

**"ERLÄUTERUNGSBERICHT"**  
zur verkehrstechnischen Planung:  
**private Erschließung Diekmoorweg,  
2. und 3. BA zwischen Timmerloh und Foorthkamp**

## **1 Allgemeines und Anlass der Planung**

Die Meravis Wohnungsbau- und Immobilien GmbH errichtet auf den Grundstücken östlich des Diekmoorweges Wohngebäude mit Tiefgaragen. Im Anschluss an den bereits hergestellten 1. Bauabschnitt im Süden, werden im Norden zwischen Timmerloh und Foorthkamp weitere Wohngebäude hergestellt.

Die verkehrliche Erschließung des Geländes soll über 2 Überfahrten zu den Tiefgaragen erfolgen. Besucherparkstände im öffentlichen Raum werden durch die bauliche Herstellung von Längs- und Senkrechtparkständen östlich der Fahrbahn geschaffen.

Im Vorfeld und auch bereits im Rahmen der Aufstellung des B-Planes Langenhorn 72 wurden Varianten zur Schaffung dieser Parkstände und der Anbindung der Tiefgaragen abgestimmt. Die vorliegende Planung basiert auf dem o.g. B-Plan und den geführten Abstimmungen mit dem Fachamt MR, dem Amt für Bauordnung und Hochbau und der Feuerwehr.

Durch die notwendigen Feuerwehraufstellflächen für die geplanten Gebäude sowie die Anfahrt der Feuerwehr sind vorhandene Abstellmöglichkeiten für Kfz (Parken am Fahrbahnrand) im öffentlichen Straßenraum betroffen. Zum Ausgleich sind zusätzliche Parkstände an der Westseite der Straße mit Eingriff in den privaten Grund (Eigentümer ebenfalls die Meravis) im Bereich des B-Planes Langenhorn 45 in Parallelaufstellung geplant.

## **2 Vorhandener Zustand**

### **2.1 Allgemeines**

Der Diekmoorweg ist eine Sammel- bzw. Anliegerstraße und verbindet den Wördenmoorweg im Süden mit dem Foorthkamp im Norden. Ungefähr mittig kreuzt die Straße Timmerloh als fußläufige Verbindung von Westen kommend den Diekmoorweg und verläuft mit einer Brücke über die Gleise der U1 der Hamburger Hochbahn weiter nach Osten. Südlich des Timmerloh ist die Straße Róweland als westliche Biegelstraße angeschlossen, nördlich des Timmerloh die Straße Diekwisch. Beide Biegelstraßen sind Einbahnstraßen mit Fahrtrichtung von Norden nach Süden.

Westlich des Diekmoorweges befindet sich mehrgeschossige Wohnbebauung.

Das Gelände fällt von Süden nach Norden. Die Bahngleise liegen im Einschnitt.

Auf dem Erschließungsgelände befanden sich private Parkplätze mit offenen Stellplätzen, Parkgaragen und Einzelgaragen in Reihenaufstellung. Im Norden an der Einmündung in den Foorthkamp befanden sich ein Ärztehaus mit einer Sparkassenfiliale.

### **2.2 Verkehrssituation**

Die Fahrbahn ist zweistreifig mit beidseitigem bzw. alternierendem Parken am Fahrbahnrand. Gehwege befinden sich beidseitig der Fahrbahn, Radverkehr findet auf der Fahrbahn statt.

Der Diekmoorweg weist im überplanten Bereich folgenden Querschnitt auf:

2,60 m	Gehweg	Westen
2,00 m	Parken am Fahrbahnrand	
5,00 m	Fahrbahn	
<u>1,60 m</u>	Gehweg	Osten
11,20 m	Gesamtbreite	

Dieser Querschnitt zieht sich - mit seitlich wechselndem Parken am Fahrbahnrand - grundsätzlich über die gesamte Strecke zwischen Wördenmoorweg bis kurz vor die Einmündung in den Foorthkamp.

Die östlichen Parkflächen und -häuser sowie Sparkasse und Ärztehaus sind im überplanten Bereich mit insgesamt 6 Überfahrten angeschlossen.

Zählraten liegen aus dem Jahr 1986 vor. Demnach wird der Diekmoorweg von rd. 2.750 Kfz/Tag befahren. Der Schwerlastanteil beträgt rd. 1 %.

