

Kontrakt-Nr.:	
PSP-Nr.:	2-22403010-10011.12
Bedarfsträger:	Freie und Hansestadt Hamburg Bezirksamt Wandsbek, Dezernat Wirtschaft, Bauen und Verkehr Fachamt Management des öffentlichen Raumes, Fachbereich MR 2 Straßen
Planungs- und Entwurfsdienststelle:	Bezirksamt Wandsbek, Dezernat Wirtschaft, Bauen und Verkehr Fachamt Management des öffentlichen Raumes, Fachbereich MR 2 Straßen
Baudienststelle:	Bezirksamt Wandsbek, Dezernat Wirtschaft, Bauen und Verkehr Fachamt Management des öffentlichen Raumes, Fachbereich MR 2 Straßen
Baumaßnahme:	Meiendorfer Mühlenweg
Teilbaumaßnahme:	Straßenbau
Schlussverschickung	

Baulänge: ca. 0,300 Km

ERLÄUTERUNGSBERICHT

1. Allgemeines
2. Planungsrechtliche Grundlagen
3. Technische Beschreibung der Baumaßnahme
4. Umweltbelange
5. Grunderwerb
6. Finanzierung
7. Sonstiges

1. Allgemeines

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

Das zu betrachtende Gebiet unterliegt in Ihrer Zuständigkeit dem Bezirksamt Wandsbek. Der Knotenpunkt Meiendorfer Mühlenweg / Beim Farenland befindet sich im Übergangsbereich der beiden Wandsbeker Stadtteile Volksdorf und Farmsen – Berne.

Im zu betrachtenden Bereich sind weitestgehend Bezirksstraßen vorhanden. Die nächste Hauptverkehrsstraße ist der Berner Heerweg, südlich der Straße Beim Farenland über den Karlshöher Weg. Die Abbiegebeziehung Meiendorfer Mühlenweg (West) / Beim Farenland (Süd) und gegenläufig, ist als abknickende Vorfahrtsstraße beschildert.

Im weiteren Verlauf in westlicher Fahrtrichtung des Meiendorfer Weges, wird über den Berner Weg, der Stadtbahnstraße und dem Saseler Damm, der Ring 3 erreicht.

Die Geschwindigkeit ist aus westlicher Fahrtrichtung des Meiendorfer Mühlenweges kommend bis zum Grundstück mit der Hausnummer 106 im Meiendorfer Mühlenweg auf 50 Km/h beschränkt. Ab da an ist die Geschwindigkeit auf 30 Km/h beschränkt und verläuft mit der abknickenden Vorfahrtsstraße bis in den südlichen Knotenarm Beim Farenland. In dem nördlichen und östlichen Knotenarm des Meiendorfer Mühlenweges sind Tempo 30 - Zonen ausgewiesen. Ebenfalls ist der Nektarweg im westlichen Bereich des Meiendorfer Mühlenweges eine Tempo 30 - Zone.

Im zu betrachtenden Gebiet sind nur wenige gewerbetreibende Unternehmen ansässig, im nordöstlichen Bereich sind die Elbe - Werkstätten der größte Flächennutzer.

Im weiteren Umfeld, ist östlich ein Kindergarten, westlich ist eine Grundschule vorhanden.

1.2. Begründung des Vorhabens (Anlass, Notwendigkeit, Dringlichkeit)

Das Bezirksamt Wandsbek beabsichtigt den Umbau bzw. die Neuordnung der Haltestellen „Nektarweg“ und „Elbe - Werkstätten Nord“. Hier geben hauptsächlich die geringen Gehwegbreiten sowie die fehlende Barrierefreiheit, den Anlass zur Handlung. Die Wege von und zu den Haltestellen, speziell auch die Wegebeziehungen von und zu den Elbe - Werkstätten, haben hier eine besondere Bedeutung. Die Wege sollen künftig möglichst kurz und übersichtlich stattfinden, ein barrierefreier Ausbau ist geplant. Aufgrund der bestehenden Breite der Verkehrsfläche, sind keine separaten Radwege realisierbar. Dennoch soll mit der vorliegenden Planung sicher gestellt werden, dass keine Verschlechterung der Situation für Radfahrende im Vergleich zum Bestand eintritt.

Im Vorwege sind im Rahmen einer Machbarkeitsstudie Untersuchungen angestellt worden, welche die vorgenannten Wegebeziehungen sowie den kompletten Knotenpunkt Meiendorfer Mühlenweg (Nord, Ost und West) / Beim Farenland (Süd) und die nördlich gelegene Wendeschleife betrachteten.

Nach Vorstellung der Variante 2b (siehe 3.2) dieser Machbarkeitsstudie in der Bezirksversammlung Wandsbek (Drucksachen-Nr.: 21-0924.1), wurde die Beauftragung einer weiterführenden Entwurfsplanung beschlossen.

Der zu beplanende Bereich erstreckt sich vom nördlichen Knotenarm des Meiendorfer Mühlenweges bis kurz vor die Wendeschleife, über die Anschlussbereiche des östlichen Meiendorfer Mühlenweges und Beim Farenland (Süd) auf lediglich ca. 20,0 m, bis hin zum Meiendorfer Mühlenweg (West). Im westlichen Knotenbereich endet die Planungsgrenze kurz nach dem Einmündungsbereich Nektarweg. Die seitlichen Planungsgrenzen bilden hierbei die Flurstücksgrenzen.

1.3. Auftraggeber / Bedarfsträger / Projektauftrag

Der Bedarfsträger ist der Wegebauaustträger Bezirksamt Wandsbek, Fachamt Management des öffentlichen Raumes.

Vorhabenträger ist ebenfalls das Bezirksamt Wandsbek, Fachamt Management des öffentlichen Raumes.

Mit der Entwurfsplanung für den Knotenpunkt Meiendorfer Mühlenweg / Beim Farenland und der öffentlichen Verkehrsflächen ist **BPR** Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner, Beratende Ingenieure mbB beauftragt.

1.4. Beschlüsse parlamentarischer Gremien

Die Planung (Drucksache 21-0924.1) wurde dem bezirklichen Ausschuss für Mobilität und Wirtschaft (MoWi) am 12.08.2021 vorgestellt.

2. Planungsrechtliche Grundlagen

Für den zu betrachtenden Bereich liegt der Bebauungsplan Sasel 5 (vom 24.05.1968) und der Baustufenplan Farmsen vor.

