

Freie und Hansestadt Hamburg  
Bezirksamt Wandsbek  
Dezernat für Wirtschaft, Bauen und Umwelt  
Fachamt Management des öffentlichen Raumes

---

**Baumaßnahme:** Erschließung Vorhabenbezogener B-Plan Bramfeld 70

**Teilbaumaßnahme:** Erschließungsstraße ggü. Mützendorpsteed Haus Nr. 34/36  
Straßenbau

---

## 1. Verschickung

# ERLÄUTERUNGSBERICHT

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Allgemeines .....</b>	<b>3</b>
1.1	Darstellung der Baumaßnahme, Lage und Einordnung in die überörtliche Situation.....	3
1.2	Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit der Baumaßnahme.....	3
1.3	Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag .....	3
1.4	Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien .....	4
<b>2</b>	<b>Planungsrechtliche Grundlagen.....</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage .....</b>	<b>4</b>
3.1	Beschreibung des Bestandes .....	4
3.1.1	Verkehrsbelastung .....	5
3.1.2	ÖPNV .....	5
3.1.3	Fuß- und Radverkehr .....	6
3.1.4	Barrierefreiheit .....	6
3.1.5	MIV .....	6
3.1.6	Lichtsignalanlagen .....	6
3.1.7	Öffentliche Beleuchtung.....	6
3.1.8	Straßenbegleitgrün .....	6
3.1.9	Ruhender Verkehr.....	6
3.1.10	Entwässerung .....	7
3.1.11	Ausstattung .....	7
3.1.12	Leitungen .....	7
3.2	Rahmenbedingungen.....	7
3.2.1	Wechselbeziehungen mit anderen Baustellen .....	7
3.2.2	Verkehrsgutachten.....	7
3.2.3	Bodengutachten.....	7
3.2.4	Grundwasser.....	8
3.2.5	Kampfmittel .....	8
<b>4</b>	<b>Variantenuntersuchung.....</b>	<b>9</b>
4.1	Anforderungen an Art und Umfang der erforderlichen Baumaßnahme.....	9
4.2	Vorgaben aus Planungsrecht sowie sonstigen Randbedingungen .....	9
4.3	Variantenuntersuchung.....	9
<b>5</b>	<b>Technische Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante .....</b>	<b>9</b>
5.1	Fuß- und Radverkehr .....	11
5.2	Barrierefreiheit .....	12
5.3	MIV .....	12
5.4	ÖPNV .....	12
5.5	Lichtsignalanlagen .....	13
5.6	Öffentliche Beleuchtung.....	13
5.7	Straßenbegleitgrün .....	13
5.8	Ruhender Verkehr.....	13
5.9	Entwässerung .....	13
5.10	Ausstattung / Wegweisung .....	14
5.11	Leitungen .....	14
<b>6</b>	<b>Erläuterungen zu den Kosten, der Wirtschaftlichkeit und der Finanzierung .....</b>	<b>14</b>
6.1	Wirtschaftlichkeit .....	14
6.2	Finanzierung .....	14
<b>7</b>	<b>Durchführung und Auswirkungen der Baumaßnahme .....</b>	<b>15</b>
7.1	Auswirkungen aus Immissionen .....	15
7.2	Voraus- und Folgemaßnahmen .....	15
7.3	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft .....	15
<b>8</b>	<b>Grunderwerb.....</b>	<b>15</b>
<b>9</b>	<b>Sonstiges .....</b>	<b>16</b>

## 1 Allgemeines

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

Bei der vorliegenden Planung handelt es sich um eine Wohnerschließung in Form einer Stichstraße mit Wendeanlage im Stadtteil Bramfeld, Bezirk Wandsbek. Das Umfeld des Planungsgebietes weist eine gemischte Anordnung von allgemeinen und reinen Wohngebieten sowie Gewerbegebieten mit niedriggeschossiger, offener Bebauung auf. Die straßenabgewandten Flächen sind durch zahlreiche Grünflächen und Gärten geprägt.

Die geplante ca. 118 m lange Erschließungsstraße zweigt in nordwestlicher Richtung von der Straße Mützendorpsteed ggü. Haus Nr. 34 / 36 und südlich der Einmündung Bargackerdamm ab und dient zukünftig der Erschließung der zu bebauenden Grundstücke mit vier Mehrfamilienhäusern und als Zufahrt zu den vorhandenen privaten Parkplätzen des Mehrfamilienhauses Mützendorpsteed Nr. 37-39.

Die Stichstraße wird als Mischverkehrsfläche hergestellt und erhält an ihrem westlichen Ende eine Wendemöglichkeit für Müllfahrzeuge und Lkw (FGSV-Bemessungsfahrzeug Großer Lkw).