Für den Fußgänger- und Radfahrerverkehr liegen keine Daten vor.

Diekmoorweg, Wördenmoorweg und Foorthkamp werden nicht von Linienbussen befahren. Nördlich der Erschließung liegt der U-Bahnhof Langenhorn-Nord (Linie U1) am Foorthkamp. In östlicher Verlängerung des Foorthkamp verläuft die Linie 192 in der Straße Immenhöven.

Unter Berücksichtigung der vorhandenen Beschilderung des ruhenden Verkehrs können im überplanten Bereich zwischen Timmerloh und Foorthkamp 29 Kfz am Fahrbahnrand abgestellt werden. An der Westseite befindet sich vor Hs. Nr. 12a ein überbreiter Längsparkstreifen (b=3,0 m) für 3 Pkw und gegenüber der ehemaligen Sparkasse ein Längsparkstreifen für 6 Pkw inkl. 1 ausgewiesener Parkstand für Behinderte.

Straßenbäume bzw. Straßenbegleitgrünflächen befinden sich lediglich in der fußläufigen Verbindung Timmerloh.

Die öffentliche Beleuchtung steht an der Westseite der Straße an der Gehwegaußenkante. Der Mastabstand liegt zwischen 50 und 60 m.

### **3 Geplanter Zustand**

#### **3.1 Planungsansatz**

Die Anbindung der Tiefgaragen an das öffentliche Straßennetz erfolgt über insgesamt 2 Überfahrten, die am südlichen Ende des überplanten Bereiches sowie zwischen dem 2. und 3 Bauabschnitt liegen.

Die Besucherparkstände im öffentlichen Raum werden durch die bauliche Herstellung eines Längsparkstreifens (im Norden auch Senkrechtparkstände) östlich der Fahrbahn geschaffen. Hierfür wird – wie auch im B-Plan vorgesehen - ein Streifen des Erschließungsgeländes kosten- und lastenfrei an die FHH abgegeben. Zusätzlich wird westlich der Fahrbahn vor Hs.-Nr. 12 ein Längsparkstreifen für rd. 5 Pkw hergestellt.

### 3.2 Einzelheiten der Planung / Varianten

Im südlichen Planungsbereich ist folgende Querschnittsaufteilung im Diekmoorweg geplant.

2,60 m	Gehweg	Westen
5,50 m	Fahrbahn	
2,10 m	Parkstreifen	
2,65 m	Gehweg (davon 0,65 m Sicherheitstrennstreifen)	Osten
12,85 m	Gesamtbreite	

Im Bereich der westlichen Parallelparker teilt sich der Querschnitt wie folgt auf:

2,15 m	Gehweg	Westen
2,10 m	Parkstreifen	
5,50 m	Fahrbahn	
2,65 m	Gehweg	Osten
12,40 m	Gesamtbreite	

Im nördlichen Abschnitt werden Senkrechtparkstände hergestellt. Hier teilt sich der Querschnitt wie folgt auf

2,60 m	Gehweg	Westen
5,50 m	Fahrbahn	
4,35 m	Parkstreifen	
0,75 m	Überhangstreifen	
2,00 m	Gehweg	Osten
15,20 m	Gesamtbreite	

Vor der ehemaligen Sparkasse sind ein Anlieferstreifen mit einer Breite von 2,50 m sowie ein Behindertenparkstand in Senkrechtaufstellung geplant.

Im Rahmen des B-Planverfahrens wurde im Jahre 2007 eine Zusammenstellung der Verkehrsdaten gemacht. Danach ist zukünftig mit einer Verkehrsbelastung von 3.300 Kfz/Tag zu rechnen. Der Schwerlastanteil bleibt bei 1%. Im Tageszeitraum von 6<sup>00</sup> bis 22<sup>00</sup> Uhr sind 3.000 Kfz zu berücksichtigen.

Für den Wördenmoorweg sind gemäß o.g. Zusammenstellung folgende Werte anzusetzen:

östlich Diekmoorweg: 5.800 Kfz/Tag (Q), 3 % Lkw, 6<sup>00</sup> bis 22<sup>00</sup> Uhr: 5.400 Kfz (3 %)  
westlich Diekmoorweg: 4.000 Kfz/Tag (Q), 4 % Lkw, 6<sup>00</sup> bis 22<sup>00</sup> Uhr: 3.700 Kfz (4 %)

Die bestehenden Geh- und Radwegebeziehungen bleiben erhalten und werden lediglich an die neue Verkehrsführung angepasst.