3. Technische Beschreibung der Baumaßnahme

3.1. Gegenwärtiger Zustand

Verkehrszahlen

Es wurden am 28.05.2019 im Zeitraum zwischen 00:00 und 24:00 Uhr am Knotenpunkt Meiendorfer Mühlenweg / Beim Farenland Verkehrserhebungen durchgeführt. Gezählt wurden die Kfz's (Pkw (Personenkraftwagen) und der SV (Schwerverkehr)) im Knotenpunkt Meiendorfer Mühlenweg / Beim Farenland. Ebenfalls sind Zählungen der Radfahrer- und Fußgängerverkehre an den Querungsstellen der Fußgängerlichtsignalanlage Meiendorfer Mühlenweg (West) sowie am Fußgängerüberweg Meiendorfer Mühlenweg (Nord) angestellt worden. Die Fußgängerverkehre im Bereich der Haltestellen „Nektarweg“ und den ansässigen Elbe - Werkstätten sind, gerade zu den Morgen- und Nachmittagsstunden, als hoch zu bewerten. Der Hauptstrom der Radfahrer befindet sich im Bereich Meiendorfer Mühlenweg (Ost) - Meiendorfer Mühlenweg (West) und gegenläufig. Der Radverkehr ist im betrachteten Bereich im Allgemeinen jedoch als gering einzuschätzen.

Folgende Verkehrsmengen des Kfz – Verkehrs wurden im Querschnitt am Knotenpunkt ermittelt:

• Meiendorfer Mühlenweg (Nord):	rd.	730 Kfz/24h (9,5% SV)
• Meiendorfer Mühlenweg (Ost):	rd.	960 Kfz/24h (1,2% SV)
• Beim Farenland (Süd):	rd.	15.520 Kfz/24h (5,0% SV)
• Meiendorfer Mühlenweg (West):	rd.	16.200 Kfz/24h (4,8% SV)

Die max. Spitzenstunde wurde hierbei um 16:00 bis 17:00 Uhr festgestellt.

Die Knotenbelastung beläuft sich insgesamt auf 16.704 Kfz/24h und 1.258 Kfz/h (Spitzenstunde) von 16:00 bis 17:00 Uhr.

Verkehrsfläche

Die Fahrbahn im Bereich des Meiendorfer Mühlenweges (Nord) ist im Mittel 7,0 m breit und weist ersichtliche Beschädigungen der Asphaltoberfläche auf. Es sind Netzkrisse, Risse in der Mittelnaht sowie einige Flickstellen vorhanden. Es ist eine sichtbare Naht mit unterschiedlichen Oberflächenstrukturen vorhanden, welche sich im Bereich der abknickenden Vorfahrtsstraße befindet. Hier ist offensichtlich in den letzten Jahren eine Deckensanierung inklusive einer Erneuerung der Fahrbahnmarkierung Meiendorfer Mühlenweg (West) und Beim Farenland (Süd) erfolgt.

Im Knotenarm Meiendorfer Mühlenweg (Nord) ist am Ende des Weges eine Wendeschleife vorhanden, welche ebenfalls in Asphaltbauweise hergestellt ist. Die Fahrbahnbreite beträgt kurz vor der Wendeschleife, wie die Hauptfahrbahn ca. 7,0 m. Die mittlere Breite im Bereich der Umfahrung der bestehenden Wendeschleife beträgt ca. 5,9 m. Für Schwerverkehr ist die Wendeschleife im Bestand unzureichend dimensioniert. Die Oberfläche ist zudem erheblich durch Netzrisse und Lochfraß beschädigt.

Der östliche Knotenarm des Meiendorfer Mühlenweges hat eine Breite von rund 6,0 m. Im weiteren Verlauf findet eine Fahrbahneinengung statt, um auf halbseitiges Parken aufmerksam zu machen. Der Knotenarm ist ab dieser Einengung eine Tempo 30 - Zone. Die Einfahrt in den Knotenpunkt ist vom Meiendorfer Mühlenweg (Ost) mit dem VZ 206 (Stoppschild) beschildert. Die Oberflächenstruktur ist hier ähnlich des nördlichen Knotenarms.

Die Fahrbahn im südlichen Knotenarm Beim Farenland ist ca. 6,75 m breit. Die Oberfläche der Asphaltdecke ist weitestgehend in Ordnung, einige Spurrinnen sind dennoch deutlich erkennbar.

Im westlichen Bereich des Meiendorfer Mühlenweges ist die Fahrbahn im Mittel 6,5 m breit, ab der Einmündung Nektarweg beträgt die Breite ca. 6,3 m. Die Fahrbahn weist leichte Risse in der Mittelnaht auf, die Oberfläche ist jedoch in den letzten Jahren deckensaniert worden.

Die Verkehrsflächen der Haltestellen „Nektarweg“, welche beide als Busbuchten bestehen, sind mit Wabensteinpflaster befestigt. Die Flächen sind zwischen 2,5 und 3,0 m breit und haben deutliche Spurrinnen mit erheblichen Verwerfungen der Pflasterflächen. Direkt im Haltestellenbereich der Haltestelle in Fahrtrichtung S - Bahn Wellingsbüttel (West) befindet sich eine Grundstückszufahrt. Gegenüberliegend sind im direkten Haltestellenbereich der Haltestelle in Fahrtrichtung Bahnhof Rahlstedt (Ost) zwei Grundstückszufahrten vorhanden.

Radfahrer

Im zu betrachtenden Bereich ist keine Radwegbenutzungspflicht ausgeschildert, es sind keine separaten Radverkehrsanlagen vorhanden. Aufgrund der anliegenden Tempo 30 - Zonen sowie der Geschwindigkeitsbeschränkung im Knotenpunkt Meiendorfer Mühlenweg / Beim Farenland auf 30 Km/h, wird der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

Im Zuge einer Ortsbesichtigung wurde festgestellt, dass sowohl auf dem Gehweg als auch auf der Fahrbahn gefahren wird.

Die Veloroute 6 verläuft südlich, außerhalb des Planungsbereiches und quert die Straße Beim Farenland.

Fußgänger

Die Gehwegbreiten unterscheiden sich im kompletten Planungsbereich. Im Knotenbereich Meiendorfer Mühlenweg (Nord) ist im östlichen Seitenraum ein Gehweg vorhanden, welcher mit Betonsteinplatten befestigt und ca. 2,0 m breit ist. Dieser verläuft bis zur Überfahrt in der Wendeschleife (Meiendorfer Mühlenweg, Hausnummer 119, nördliche Zufahrt der Elbe - Werkstätten). Die Betonsteinplatten sind sichtbar gealtert, es sind jedoch nur wenige Mängel an einzelnen Platten zu erkennen. Nördlich hinter der Grundstückszufahrt ist ein ca. 1,0 m breiter Grandstreifen vorhanden, der fußläufig zu den nebenliegenden Grundstücken führt. Gegenüberliegend ist eine Grünfläche mit Baumbestand vorhanden. Zudem befindet sich im westlichen Seitenraum eine breit angelegte Grandfläche, welche als öffentliche Parkfläche genutzt wird. Zur Fahrbahnseite ist hier lediglich ein ca. 0,5 bis 1,0 m breiter Streifen aus Betonsteinplatten vorhanden.