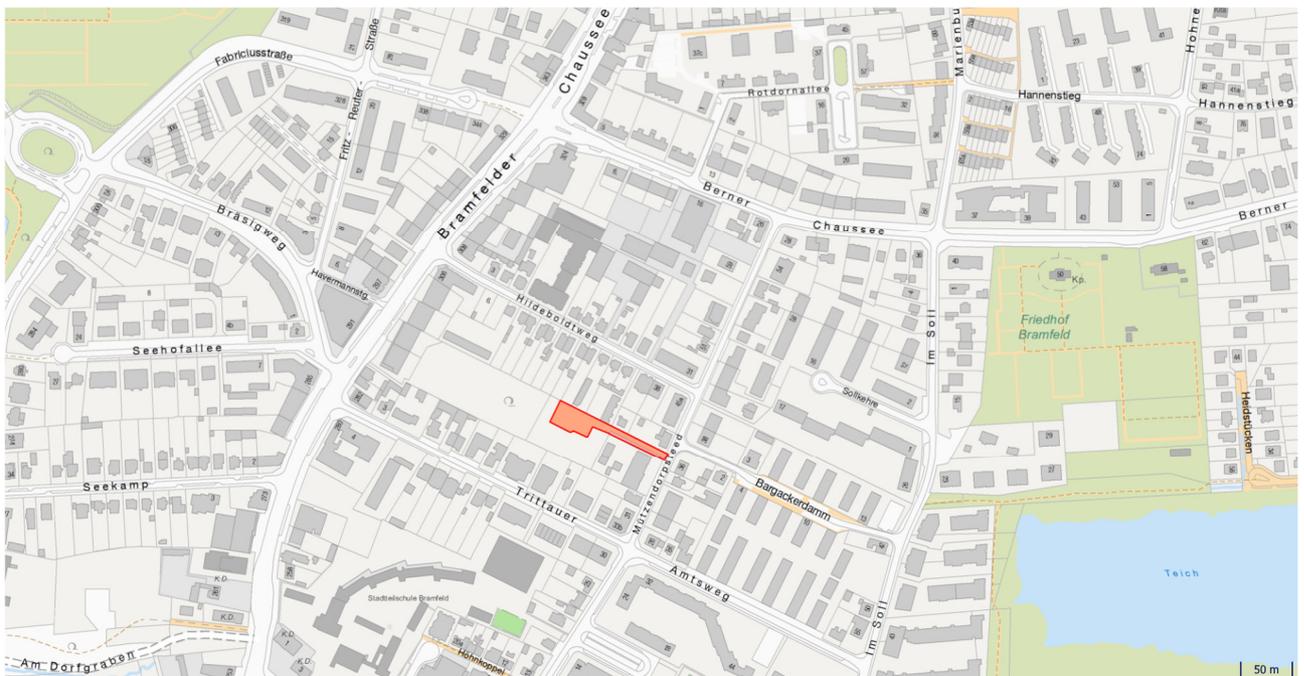


Abbildung: Lage des Planungsgebietes im Straßennetz (FHH, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung, 2020)

### 1.2 Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit der Baumaßnahme

Anlass des Vorhabens ist die Herstellung von dringend benötigtem geförderten Wohnraum im Bezirk Wandsbek. Zugleich soll im Zuge der Wohnerschließung die bislang nicht realisierte Fuß- und Radwegeverbindung zwischen der Bramfelder Chaussee und der Straße Mützendorpsteed umgesetzt werden.

### 1.3 Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag

Bedarfsträger für die Straßenbaumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Wandsbek, Management des öffentlichen Raumes.

Realisierungsträger ist die FEWA Mobil Verwaltungsgesellschaft mbH.

Auftraggeber ist die PGH Planungsgesellschaft Holzbau GmbH.

Die Verkehrsplanung und die Leitungstrassenplanung erfolgt durch das Ingenieurbüro ARGUS Stadt und Verkehr - Partnerschaft mbB.

Die Planung der Straßenentwässerungsanlage (SEA) erfolgt durch NEUMANN Beratende Ingenieure GmbH.

#### 1.4 Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien

Im weiteren Planungsverlauf ist vorgesehen, die Maßnahme dem entsprechend betroffenen Ausschuss zur Kenntnisnahme vorzulegen.

## 2 Planungsrechtliche Grundlagen

Die Maßnahme findet innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinien statt.

Im Maßnahmenbereich gilt folgende Rechtsgrundlage:

- Vorhabenbezogener Bebauungsplan Bramfeld 70, festgestellt am 23. November 2022.
- Für das Plangebiet wurde der bisher bestehende Bebauungsplan Bramfeld 23 in seiner Fassung vom 14. März 1966 aufgehoben.

## 3 Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage

### 3.1 Beschreibung des Bestandes

Das Erschließungsgelände ist zur Zeit ca. 5,0 m breit an die östlich angrenzende Straße Mützendorpsteed angebunden; ca. 15 m südlich der Einmündung Bargackerdamm.

An der Straße Mützendorpsteed befinden sich überwiegend Wohnnutzungen. Entlang des südlich angrenzenden Trittauer Amtsweges ist ebenfalls überwiegend Wohnnutzung vorhanden, im westlichen Teil sind vier Handwerksbetriebe mit Betriebswohnungen sowie Büro- und Verwaltungsnutzungen vorhanden.

Die Straße Mützendorpsteed dient als Sammelstraße und verläuft östlich zur Bramfelder Chaussee. Die Straße liegt in einer Tempo-30-Zone und weist im Planungsgebiet eine Straßenraumbreite von 9,35 bis 9,40 m auf.

Zwischen den Straßen Mützendorpsteed und Bramfelder Chaussee besteht ein Höhenunterschied von ca. 5,0 m, wodurch das Erschließungsgebiet nach Westen abfällt.

Für den vorhandenen Straßenquerschnitt Mützendorpsteed auf Höhe der Zufahrt Haus Nr. 37-39 ergibt sich die nachfolgende Aufteilung:

Lage	Nutzung	Material der Oberflächenbefestigung	Breite (ca.)	
westliche Nebenfläche	Überfahrt	Allverbundpflaster (privat)	0,15 m	2,50 m
	Überfahrt	Wabepflaster	2,20 m	
	Hochbord	Beton	0,15 m	
Fahrbahn	Fahrstreifen ↓	Asphalt	3,10 m	5,10 m
	Parken am Fahrbahnrand ↑	Asphalt	2,00 m	
östliche Nebenfläche	Hochbord	Beton	0,15 m	1,75 m
	Gehweg	Betonplatten	1,00 m	
	Gehweg	Grand	0,60 m	
			9,35 m	

Für den vorhandenen Straßenquerschnitt Mützendorpsteed südlich der Zufahrt Haus Nr. 37-39 ergibt sich nachfolgende Aufteilung:

Lage	Nutzung	Material der Oberflächenbefestigung	Breite (ca.)	
westliche Nebenfläche	Gehweg	Grand	0,40 m	2,55 m
	Gehweg	Betonplatten	1,50 m	
	Sicherheitstrennstreifen	Betonpl. mit Schutzbügeln	0,50 m	
	Hochbord	Beton	0,15 m	
Fahrbahn	Fahrstreifen ↓	Asphalt	3,10 m	5,10 m
	Parken am Fahrbahnrand ↑	Asphalt	2,00 m	
östliche Nebenfläche	Hochbord	Beton	0,15 m	1,75 m
	Gehweg	Betonplatten	1,00 m	
	Gehweg	Grand	0,60 m	
			9,40 m	

### 3.1.1 Verkehrsbelastung

Es liegen folgende Verkehrserhebungsdaten vor:

Knotenpunkt Station	Knotenpunktarme	Querschnittssumme [Kfz/24 h]	SV-Anteil [%]	Datum der Zählung
Mützendorpsteed/ Bargackerdamm	Mützendorpsteed Nord	1.618	0,6	24.02.2021
	Bargackerdamm	433	0,7	
	Mützendorpsteed Süd	1.719	0,6	

### 3.1.2 ÖPNV

Im Planungsgebiet sind keine Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) vorhanden. Die nächsten Haltestellen liegen jeweils ca. 350 m Luftlinie entfernt, in nordwestl. Richtung die Haltestelle Berner Chaussee sowie in südwestlicher Richtung die Haltestelle Bramfelder Dorfplatz.

