

INHALTSVERZEICHNIS

1	Anlass der Planung.....	2
2	Vorhandener Zustand.....	2
2.1	Allgemeines	2
2.2	Verkehrssituation	3
3	Geplanter Zustand	4
3.1	Planungsansatz	4
3.2	Einzelheiten der Planung (Variante 3)	4
3.2.1	Querschnitte	4
3.2.2	Linienführung.....	5
3.2.3	Fußgänger- und Radverkehrsführung.....	5
3.2.4	Ruhender Verkehr	6
3.2.5	Grün- und Baumpflanzungen.....	6
3.2.6	Barrierefreiheit.....	7
3.2.7	Oberflächenentwässerung.....	7
3.2.8	Öffentliche Beleuchtung	7
4	Planungsrechtliche Grundlagen	7
5	Umsetzung der Planung.....	8
5.1	Grunderwerb.....	8
5.2	Finanzierung.....	8
5.3	Entwurfs- und Baudienststelle	8
5.4	Realisierungstermin	8

Anlagen

Übersichtsplan 1:5.000

Lageplan 1:250 inkl. Schleppkurvennachweis

Ausbauquerschnitt 1:250

1 ANLASS DER PLANUNG

Das betrachtete Erschließungsgebiet befindet sich im Stadtteil Groß Borstel, im Bezirksamtsbereich Hamburg-Nord. Durch den Bebauungsplanentwurf Groß Borstel 30 sollen zur Deckung des steigenden Bedarfs an Wohnraum auf der bislang u.a. zum Parken genutzten Fläche neue Wohneinheiten entstehen.

Die Erschließung erfolgt über die Stichstraße Warnckesweg. Die Stichstraße ist südlich über die Brückwiesenstraße (Bezirksstraße) und nordöstlich über den Warnckesweg (Bezirksstraße) angebunden.

Der Grundstücksstreifen südlich der Stichstraße Warnckesweg war ursprünglich für eine Straßenverbindung zur Straße „Lütt Kollau“ vorgesehen und sollte über das Gewässer (Bach) Tarpenbek führen. Die Flächen stehen nun für eine wohnbauliche Entwicklung zur Verfügung. Nach geltendem Planungsrecht ist das Grundstück derzeit noch als Straßenverkehrsfläche ausgewiesen. Es soll jedoch grundsätzlich die Möglichkeit aufrechterhalten bleiben, zu einem späteren Zeitpunkt eine Wegeverbindung (Rad- und Gehweg) über die Tarpenbek zu errichten, um die Stadtteile Groß Borstel und Niendorf zu verbinden.

Das Erschließungsgebiet wurde im Jahr 2015 über die Agentur für Baugemeinschaften der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen zum Verkauf ausgeschrieben. Die Baugemeinschaft „opdeDeel eG“ erhielt dafür den Zuschlag und plant aktuell die Wohnbebauung.

Die vorliegende Planung umfasst die Stichstraße Warnckesweg. Zudem werden im Einmündungsbereich zur Stichstraße die Nebenflächen der Brückwiesenstraße / Warnckesweg für die neue Erschließung entsprechend angepasst.

2 VORHANDENER ZUSTAND

2.1 Allgemeines

Im Stichstraßenbereich befinden sich nördlich des Straßengrundstücks (Flurstück 1981) 12 Wohneinheiten (Reihenhäuser). Im Westen wird die Bebauung durch ein Doppelhaus ergänzt, dieses ist dem Strüverweg (Privatweg) zugeordnet. Die Häuser sind eingeschossig mit ausgebautem Dachgeschoss. Zwischen der Straße und den Eingangsbereichen sind Vorgärten vorhanden, die mit Hecken oder Zäunen zur Straße abgegrenzt werden. Teilweise befinden sich diese auf dem öffentlichen Straßengrundstück.

Den Wohneinheiten sind erkennbar keine eigenen Stellplätze zugeordnet. Die Anwohner nutzen daher das südlich an das Straßengrundstück angrenzende öffentliche Grundstück (Flurstück 1982) als Parkplatz.