Die Querung des nördlichen Knotenarms ist mittels Markierung als Fußgängerüberweg angelegt und entsprechend beschildert. Hier sind zudem die Bordsteine auf ca. 0,0 - 3,0 cm abgesenkt und es sind taktile Leitelemente verlegt worden. Auf dieser Fußwegbeziehung sind zu Spitzenzeiten erhebliche Fußgängerverkehre zu beobachten, da dies der Weg von den Haltestellen „Nektarweg“ zu den Elbe - Werkstätten und gegenläufig ist. Aufgrund des

hohen Anteils an (mobilitäts)- eingeschränkten Personen, sind die Anforderungen an eine sichere fußläufige Wegebeziehung besonders hoch.

Im östlichen Knotenarm des Meiendorfer Mühlenweges sind beidseitig Gehwege vorhanden. Im südlichen Seitenraum ist dieser mit Grand sowie im weiteren Verlauf bituminös befestigt, die Breiten betragen ca. 1,2 bis 2,0 m. Gegenüber verläuft der Gehweg aus dem nördlichen Knotenarm mit ca. 2,0 m in Betonsteinplatten am Grundstücksrand. Die Betonsteinplatten sind ebenfalls älteren Ursprungs, aber auch hier sind keine größeren Schäden erkennbar.

Beim Farenland (Süd) sind beidseitig Wege in Grand hergestellt, welche zwischen ca. 1,0 und 1,4 m Breite schwanken. Ein schmaler Grünstreifen mit Oberboden ist zwischen dem Grandweg und dem Hochbordstein zur Fahrbahn ebenfalls vorhanden. Durch den Wuchs der nebenliegenden Hecken, wird der Gehwegbereich in der Breite eingeschränkt. Die verhältnismäßig schmale Straßenverkehrsfläche, lässt unter Berücksichtigung der für den Busverkehr erforderlichen Mindestfahrstreifenbreite, keine breiteren Gehwege zu.

Der westliche Knotenarm des Meiendorfer Mühlenweges führt beidseitig Gehwege, welche mit Betonsteinplatten befestigt sind. Die Breiten dieser Gehwege schwanken im Bereich des Seitenraumes aufgrund der Haltestellenbereiche „Nektarweg“, dem Heckenwuchs der Nachbargrundstücke sowie der Grünflächen des Straßenbegleitgrüns im nördlichen Seitenraum, zwischen ca. 1,5 m und 4,5 m. Die Betonsteinplatten sind ähnlich den übrigen Gehwegbelägen im Planungsbereich, größtenteils älteren Ursprungs. Teilweise wächst Unkraut / Rasen aus den Fugen.

Am westlichen Planungsende hinter dem Nektarweg, ist der südliche Gehweg mit grauem Betonsteinpflaster (ca. 20,0/10,0 cm) befestigt.

Vor der Haltestelle „Nektarweg“ in Fahrtrichtung S - Bahn Wellingsbüttel, existiert eine Fußgängerlichtsignalanlage mit entsprechender Fußgängerfurt.

Bis auf den Bereich der Fußgängerquerung im nördlichen Knotenarm, sind keine taktilen Leitelemente im Planungsbereich vorhanden.

Im Bereich der Knotenarme Meiendorfer Mühlenweg Nord, Ost und West stehen straßenseits jeweils Fußgängerschutzgitter.

Ruhender Verkehr

Im zu betrachtenden Bereich sind keine ausgewiesenen Parkstände vorhanden.

Gegenüberliegend dem Grundstück der Elbe - Werkstätten (Meiendorfer Mühlenweg (Nord), Hausnummer 119) befindet sich eine zum Parken geduldete Fläche auf öffentlichem Grund. Die Parkfläche bietet für ca. 25 – 30 Pkw's Platz, ein regelkonformes Parken findet hier jedoch nicht statt. Die Fläche ist in Grand hergestellt und mit einem ca. 1,0 m breiten Streifen, am nördlichen Ende mit einem ca. 0,5 m breiten Streifen mittels Betonsteinplatten von der Hauptfahrbahn getrennt.

Die Fläche erfüllt in keinerlei Hinsicht aktuelle Anforderungen an Parkstände oder einen Parkplatz.

ÖPNV

Im Meiendorfer Mühlenweg fährt die Buslinie 168 im 20 – Minuten – Takt, zwischen 7:00 und 8:00 Uhr im 10 – Minuten - Takt. Im Plangebiet befindet sich je Fahrtrichtung eine ausgewiesene Bushaltestelle „Nektarweg“ im westlichen Knotenbereich des Meiendorfer Mühlenweges.

Die Haltestelle „Nektarweg“ befindet sich in Fahrtrichtung S - Bahn Wellingsbüttel vor der Hausnummer 107, unmittelbar hinter der Fußgängerlichtsignalanlage Meiendorfer Mühlenweg (West). Die Länge der Haltestelle beträgt in der Geraden rund 15,0 m. Barrierefrei ist die Haltestelle nicht, da die Auftrittshöhe des Bordsteins im Mittel lediglich ca. 10,0 cm beträgt und keine taktilen Leitelemente vorhanden sind.

Die schräg gegenüberliegende Haltestelle „Nektarweg“ befindet sich in Fahrtrichtung zum Bahnhof Rahlstedt vor der Hausnummer 106. Die Länge der Haltestelle beträgt in der Geraden ca. 12,0 m. Auch hier sind keine taktilen Leitelemente vorhanden, die Auftrittshöhe des Bordsteins beträgt ca. 12,0 cm.

In den Spitzenzeiten (Morgen- und Nachmittagsspitzenstunden) werden die mobilitätseingeschränkten Personen bis zu der auf den Grundstücken provisorisch eingerichteten Haltestelle „Elbe - Werkstätten Nord“ (Meiendorfer Mühlenweg, Hausnummer 119) gebracht bzw. von dort abgeholt.

Die Buslinie 368 ist eine Nachtbuslinie, welche zwischen ca. 21:00 bis 1:00 Uhr verkehrt. An den Haltestellen „Nektarweg“ hält die Buslinie im ca. 30 – Minuten - Takt.

MIV

Die Verkehrszahlen im zu betrachtenden Bereich sind in diesem Punkt unter „Verkehrszählung / Verkehrsbelastung“ dargestellt. Es sind hierbei keine Besonderheiten festgestellt worden. Die Spitzenstunde ist hierbei zwischen 16:00 und 17:00 Uhr ermittelt worden.

LSA

Im Knotenbereich Meiendorfer Mühlenweg befindet sich die Fußgängerlichtsignalanlage mit der Nummer 1562. Hier sind zwei Maste im Knotenbereich Meiendorfer Mühlenweg (West) vorhanden.

ÖB

Es sind im gesamten Planungsbereich Maste der öffentlichen Beleuchtung zu finden. Im nördlichen Knotenarm des Meiendorfer Mühlenweges sind die im östlichen Seitenraum vorhanden. Im Einmündungsbereich zum Knotenarm Meiendorfer Mühlenweg (Ost) stehen im zu betrachtenden Bereich beidseitig Beleuchtungsmaste im Seitenraum. Im südlichen Knotenarm Beim Farenland befindet sich im zu betrachtenden Bereich ein Mast im östlichen Seitenraum. Im Bereich Meiendorfer Mühlenweg (West) ist die öffentliche Beleuchtung im Planungsbereich im südlichen Seitenraum vorhanden.

Straßenbegleitgrün

Im kompletten Planungsbereich ist Straßenbegleitgrün vorhanden.

Im Bereich Meiendorfer Mühlenweg (Nord) befinden sich vom Knotenpunkt Meiendorfer Mühlenweg / Beim Farenland bis zur Wendeschleife, 21 Bäume zwischen der Fahrbahn und dem Gehweg im östlichen Seitenraum. Gegenüberliegend sind lediglich vereinzelt Bäume auf öffentlichem Grund vorhanden. Zuzüglich der Bäume im Bereich der Wendeschleife sind hier 8 Bäume vorhanden.

5 Straßenbäume sind im zu betrachtenden Bereich des östlichen Knotenarms vorhanden. Diese befinden sich ebenfalls zwischen der Fahrbahn und dem Gehweg.

Im südlichen Knotenbereich Beim Farenland sind im zu betrachtenden Bereich keine Straßenbäume vorhanden.

Vom Knotenpunkt Meiendorfer Mühlenweg (West) bis zum westlichen Planungsende (kurz hinter dem Einmündungsbereich Nektarweg), sind zwischen der Fahrbahn und dem Gehweg, 7 Bäume im nördlichen Seitenraum vorhanden.

Demnach befinden sich im Planungsgebiet laut der Vermessung, 41 Bäume auf den öffentlichen Flächen der FHH.

Überfahrten

Es sind im betrachteten Bereich mehrere Zufahrten vorhanden, welche in Betonwabensteinpflaster hergestellt und zwischen 2,5 und 3,5 m breit sind. Großenteils sind hier Einfassungen mit Betonhoch- und tiefbordsteinen zur Abgrenzung nebenliegender Flächen vorhanden.

Das Grundstück der Elbe - Werkstätten (Meiendorfer Mühlenweg, Hausnummer 119, Flurstück 6086) im nördlichen Bereich des Knotenpunktes hat zwei Zufahrten, die nördliche

ist ca. 10,0 m breit, die Südliche ist ca. 15,0 m breit. Diese werden betriebsbedingt regelhaft durch Schwerverkehr genutzt.

Versorgungsanlagen

Im kompletten Planungsbereich sind Ver- und Entsorgungsleitungen sowie Stromkästen und Gas-, Wasser- und Hydrantenschieberkappen vorhanden. Es handelt sich im Allgemeinen um die in Hamburg üblichen Versorgungsträger.

Die Aufnahme des Leitungsbestandes sowie die Kollisionsprüfung ist erfolgt.

Entwässerung

Die Entwässerung der Fahrbahn wird hauptsächlich durch die Querneigung der Fahrbahn erreicht. Im Knotenarm Meiendorfer Mühlenweg (Nord) sind im westlichen Straßenraum Wasserläufe aus Gussasphalt und Trummen vorhanden, da das Straßenprofil der Querneigung einseitig verläuft. In den übrigen Knotenarmen sind beidseitig Wasserläufe und Trummen vorhanden, da hier weitestgehend Dachprofile bestehen.

Die Einleitung findet über Anschlussleitungen von den Trummen in das Siel der Hamburg Wasser statt.

Die Entwässerung der Seitenräume wird über die Querneigung zur Fahrbahn erreicht. Teilweise wird in nebenliegende Grünflächen entwässert.

Trummenuntersuchung

Eine Trummenuntersuchung folgt im Anschluss an diese Verschickung. Die Ergebnisse fließen in die Ausführungsplanung ein.

Asphalt- und Bodenuntersuchungen

Die Ergebnisse der Baugrund- und Asphaltuntersuchung fließen in die Ausführungsplanung ein.

Grundwasser

Nach Erhebungen im Jahr 2020, liegt der Grundwasserspiegel bei etwa 27,0 bis 28,0 m NHN.

Kampfmittel

Die zu beplanende Fläche ist als Kampfmittelfrei erkundet worden.

Ausstattung / Möblierung

Eine Litfaßsäule ist in den Seitenräumen zwischen den Knotenarmen Meiendorfer Mühlenweg Nord und West vorhanden.

Im Meiendorfer Mühlenweg besteht von ca. des Fußgängerüberweges Meiendorfer Mühlenweg (Nord) bis zum signalisierten Fußgängerüberweg im Knotenarm Meiendorfer Mühlenweg (West) ein Fußgängerschutzgitter. Auch in den südlichen Seitenräumen des Knotenarmes Meiendorfer Mühlenweg (Ost) und im südlichen Bereich des Meiendorfer Mühlenweges (West), sind in den Einmündungsbereichen Fußgängerschutzgitter vorhanden.

Die Bushaltestellen „Nektarweg“ haben beide jeweils einen Haltestellenmast, Müllkorb und Fahrgastunterstand.

3.2. Variantenuntersuchung

Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie sind mehrere Varianten gegenüber gestellt worden.

Im Allgemeinen wurde als Variante 1a, eine Anpassung des vorhandenen Straßenraums und der Haltestellen untersucht. Die Haltestelle „Nektarweg“ in Fahrtrichtung S - Wellingsbüttel ist

hierbei als „Halten am Fahrbahnrand“ untersucht worden. Diese Variante ist mit einer Verkehrsqualität in Anlehnung an das HBS (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen) mit B (Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes in Bezug auf die mittlere Wartezeit von ca. 20 s.) errechnet worden.

Die Variante 1b hat eine Vollsignalisierung des Knotens und die Anpassungen des Straßenraums und der Haltestellen (analog Variante 1a) vorgesehen. Die ermittelte Qualitätsstufe als vollsignalisierter Knotenpunkt ist mit F (mittlere Wartezeit von ca. > 70 s.) errechnet worden.

Die Variante 2b beinhaltet einen kompletten Umbau des Knotenpunktes Meiendorfer Mühlenweg / Beim Farenland zu einem Kreisverkehr mit einem Durchmesser von 26,0 m. Die Verkehrsqualität ist hierbei mit A (mittlere Wartezeit von ca. < 10 s.) ermittelt worden. Die Haltestellen „Nektarweg“ im Bereich des Knotenarms Meiendorfer Mühlenweg (West) sollen in dieser Variante komplett zurück gebaut werden. In diesem Zuge sollen die Haltestellen mit einem Haltepunkt (je Fahrtrichtung) vor dem Gebäude der Elbe - Werkstätten (Meiendorfer Mühlenweg, Hausnummer 119) neu hergestellt werden.

Hierfür benötigt der Bus eine für den Gelenkbus ausgelegte Wendemöglichkeit, welche Bestandteil der Teilvariante, Variante 2b ist.

Vorzugsvariante

Nach Abwägung der Sicherheitsaspekte in Bezug auf Vor- und Nachteile sowie der technischen Umsetzung und der wirtschaftlichen Belange, ist die Variante 2b als Vorzugsvariante gewählt worden. Auch hinsichtlich der Verkehrsstärke (siehe Punkt 3.1) des Kfz's und der geringen Schwerverkehrsanteile im Knotenbereich, ist die Verkehrsverträglichkeit als gut zu bewerten. Die Verkehrsqualitätsstufe A kann in allen Knotenarmen erreicht werden. Aufgrund der neuen Anordnung zu einem vierarmigen Kreisverkehr, werden an allen vier Knotenarmen separate Fußgängerüberwege entstehen. Städtebaulich bietet der Kreisverkehr eine optisch gute und prägnante Lösung. Kreisverkehre bieten im Gegensatz zu konventionellen Knotenpunktlösungen weniger Konfliktpunkte zwischen den jeweiligen Verkehrsteilnehmern. Der Radverkehr wird ebenso einbahnig auf der Fahrbahn (im Mischverkehr) geführt, wie der Kfz - Verkehr. Dadurch wird eine höhere Aufmerksamkeit erreicht, wobei der Radfahrer hier auch bei Ausfahrtvorgängen deutlich im Sichtfeld der Kfz - Verkehre verbleibt. Die Fußgänger profitieren durch die an jedem Knotenarm geplanten Fußgängerüberwege und den damit verbundenen Vorrang vor dem ausfahrenden Verkehr auf der Fahrbahn. Die zusätzliche Geschwindigkeitsreduzierung beim Ein-, Um- und Ausfahren des Kreisverkehrs, führt zu einer deutlich höheren Aufmerksamkeit und trägt somit ebenfalls zur Verkehrssicherheit der einzelnen Verkehrsteilnehmer bei.

Die Neuordnung der Haltestellen wird den Fußgängerverkehr teilweise verlagern, da der Hauptstrom der derzeit bestehenden Fußgängerverkehre von den Haltestellen zu den Elbe - Werkstätten und gegenläufig stattfindet.

Die Elbe - Werkstätten haben in vorliegender Planung ein Minimum an Distanz zu den Bushaltestellen. Hierdurch wird ein maßgeblicher Beitrag zur Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit geleistet.

Das Grundprinzip der Haltestellenneuordnung wurde im Rahmen der Vorplanung als Vorzugsvariante (Variante 2b) am 23.01.2020 bei der Bezirksversammlung vom Bezirksamt Wandsbek (Drucksachen-Nr.: 21-0924.1) in der Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Wirtschaft vorgestellt bzw. öffentlich bekannt gemacht. Die Studie wurde durch die Politik begrüßt. Diese Variante wurde als bevorzugte Variante festgelegt und soll damit weiter geplant bzw. realisiert werden.

3.3. Geplanter Zustand

Fahrbahn / Straßenraum

Es ist geplant, den Knotenpunkt Meiendorfer Mühlenweg / Beim Farenland zu einem vierarmigen Kreisverkehr mit einem Durchmesser von 26,0 m umzubauen.

Entgegen der Vorzugsvariante aus der Vorplanung, wurde als Bemessungsgrundlage für den Kreisverkehrs, speziell die Fahrbeziehung Meiendorfer Mühlenweg (West) / Beim Farenland (Süd) und gegenläufig, mit der Schleppkurve des Capacity L Bus (ca. 21,0 m Länge) bemessen. Ebenfalls ist für die Bemessung der Haltestellen sowie der Wendeschleife, die Schleppkurve des Gelenkbusses hinzu gezogen worden.

Im nördlichen Knotenarm des Meiendorfer Mühlenweges wird eine Verkehrsinsel als Querungshilfe entstehen, welche gem. den Anforderungen nach ReStra (Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen) geplant wurde. Aufgrund der Neuordnung der Bushaltestellen, sind die Ein- und Ausfahrtsbereiche entsprechend groß dimensioniert worden. Der Fußgängerüberweg ist mit einem Abstand von 4,0 m von der Kreisfahrbahn abgesetzt.

Im Bereich der neu positionierten Haltestellen, werden die Bordsteine durch Bussonderbordsteine ersetzt. Die Gesamtlänge der Haltestellen beträgt jeweils 19 m. Die Haltestellenbereiche werden in Betonbauweise hergestellt.

Entgegen der Variante aus der Vorplanung sowie der 1.Verschickung, werden gemäß den Anforderungen und Abstimmungen mit der Hochbahn nun zwei gegenüberliegende Haltepunkte betrachtet. In Fahrtrichtung Norden, aus dem Kreisverkehr kommend, wird die Form „Halten am Fahrbahnrand“ umgesetzt. Auf gegenüberliegender Straßenseite wird eine Bushaltebucht entstehen. Eine neue Wendeschleife wird geplant, die Anschlussbereiche werden angepasst.

Die bestehende Wendeschleife am nördlichen Ende des Meiendorfer Mühlenweges müsste aufgrund der notwendigen Umfahrung des Gelenkbusses in der Geometrie angepasst werden. Hierfür müsste ebenfalls zusätzliche Fläche versiegelt werden, um eine Umfahrung des Gelenkbusses zu gewährleisten. Der Ausbau der bestehenden Wendeschleife hätte dann zur Folge, dass drei Bestandsbäume gefällt werden müssten. Aufgrund der Erhaltungswürdigkeit der Bestandsbäume wurde im Rahmen der weiterführenden Planungen, eine neue Wendeschleife zwischen Knotenpunkt und der bestehenden Wendeschleife betrachtet. In Abstimmung mit dem WBZ - Naturschutz bzgl. des Flurstücks 10082 (Biotop - Fläche) ist eine Inanspruchnahme und der damit verbundenen Flächenversiegelung für eine regelkonforme Wendeschleife verträglich und damit genehmigungsfähig. Eine finale Entscheidung hierfür steht noch aus.

Im Zuge der Neuplanung der Wendeschleife sollen zudem neue regelkonforme Parkstände geplant werden, die sich von der neuen Bushaltebucht bis zum Inneren der Wendeschleife erstrecken. Es werden neun regelkonforme Parkstände geplant, zwei davon sind als Behindertenparkstände ausgewiesen. Die Parkstände sollen mit einem 2,0 m breiten Gehweg erschlossen werden.

Zum Anschluss an den Bestand, soll eine mit Wabensteinen gepflasterte Überfahrt in Fahrtrichtung Norden zur bestehenden Wendeschleife entstehen. Die Bordansicht soll hier jeweils 4,0 cm betragen. Die Ausrundungsbereiche in Fahrtrichtung Norden werden den Schleppkurven des Sattelzuges angepasst. Hier soll die innere Fahrlinie mit einer Pflasterung aus Naturstein vorgegeben werden. Eine Einfassung mit Bordsteinen (Ansicht 4-5 cm) ist geplant.