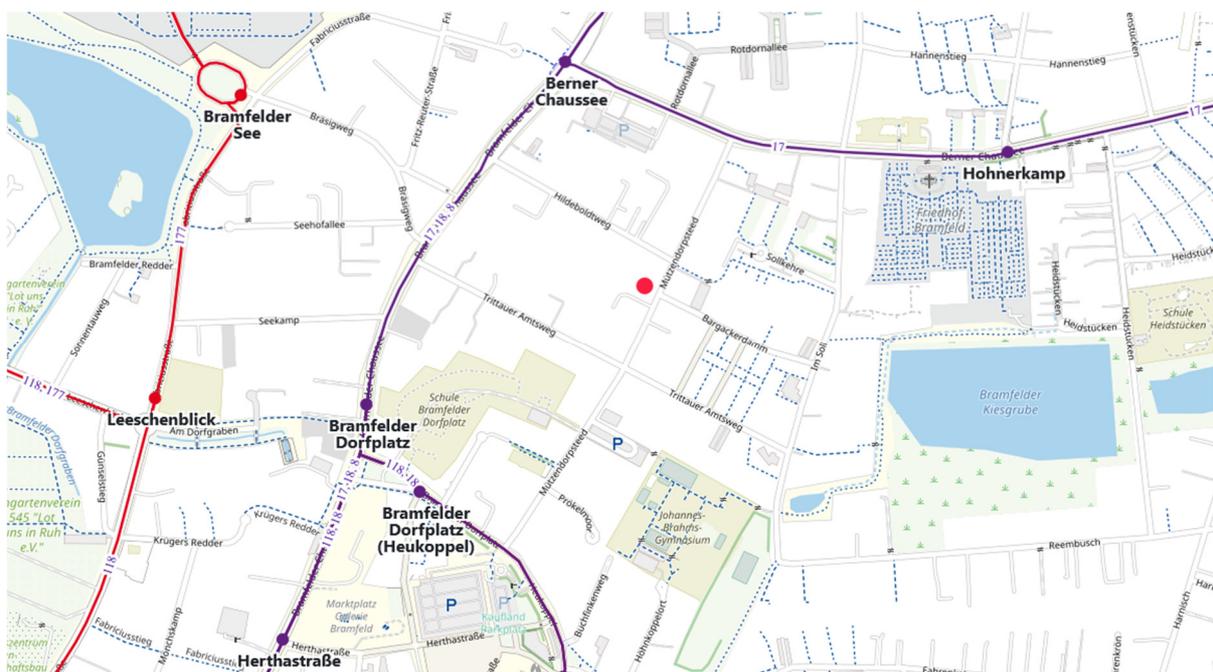


Abbildung: Haltestellen am Planungsgebiet

Es besteht jeweils Anschluss an die Buslinien 8, 17, 18, 118 und 617.

In den nächsten Jahren soll am Bramfelder Dorfplatz eine U-Bahn Haltestelle für die geplante U-Bahnlinie 5 entstehen.

### 3.1.3 Fuß- und Radverkehr

Die vorhandene Straße Mützendorpsteed weist beidseitig Gehwege auf. Der westliche Gehweg ist ca. 2,55 m breit, davon sind ca. 2,00 m breit einschließlich Sicherheitstrennstreifen mit Platten befestigt. Der östliche Gehweg ist ca. 1,75 m breit und auf ca. 1,00 m Breite mit Platten befestigt.

Der Radverkehr wird im Mischverkehr geführt.

### 3.1.4 Barrierefreiheit

Die angrenzenden Knotenpunkte sind mit Bordsteinabsenkungen versehen, jedoch nicht barrierefrei ausgestattet bzw. gesichert. Es sind im gesamten Planungsgebiet keine taktilen Leitelemente für mobilitätseingeschränkte Menschen vorhanden.

### 3.1.5 MIV

Das Erschließungsgebiet befindet sich in einer Tempo-30-Zone, in der angrenzenden vorhandenen Straße Mützendorpsteed wird am Fahrbahnrand geparkt.

Die Oberflächenbefestigung der vorhandenen Fahrbahn besteht aus Asphalt, in der Beschädigungen, wie Risse und Ausbrüche, vorhanden sind.

Die vorhandene Fahrbahn ist mit Hochbord- bzw. Tiefbordsteinen aus Naturstein und in Teilbereichen, bspw. gegenüber dem Erschließungsgelände, mit Betonbordsteinen eingefasst.

Eine vorhandene Gehwegüberfahrt aus Wabensteinpflaster bindet die Grundstücke Mützendorpsteed 43 und 43 b, das Erschließungsgelände und das Grundstück Mützendorpsteed 37 - 39 an die Straße Mützendorpsteed an.

### 3.1.6 Lichtsignalanlagen

Es sind keine Lichtsignalanlagen im Planungsgebiet vorhanden.

### 3.1.7 Öffentliche Beleuchtung

Im Bereich des Erschließungsgeländes ist keine Beleuchtung vorhanden.

In der Straße Mützendorpsteed ist auf der westlichen Seite eine Beleuchtung vorhanden. Die Auslegermasten stehen in einem Abstand von ca. 55 m.

### 3.1.8 Straßenbegleitgrün

Im Planungsbereich der Erschließungsstraße ist kein Straßenbegleitgrün vorhanden.

### 3.1.9 Ruhender Verkehr

Im Planungsbereich der Erschließungsstraße sind keine Parkstände vorhanden. In der angrenzenden Straße Mützendorpsteed (Tempo-30-Zone) wird am Fahrbahnrand geparkt.

Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sind nicht vorhanden.

### 3.1.10 Entwässerung

In der Straße Mützendorpsteed erfolgt die Ableitung des Oberflächenwassers über Straßenabläufe in das vorhandene Regensiel.

### 3.1.11 Ausstattung

Neben Bügeln zum Schutz der Fußgänger sind die übliche Verkehrsbeschilderung und Straßennamenschilder vorhanden.

Es gibt keine wegweisende Beschilderung im Plangebiet.

### 3.1.12 Leitungen

In der vorhandenen Straße Mützendorpsteed sind die in Stadtstraßen üblichen Ver- und Entsorgungsleitungen vorhanden. Die genauen Lagen der Fremdleitungen sind vor Beginn der Straßenbauarbeiten durch Probeaufgrabungen festzustellen oder durch die zuständigen Leitungsträger örtlich angeben zu lassen.

Die Leitungsträger sind für die jeweils korrekte Lage und Überdeckung ihrer Leitungen verantwortlich. Durch die Erschließung werden Arbeiten der Leitungsträger an ihren jeweils vorhandenen Leitungen in der Straße Mützendorpsteed erforderlich.

## 3.2 Rahmenbedingungen

### 3.2.1 Wechselbeziehungen mit anderen Baustellen

Baumaßnahmen mit Auswirkungen auf die geplante Erschließungsmaßnahme sind nicht bekannt.

### 3.2.2 Verkehrsgutachten

Im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung (letzter Stand Mai 2021) wurden die Auswirkungen der geplanten Bebauung auf die umgebenden Straßen überprüft. Für das Vorhaben wird ein Verkehrsaufkommen von bis zu 240 Fahrten täglich prognostiziert. Die prognostizierten Verkehrsmengen können an den Knotenpunkten Berner Chaussee / Mützendorpsteed und Bramfelder Dorfplatz / Mützendorpsteed / Heukoppel leistungsgerecht abgewickelt werden.

Durch die neue Erschließung wird die Erhöhung der Verkehre in der Straße Mützendorpsteed mit unter 5 % im gesamten Tagesverlauf (Kfz/24 h) prognostiziert. Eine negative Beeinflussung des Verkehrsflusses oder der Verkehrssicherheit in der Straße Mützendorpsteed ist aufgrund der geringen Zunahme der Verkehre durch das Vorhaben nicht anzunehmen.

Da für die geplanten 67 Wohneinheiten ausreichend Tiefgaragenstellplätze sowie Fahrradabstellmöglichkeiten zur Verfügung gestellt werden, wird keine relevante Veränderung der Parkraumsituation durch die Erschließung erwartet.

### 3.2.3 Bodengutachten

Im Rahmen der Voruntersuchungen wurde in der Straße Mützendorpsteed im Jahr 2020 eine Asphalt- und Baugrunduntersuchung durchgeführt. Untersucht wurden hierbei Schichtenaufbau, PAK-Gehalte der Asphaltsschichten sowie eine Bestimmung der ungebundenen Schichten.

Die beiden Asphaltbohrkerne der Fahrbahn der Straße Mützendorpsteed weisen Gesamtdicken zwischen ca. 10-11 cm auf. Der Aufbau besteht aus vier Asphaltsschichten verschiedener Art und Dicke

(DS 5, DS 8 hell, DS 11 hell und TS 22). Die maximale einzelne Schichtdicke beträgt bei den vorgefundenen Asphalttragschichten ca. 6 cm. Die obersten Deckschichten weisen eine Dicke von ca. 0,5-3 cm auf. Die DS 5 weisen jeweils einen positiven Pechnachweis auf.

Die ungebundenen Tragschichten unterhalb der Asphaltbefestigung der Fahrbahn bestehen bis in eine Tiefe von 80 cm unter Bohransatzpunkt aus Sand-Schluff / Ton-Gemischen und Kies-Schluff / Ton-Gemischen, welche in die Frostempfindlichkeitsklasse F2 und F3 eingestuft werden können. Eine Prüfung der ungebundenen Schichten gem. LAGA und Deponieverordnung ergab eine Einstufung von Z1 für die ungebundenen Schichten bis ca. 28 cm unter GOK in der Fahrbahn sowie Z0 für die Nebenflächen und ungebundenen Schichten ab unter 28 cm unter GOK in der Fahrbahn.

Auf dem Erschließungsgelände wurde 2017 eine Bodenuntersuchung durchgeführt. Es finden sich im unerschlossenen Zustand 0,5 m bis 0,7 m dicke Oberböden. Darunter grenzen im Bereich der Zufahrt zum Erschließungsgelände steifer Geschiebemergel und tiefliegend Schluff und im westlichen Abschnitt Fein- und Mittelsande an. Aufgrund des fast flächigen Leitungsbaus wird im Bereich der Zufahrt ausreichend Bodenaustausch mit F1-Böden durch den Siel- und Leitungsbau durchgeführt. Für verbleibende Bereiche auf Geschiebemergel wird ein Bodenaustausch von voraussichtlich bis zu 30 cm vorgesehen, um eine ausreichende Verdichtung des Planums zu gewährleisten.

Eine Prüfung der ungebundenen Schichten gem. LAGA und Deponieverordnung ergab eine Einstufung von Z2 für den Geschiebelehm (aufgrund PH-Wert) sowie Z0 für den Schluff und die Sande.

### 3.2.4 Grundwasser

Der Grundwasserflurabstand liegt im Planungsraum zwischen 7 m und 10 m gemäß Geoportal Hamburg bzw. 6,8 m bis 8,8 m gemäß Bodengutachten mit Gefälle nach Osten. Oberhalb der bindigen Geschiebeböden und Schluffeinlagerungen in Sanden können sich vorübergehend Stauwasserstände bilden. Aufgrund des Bodenaustausches durch den Straßen-, Siel- und Leitungsbau wird jedoch eine ausreichende Planumsentwässerung gewährleistet.

### 3.2.5 Kampfmittel

Im Rahmen der Planung wurde eine Luftbildauswertung beauftragt. Das Plangebiet ist frei von Kampfmitteln. Kleine noch fehlende Bereiche in der Straße Mützendorpsteed werden zusätzlich abgefragt bzw. baubegleitend sondiert.



Grün schraffiert: keine weiteren Maßnahmen notwendig

## **4 Variantenuntersuchung**

### **4.1 Anforderungen an Art und Umfang der erforderlichen Baumaßnahme**

Ziel der Planung ist es, den auf dem privaten Erschließungsgebiet geplanten Geschosswohnungsbau mit insgesamt vier Wohnblöcken über eine öffentliche Stichstraße zu erschließen. Durch das Plangebiet verläuft eine im Landschaftsprogramm dargestellte „grüne Wegeverbindung“, die in der dazugehörigen Fachkarte „Grün Vernetzen“ als Bestandteil des „Verbindungswegenetzes des Freiraumverbunds“ dargestellt ist. Die Wegeverbindung soll im weiteren Verlauf den Bramfelder See mit dem Teich südlich des Friedhofes Bramfeld verbinden. Zur Sicherung dieser „grünen Wegeverbindung“ in dem im privaten Erschließungsgebiet liegenden Teilabschnitt zwischen der Straße Mützendorpsteed und der Straße Bramfelder Chaussee wird ein öffentliches Geh- und Leitungsrecht festgesetzt.

### **4.2 Vorgaben aus Planungsrecht sowie sonstigen Randbedingungen**

Aus dem bestehenden Planungsrecht ergeben sich keine weiteren Maßgaben für das Vorhaben.

### **4.3 Variantenuntersuchung**

Die planerischen Rahmenbedingungen wurden u.a. durch die höhentechischen Anforderungen des geplanten sowie vorhandenen Hochbaus sowie durch die vorhandene Erschließungsflächenbreite im Bebauungsplanverfahren festgelegt. Eine umfassende Variantenbetrachtung war somit nicht mehr erforderlich.

Es wurden Varianten hinsichtlich der Gestaltung der Baumscheiben (überfahrbare Roste) und der barrierefreien Führung des Fußverkehrs (bspw. am südlichen Rand der Mischverkehrsfläche) untersucht.

## **5 Technische Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante**

Die geplante Erschließungsstichstraße wird als Mischverkehrsfläche hergestellt und über eine Gehwegüberfahrt an die vorhandene Straße Mützendorpsteed angebunden.

Die Gradienten der Erschließungsstraße fällt nach der Gehwegüberfahrt stetig mit 1,5 % bevor nach ca. 90 m eine Abflachung auf 1,1 % und dann 0,7 % Längsneigung erfolgt. Ab dem Tiefpunkt, ca. bei Station 0+108,3, steigt die Gradienten wieder mit 2,5 %. Maßgabe für die gewählte Gradienten sind die vorhandenen Anschlusshöhen zu den nördlich angrenzenden Grundstücken und Gebäuden sowie die geplanten Gebäudeeingangshöhen südlich der Wendemöglichkeit.

Aufgrund der stetigen Längsneigung kommt es gegenüber dem Bestand zu einem Einschnitt von bis zu 40 cm nördlich des Gebäudes Mützendorpsteed 39, wodurch Anpassungsmaßnahmen auf Privatgrund erforderlich werden.

Im östlichen Abschnitt weist die Erschließungsstraße eine Gesamtbreite von ca. 8,0 m und wechselseitiges Parken auf.

Bei den Stationen 0+025 und 0+060 ist jeweils die nachfolgende Aufteilung des Straßenquerschnittes vorgesehen:

Lage	Nutzung	Material der Oberflächenbefestigung	Breite	
nördlicher Teil	Grünfläche	Pflanzsubstrat	2,80 m	
südlicher Teil	Fahrgasse, Mischverkehr	Betonpflaster, grau	4,90 m	5,20 m
	Randbefestigung befahrbar	Beton	0,30 m	
			8,00 m	

Bei Station 0+038 ist die nachfolgende Aufteilung des Straßenquerschnittes vorgesehen:

Lage	Nutzung	Material der Oberflächenbefestigung	Breite	
nördlicher Teil	Randbefestigung befahrbar	Beton	0,30 m	5,20 m
	Fahrgasse, Mischverkehr	Betonpflaster, grau	4,90 m	
südlicher Teil	Parken	Betonpflaster, anthrazit	2,50 m	2,80 m
	Randbefestigung	Beton	0,30 m	
			8,00 m	

Ab Station 0+062 weitet sich die Mischverkehrsfläche entlang der zukünftigen Feuerwehr- und Tiefgaragenzufahrten auf ca. 9,75 m Breite auf. Bei Station 0+079 erfolgt eine weitere Aufweitung des Straßenraums auf ca. 20,9 m und innerhalb der östlichen Fahrgasse der Wendefahrt, ab Station 0+094, auf ca. 22,9 m.

Bei Station 0+079 ist die nachfolgende Aufteilung des Straßenquerschnittes vorgesehen:

Lage	Nutzung	Material der Oberflächenbefestigung	Breite	
nördlicher Teil	Randbefestigung befahrbar	Beton	0,30 m	7,00 m
	Fahrgasse, Mischverkehr	Betonpflaster, grau	6,70 m	
mittlerer Teil	Parken	Betonpflaster, anthrazit	4,30 m	10,60 m
	Überhangstreifen	Pflanzsubstrat	0,70 m	
	Grünfläche	Pflanzsubstrat	5,60 m	
südlicher Teil	Nebenfläche	Betonpflaster, grau	0,75 m	3,30 m
	Fahrradparken	Betonpflaster, grau	2,20 m	
	Randbefestigung befahrbar	Beton	0,35 m	
			20,90 m	

Die Wendemöglichkeit in der Mischverkehrsfläche wird mit einer Mittelinsel versehen, die aus zwei Bäumen und vier Parkständen besteht.