Mitten im Plangebiet befindet sich eine große Stieleiche, die erhalten werden soll. Das Straßengrundstück (Flurstück 1981) wird südlich zur Grenze zum Flurstück 1982 mittels

einer durchgewachsenen Hainbuchenhecke abgegrenzt. Im östlichen Plangebiet ist diverser Gehölzbestand mit Bäumen und Gehölzunterwuchs vorhanden. Teilweise befindet sich das Plangebiet im Überschwemmungsbereich (siehe Lageplan).

Am Ende der befestigten Stichstraße zweigt nach Norden der Strüverweg (Privatweg) ab. Dieser erschließt weitere Wohneinheiten ausschließlich für den Fußgängerverkehr.

2.2 Verkehrssituation

Die Stichstraße Warnckesweg verfügt über einen ca. 4,0 m breite befestigte Fahrbahn bei einer Grundstücksbreite von 5,0 m. Ein Gehweg ist nicht vorhanden.

Die vorhandene Einmündung ist als Gehwegüberfahrt hergestellt.

Eine Wendeanlage ist nicht vorhanden.

Die von den Anwohnern zum Parken genutzte Fläche auf Flurstück 1982 wird über eine ca. 2,75 m breite befestigte Fahrbahn erreicht.

Bei den Erschließungsstraßen Brückwiesenstraße / Warnckesweg handelt es sich jeweils um eine Tempo-30-Zone, im Einmündungsbereich zur Stichstraße Warnckesweg gilt daher gemäß § 8 (1) StVO die Regelung „rechts vor links“. Der betrachtete Straßenabschnitt Brückwiesenstraße / Warnckesweg ist in beiden Richtungen befahrbar.

Die Brückwiesenstraße weitet sich mit einer Breite von ca. 4,50 m auf eine Breite von ca. 7,10 m im Warnckesweg auf.

Im unmittelbaren Einmündungsbereich zur Stichstraße ist eine Sperrfläche vorhanden.

Entlang der Brückwiesenstraße / Warnckesweg befinden sich beidseitige Gehwege. Die Gehwegbreiten belaufen sich zwischen ca. 1,50 und 2,50 m. Radwege sind nicht vorhanden, der Radverkehr wird auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt.

Südlich des Einmündungsbereichs zur Stichstraße schließen entlang der Brückwiesenstraße Parkstände in Längsaufstellung an die Sperrfläche an. Im nördlichen Einmündungsbereich sind keine Parkstände vorhanden. Es grenzen ausschließlich ein Gehweg und eine anschließende Zufahrt zu einem Privatparkplatz an den Einmündungsbereich an.

Die Straßenentwässerung in der Stichstraße Warnckesweg erfolgt unregelmäßig über die Nebenflächen.

In dem betrachteten Abschnitt der Brückwiesenstraße / Warnckesweg ist kein Busbetrieb vorhanden.

Auf der Nordseite der Stichstraße Warnckesweg sind zwei Beleuchtungsmaste in Form von Auslegermasten vorhanden. Diese haben einen Abstand von rund 65 m. Im betrachteten Bereich Brückwiesenstraße / Warnckesweg sind zwei Auslegermasten in einem Abstand von ca. 40 m vorhanden. Einer davon befindet sich im unmittelbaren Einmündungsbereich zur Stichstraße Warnckesweg.

3 GEPLANTER ZUSTAND

3.1 Planungsansatz

Die Linienführung der geplanten Erschließungsstraße ist durch den Bebauungsplanentwurf Groß Borstel 30 vorgegeben.

Für den Wohnungsbau sieht das städtebauliche Konzept eine zweigeschossige Bebauung mit Staffelgeschoss, verteilt auf drei Baukörper (Haus A, B und C) und insgesamt 15 Wohneinheiten vor. Die Baukörper sollen, mit Ausnahme des Baukörpers zur Brückwiesenstraße (Haus A), über die Nordseite erschlossen werden.