Die Kernfahrbahnbreite wird, wie im Bestand auch künftig im Bereich der Bushaltestellen, 7,0 m betragen.

Aufgrund der engen Bebauung im östlichen Knotenarm des Meiendorfer Mühlenweges, ist es geplant, wieder möglichst früh an den Bestand anzuschließen. Der Fußgängerüberweg ist hier ohne Querungsinsel geplant. Der Abstand der Kreisfahrbahn zum Fußgängerüberweg beträgt 4,0 m. Die Fahrbahn ist im Anschlussbereich zum Bestand 5,85 m breit, wobei der ausfahrende Fahrstreifen 3,0 m breit sein soll. Aufgrund der geringen Schwerverkehrsanteile, kann der einfahrende Fahrstreifen in Fahrtrichtung Osten 2,85 m Breite betragen.

Im Knotenarm Beim Farenland (Süd) ist ebenfalls eine enge Bebauung vorhanden, wobei die Breite der Seitenräume auch von den nebenliegenden Hecken der benachbarten

Grundstücke eingeschränkt werden. Die Querung ist ohne Verkehrsinsel mittels markierten Fußgängerüberweg geplant. Der Abstand des Fußgängerüberweges zum Kreisverkehr ist ebenfalls mit 4,0 m geplant worden.

Die Fahrbahnbreite beträgt hier 7,0 m, wobei der ausfahrende Fahrstreifen in Fahrtrichtung Süden 3,75 m breit ist.

Im westlichen Knotenarm des Meiendorfer Mühlenweges sind aufgrund der wegfallenden Bushaltestellen und der Fußgängerlichtsignalanlage, weitreichende bauliche Änderungen notwendig.

Es ist geplant, die Querung mit einer Verkehrsinsel auszuführen. Der Abstand des markierten Fußgängerüberweges ist ebenfalls mit 4,0 m gewählt worden.

Die Fahrbahnbreite beträgt 4,5 m in der Kreisverkehrausfahrt und 3,75 m in der Einfahrt in den Kreisverkehr. Die Abmessungen sind mit dem Einsatz des Capacity L Busses zu begründen. Aufgrund der großen Dimensionierung, auch mit Herstellung der barrierefreien Querung mittels Verkehrsinsel, ergibt sich im Vergleich zum Bestand eine wesentlich größere Querschnittsbreite. Um auf die regelkonforme Breite von 2,65 m Gehweg im Bereich des nördlichen Seitenraumes zu kommen, ist angedacht, ca. 9 m² Grunderwerb (ggf. auch Grundstückstausch) des Flurstücks mit der Nummer 9835 zu tätigen. Der Eigentümer vermittelte bereits eine grundsätzliche Zustimmung, ein Grundstückskauf- bzw. Tausch steht aus.

Das westliche Bauende ist kurz hinter der Einmündung Nektarweg. Die Bordsteinverläufe werden erneuert, der Einmündungsbereich wird in der Querung barrierefrei ausgebaut. Die Gehwegbereiche werden westlich, hinter der Einmündung, an den Bestand angepasst.

Zur Herstellung der Kreisverkehrsanlage, ist aufgrund der neuen Bordverläufe und der regelkonformen Herstellung des Knotenpunktes, ein Vollausbau vorgesehen. In den jeweiligen Anschlussbereichen soll jedoch wieder möglichst früh an den Bestand angeschlossen werden. Bereiche, wo lediglich Bordsteinverläufe angepasst werden bzw. die Straße an den Bestand anschließt, ist eine Deckensanierung vorgesehen.

Radfahrer

Im Bestand sind weder separate Radwege noch Anschlüsse zu Radwegen vorhanden. Aufgrund der bestehenden Breiten der Seitenräume von ca. 1,5 bis ca. 3,0 m und einer Fahrbahnbreite von im Mittel 6,5 m, sind separate Geh- und Radwege im beplanten Bereich auch künftig nicht realisierbar.

Da im geplanten Kreisverkehr wie auch im Bestand der Radverkehr ohnehin im Mischverkehr auf der Fahrbahn verbleibt, ist der Radverkehr auch außerhalb der Kreisverkehrsanlage weiterhin im Mischverkehr vorgesehen.

Aufgrund des Rückbaus der Haltestellen „Nektarweg“ sowie der Fußgängerlichtsignalanlage, sind die Seitenräume außerhalb der Anschlüsse an den Bestand, mindestens 2,5 m breit. Somit können u.a. Kinder < 10 Jahren komfortabler den Gehweg mit dem Rad nutzen.

Im Bereich der neu geplanten Haltestellen, können 16 Fahrradlehnenbügel geplant werden.

Fußgänger

Die Fußgängerverkehre haben aufgrund der Haltestellen und der dazugehörigen Wegeverbindungen von und zu den Elbe - Werkstätten, eine besondere Bedeutung. Die Barrierefreiheit der Wegebeziehungen bildet den Hauptanlass dieser Maßnahme.

Die Gehwege im nördlichen sowie im westlichen Knotenbereich des Meiendorfer Mühlenweges, wo die Seitenräume weitreichend verändert werden, sind mit 2,5 m bzw. 2,65 m geplant. Im nördlichen Knotenarm sind aufgrund des breiten Flurstücks, regelkonforme Warteflächen mit separatem Gehweg realisierbar. Im westlichen Knotenarm kann aufgrund des Wegfalls der Haltestellen, nun ein regelkonformer Gehweg berücksichtigt werden.

Die neu geplanten Parkstände werden mit einem 2,0 m breiten Gehweg erschlossen.

In den Anschlussbereichen zum Bestand der Knotenarme Meiendorfer Mühlenweg (Ost) und Beim Farenland (Süd), sind die Gehwegbreiten, aufgrund des schmalen Verkehrsraums, auch künftig untermaßig. In diesen Bereichen sollen die Hecken auf öffentlichem Grund

zurück geschnitten bzw. gebaut werden, um die bestehende Situation der Gehwege zu verbessern.

Der Oberbau der Gehwege erfolgt mit Betonsteinplatten, Aufbau gem. ReStra. Im Bereich von Querungen werden taktile Leitelemente geplant. In den Bereichen, wo der Gehweg am Fahrbahnrand verläuft, wird die Breite 2,65 m betragen. Dieses Maß setzt sich aus 2,0 m Gehweg (Betonsteinplatten), 0,5 m Sicherheitstrennstreifen (Betonsteinpflaster) und dem Hochbordstein 0,15 m zusammen. In Bereichen, wo eine Grünfläche zwischen Fahrbahn und Gehweg berücksichtigt wird, ist der Gehweg mit einer Breite von 2,5 m (Betonsteinplatten) ohne Sicherheitstrennstreifen geplant.

Ruhender Verkehr

Es ist geplant, neun Parkstände in Form von Senkrechtparkständen neu herzustellen. Die derzeit bestehende Grandfläche im östlichen Seitenraum des nördlichen Meiendorfer Mühlenweges, soll teilweise neu versiegelt werden. Die zum Parken geduldete Grandfläche auf öffentlichem Grund, welche im Bebauungsplan Sasel 5 auch als Verkehrsfläche deklariert ist, wird somit teilweise mit regelkonformen Parkständen ausgebaut. Von den neun Parkständen sind 2 Stck. als Behindertenparkstände geplant. Die verbleibende Grandfläche nördlich der neuen Wendeschleife, soll weiterhin bestehen bleiben.

Die geplanten Parkstände werden fahrbahnseitig, im Bereich der neuen Wendeschleife, mit einem Betontiefbord von der Kernfahrbahn abgesetzt. Die Randeinfassung wird mit Betonhochborden erreicht. Die Parkflächen werden mit Betonwabensteinpflaster in einer Länge von 4,35 m hergestellt (Aufbau gem. ReStra). Gehwegseits wird ein Überhangstreifen von 0,65 m geplant. Der Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn wird 1,0 m breit sein und sich im Übergang zur Bushaldebucht aufweiten. Der Bereich wird mit Fahrbahnmarkierung von der Hauptfahrbahn abgesetzt.

Die Behindertenparkstände sind ohne Einbezug der Sicherheitsstreifen 3,50 x 5,00 m breit.

ÖPNV

Die neu geplanten Haltestellen sind vor dem Gebäude der Elbe - Werkstätten vorgesehen. Die Form der Haltestellen werden mit Halten am Fahrbahnrand bzw. als Bushaldebucht ausgeführt. Die Länge wird nach Rücksprache mit den Busbetrieben, auf jeweils 19 m mit Bussonderborden geplant. Das Bemessungsfahrzeug für die Haltestellenlänge ist der in Hamburg übliche Gelenkbus (Länge = 18,75 m). Die bestehenden Standorte der Haltestellen „Nektarweg“ sollen hierfür ersatzlos entfallen, die gewonnenen Flächen werden dem Gehweg und der Grünfläche zugeschlagen.

Zum jetzigen Zeitpunkt wird davon ausgegangen, dass die Taktung der Busse nicht verändert wird. Eine Fahrzeitverlängerung aufgrund der Umfahrung der Wendeschleife wird in Kauf genommen. Der positive Effekt, welcher für mobilitätseingeschränkte Personen mit den neuen Örtlichkeiten der Haltestellen erreicht wird, überwiegt.

Nach Stellungnahme aus der 1. Verschickung, ist derzeit eine Expressbuslinie bei den Busbetrieben in Planung. Nach erfolgter Abstimmung mit den Busbetrieben wird angestrebt, hierfür die Haltestellen Beim Farenland zu nutzen, welche südlich ca. 250 m von dem Knotenpunkt Meiendorfer Mühlenweg / Beim Farenland entfernt sind. Eine mögliche Fahrzeitverlängerung für die Umfahrung der Wendeschleife wird dadurch vermieden.

Gem. den Vorgaben der Busbetriebe wurde der Kreisverkehrsplatz, aufgrund von möglichen Ersatzverkehren, hauptsächlich in den Fahrbeziehungen West - Süd und Süd - West, für einen Capacity L Bus dimensioniert.

MIV

Die Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrs wurde im Rahmen einer Machbarkeitsstudie (Vorplanung) nachgewiesen, eine negative Beeinträchtigung wird nicht erwartet. Durch die Umgestaltung des kompletten Knotenpunktes zu einem Kreisverkehr, werden im

Allgemeinen längere Wartezeiten pro Fahrtrichtung vermieden. Der Verkehr wird flüssiger durch den Knotenpunkt geführt.

Die Fahrbahnmarkierung wird im kompletten Planungsbereich erneuert.

Im nördlichen und östlichen Knotenarm werden die Tempo 30 - Zonen beibehalten, ansonsten wird die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 Km/h stattfinden.

LSA

Die Fußgängerlichtsignalanlage (Nr. 1562) mit zwei Masten im Knotenarm Meiendorfer Mühlenweg (West), soll im Zuge der Umgestaltung komplett demontiert und zurück gebaut werden.

Eine Kostenberechnung wird hiermit angefragt.

ÖB

Die öffentliche Beleuchtung im Bereich des Knotenpunktes Meiendorfer Mühlenweg / Beim Farenland wird großenteils versetzt und an den neu entstehenden Gehwegführungen angepasst, ggf. auch ausgetauscht.

Ein Beleuchtungskonzept wurde von HHVA erstellt. Aufgrund von Umplanungen nach der 1. Verschickung, wurden die Standorte teilweise angepasst. Falls von HHVA Korrekturen / Ergänzungen einzupflegen sind, bitten wir hiermit um Zuarbeit. Eine erneute Kostenberechnung hierfür wird ebenfalls angefragt.

Straßenbegleitgrün

Nach vorliegender Planung müssten sechs Bäume gefällt werden, um die Haltestellen- und Gehwegbereiche regelkonform auszubauen. Im Gegenzug sind 19 Neupflanzungen geplant.

Im Bereich der neu geplanten Bushaltestelle befinden sich vier Bestandsbäume. Diese Bäume sollen entfallen. Ortsnah sind jedoch Ersatzpflanzungen vorgesehen.

Baubegleitend wird für möglich gefährdete Bestandsbäume sowie für die optimalen Standorte für Neupflanzungen, ein Baumgutachter empfohlen.

Überfahrten

Die Grundstückszufahrten sind annähernd dem Bestand mit Wabensteinpflaster wieder herzustellen. Die grundsätzliche Dimensionierung der Zufahrten ist seitens des Bezirksamtes Wandsbek mit 3,0 m Breite umzusetzen. Die Zufahrten der Elbe - Werkstätten werden nicht verändert.

Versorgungsanlagen

Eine Leitungsplanung findet parallel zu dieser Verschickung statt, eine Trassenanweisung folgt im Anschluss. Die leitungsträger werden gebeten, beabsichtigte Planungen oder Umverlegungen zur Verfügung zu stellen, damit die Leitungsplanung sowie Trassenanweisung im Anschluss erfolgen können.

Im Zuge der neuen Baumpflanzungen im Bereich der neuen Haltestelle in Fahrtrichtung Norden, werden Umlegearbeiten berücksichtigt.

Entwässerung

Der westliche Knotenpunktarm kann wie bisher über das bestehende Siel entwässert werden.

Der Kreisverkehr sowie der nördliche Knotenpunktarm werden über eine bordbegleitende Kastenrinne gefasst und zur Reinigung einer zweistufigen Kaskadenmulde zugeführt. Von dort versickert das Wasser in eine gegen die Umgebung abgedichtete Rigole. Es erfolgt eine auf 2,5 l/s gedrosselte Einleitung in das bestehende Siel Richtung Berner Au.

Ausstattung / Möblierung

An allen Knotenarmen sind die VZ's (Verkehrszeichen) 205 (Vorfahrt gewähren) und 215 (Kreisverkehr) aufzustellen.

Im weiteren Verlauf der Planung wird geprüft und mit dem zuständigen PK abgestimmt, ob im Bereich der Kreisverkehrsanlage, Fußgängerschutzgitter zu berücksichtigen sind.

3.4. Bautechnische Einzelheiten

Auflistung der Aufbauten nach ReStra und ZTV Hmb.:

Fahrbahn

Der Aufbau der Fahrbahn ist gem. ReStra, Tafel 1, Zeile 5 nach Bk 32 auszuführen:

Asphaltdeckschicht SMA 8 Hmb	3,5 cm
Asphaltbinder AC 16 B Hmb	8,5 cm
Asphalttragschicht AC 22 T Hmb	14,0 cm
Schottertragschicht, EV2 \geq 150 MPa	30,0 cm
<u>Schicht aus frostunempf. Material</u>	<u>14,0 cm</u>
auf verdichtetem Untergrund, EV2 \geq 45 MPa	70,0 cm

Außerhalb der Bereiche mit Vollausbau, wird eine Deck- und Binderschichtenerneuerung geplant:

Asphaltdeckschicht SMA 8 Hmb	3,5 cm
Asphaltbinder AC 16 B Hmb	8,5 cm

Fugen gem. ZTV Hmb. und ZTV Fug. Im Bereich zwischen neu herzustellenden und bestehenden Flächen.

Bushaltestellen und Innenring des Kreisverkehrs

Der Aufbau der Betonflächen ist gem. ReStra, Tafel 2, Zeile 3 nach Bk 32 auszuführen:

Betondecke, Endfelder bewehrt	28,0 cm
Schottertragschicht, EV2 \geq 150 MPa	30,0 cm
<u>Schicht aus frostunempf. Material</u>	<u>12,0 cm</u>
auf verdichtetem Untergrund, EV2 \geq 45 MPa	70,0 cm

Fußgängerbereiche

Die Gehwege und Sicherheitstrennstreifen werden gem. ReStra, Tafel 6 und gem. ReStra S. 129, 6.5 Pflastersteine und Platten hergestellt:

Betonsteinplatten 50/50 cm bzw. 25/25 cm, grau	7,0 cm
Bettung	3,0 cm
<u>Schottertragschicht, EV2 \geq 80 MPa</u>	<u>20,0 cm</u>
auf verdichtetem Untergrund, EV2 \geq 45 MPa	30,0 cm

Noppen- und Rippenplatten werden gem. ReStra, Tafel 3 und gem. ReStra S. 129, 6.5 Pflastersteine und Platten ausgeführt:

Betonsteinpflaster 25/25 cm, weiß	7,0 cm
Bettung	3,0 cm
<u>Schottertragschicht, EV2 \geq 80 MPa</u>	<u>20,0 cm</u>

auf verdichtetem Untergrund, EV2 \geq 45 MPa 30,0 cm

Parkstände und Überfahrten

Parkstände und Überfahrten, regelmäßig genutzt Kfz \leq 3,5t werden gem. ReStra, Tafel 3 und ReStra S. 129, 6.5 Pflastersteine und Platten hergestellt:

Betonwabenstein 21,3/12,3 cm	8,0 cm
Bettung	4,0 cm
Schottertragschicht, EV2 \geq 150 MPa	30,0 cm
<u>Schicht aus frostunempf. Material</u>	<u>28,0 cm</u>
auf verdichtetem Untergrund, EV2 \geq 45 MPa	70,0 cm

Überfahrten, regelmäßig genutzt Kfz $>$ 3,5t werden gem. ReStra, Tafel 3 und ReStra S. 129, 6.5 Pflastersteine und Platten hergestellt:

Betonwabenstein 21,3/12,3 cm	10,0 cm
Bettung	4,0 cm
Schottertragschicht, EV2 \geq 150 MPa	30,0 cm
<u>Schicht aus frostunempf. Material</u>	<u>26,0 cm</u>
auf verdichtetem Untergrund, EV2 \geq 45 MPa	70,0 cm

Grünflächen werden mit ca. 20 cm Oberboden neu angedeckt und profiliert. Bei Neuandeckungen ist die Rasensaat mit dem zuständigen Bezirksamt abzustimmen. Einfassungen sind im Straßenbereich mit einem Betonhochbordstein (12/15 x 25 cm) zu realisieren, im Bereich der Seitenräume sind Betontiefbordsteine (10 x 25 cm) zu verwenden. Im direkten Haltestellenbereich werden Bussonderbordsteine (15/28,5 x 33,2 cm) eingebaut.

3.5. Durchführung der Baumaßnahme

Die Baumaßnahme soll voraussichtlich ab Herbst 24 mit Beginn des nördlichen Knotenpunktarms beginnen.

Durch die Grundinstandsetzung des Farmsener Wegs ab Sommer 23 ist der Meiendorfer Mühlenweg für eine Umleitung vorgesehen, wodurch keine weiteren Einschränkungen möglich sind.

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

4. Umweltbelange

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung ist nach Art und Größe dieser Maßnahme nicht notwendig.

Durch geringe Geschwindigkeiten sowie gleichmäßiger Fahrweise und den geringeren Wartezeiten bei einer Kreisverkehrsanlage, sind günstigere Auswirkungen auf Kraftstoffverbrauch, Schadstoffemission und Lärmemission zu erwarten.

Flächen, welche neu versiegelt wurden und dementsprechend zu entwässern sind, wurden mit den zuständigen Behörden abgestimmt.

5. Grunderwerb

Die vorgestellten Planungen zur Umgestaltung des Knotenpunktes Meiendorfer Mühlenweg / Beim Farenland, gehen nicht über die öffentlichen Straßenflurstücke der Freien und Hansestadt Hamburg hinaus.

Das Teilstück des Flurstückes 9835 von 9 m² wird im weiteren Verlauf der Planung vom Bezirksamt Wandsbek gekauft bzw. getauscht.

6. Finanzierung

Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt aus der bezirklichen Rahmenezuweisung der PSP-Elementgruppe 224 03 (Neu-, Um- und Ausbau).

PSP-Element-Nr.: 2-22403010-10011.12

Die Schätzung für die Baukosten liegt bei: **1.500.000 €(brutto)**

Aufgrund der derzeitigen Marktsituation wird zur Kostenberechnung eine Preissteigerung von 20% angesetzt.

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

7. Sonstiges

Im Rahmen des Planungsprozesses wurden durch die Verschickung alle erforderlichen Dienststellen, Personen und Institutionen am Abstimmungsverfahren beteiligt.

Funktion	Leitzeichen	Zeichnungsvermerk	Datum	Unterschrift
Projektleiter	BPR	Verfasst		
Projektleitung/ Sachbearbeitung	MR 21-05	Bearbeitet		
Abschnittsleitung	MR 210	Fachtechnisch geprüft		
Abteilungsleitung	MR 20	Aufgestellt		