Bei Station 0+099 ist die nachfolgende Aufteilung des Straßenquerschnittes vorgesehen:

Lage	Nutzung	Material der Oberflächenbefestigung	Breite	
nördlicher Teil	Randbefestigung befahrbar	Beton	0,30 m	5,20 m
	Fahrgasse, Mischverkehr	Betonpflaster, grau	4,90 m	
mittlerer Teil	Parken	Betonpflaster, anthrazit	5,00 m	10,00 m
	Nebenfläche	Betonpflaster, grau	0,50 m	
	Grünfläche	Pflanzsubstrat	4,50 m*	
südlicher Teil	Fahrgasse, Mischverkehr	Betonpflaster, grau	7,40 m	7,70 m
	Randbefestigung befahrbar	Beton	0,30 m	
* maximal			22,90 m	

Den planerischen Abschluss westlich der westlichen Fahrgasse der Wendefahrt bilden zwei Zuwegungen zum Privatgrund, die sich jeweils nördlich und südlich der fünf Senkrechtparkstände befinden.

Bei Station 0+114 ist die nachfolgende Aufteilung des Straßenquerschnittes vorgesehen:

Lage	Nutzung	Material der Oberflächenbefestigung	Breite	
nördlicher Teil	Grünfläche	Pflanzsubstrat	2,80 m	6,70 m
	Zuwegung privater Gehweg*	Betonpflaster, grau	3,90 m	
mittlerer Teil	Parken	Betonpflaster, anthrazit	10,00 m	13,90 m
	Parken, barrierefrei	Betonpflaster, anthrazit	3,90 m	
südlicher Teil	Zuwegung privater Gehweg	Betonpflaster, grau	2,00 m	2,30 m
	Randbefestigung befahrbar	Beton	0,30 m	
* mit öffentlichem Geh- und Leitungsrecht			22,90 m	

## 5.1 Fuß- und Radverkehr

Aufgrund der Gestaltung der Erschließungsstichstraße als Mischverkehrsfläche sind keine gesonderten Flächen für den Geh- und Radverkehr vorhanden. Nordwestlich der Wendeanlage grenzt ein gemeinsamer Geh- und Radweg auf Privatgrund an, die dauerhafte Durchlässigkeit dieser Wegebeziehung in Richtung Bramfelder Chaussee wird mit einer Dienstbarkeit (öffentliches Geh- und Leitungsrecht) für die Freie und Hansestadt Hamburg gesichert.

Die Stichstraße wird als für den Fuß- und Radverkehr durchlässige Sackgasse beschildert. Eine Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich ist aufgrund der fehlenden Aufenthaltsfunktion verkehrsrechtlich nicht möglich.

Der auf Privatgrund vorhandene Kellerzugang (Treppe) des Gebäudes Mützendorpsteed 39 (Station 0+020) wird dort baulich angepasst und an die öffentliche Erschließungsstraße angebunden.

## 5.2 Barrierefreiheit

Die Planung der Erschließungsstraße wird unter Berücksichtigung der ReStra (Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen) durchgeführt.

Die barrierefreie Führung des Fußverkehrs in der Mischverkehrsfläche erfolgt mittels taktilem Leitsystem parallel zur Entwässerungsrinne. Die seitlichen Abstände zur Entwässerungsrinne, zu Baumscheiben und Parkständen betragen mindestens 80 cm. Aufgrund der durch die Baumscheiben vorhandenen Fahrgassenverschwenkungen ist ein Begegnungsfall Pkw – Leitstreifennutzender bei langsamer Fahrweise mehrfach entlang der Erschließung möglich. Ein Queren der Entwässerungsrinnen ist nicht erforderlich. Optional sind zur optischen Hervorhebung (Kontrast) des Leitstreifens anthrazitfarbene Begleitstreifen möglich.

Fahrradanlehnbügel werden mit Begrenzungsstreifen aus Noppenplatten im Format 25/25/7 cm zur Mischverkehrsfläche als auch zum privaten Gehweg taktil und optisch wahrnehmbar eingefasst.

## 5.3 MIV

### Erschließungstichstraße

Die Dimensionierung der Mischverkehrsfläche sowie der Wendeanlage erfolgt für die Bemessungsfahrzeuge Großer Lkw und 3-achsiges Müllfahrzeug (ohne Nachlaufachse) gemäß FGSV.

Im östlichen Abschnitt werden wechselseitig 2,80 m breite Baumscheiben zur Verkehrsberuhigung angeordnet. Es verbleibt jeweils eine Restfahrbahnbreite von 4,90 m zzgl. 30 cm Tiefbordeinfassung, wodurch der Begegnungsfall Pkw-Pkw als auch Pkw-Lkw mit Nutzung von Ausweichstellen möglich ist. Eine Befahrung durch die Feuerwehr wurde mittels statischer Schleppkurve gemäß der ‚Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr‘ nachgewiesen.

Bei Station 0+070 der Mischverkehrsfläche wird eine Feuerwehrezufahrt zu den geplanten Wohngebäuden vorgesehen. Unmittelbar westlich der Feuerwehrezufahrt wird die zukünftige Tiefgaragenzufahrt mit Warteposition auf Privatgrund an die öffentliche Erschließungsstraße angebunden.

### Vorhandene Straße Mützendorpsteed

Änderungen an der Breite der Fahrbahn und der beidseitigen Gehwege der Straße Mützendorpsteed sind nicht vorgesehen.

Die vorhandene Gehwegüberfahrt zum Erschließungsgelände wird für den Anschluss der Erschließungsstraße verbreitert und neu hergestellt. Die vorhandene Gehwegüberfahrt der Hausnummern 43 und 43b bleibt erhalten.

Die zur Freihaltung der Zufahrt zur Erschließungsstraße erforderlichen absoluten Haltverbote ermöglichen in der Straße Mützendorpsteed in diesem Bereich zugleich den Begegnungsfall Pkw-Lkw (mit eingeschränktem Bewegungsspielraum), wodurch der Verkehrsablauf und die Übersichtlichkeit verbessert werden. Beschädigungen durch Befahren der Gehwege aufgrund ausweichender Fahrzeuge können somit vermieden werden.

## 5.4 ÖPNV

Hinsichtlich des ÖPNV ergeben sich durch die Wohnerschließung keine Änderungen im Planungsgebiet.

## 5.5 Lichtsignalanlagen

Keine Änderungen.

## 5.6 Öffentliche Beleuchtung

Für die Mischverkehrsfläche werden fünf neue Beleuchtungsmaste vorgesehen. Von diesen werden drei Beleuchtungsmaste am nördlichen Fahrbahnrand mit einem Mastabstand von ca. 36 m angeordnet. In der Wendeanlage sind zwei weitere Beleuchtungsmaste am westlichen und südlichen Fahrbahnrand vorgesehen. Die Beleuchtungsmaste entlang der Fahrgasse werden mit Hochborden eingefasst, um Anfahrtschäden durch Kfz zu vermeiden.

Die Maststandorte in der Erschließungsstraße wurden im Jahr 2020 mit Hamburg Verkehrsanlagen konzeptionell vorabgestimmt. In der vorhandenen Straße Mützendorpsteed ergeben sich keine Änderungen an der öffentlichen Beleuchtung.

## 5.7 Straßenbegleitgrün

Im Bereich der Erschließungsstraße werden sechs Neupflanzungen von Straßenbäumen vorgesehen. Nach Abstimmung mit der Sachgebietsleitung Straßengrün des Bezirksamtes Wandsbek kann zugunsten eines durchgängigen Verlaufes der Versorgungsleitungen mit Regelüberdeckung auf einen siebenten Straßenbaum in der südlichen Pflanzinsel (ca. Stat. 0+042) verzichtet werden.

Die geplanten Bäume erhalten offene und überbaute Pflanzgruben gemäß den Empfehlungen für Baumpflanzungen, Teil 2: Standortvorbereitungen für Neupflanzungen; Pflanzgruben und Wurzelraumerweiterung, Bauweisen und Substrate der FLL. Zusätzlich werden Wurzelbelüftungen vorgesehen, um den Bäumen optimale Wachstumsbedingungen zu ermöglichen und zugleich eventuelle spätere Schäden am Oberbau zu reduzieren. Zum Schutz der Verkehrsflächen und Leitungen werden Wurzelführungsbahnen verlegt.

Im Bereich der zukünftigen Wendeanlage wurden vier Bestandsbäume gefällt.

## 5.8 Ruhender Verkehr

Im Bereich der Erschließungsstraße sind insgesamt 16 öffentliche Parkstände geplant, die mit anthrazitfarbenen Pflaster hergestellt werden, davon wird ein Parkstand als barrierefreier Sonderparkstand für schwerbehinderte Menschen ausgewiesen. Die Mischverkehrsfläche wird als Zone mit eingeschränktem Haltverbot mit dem Zusatzzeichen „Parken in gekennzeichneten Flächen erlaubt“ beschildert, um Behinderungen durch sog. „wildes Parken“ zu vermeiden.

Entlang der vorhandenen Straße Mützendorpsteed entfallen gegenüber der Zufahrt in die Erschließungsstraße in südlicher Richtung bis zur Gehwegüberfahrt der Hausnummern 32/32a ca. vier Parkmöglichkeiten in Längsaufstellung am Fahrbahnrand. Dies gewährleistet fahrgeometrisch das Ein- und Ausfahren von Feuerwehr- und Müllfahrzeugen sowie Lieferverkehren, siehe Sonderpläne fahrgeometrische Prüfung (Zeichnung Nr. 18-036/30-01 und Nr. 18-036/30-02).

Die rückwärtigen Privatparkplätze der Häuser Mützendorpsteed 37-39 mit ca. 10 Stellplätzen sowie der straßennahe private Doppelstellplatz werden zukünftig über die Erschließungsstraße angefahren.

Es werden 8 Fahrradanhängerbügel mit 16 Abstellmöglichkeiten südlich der Wendemöglichkeit auf öffentlichem Grund hergestellt. Weitere Fahrradanhängerbügel werden vor den geplanten Wohngebäuden auf Privatgrund vorgesehen.

## 5.9 Entwässerung

Die Entwässerung der Erschließungsstraße erfolgt über Muldenrinnen in Straßenabläufe und in eine neu herzustellende, ca. 109 m lange, Straßenentwässerungsanlage (SEA) mit Nennweite DN 800

(Stauraumkanal). Aufgrund fehlender Kapazitäten in Grünflächen und sonstigen schadlos überflutbaren Flächen muss das erforderliche Volumen für den Überflutungsschutz unterirdisch bereitgestellt werden.

Die Entwässerung des Stauraumkanals erfolgt weiterführend über eine Entwässerungsleitung (DN 150) über Privatgrund mit öffentlichen Geh- und Leitungsrechten zu belastende Flächen, die durch eine Grunddienstbarkeit im Grundbuch zugunsten Hamburgs zu sichern sind, in das vorhandene Regensiel (Nennweite DN 350) der Bramfelder Chaussee. Die dortige Einleitung kann nur mit Drosselung auf 1 l/s erfolgen. Die Schachtdeckel der Straßenentwässerungsanlage werden im 80 cm breiten Pflasterstreifen zwischen Muldenrinne und Leitstreifen angeordnet, wodurch dieser unterbrechungsfrei bleibt.

Gemäß dem Merkblatt DWA-M 153 Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser liegt die zu entwässernde Fläche unterhalb der Bagatellgrenze. Eine Regenwasserbehandlung ist nicht erforderlich. Die geplanten Schachtdeckel der Straßenentwässerungsanlage werden mittig zwischen dem taktilen Leitstreifen und der Muldenrinne angeordnet.

Das Entwässerungskonzept des Büros NEUMANN Beratende Ingenieure GmbH ist als Anlage der 1. Verschickung beigefügt.

Die Entwässerung der privaten Verkehrsflächen entlang der neuen Mischverkehrsfläche wird an der neuen Grundstücksgrenze mit Kasten- und Muldenrinnen sichergestellt und entsprechend umgebaut.

Aufgrund der großen Straßenablaufabstände von ca. 60 m in der vorhandenen Straße Mützendorpsteed wird ein zusätzlicher Straßenablauf am nördlichen Ende der Gehwegüberfahrt vorgesehen.

#### 5.10 Ausstattung / Wegweisung

Die Verkehrszeichen werden entsprechend der neuen verkehrlichen Situation aufgrund des neu hergestellten Einmündungsbereiches angepasst.

#### 5.11 Leitungen

Im Planungsgebiet sind die ortsüblichen Ver- und Entsorgungsleitungen vorgesehen. Soweit Ver- und Entsorgungsleitungen von der Maßnahme betroffen sind, werden diese vor den Straßenbauarbeiten neu verlegt bzw. umgelegt. Die Leitungstrassenplanung musste aus zeitlichen Gründen vorab erfolgen.

## **6 Erläuterungen zu den Kosten, der Wirtschaftlichkeit und der Finanzierung**

### 6.1 Wirtschaftlichkeit

Die Mischverkehrsfläche wird entsprechend der zu erwartenden Belastungen für die Belastungsklasse 1,0 gemäß ReStra/RStO 12 (Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen) dimensioniert. Die herzustellenden Flächen sind funktional bemessen und gestaltet. Die geplanten Materialien entsprechen dem Hamburger Standard gemäß ReStra. Die Herstellung der Grünflächen/Baumscheiben erfolgt gemäß den ‚Empfehlungen für Baumpflanzungen, Teil 2: Standortvorbereitungen für Neupflanzungen; Pflanzgruben und Wurzelraumerweiterung, Bauweisen und Substrate‘ (FLL).

Eine weitergehende Kosten-Nutzen-Analyse bzw. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung im eigentlichen Sinne ist nicht durchführbar, da sich keine wirtschaftlich sinnvollen Alternativen anbieten. Ein effizienter bzw. wirtschaftlicher Einsatz der Mittel ist damit gewährleistet.

Unter Berücksichtigung der örtlichen und verkehrlichen Randbedingungen ist die vorgelegte Planung die wirtschaftlichste Lösung.

### 6.2 Finanzierung

Für die Erschließung wurde zwischen dem Erschließungsträger und der Freien und Hansestadt Hamburg ein öffentlich-rechtlicher Vertrag gemäß § 12 Baugesetzbuch (BauGB) geschlossen. Die

Kosten der erschließungsrelevanten Straßenbaumaßnahmen werden vollständig vom Erschließungsträger FEWA Mobil Verwaltungsgesellschaft mbH getragen, so dass der Freien und Hansestadt Hamburg keine Kosten entstehen.

Die neu herzustellenden öffentlichen Straßenverkehrsflächen werden kosten- und lastenfrei an die Freie und Hansestadt Hamburg übertragen.

Die Aufwendungen für die Um- und Rücklegungen der Versorgungsleitungen sind von den Leitungsunternehmen zu tragen.

## **7 Durchführung und Auswirkungen der Baumaßnahme**

Die Straßenbaumaßnahme wird voraussichtlich im 3. Quartal 2024 beginnen. Da die Beschickung der Hochbaustelle nur über die Straße Mützendorpsteed und die künftige Erschließungsstraße (einzige Zu- und Abfahrt für Baufahrzeuge) abgewickelt werden kann, muss zum Schutz der neu verlegten Versorgungsleitungen im Vorwege eine asphaltierte Baustraße (1. Baustufe) hergestellt werden, wie im öffentlich-rechtlichen-Vertrag mit dem Erschließungsträger geregelt.

Die genaue Verkehrsführung wird mit allen zu beteiligenden Dienststellen abgestimmt.

Die Anlieger werden vor Baubeginn durch eine Anliegerinformation über die Baumaßnahme informiert.

### **7.1 Auswirkungen aus Immissionen**

Die gesetzlich vorgegebenen Immissionsrichtwerte und zulässigen Arbeitszeiten (gemäß AVV Bauärm, Bundesimmissionsschutzgesetz u.a.) werden eingehalten.

Es besteht keine Umweltverträglichkeitsprüfung-Pflicht nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Fassung vom 24. Februar 2010 (BGBl. I S. 95), zuletzt geändert am 8. September 2017 (BGBl. I S. 3370, 3376) oder dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in Hamburg (HmbUVPG) vom 10. Dezember 1996 (HmbGVBl. S. 310), zuletzt geändert am 21. Februar 2018 (HmbGVBl. S. 53, 54).

Eine Umweltprüfung mit Umweltbericht nach § 2 Absatz 4 BauGB sowie die Anwendung der Eingriffsregelung sind somit nicht erforderlich.

Der Umbau stellt keine erheblichen Eingriffe im Sinne des § 1 Abs. 3 Satz 2 der 16. BImSchV dar.

### **7.2 Voraus- und Folgemaßnahmen**

Zu verlegende Leitungen müssen vor Baubeginn verlegt oder tiefer gelegt werden. Die vorhandenen Schieberkappen und Schächte müssen an die neuen Höhen angepasst werden.

Die vorhandenen Beleuchtungsmasten werden im Bedarfsfall vorab oder parallel zu den Bauarbeiten durch Hamburg Verkehrsanlagen erneuert bzw. umgesetzt.

Erforderliche Baumfällungen sind bereits erfolgt.

Baumaßnahmen im Umfeld werden bei der Baudurchführung berücksichtigt.

### **7.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft**

Innerhalb der öffentlichen Erschließungsstraße (Mischverkehrsfläche) sind sechs Ersatzpflanzungen für vier entfallene Bäume vorgesehen.

## **8 Grunderwerb**

Die neugebildeten Flurstücke 10681 und 10572 werden vom Erschließungsträger nach Abschluss der Baumaßnahme unentgeltlich, kosten- und lastenfrei und entschädigungslos der Freien und Hansestadt Hamburg (Bezirk – Tiefbau) übereignet und gewidmet.

**9 Sonstiges**

Mit der Verschickung der Planunterlagen werden alle erforderlichen Dienststellen, Personen und Institutionen am Abstimmungsverfahren beteiligt.

Im weiteren Planungsverlauf ist vorgesehen, die Maßnahme dem entsprechend betroffenen Ausschuss zur Kenntnisnahme vorzulegen.

Verfasst: [REDACTED]



Funktion	Leitzeichen	Zeichnungsvermerk	Datum	Unterschrift
Sachbearbeitung	MR 21 [REDACTED]	Bearbeitet	[REDACTED]	[REDACTED]
Abschnittsleitung	MR [REDACTED]	Fachtechnisch geprüft	-	-
Abteilungsleitung	MR [REDACTED]	Aufgestellt	-	-