Im Rahmen der Planung wurden drei Varianten untersucht. Die Varianten 1 und 2 basieren auf dem ursprünglich angenommenen Ansatz eines 6,0 m breiten befahrbaren Wohnwegs gemäß PLAST 3, Abs. 3.2.2, und der zusätzlichen Anforderungen einer Wendeanlage für Müllfahrzeuge gemäß PLAST 7, Typ 6B. Dabei wurde in Variante 1 die Zufahrt in die befahrbare Wohnstraße als Gehwegüberfahrt mit Wabengittersteinen untersucht und in Variante 2 die Einmündung zur befahrbaren Wohnstraße in Asphaltbauweise.

Durch den Arbeitskreis 1 des Bezirksamts Hamburg-Nord wurde am 28.08.2017 eine Planänderung aufgrund der Stellungnahme der Verkehrsdirektion (VD52) festgelegt. Folglich soll nun von einer Mindestbreite der Fahrbahn von 7,0 m ausgegangen werden. Demnach handelt es sich dann um einen Wohnhof gemäß PLAST 3 Abs. 3.3.1. Die Wendeanlage für Müllfahrzeuge gemäß PLAST 7, Typ 6B, bleibt weiterhin Bestandteil der Planung (Variante 3).

In allen Varianten wurde die Fahrbahn in Pflasterbauweise gemäß ER 2, Anlage 1, Bauweise 12-1 geplant.

3.2 Einzelheiten der Planung (Variante 3)

3.2.1 Querschnitte

Die Einmündung in die Stichstraße Warnckesweg wird in Asphaltbauweise mit einer Breite von 5,50 m vorgesehen. Im Übergangsbereich von der asphaltierten Einmündung zur gepflasterten Stichstraße verbleibt aufgrund der engen Platzverhältnisse eine Zufahrtsbreite von 4,95 m. Dies begründet sich durch den im Einmündungsbereich beidseitig geplanten Gehweg zur Herstellung des Separationsprinzips.

Die Fahrbahn der Stichstraße Warnckesweg erhält eine durchschnittliche Breite von 7,0 m in Pflasterbauweise gemäß ER 2, Anlage 1, Bauweise 12-1.

Zur Überfahrt von der asphaltierten Einmündung zur gepflasterten Stichstraße Warnckesweg wird eine gepflasterte Rampe vorgesehen. Die unmittelbar im Einmündungsbereich vorhandene Zufahrt zum Flurstück 1648 (aktuell für Stellplätze genutzte Fläche), wird an die Planung angepasst und baulich als Gehwegüberfahrt hergestellt.

Eine Wendeanlage wird am Ende der Stichstraße in Anlehnung an PLAST 7, Typ 6B, vorgesehen. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse ist eine Modifizierung der Wendeanlage erforderlich. Der Schleppkurvennachweis bestätigt, dass durch die Modifizierung der Wendeanlage eine Befahrung für dreiachsige Müllfahrzeuge gewährleistet bleibt (siehe Lageplan).

Im Bereich der gemäß Bebauungsplanentwurf zu erhaltenden Stieleiche wird die Fahrbahn auf 4,0 m eingeengt, um den Wurzelbereich zu schützen. Die Einengung dient zusätzlich der Verkehrsberuhigung. Weitere verkehrsberuhigende Maßnahmen werden in Form von begrünten Halbinseln zu Beginn der Stichstraße und im Bereich der Wendeanlage sowie mittels der geplanten Längsparkstände und Fahrradstellplätze (siehe Kap. 3.2.4) vorgesehen.