Insgesamt 20 Fahrradbügel für 40 Räder sind auf den zur Unterteilung der Parkstände vorgesehenen Inseln und zwischen den Feuerwehrüberfahrten geplant.

Zum Nachweis der Besucherparkstände für das Hochbauvorhaben sind Längsparkstände an der Ostseite und - wo es aufgrund der vorhandenen Geländetopografie machbar ist - an der Westseite geplant. Unter Berücksichtigung des B-Planes und der notwendigen Feuerwehr-

überfahrten ergeben sich rd. 26 Pkw-Parkstände inkl. des Behindertenparkstandes und der Anlieferbucht.

Die Feuerwehraufstellflächen im öffentlichen Grund sind durch die Hochbauplanung bedingt. Dazu gab es im Rahmen der Hochbauplanung eine Variantenuntersuchung mit Betrachtung der Vor- und Nachteile. Das Ergebnis der Untersuchung wurde am 10.09.2015 mit der Bauprüfungsabteilung abgestimmt und ist bei der Straßenplanung berücksichtigt worden.

Aufgrund der Diskrepanz zwischen der notwendigen und der genehmigungsfähigen Breite der Überfahrten gab es im Frühjahr 2018 weitere Abstimmungen mit Feuerwehr, ABH, WBZ und MR. Feuerwehr und ABH haben zugestimmt, dass der Nachweis der notwendigen Breiten mit dynamischen Fahrkurven anstelle der in der „*Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr – Fassung Februar 2007*“ dargestellten Abmessungen geführt werden darf.

In Abstimmung mit dem Vorhabenträger erfolgt die Planung nach dem neuen Regelwerk ReStra. Die Feuerwehrrüberfahrten werden gemäß ReStra wie der Gehweg mit Betonplatten befestigt. Die Überfahrten zu den Tiefgaragen werden gemäß „*Merkblatt für Flächenbefestigungen mit Pflasterdecken und Plattenbelägen in ungebundener Ausführung sowie für Einfassungen, Fassung 2015*“ durchgehend mit Betonwabensteinpflaster befestigt. Die notwendige Beschilderung der Feuerwehrrzufahrten erfolgt durch den Investor auf Privatgrund (im Lageplan nicht dargestellt).

Der Hochbord zur Einfassung der Fahrbahn wird an den Feuerwehrrüberfahrten von 12 cm auf 8 cm abgesenkt.

Eine Einschränkung des Gemeingebrauches i. S. des HWG wird nicht gesehen.

Aufgrund der notwendigen Flächen für die Anfahrt der Feuerwehr (aus beiden Richtungen s.o.) bestehen lediglich nördlich und südlich der südlichen Einmündung Diekwisch Abstellmöglichkeiten für rd. 6 Pkw am westlichen Fahrbahnrand.

Zur Verbesserung der Parkplatzsituation hat sich der Vorhabenträger bereit erklärt, auf der westlichen Straßenseite Flächen abzugeben, um dort die Herstellung von Parallelparkständen zu ermöglichen.

### **Parkstandbilanz:**

#### vorhandene Parkstände

(baulich hergestellt oder auf der Fahrbahn markiert)	11 St.
Aufhebung des auf der Fahrbahn markierten vorh. Parkstands	- 1 St.
<u>Umbau der östlichen Parkstände (inkl. 1 Beh.)</u>	<u>- 6 St.</u>
<b>Summe</b>	<b>4 St.</b>

#### geplante Parkstände

Westseite: Parallelparker baulich hergestellt	rd. 5 St.
Ostseite: Parallelparker baulich hergestellt	8 St.
Ostseite: Senkrechtparker baulich hergestellt	10 St.
Ostseite: Senkrechtparker baulich hergestellt (Beh.parkstand)	1 St.

<u>Ostseite: Anlieferbucht baulich hergestellt</u>	<u>2 St.</u>
Summe	<b>26 St.</b>

Die baulichen Parallelparkstände auf der westlichen Straßenseite dienen der Kompensation der durch den Hochbau wegfallenden Parkmöglichkeiten am Fahrbahnrand auf der östlichen Fahrbahnseite. Somit werden gegenüber dem Bestand baulich 26 Parkstände neu geschaffen und es bleiben 4 vorhandene erhalten.

Eigentümer aller betroffenen privaten Grundstücke ist der Vorhabenträger.

Die Entwässerung der Fahrbahn und der Nebenflächen erfolgt wie im Bestand über – teilweise zu versetzende - Straßenabläufe und Anschlussleitungen in das vorhandene Regenwassersiel.

Gemäß B-Plan Langenhorn 72 sind zwischen dem Gehweg und den geplanten Gebäuden auf Privatgrund Bäume in engem Raster zu pflanzen. Deren Anordnung lässt sich nicht sinnvoll mit Straßenbäumen zur Gliederung der Parkstände koordinieren. Daher wurde an der Ostseite der Straße auf die Planung von Straßenbäumen verzichtet.

Westlich der Straße sind an dem Parallelparkstreifen 2 Straßenbäume geplant. Die Abmessungen der Baum-/Grüninseln entsprechen den üblichen Maßen.

Eine Anpassung der öffentlichen Straßenbeleuchtung ist nach jetzigem Kenntnissstand lediglich im Bereich des westlichen geplanten Parkstreifens erforderlich. Hierzu ist eine Abstimmung mit dem LSBG – S4 erforderlich. Die vorhandenen Leitungen in den Nebenflächen müssen an den geplanten Zustand angepasst werden. Die Abstimmungen mit den Leitungsträgern erfolgen im Rahmen der weiteren Planung.

An den Einmündungen Diekwisch werden zur Überquerung des Diekmoorweges Bodenindikatoren gemäß H BVA für getrennte Querungen (0 cm / 6 cm Bordhöhe) vorgesehen.

An der geplanten Querungsstelle zur Grünanlage westlich des Diekwisch wird eine gemeinsame Querung mit einer Bordhöhe von 3 cm geplant, da dieser Weg in Richtung Westen von Fahrzeugen zur Unterhaltung der Grünanlage befahren wird.

Der vorhandene Fußgängerüberweg an der Einmündung Foorthkamp wird mit taktilen Elementen ausgestattet.

Die Bodenindikatoren sind im Lageplan dargestellt.

#### **4 Planungsrechtliche Grundlagen**

Im Bereich des Hochbauvorhabens und für die östliche Hälfte der Straße gilt der B-Plan Langenhorn 72. Die westliche Seite ist im B-Plan Langenhorn 45 berücksichtigt.

Die Zustimmung gemäß § 125 BauGB zu den im Lageplan dargestellten geringfügigen Abweichungen der Straßenbegrenzungslinien wird beantragt.

Die Planung wird im Rahmen der ersten Verschiebung dem Regionalausschuss Langenhorn-Fuhlsbüttel-Alsterdorf-Groß Borstel zur Kenntnis gegeben. Eine Vorstellung der Maßnahme ist nicht vorgesehen, da es sich bei der vorliegenden Planung um die Anschlussplanung zum ersten Bauabschnitt zwischen Wördenmoorweg und Timmerloh handelt.

## **5 Umsetzung der Planung**

### **5.1 Grunderwerb**

Für die vorliegende Maßnahme ist Grunderwerb notwendig. Die im Rahmen der Baumaßnahme erforderlichen Flächen werden der FHH vom Vorhabenträger kosten- und lastenfrei übergeben.

Die Flächenübertragung ist im öffentlich-rechtlichen Vertrag gemäß § 13, Abs. 5 HWG vom Februar 2017 festgelegt.

### **5.2 Kosten und Finanzierung**

Die im öffentlich-rechtlichen Vertrag auf Grundlage einer Kostenschätzung festgesetzten Wegebaukosten in Höhe von 350.000,00 € liegen dem Bezirksamt Hamburg-Nord in Form einer Bürgschaft vor und werden vor Baubeginn vom Vorhabenträger abgefordert. Das PSP-Element lautet 2-22003010-10022.21.

### **5.3 Entwurfs- und Baudienststelle**

Für die verkehrstechnische Planung, den Entwurf und die Baudurchführung ist das Bezirksamt Hamburg-Nord, Fachamt Management des öffentlichen Raumes zuständig.

### **5.4 Terminierung der Planung und Bauausführung**

Der Baubeginn für den Straßenbau ist für Ende 2018 vorgesehen.

Verfasst:

