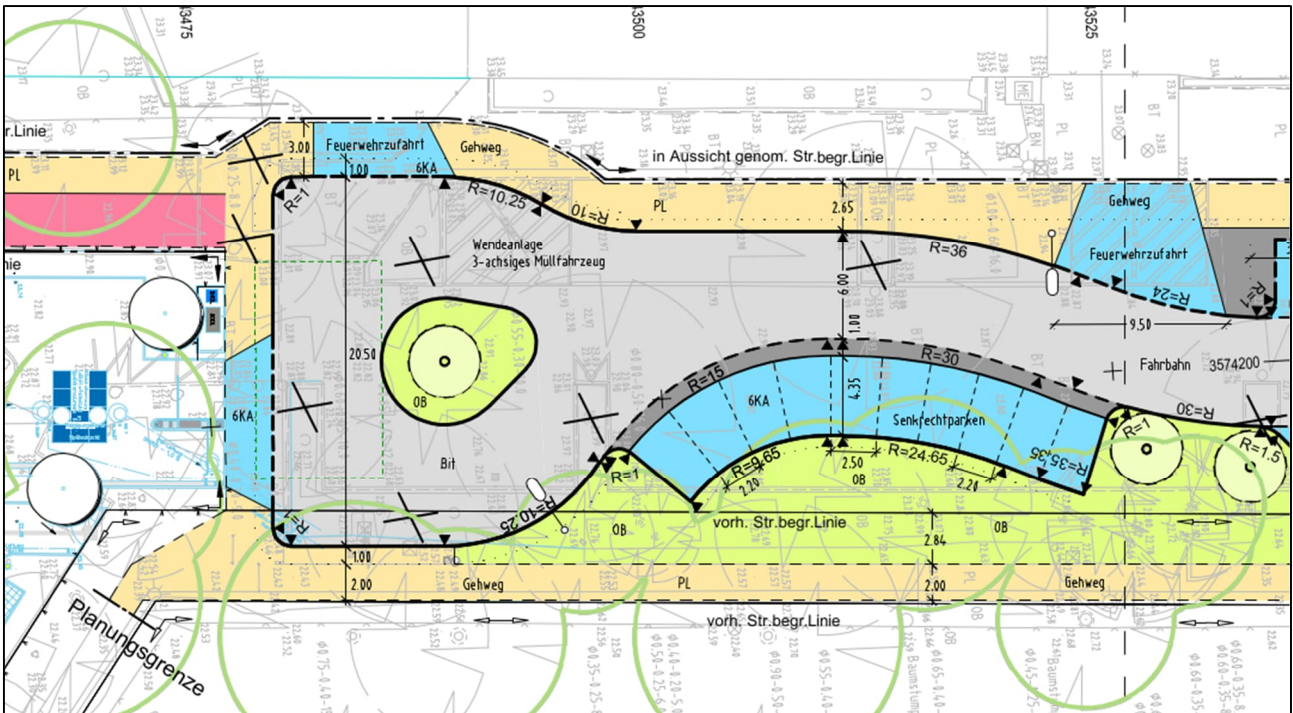


Abbildung 5: Variante 2 - asymmetrisch linksseitige Wendeanlage

Der Lageplan zur Variante 1 kann dem Anhang entnommen werden.

3.2.3 Abwägung und Begründung der Vorzugsvariante

Durch den geradlinigen Verlauf der Fahrbahn in Variante 1 wird die Verlegung der Fernwärmetrasse und Straßenentwässerungsanlage begünstigt. Eine zusätzliche Geschwindigkeitsreduzierung kann nicht erzielt werden, allerdings wird die Begegnung größerer Fahrzeuge erleichtert. Zusätzlich sind die Sichtbeziehungen auch auf querende Fußgänger bei einer geradlinigen Führung der Fahrbahn positiv zu bewerten. Bis auf neun Baumfällungen können alle Bestandsbäume erhalten bleiben. Die

Neupflanzung von voraussichtlich vier Bäumen unterstützt die Erzeugung eines homogen Erscheinungsbildes. Es werden 21 neue Parkstände geschaffen. Durch das Anordnen beidseitiger Parkstreifen wird Falschparken unterbunden. Die Wendeanlage weist eine mittige Lage auf, kann aber problemlos von einem 3-achsigen Müllfahrzeug befahren werden.

Die Variante 2 entspricht mit der asymmetrisch linksseitig angeordneten Wendeanlage den Forderungen der RASSt [8]. Zur Folge hat diese eine weitere Verschwenkung der Fahrbahn, was sich auch nachteilig auf die Verlegung der Fernwärme- bzw. Straßenentwässerungsleitung auswirkt. Auf Grund der zusätzlichen Verschwenkung der Fahrbahn wird eine Geschwindigkeitsreduzierung erzeugt. Es entstehen 21 neue Parkstände. Gegenüber der östlichen Senkrechtparkstände vor der Wendeanlage ist eine Anordnung weiterer Parkstände aus Platzgründen nicht möglich. In diesem Bereich ist dann mit Parkern am Fahrbahnrand zu rechnen. Die Anordnung der asymmetrischen Wendeanlage erfordert gegenüber Variante 1 die Fällung eines zusätzlichen Bestandsbaums. Derzeit geplant ist die Neupflanzung von vier Bäumen. Durch die zweifache Fahrbahnverschwenkung wird die Begegnung größerer Fahrzeuge erschwert und Sichtbeziehungen auf Fußgänger verschlechtert.

3.2.4 Wirtschaftlichkeit der gewählten Variante

Es wurden funktionale und technische Varianten untersucht und aufgrund des vorgegebenen Planungsziels, der bestehenden örtlichen Randbedingungen und geltenden Regelwerke bewertet.

Nach Abwägung aller Interessen, der städtebaulichen, verkehrlichen und bautechnischen Randbedingungen sowie aller Vor- und Nachteile wurde eine Fortschreibung der Variante 1 als zweckmäßige sowie wirtschaftlich und technisch optimal realisierbare Planungsvariante zur Erfüllung des Planungsziels festgelegt.

Die Planung entspricht den technischen Mindestanforderungen. Die Umsetzung erfolgt nach den anerkannten Regeln der Technik, die grundsätzlich auch wirtschaftlichen Gesichtspunkten unterliegen.

In den Parkständen ist, wegen der angrenzenden Schulen, mit einem häufigen Belegungswechsel zu rechnen. Um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten haben gute Sichtbeziehungen eine hohe Priorität. Zudem kann die Anzahl der Baumfällungen auf ein Minimum reduziert werden. Die Variante 1 bewirkt insgesamt ein geordnetes Straßenbild und wurde deshalb von dem Ing. Büro SBI empfohlen. Eine interne Abstimmung im Bezirksamt Wandsbek, Technische Sachbearbeitung hat ebenfalls die Variante 1 als Vorzugsvariante ergeben.

3.3 Geplanter Zustand

3.3.1 Verkehrsbelastung

Seitens des Bezirksamtes Wandsbek wird mit folgendem Verkehrsaufkommen im Bereich der Verlängerung des Hermelinweges [10] gerechnet.

Das zukünftige LSB hat insgesamt 20 Stellplätze, die Verlängerung des Hermelinweges verfügt über 21 Parkplätze, davon 5 für Sonderfahrzeuge der Schülerbeförderung. Diese Parkplätze werden eher dauerhaft besetzt sein (schwache Frequentierung). Eine interne Schätzung ergibt für das Bäderland ein DTV = 560 Kfz/24h. Diese Zahl deckt sich in etwa mit der hausinternen Schätzung des Bäderlandes. Dazu kommen die resultierenden Fahrten durch die Nutzung der öffentlichen, straßenbegleitenden Parkplätze. Hier wird von weiteren 100 Kfz/24h ausgegangen, so dass insgesamt ein DTV von 660 Kfz/24h angenommen wird.

Bei der Berechnung des Verkehrsaufkommens wird die Annahme getroffen, dass keine neuen Stellplätze im Bereich der BS 19 errichtet werden. Die Stellplätze der BS 19 liegen zukünftig auf der Fläche der vorhandenen BS 19.

3.3.2 ÖPNV

Aus dem Bauvorhaben ergeben sich keine Änderungen für den ÖPNV.

3.3.3 Fußgängerverkehr

Der Fußverkehr erhält im Westen, parallel zu den Senkrechtparkern einen 2,50 m (inkl. 0,50 m Sicherheitsstreifen) breiten Gehweg. Der parallel zum zukünftigen Lehrschwimmbad verlaufende Gehweg wird mit einer Breite von 2,25 m geplant und endet an der Grenze zum Grundstück 5509. Der östliche Gehweg parallel zum derzeitigen Schulparkplatz zwischen den Grünstreifen wird von 1,50 m auf 2,00 m verbreitert.

3.3.4 Radverkehr

Die Radfahrer werden auch zukünftig auf der Fahrbahn verkehren. Der parallel zum zukünftigen Lehrschwimmbad verlaufende Radweg wird mit einer Breite von 3,00 m geplant und auf der Seite der Erschließungsmaßnahme „Marie-Bautz-Weg“ bis zur Freizeitroute 2 an der Berner Au verlängert.

3.3.5 Barrierefreiheit

Die Parkstände der Schulbusse für Schüler mit Behinderung werden auch zukünftig vor dem Haupteingang realisiert. Weiter wird ein Behindertenstellplatz auf der Westseite des Hermelinweges (St. 0+033) hergestellt.

Der parallel zum zukünftigen Lehrschwimmbad verlaufende Gehweg und Radweg wird durch entsprechende taktile Leitelemente voneinander getrennt. Weitere taktile Leitelemente dienen zur Abgrenzung der Gehwegflächen zu den Fahrradabweisbügeln.

An den Grundstücksgrenzen dienen die Tiefborde als innere Leitlinie.

3.3.6 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Über den Hermelinweg werden diverse Grundstücke erschlossen. Nordöstlich im Planungsgebiet befindet sich ein Wohngebiet, welches über eine Gehwegüberfahrt an den Hermelinweg angeschlossen ist. Im Nordwesten ermöglicht eine weitere Grundstücksüberfahrt die Belieferung der Schule, z.B. genutzt für die Kantine. Zwischen den Senkrechtparkständen auf der Westseite ist eine Feuerwehrezufahrt gemäß ReStra [9] angeordnet.

Von der neuen Wendeanlage aus erfolgt mittels Gehwegüberfahrt die Erschließung des neuen Lehrschwimmbads. Eine weitere Feuerwehrezufahrt ist im Westen der Wendeanlage zu finden. Zukünftig wird über diese auch der Neubau der BS19 zugänglich sein.

3.3.7 Lichtsignalanlagen (LSA)

Es sind keine Lichtsignalanlagen geplant.

3.3.8 Öffentliche Beleuchtung (ÖB)

Für die öffentliche Beleuchtung sind im Lageplan Vorschläge für die Standorte eingetragen. Diese sind im weiteren Verfahren mit Hamburg Verkehrsanlagen (HHVA) abzustimmen.

3.3.9 Straßenbegleitgrün

Im Planungsbereich sind ca. 40 Bäume auf der Schulfläche und im öffentlichen Raum vorhanden. Für die Verlängerung des Hermelinweges und Herrichtung des neuen Geh- und Radweges zum

Erschließungsgebiet „Marie-Bautz-Weg“ müssen insgesamt 11 Bäume gefällt werden, wobei der Großteil davon bereits in der laufenden Fällperiode 2023/24 für den LSB und für die Fernwärmetrasse gefällt werden. Die vorhandenen Bäume auf dem öffentlichen Grund bleiben im Bestand erhalten. Zusammengefasst ergibt sich eine folgende Bilanz (Tabelle 1):

	Baumfällungen	Baumneupflanzungen	Differenz
Planungsbereich	11	4	-7

Tabelle 1: Straßenbegleitgrün

3.3.10 Ruhender Verkehr

Die Parkstand- (Tabelle 2) und Fahrradanhängerbilanz stellt sich für den Planungsbereich wie folgt dar:

Öffentliche Parkstände				
Art	Senkrechtparkstände		Längsparkstände	
	Bestand	Geplant	Bestand	Geplant
PKW	0	12	0	9
davon für Schulbus		5		
davon barrierefrei		1		
Summe:			+21	

Tabelle 2: Verteilung der öffentlichen Parkstände im Planungsbereich

Im Eingangsbereich der EKS sind insgesamt 15 Fahrradbügel vorgesehen.

3.3.11 Entwässerung

Das Entwässerungskonzept für das Oberflächenwasser sieht eine Straßenentwässerungsanlage mit Regenrückhaltung vor.

Generell wird vom Bezirk eine Einleitmengenbegrenzung des Regenwassers von 10 l/s x ha gefordert. Um diese Forderung zu erfüllen, ist eine Drosselung und eine Regenrückhaltung (z. B. Stauraumkanal) vorgesehen. Durch Nutzung möglichst vieler Versickerungsflächen kann das unterirdische Stauvolumen reduziert und gemäß RISA [11] die Verdunstungsrate des Regenwassers durch eine oberflächige Regenrückhaltung erhöht werden.

Das Regenwasser wird entsprechend seiner Versickerungsfähigkeit in zwei große Einzugsgebiete aufgeteilt.

Im südlichen Bereich wird sowohl das Wasser vom Gehweg als auch das Wasser vom Radweg über ein Quergefälle in eine parallel verlaufende Versickerungsmulde geleitet. Dort wird das Wasser in einer ca. 1,40 m breiten und ca. 76 m langen Mulde gesammelt und versickert. Am nördlichen Ende der Mulde, angrenzend an die geplante Wendeanlage des Hermelinweges, ist ein Notüberlauf vorgesehen. Dieser mündet in den neu geplanten Rückstaukanal.

Im Bereich der Fahrbahn und der Nebenflächen erfolgt die Sammlung des Oberflächenwasser in Trümmen und wird dann dem Stauraumkanal zugeführt.

Der geplante Rückstaukanal hat ein mögliches Rückhaltevolumen von ca. 60 m³.

Auf dem Privatgrund sind zusätzlich Entwässerungsrinnen vorzusehen. Diese müssen durch die Schule regelmäßig gereinigt werden, um eine vollständige Funktionsfähigkeit zu gewährleisten.

3.3.12 Ausstattung / Möblierung

Die Wendeanlage wird bis einschließlich Station 0+030 durch die Beschilderung mit VZ 283-10, -20 und -30 gem. StVO [12] zu einem Bereich mit absolutem Haltverbot. Der Behindertenstellplatz auf der Westseite wird mit dem ZZ 1044-10 als solch einer gekennzeichnet. Die Senkrechtparkstände für die Schulbusse werden mit einem absoluten Haltverbot (VZ 283-10 und -20) ausgewiesen. Das Zusatzzeichen 1010-57 ermöglicht die Nutzung der Parkstände durch die Busse. Im Verschwenkbereich von Station 0+080 bis zur Planungsgrenze im Norden gilt an beiden Fahrbahnrandern absolutes Haltverbot (VZ 283-10 und -20).

Ein neuer dauerhafter Standort für die Abfallcontainer der Schule ist auf der öffentlichen Straßenverkehrsfläche innerhalb der Planungsgrenzen nicht realisierbar. Für die Leerung der Behälter können diese auf der Fläche zwischen der Grundstücksüberfahrt zur Belieferung der Schule im Nordwesten und der Grünfläche abgestellt werden.

Die private Bank im Eingangsbereich der EKS muss umgesetzt werden.

3.3.13 Sondernutzungen

Die Stellflächen im Bereich des Zuganges zur Schule sind für Fahrzeuge der Personenbeförderung von benachteiligten Schülern vorgesehen.

3.3.14 Versorgungsanlagen

Die Ver- und Entsorgungsleitungen werden soweit möglich beibehalten. Für das geplante Schulgebäude und das geplante Lehrschwimmbad werden neue Anschlussleitungen erforderlich, welche an die öffentlichen Ver- und Entsorgungsleitungen angeschlossen werden. Des Weiteren wird eine neue Fernwärmetrasse in der Straße verlegt und eine Straßenentwässerungsanlage ist ebenfalls geplant.

Anpassungen an verbleibende Schächte und Schieberkappen werden erforderlich und planungsbegleitend mit den entsprechenden Versorgungsunternehmen abgestimmt.

4. Umweltbelange

4.1 Umweltverträglichkeitsprüfung

Die Baumaßnahme erfüllt nicht die in § 13a Hamburgisches Wegegesetz genannten Kriterien, daher ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht erforderlich.

4.2 Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind nicht vorhesehen.

4.3 Auswirkungen aus Immissionen

Es bestehen keine Auswirkungen auf Immissionen.

5. Grunderwerb

Die Straßenbegrenzungslinien werden im Zuge der diversen Bauvorhaben neu festgelegt.

Für die Verlängerung des Hermelinweges werden Flächen des Flurstücks 5597 in Anspruch genommen. Diese Flächen befinden sich im Besitz der Schulbehörde und werden nach Fertigstellung umgewidmet.

6. Anmerkungen zur Finanzierung

Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt aus einer investiven Sollübertragung aus dem PSP-Element Wohnungsbauentwicklung der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen. Dies ist ein Finanzierungsprogramm zur Unterstützung defizitärer öffentlicher Infrastrukturmaßnahmen.

PSP-Element-Nr.: 2-22403010-00024.11 / 3-22403010-000015.28

Nach Fertigstellung der Baumaßnahme geht dieser Straßenabschnitt in das Anlagevermögen des Bezirks über. Unterhaltung und das Anlagemanagement obliegen dem Bezirk.

7. Sonstiges

Im Rahmen des Planungsprozesses werden durch Erstverschickung (1. VS) alle erforderlichen Dienststellen, Personen und Institutionen am Abstimmungsverfahren beteiligt.

Die eingehenden Stellungnahmen werden daraufhin in einem Abwägungsprozess final diskutiert und die Unterlagen zur Schlussverschickung fertiggestellt. Im Anschluss erfolgt die Schlussverschickung. Die Planung wird in politischen Gremien vorgelegt.

Funktion	Leitzeichen	Zeichnungsvermerk	Datum	Unterschrift
Ingenieurbüro	SBI	Verfasst	25.01.2024	
Sachbearbeitung		Bearbeitet	26.01.2024	
Abschnittsleitung		Fachtechnisch geprüft		
Abteilungsleitung		Aufgestellt		

Literaturverzeichnis

- [1] Merkel Ingenieur Consult, Verkehrstechnische Untersuchung, Hamburg, Dez. 2022
- [2] asphalt-labor Arno J. Hinrichsen GmbH & Co.KG, Untersuchungsbefund Nr. 8769/23, 04.12.2023
- [3] Ingenieurbüro für Geotechnik Dipl.-Ing. Rainer J. PINGEL Ingenieurgesellschaft mbH, Geotechnischer Bericht Hermelinweg 8-10, 22159 Hamburg, 01.12.2023
- [4] Ersatzbaustoffverordnung (ErsatzbaustoffV), Verordnung über Anforderungen an den Einbau von mineralischen Ersatzbaustoffen in technische Bauwerke, 09.07.2021
- [5] Grundbauingenieure Steinfeld und Partner, Baugrundbeurteilung und Gründungsempfehlung sowie orientierende Schadstoffuntersuchung, 08.06.2022
- [6] Feuerwehr, Gefahrenerkundung Kampfmittelverdacht (GEVK), Hamburg, 15.06.2023
- [7] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs, Köln, 2005.
- [8] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen - RASt, Köln, 2006.
- [9] Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Amt Verkehr und Straßenwesen, ReStra - Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen, Hamburg, 2017.
- [10] Bezirksamt Wandsbek, Fachamt Management des öffentlichen Raumes, Technische Sachbearbeitung
E-Mail „Hermelinweg DTV – Vorreinigung“, 11.07.2023
- [11] RegenInfraStrukturAnpassung (RISA) – Leben mit Wasser, Hamburg Wasser
<https://www.risa-hamburg.de/>
- [12] Bundesgesetzblatt, Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), 2013