Es ist zudem die Einengung der Fahrbahn im Bereich des Hauses A, unter Einhaltung einer Fahrbahnbreite von 5,50 m, erforderlich. Dies begründet sich in Bezug auf den Abstand zur Nachbarbebauung (Flurstück 632, Brückwiesenstraße 33). Bei einer 7,0 m breiten Fahrbahn wäre eigentlich eine Verschiebung von Haus A in südliche Richtung erforderlich gewesen. Aufgrund der daraus resultierenden Unterschreitung des einzuhaltenden Abstands von 6,0 m zwischen Haus A zur Nachbarbebauung (Brückwiesenstraße 33) war dies jedoch nicht umzusetzen.

Der Schleppkurvennachweis bestätigt, dass die Befahrung mit einem dreiachsigen Müllfahrzeug innerhalb der Stichstraße und eine Wendefahrt trotz der geplanten Einengungen der Fahrbahn möglich sind (siehe Lageplan).

Der Kurvenbereich Brückwiesenstraße / Warnckesweg wird aufgrund der Planung verengt. Begegnungsfahrten im Kurvenbereich bleiben durch eine ausreichende Breite von > 5,0 m weiterhin möglich. Die Sperrfläche entfällt und weicht einer Fläche für den ruhenden Verkehr.

3.2.2 Linienführung

Die Linienführung für die Stichstraße ist durch den Bebauungsplanentwurf Groß Borstel 30 vorgegeben.

3.2.3 Fußgänger- und Radverkehrsführung

Es handelt sich bei der Stichstraße um eine Anlage nach dem Mischungsprinzip. Es wird entsprechend ein verkehrsberuhigter Bereich ausgeschildert. Bei der Gestaltung ergibt sich, dass die Aufenthaltsfunktion überwiegt und dem Kfz-Verkehr eine untergeordnete Bedeutung zukommt. Geh- und Radwege sind somit nicht erforderlich, der Fußgänger- und Radverkehr wird gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt.

In der Brückwiesenstraße sind parallel zu den westlich wiederhergestellten Parkständen in Längsaufstellung (siehe Kap. 3.2.4) ein Sicherheitstrennstreifen mit einer Breite von 0,65 m und ein daran angrenzender Gehweg mit einer Breite zwischen 2,00 und 2,75 m geplant. Der Gehweg verläuft weiter entlang der Brückwiesenstraße / Warnckesweg und erschließt zudem das geplante Haus A sowie die Stichstraße Warnckesweg für den Fußgängerverkehr.

Der Radverkehr entlang der Brückwiesenstraße / Warnckesweg wird wie im Bestand weiterhin auf der Fahrbahn geführt.

3.2.4 Ruhender Verkehr

Für den Besucher- und Lieferverkehr werden im öffentlichen Straßenraum innerhalb der Stichstraße insgesamt vier Parkstände für die insgesamt 27 WE (15 WE Neubau; 12 WE Reihenhäuser) vorgesehen. Davon sind zwei Parkstände in Längsaufstellung unmittelbar vor der Wendeanlage sowie zwei Parkständen in Längsaufstellung zwischen Haus-Nr. 42 und 44 sowie Haus-Nr. 46 und 48 geplant. Die Parkstände erhalten eine Breite von 2,50 m und eine Länge von 5,70 m.

In der Brückwiesenstraße werden zwei im Bestand vorhandene Parkstände in Längsaufstellung wiederhergestellt.

In der Stichstraße sind insgesamt zwei Fahrradabstellbühnen im Bereich der Parkstände, unmittelbar vor der Wendeanlage geplant, was das Abstellen von insgesamt vier Fahrrädern ermöglicht. In der Brückwiesenstraße sind südlich des Einmündungsbereichs drei Fahrradabstellbühnen für insgesamt sechs Fahrräder vorgesehen sowie eine Sitz-/Parkbank.

3.2.5 Grün- und Baumpflanzungen

Baumschutz

In mitten des Plangebietes befindet sich eine gemäß Bebauungsplanentwurf zu erhaltende Stieleiche (Pflanzjahr 1890).

Sämtliche zu erhaltene Bäume innerhalb der Straßenbegrenzungslinie und im Grenzbe-
reich am Nachbargrund sind nach DIN 18920 und nach ZTV-Baumpflegerie in Abstimmung
mit dem Bezirksamt Hamburg-Nord (N/MR 3) zu schützen.

Der Rückbau der vorhandenen Asphaltdecke sowie die Abgrabungen für den Straßen-
neubau sind im Kronen- und Wurzelbereich vorhandener Bäume ausschließlich bauauf-
sichtlich durch einen anerkannten Baumsachverständigen sowie in baumpflegerischer
Begleitung auszuführen.

Baumfällungen und Rodungen

Innerhalb der Straßenbegrenzungslinie sind für die Verlegung des Mischwassersiels und
die Straßenbauarbeiten die Fällung von insgesamt 14 Bäumen und die Rodung der
durchgewachsenen Hainbuchenhecke erforderlich. Auf Privatgrund müssen voraus-
sichtlich 2 Bäume (Flurstück 808, Warnckesweg 52 und Strüverweg 1) gefällt werden.

Baumpflanzungen

Ein Ausgleich der Bäume kann im Bereich der Stichstraße nicht erfolgen. Es ist daher die Anpflanzung von insgesamt 2 Bäumen innerhalb der Straßenbegrenzungslinie der Stichstraße Warnckesweg und der Brückwiesenstraße vorgesehen.

3.2.6 Barrierefreiheit

Der Einmündungsbereich und die Fahrbahnquerung wird gemäß den Anforderungen der PLAST 10 mit Bodenindikatoren ausgestattet.

3.2.7 Oberflächenentwässerung

Die Ableitung des auf den öffentlichen Verkehrsflächen anfallende Oberflächenwasser erfolgt über einen außermittigen dreireihigen Wasserlauf der an das, gemäß aktuellen Planungen, zu verlegende Mischwassersiel im Fahrbahnkörper der Stichstraße Warnckesweg anbindet.

Die Oberflächenentwässerung im Bereich der neu hergestellten Parkstände in der Brückwiesenstraße erfolgt über die bestehende Straßenentwässerung.

3.2.8 Öffentliche Beleuchtung

Im Einmündungsbereich ist ein Lichtmast zu versetzen. In der Stichstraße Warnckesweg sind voraussichtlich vier Lichtmasten in einem Abstand von ca. 40 m neu aufzustellen.

4 PLANUNGSRECHTLICHE GRUNDLAGEN

Im Planungsbereich gilt folgendes Planungsrecht:

- Bebauungsplan Groß Borstel 4, festgestellt am 14.01.1966
- Bebauungsplan Groß Borstel 5, festgestellt am 10.11.1969
- Bebauungsplanentwurf Groß Borstel 30 Brückwiesenstraße / Warnckesweg

Das Bebauungsplanverfahren wird als beschleunigtes Verfahren der Innenentwicklung nach § 13a BauGB durchgeführt. Eine formale Umweltprüfung ist damit entbehrlich. Die Umweltbelange werden dennoch ausreichend berücksichtigt.

5 UMSETZUNG DER PLANUNG

5.1 Grunderwerb

Grunderwerb ist nicht erforderlich, da sich die Flurstücke 1981 und 1982 im Eigentum der Freien und Hansestadt Hamburg befinden. Die Fläche für die geplante Wohnbebauung wird von der Finanzbehörde an die Baugemeinschaft „opdeDeel eG“ verkauft.

5.2 Finanzierung

Kostenträger ist der Landesbetrieb Immobilienmanagement und Grundvermögen.

5.3 Entwurfs- und Baudienststelle

Entwurfs- und Baudienststelle ist das Bezirksamt Hamburg-Nord, Fachamt Management des öffentlichen Raumes, Fachbereich Tiefbau.

5.4 Realisierungstermin

Die Umsetzung der Maßnahme ist für 2018 geplant. Die Sielbauarbeiten werden vor den Straßenbauarbeiten umgesetzt.

Verfasst:

Hamburg, den 28.11.2017

Bearbeitet: