

## **Erläuterungsbericht**

zur Schlussverschickung

### INHALT

1	Anlass der Planung .....	3
2	Vorhandener Zustand.....	4
2.1	Allgemeines .....	4
2.1.1	Lage und Funktion im Straßennetz.....	4
2.1.2	Verkehrsbelastung.....	4
2.1.3	Art und Nutzung der anliegenden Bebauung.....	4
2.2	Verkehrssituation .....	5
2.2.1	Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes .....	5
2.2.2	Entwässerung .....	5
2.2.3	Baugrundaufschlüsse und Asphaltuntersuchung.....	5
2.2.4	Öffentlich Beleuchtung.....	6
2.2.5	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen .....	6
2.2.6	ÖPNV .....	6
2.2.7	Fußgänger- und Radverkehr.....	6
2.2.8	Ruhender Verkehr .....	6
2.2.9	Unfälle .....	6
3	Geplanter Zustand.....	8
3.1	Planungsansatz.....	8
3.2	Einzelheiten der Planung.....	8
3.2.1	Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes .....	8
3.2.2	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen .....	9
3.2.3	MIV .....	9
3.2.4	ÖPNV .....	9
3.2.5	Fußgänger- und Radverkehr.....	9
3.2.6	Ruhender Verkehr .....	10
3.2.7	Barrierefreiheit.....	10
3.2.8	Oberflächenentwässerung .....	11
3.2.9	Grün- und Baumpflanzungen .....	11

3.2.10	Öffentliche Beleuchtung / Beschilderung .....	12
3.2.11	Ver- und Entsorgungsleitungen .....	12
4	Planungsrechtliche Grundlagen .....	13
5	Umsetzung der Planung .....	14
5.1	Grunderwerb .....	14
5.2	Wirtschaftlichkeit .....	14
5.3	Kosten und Finanzierung / Haushaltstitel .....	14
5.4	Entwurfs- und Baudienststelle .....	14
5.5	Terminierung der Planung und Bauausführung .....	14

## 1 ANLASS DER PLANUNG

Um den Ortsteil Hohenhorst im Stadtteil Rahlstedt im Bezirk Hamburg - Wandsbek weiter für den ÖPNV zu erschließen, soll die Metrobuslinie 10 verlängert werden. Dafür wird die Linie von der Station Glatzer Straße im Bökkamp in die Grunewaldstraße hineingeführt und bis vor Haus Nr. 72 um ca. 600m verlängert. Am Ende der Linie wird für die Busse eine Wendekehre mit Haltestelle sowie zwei Überlieger-Stellplätzen hergestellt. Im Zuge der Maßnahme wird die Grunewaldstraße zwischen der Straße Lehmköppel und Wendekehre an die neue Situation des Busverkehrs angepasst und instandgesetzt. Der ruhende Verkehr wird neu organisiert, die Entwässerungseinrichtungen nach dem Stand der Technik ausgebildet und eine neue Straßenbeleuchtung geschaffen.

In der geplanten Bustrasse im Bökkamp sowie zwischen den Straßen Bökkamp und Lehmköppel wird die Grunewaldstraße in ihrem vorhandenen Zustand belassen. Lediglich der ruhende Verkehr wird durch die Herstellung von auf der Fahrbahn markierten Stellplätzen neu geordnet.

## 2 VORHANDENER ZUSTAND

### 2.1 ALLGEMEINES

#### 2.1.1 Lage und Funktion im Straßennetz

Die Grunewaldstraße befindet sich an der östlichen Grenze von Hamburg zu Schleswig-Holstein in dem Ortsteil Hohenhorst des Stadtteiles Rahlstedt im Bezirk Wandsbek der Freien und Hansestadt Hamburg.

Die Grunewaldstraße ist sehr gut an das Verkehrsnetz für den motorisierten Individualverkehr (MIV) angeschlossen. Die Autobahn A24, welche auch einen Anschluss an die Autobahn A1 hat, ist in weniger als 8 Minuten zu erreichen. Das nächste Stadtteilzentrum am Berliner Platz mit 3 Supermärkten, einem Finanzinstitut und einer Postfiliale sind fußläufig in 9 Minuten zu erreichen. Die Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ist im aktuellen Zustand erst nach einem Fußweg von mindestens 600 m möglich. Im Bekkamp, südwestlich der Grunewaldstraße, befindet sich die Endhaltestelle der Metrobuslinie 10 (Glatzer Straße). Nördlich der Grunewaldstraße in einer fußläufigen Entfernung von ca. 1 km liegt die Schöneberger Straße, auf der die Linien 162, 262, 35 und E62 fahren.

Die Grunewaldstraße selbst ist keine Durchgangsstraße, sondern besteht aus zwei aufeinander zulaufenden Stichstraßen, getrennt durch eine manuell zu bedienende Schranke, die in Ausnahme- und Notfällen geöffnet werden kann.

Im Folgenden wird der Ausbaubereich östlich der Lehmkoppel in östlich bzw. westlich dieser Trennung der Grunewaldstraße unterschieden.

#### 2.1.2 Verkehrsbelastung

Die Verkehrsbelastung innerhalb des Planungsgebietes ist auf Grund der Tempo-30-Zone und der angeschlossenen Wohnbebauung als gering einzustufen.

#### 2.1.3 Art und Nutzung der anliegenden Bebauung

Die SAGA Unternehmensgruppe ist Eigentümerin der Grundstücke mit den Hausnummern 72-78 im östlichen Bereich der Grunewaldstraße. In diesen Häusern wohnen ungefähr 250 Menschen. Ungefähr 360 weitere Einwohner wohnen im näheren Umfeld. Zudem sind etwa 300 bis 600 Menschen in einer Flüchtlingsunterkunft in diesem Bereich untergebracht. Die Altersverteilung und Bevölkerungsschicht ist in den umliegenden Häusern durchmischt. Es gibt einen hohen Anteil an Familien mit kleinen Kindern. Der Anteil der seh- und gehbehinderten Menschen beträgt ca. 3 %. Die Häuser besitzen alle einen barrierefreien, ebenerdigen Zugang.

Im westlichen Teil liegen eine Kleingartenkolonie, Sportplätze und Grünflächen. In diesem Bereich mündet die Lehmkoppel in die Grunewaldstraße. Hier ist überwiegend Einzelhausbebauung vorhanden.

## 2.2 VERKEHRSSITUATION

### 2.2.1 Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes

Der Querschnitt der Grunewaldstraße weist im östlichen Ausbaubereich Breiten von ca. 15 m bis 22 m auf. Beidseitig zur Straßenbegrenzung sind Grünflächen in unterschiedlichen Breiten vorhanden, die einen alten Baumbestand und auf der Südseite eine Entwässerungsmulde aufweisen. Die Wohnstraße ist im Separationsprinzip angeordnet. Der Gehweg in einer Breite von 2m befindet sich auf der nördlichen Straßenseite. Die Fahrbahn weist eine Breite von 6,50 m auf. Das Parken am Fahrbahnrand ist zulässig. Auf der südlichen Straßenseite folgt auf ein Bankett in Breiten von ca. 1,5 bis 3m eine an der Böschungsoberkante ca. 3m breite, ca. 0,6m tiefe Entwässerungsmulde.

Der westliche Abschnitt der Grunewaldstraße weist bis zur vorhandenen Kehre einen Querschnitt in einer Breite von ca. 12,5m auf. Der Querschnitt setzt sich aus Richtung Norden aus einer 4m breiten Grünfläche, 6,5m breiten Fahrbahn und einem 2,0m breiten Gehweg zusammen. Westlich anschließend ist eine Wendekehre mit einem Durchmesser von 18m vorhanden

Die Gesamtlänge des Ausbauabschnitts (Teil Ost und West) beträgt ca. 250 m.

In der geplanten Bustrasse im Bekkamp sowie in der Grunewaldstraße zwischen Bekkamp und Lehmkoppel bleibt der vorhandene Straßenquerschnitt erhalten.

### 2.2.2 Entwässerung

Das im Bereich Grunewaldstraße West anfallende Straßenabwasser wird über Trummen gesammelt und in das vorhandene Regenwassersiel eingeleitet. Die Entwässerung erfolgt über Trummen, die an die auf der Südseite vorhandene Entwässerungsmulde angeschlossen sind. Die Trummenleitungen wurden im Gegengefälle vorgefunden, so dass sich in den Leitungen und Trummen ein ständiger Rückstau des Straßenabwassers einstellt. Vorflut findet die Grabenentwässerung im Knotenpunkt Grunewaldstraße/Lehmkoppel, wo sie an das dort vorhandene Regenwassersiel angeschlossen ist.

Der östliche Abschnitt der Grunewaldstraße ist über Trummen an das dort vorhandene Regenwassersiel angeschlossen.

In der geplanten Bustrasse im Bekkamp sowie in der Grunewaldstraße zwischen Bekkamp und Lehmkoppel werden an der Straßenentwässerung keine Änderungen vorgenommen.

### 2.2.3 Baugrundaufschlüsse und Asphaltuntersuchung

In der Grunewaldstraße wurden drei Bohrkerne entnommen, um den vorhandenen Fahrbahnaufbau zu untersuchen. Dabei wurden unter einer Aspaltschicht mit Dicken zwischen 12,5 und 27 cm bis in eine Tiefe von 80 cm Unterlagen aus Kies-Schluff-Sandgemischen vorgefunden.

Baugrundaufschlüsse wurden nicht durchgeführt. Sie erfolgen ggf. bei Bedarf im Rahmen der Ausführungsplanung.

#### 2.2.4 Öffentlich Beleuchtung

Die Masten der öffentlichen Beleuchtung befinden sich auf der Südseite der Grunewaldstraße, im Bereich des Straßenbanketts. Aufgrund des dichten Baumbestandes und der Lage der Leuchtpunkte im Kronenbereich der Bäume ist die Straße schlecht ausgeleuchtet.

In der geplanten Bustrasse im Bekkamp sowie in der Grunewaldstraße zwischen Bekkamp und Lehmkoppel werden an den Beleuchtungseinrichtungen keine Änderungen vorgenommen.

#### 2.2.5 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Der Ausbaubereich beginnt auf der westlichen Seite im Knotenpunkt Lehmkoppelweg/Grunewaldstraße. Dieser Knoten ist Bestandteil der geplanten Maßnahme. Ansonsten sind keine Knotenpunkte betroffen, Lichtsignalanlagen sind nicht vorhanden.

In der geplanten Bustrasse im Knotenpunkt Bekkamp/Grunewaldstraße ist ein nicht signalisierter Überweg (Zebrastreifen) vorhanden, der erhalten bleibt.

#### 2.2.6 ÖPNV

Die Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ist erst nach einem Fußweg von mindestens 600 m möglich. Im Bekkamp, südwestlich der Grunewaldstraße, befindet sich die Endhaltestelle der Metrobuslinie 10 (Glatzer Straße). Nördlich der Grunewaldstraße sind in der Schöneberger Straße, in einer Entfernung von ca. 1000m Haltestellen der Linien 162, 262, 35 und E62 zu erreichen.

#### 2.2.7 Fußgänger- und Radverkehr

Der Radverkehr wird im westlichen sowie auch im östlichen Abschnitt auf der Fahrbahn geführt. Der Fußgängerverkehr findet auf befestigten Gehwegen in einer Regelbreite von 2m statt. Die vorhandene Schranke stellt nur für den Kfz-Verkehr eine Sperre zwischen den Abschnitten dar. Der Rad- und Fußgängerverkehr kann die Schranke beidseitig passieren.

In der geplanten Bustrasse im Bekkamp sowie in der Grunewaldstraße zwischen Bekkamp und Lehmkoppel werden keine Änderungen vorgenommen.

#### 2.2.8 Ruhender Verkehr

Die Grunewaldstraße befindet sich in einer Tempo-30-Zone. Am Fahrbahnrand ist das Parken darum zulässig. Der Parkraum wird entsprechend ungeordnet genutzt. Ausweichmöglichkeiten für den Gegenverkehr zwischen den parkenden Fahrzeugen ergeben sich sporadisch.

#### 2.2.9 Stichstraßenregelung

Momentan ist eine Schranke auf der Grunewaldstraße westlich der Hausnummer 72 vorhanden. Sie verhindert die Durchfahrt für die motorisierten Verkehrsteilnehmer. Geöffnet wird sie nur in Ausnahme- und Notfällen. Die Schranke wurde 1986 aufgestellt. Die Gründe hierzu sind nicht hinreichend

dokumentiert. Im Wesentlichen waren wohl Ausweichverkehre mit den daraus resultierenden Geschwindigkeitsüberschreitungen und ein tödlicher Verkehrsunfall die Gründe. Aus östlicher Fahrtrichtung endet die Grunewaldstraße in einer Kehre, die es auch Müllfahrzeugen ermöglicht zu wenden. Der westliche Abschnitt endet als stumpfer Straßenabschnitt. Wendemöglichkeiten stehen hier nur durch die Nutzung privater Gehwegüberfahrten zur Verfügung.

## 3 GEPLANTER ZUSTAND

### 3.1 PLANUNGSANSATZ

Das Bezirksamt Wandsbek plant die Verlängerung der Metrobuslinie 10 von der jetzigen Endhaltestelle Glazer Straße im Bekkamp bis zur Grunewaldstraße Nr. 72 (SAGA-Hochhaus). Im Zuge der Herstellung der Endhaltestelle wird eine Wendeanlage mit zwei Überliegerplätzen für Busse geschaffen und die Grunewaldstraße für den Busverkehr ausgebaut.

### 3.2 EINZELHEITEN DER PLANUNG

#### 3.2.1 Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes

Der vorhandene Straßenquerschnitt in Breiten zwischen 15 und 22m wird nicht verändert. Die beidseitig vorhandenen Grünflächen mit altem Baumbestand bleiben erhalten. Die vorhandene Fahrbahnbreite von 6,50m wird nicht verändert. In Bereichen mit ausreichender Querschnittsbreite werden auf der Nordseite Längsparkstreifen mit einer Breite von 2,0 m eingerichtet. Am Fahrbahnrand auf der Südseite werden in Teilbereichen Stellplätze am Fahrbahnrand zur Verfügung gestellt. Der Parkverkehr wird in diesem Bereich durch die Herstellung von Stellplatzmarkierungen geordnet, weil aufgrund des Begegnungsfalls Bus/Bus Fahrbahntaschen für Ausweichmanöver geschaffen werden müssen. Der Gehweg erhält einschließlich des Schutzstreifens eine Regelbreite von 2,65m, lediglich im Anschlussbereich an den Bestand im Bereich der Einmündung Lehmkoppel wird er auf die dort vorhandene Breite von 1,8m reduziert. Die auf der Südseite vorhandene Entwässerungsmulde bleibt in ihrer Funktion, ihren Abmessungen und ihrer Lage erhalten.

Östlich wird die geplante Buswendeanlage angeschlossen. Auf der Südseite befinden sich die Ausstiegshaltestellen, die gleichzeitig als Überliegerplätze genutzt werden. Auf der Nordseite wird die Abfahrtshaltestelle vorgesehen. Die Abmessungen der Fahrflächen ergeben sich aus den Schleppkurven der eingesetzten Busse. In der aus der Umfahrt resultierenden Mittelinsel werden 8 Stellplätze vorgesehen, von denen einer als Behindertenstellplatz ausgewiesen wird. Die verbleibende Fläche der Insel wird als Grünfläche mit neuen Baumpflanzungen und als Sickerfläche für anfallendes Straßenwasser hergestellt.

Weiter östlich schließt die Kehre für die östliche Grunewaldstraße an. Die vorhandene Kehre wurde wegen der neuen Buswendeanlage in östliche Richtung verschoben. Die resultierende Mittelinsel wird als Grünfläche mit einer Baumpflanzung und als Fläche für die Versickerung von Straßenwasser ausgebildet.

Zwischen der Buswendeanlage und der Kehre ist eine Nebenfläche vorgesehen, die als Gehwegfläche befestigt ist und an der engsten Stelle am Scheitel beider Wendekreise eine Mindestbreite von 2,0m aufweist. Die beiden Kehren werden im Norden und im Süden durch Einrichtungs-Radwege mit einer Breite von 2,0m verbunden. Damit ist die Grunewaldstraße für den Radverkehr als Durchgangsstraße befahrbar.

In der geplanten Bustrasse im Bekkamp sowie in der Grunewaldstraße zwischen Bekkamp und Lehmkoppel bleibt der vorhandene Straßenquerschnitt erhalten.



### 3.2.2 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Die vorhandenen Knotenpunkte Bekkamp/Grunewaldstraße (mit dem nicht signalisierten Fußgängerüberweg in der Grunewaldstraße) sowie Grunewaldstraße/Lehmkoppel bleiben in ihrer Geometrie erhalten. Lichtsignalanlagen sind nicht geplant.

### 3.2.3 MIV

Durch die Maßnahme wird der Durchgangsverkehr dauerhaft unterbunden. Aus westlicher sowie aus östlicher Richtung sind Wendeanlagen vorgesehen. Diese sind mit einer Hochbordkante eingefasst. Im nördlichen Bereich wird die Kante auf einen Vorstand von 8 cm abgesenkt, um im Bedarfsfall Einsatzwagen der Feuerwehr die Durchfahrt zu ermöglichen.

### 3.2.4 ÖPNV

Durch die Maßnahme wird der ÖPNV für eine Anwohnerzahl von ca. 1700 erschlossen.

Die Grunewaldstraße endet aus Fahrtrichtung Westen in einer Wendekehre für Busse. Es sind zwei Ausstiegshaltestellen im Einfahrtbereich der Wendeanlage geplant, die gleichzeitig als Überliegerplätze für die Busse zur Verfügung gestellt werden. Die Einstiegshaltestelle befindet sich im Ausfahrtbereich der Kehre, wo auch ein Unterstand für wartende Fahrgäste vorgesehen ist.

Die Anlage wurde in ihren Abmessungen für Gelenkbusse ausgelegt.

Der Busverkehr soll im 20 Minuten Takt erfolgen.

Die Wendeanlage unterliegt in ihrer Nutzung auch dem öffentlichen Kraftverkehr. In der Insel der Wendeanlage sind öffentliche Stellplätze vorgesehen. Die Anlage eröffnet auch anderen Fahrzeugen (Müllabfuhr, Lkw) die Möglichkeit ohne Rangierfahrt zu wenden.

Die Breite der Wendeanlagenausfahrt wurde so dimensioniert, dass auch während der Nutzung der Einstiegshaltestelle, die Vorbeifahrt anderer Fahrzeuge möglich ist.

### 3.2.5 Fußgänger- und Radverkehr

#### Fußgängerverkehr:

Im westlichen Bereich der Grunewaldstraße bleibt der auf der Nordseite vorhandene Gehweg erhalten. Er wird jedoch durch die Herstellung eines Schutzstreifens am Fahrbahnrand auf eine Breite von 2,65m verbreitert. Im Bereich von Parktaschen für Längsparker wird der Gehweg in nördliche Richtung verschoben und um diese herumgeführt.

Auch im Bereich der Wendeanlage und im östlichen Anschlussbereich an den vorhandenen Zustand werden Gehwege in einer Breite von 2,65m hergestellt. Der Wendebereich erhält einen umlaufenden Gehweg, der auf der Südseite an der Überfahrt zum Kleingartengelände endet. Von den Ausstiegshaltestellen ist eine direkte fußläufige Verbindung zum Kleingartengelände vorgesehen.

Der Bereich zwischen den zwei Köpfen der Wendeanlagen wird vollflächig mit Gehwegplatten belegt und steht damit Fußgängern zur Verfügung.

### Radverkehr:

Der Radverkehr wird im westlichen und im östlichen Bereich der Grunewaldstraße auf der Fahrbahn geführt. Die Verbindung der zwei Wendehammer erfolgt jeweils in Fahrtrichtung durch die Herstellung von kurzen Radwegabschnitten in einer Breite von 2,0m. Der Radfahrer aus Richtung Osten wird dabei am nördlichen Fahrbahnrand geführt. Der Radfahrer aus Richtung Westen folgt der vorgeschriebenen Fahrtrichtung der Wendeanlage, wird am südlichen Fahrbahnrand geführt und dann auf die östliche Kehre übergeleitet.

In der geplanten Bustrasse im Bekkamp sowie in der Grunewaldstraße zwischen Bekkamp und Lehmkoppel bleiben der Fußgänger- und Radverkehr in der bestehenden Form erhalten.

### 3.2.6 Ruhender Verkehr

Die Grunewaldstraße ist eine Tempo-30-Zone, in der Halteverbote nicht angeordnet werden können. Um den Begegnungsfall Bus/Bus oder auch Bus/Lkw zu ermöglichen, ist es erforderlich das Parken am Fahrbahnrand zu ordnen und Ausweichstellen mit Längen von ca. 30m zu schaffen, in denen das Parken am Fahrbahnrand untersagt ist. Durch die Ausweichbereiche entfallen Stellplätze, die so weit wie möglich durch die Herstellung von Parkbuchten für Pkw in Längsaufstellung und durch die Schaffung von Stellplätzen im Inselbereich der Wendeanlage ersetzt werden.

In der geplanten Bustrasse im Bekkamp sowie in der Grunewaldstraße zwischen Bekkamp und Lehmkoppel erfolgen keine baulichen Veränderungen. Der ruhende Verkehr wird durch die Herstellung von auf der Fahrbahn markierten Stellplätzen für den Begegnungsverkehr geordnet.

Aus der Maßnahme ergibt sich folgende Stellplatzbilanz:

Vorhandener Zustand: ca. 66 Stellplätze am Fahrbahnrand

Geplanter Zustand: 47 Stellplätze

davon: 28 markiert am Fahrbahnrand

18 in Parkbuchten

1 Behindertenstellplatz (Insel Wendeanlage)

Im Bereich der Buswendeanlage befindet sich ein Parkplatz der vorhandenen Kleingartenkolonie. Im Zuge der Maßnahme muss der Parkplatz durch den Flächenbedarf der Wendeanlage in südliche Richtung verschoben werden. Hier sind 21 Stellplätze vorhanden, die im Neu-Zustand auch wieder hergestellt werden. Die Stellplätze gehen aufgrund ihrer Bindung an den Kleingartenverein nicht in die Stellplatzbilanz ein.

### 3.2.7 Barrierefreiheit

Die Anlagen des ÖPNV werden barrierefrei hergestellt. Dies beinhaltet unter anderem den niveaugleichen Ein- und Ausstieg der Busse sowie die Führung durch taktile Leitelemente. Dabei wurden alle möglichen Wege- und Fahrbahnquerungen für Sehbehinderte und Rollstuhlfahrer berücksichtigt.

Im Knotenpunkt Bekkamp/Grunewaldstraße wird der dort vorhandene nicht signalisierte Überweg (Zebrastrifen) mit taktilen Elementen ausgestattet.

### 3.2.8 Oberflächenentwässerung

Im westlichen Bereich der Grunewaldstraße wird das vorhandene Dachprofil der Fahrbahn auf ein einseitiges Gefälle geändert. Die vorhandenen Trummen werden aufgehoben und die Anschlussleitungen ausgebaut. Die Fahrbahn entwässert dann direkt über das vorhandene Bankett in die auf der Südseite vorhandene Entwässerungsmulde. Durch die großflächige Einleitung über das bewachsene Bankett und die Grabenböschung wird eine Vorreinigung des Straßenabwassers erzielt. Die vorhandene Entwässerungsmulde wird unter Berücksichtigung des dort vorhandenen starken Wurzeleinwuchses vorhandener Bäume grundgeräumt und gegebenenfalls profiliert. Um die örtliche Versickerung über die belebte Bodenzone in der Mulde zu fördern, werden in der Mulde horizontale Sperrungen eingebaut, die einen Einstau und die anschließende örtliche Versickerung bewirken. Die Sperrungen werden so hergestellt, dass sie für Starkregenereignisse als Notüberlauf wirken. Die Vorflut für das Wasser, welches nicht örtlich zur Versickerung gebracht werden kann und über die Mulde in westliche Richtung abgeführt wird, bildet das vorhandene Regenwassersiel im Knotenpunktbereich Lehmkoppel. Durch die Maßnahmen wird gegenüber dem vorhandenen Zustand eine gute Reinigungsleistung des Straßenabwassers erzielt, Retentionsraum geschaffen und die Einleitmenge in das vorhandene Regenwassersiel reduziert.

Im östlichen Bereich der Grunewaldstraße (Kehrenbereich) wird ein Großteil des anfallenden Oberflächenwasser in die Inselbereiche eingeleitet und dort in einer vertieften Fläche zur Versickerung gebracht. Diese Bereiche sind gleichzeitig als Retentionsraum für Starkregenereignisse dimensioniert und besitzen Notüberläufe mit Anschluss an das vorhandene Regenwassersiel. Da diese Bereiche nur einen bedingt versickerungsfähigen Untergrund besitzen, werden zusätzlich Drainagerohre vorgesehen, die den Untergrund im Bedarfsfall entwässern. Diese finden ebenfalls Vorflut im vorhandenen Regenwassersiel. Für die Unterhaltung der Rohre sind Reinigungsschächte vorgesehen.

Der Oberflächenabfluss von den Flächen, der nicht in die Inselbereiche eingeleitet werden kann, wird über Trummen gesammelt und direkt in das Regensiel eingeleitet. Um den Abfluss aus der Maßnahme auf das erforderliche Maß zu reduzieren, werden die die neuen Sammelleitungen größer dimensioniert und für Starkregenereignisse als Retentionsraum genutzt. Vor der Übergabe an das vorhandene Regenwassersiel wird ein Schacht mit Drosselschieber angeordnet, der den Abfluss auf das zulässige Maß reduziert.

In der geplanten Bustrasse im Bekkamp sowie in der Grunewaldstraße zwischen Bekkamp und Lehmkoppel wird an den bestehenden Entwässerungseinrichtungen keine Veränderung vorgenommen.

### 3.2.9 Grün- und Baumpflanzungen

Für die Maßnahme müssen 24 Bäume entfernt werden. Davon 8 Straßenbäume im vorhandenen öffentlichen Straßenraum und 16 Stück in den geplanten Erweiterungsflächen (z.Zt. Privatflächen). Aus der Vorgabe für den Ersatz der Bäume im Verhältnis 3:1 resultiert, dass 72 Straßenbäume innerhalb der Maßnahme neu zu pflanzen wären. Im Straßenraum des Planungsbereichs können aufgrund des alten Baumbestandes, mit weit ausladenden Kronenbereichen und der daraus resultierenden Verschattung, nur 8 Bäume neu gepflanzt werden. Auch im nahen Umfeld sind ökologisch sinnvolle Standorte bereits durch alten Baumbestand besetzt, so dass sich hieraus keinerlei Möglichkeiten für Ersatzpflanzungen ergeben. Für die in der Bilanz fehlenden 64 Bäume ist in Abstimmung mit der Abteilung Straßengrün (W/MR 313) nach Lösungsmöglichkeiten gesucht worden. Die Festlegung von Standorten für Ersatzpflanzungen erfolgt nach Empfehlung des Gutachtens „Bewertung aller gefällter Straßenbaumstandorte hinsichtlich ihrer Nachpflanzpotentiale in Hamburg Wandsbek 2020“. Das

Gutachten wird durch den Bezirk Wandsbek betreut und ist derzeit noch nicht abgeschlossen. Die Neupflanzung von 64 Bäumen wird in der Kostenberechnung der Haushaltsunterlage berücksichtigt, so dass ein Ausgleich der entfallenden Bäume auch zu einem späteren Zeitpunkt gewährleistet ist.

### 3.2.10 Öffentliche Beleuchtung / Beschilderung

Im Bereich Grunewaldstraße West befinden sich die Standorte der öffentlichen Beleuchtung auf der Südseite und die Leuchtpunkte zwischen den weit ausladenden Kronenbereichen vorhandener Bäume. Die Beleuchtung wird auf der Nordseite neu hergestellt und rückt damit weitgehend aus den Kronenbeständen alter Bäume raus.

Im östlichen Bereich wird die neue Beleuchtung um die geplanten Wendeanlagen herum angeordnet.

In der geplanten Bustrasse im Bekkamp sowie in der Grunewaldstraße zwischen Bekkamp und Lehmkoppel bleibt die vorhandene Straßenbeleuchtung erhalten.

### 3.2.11 Ver- und Entsorgungsleitungen

Die vorhandenen Ver- und Entsorgungsleitungen bleiben weitgehend bestehen. Lageänderungen sind im Bereich der Buswendeanlage erforderlich. Hier müssen Leitungen, die im geradlinigen Verlauf der Grunewaldstraße vorhanden sind, in die Erweiterungsflächen in die Nebenflächen der Südseite der Wendeanlage verlegt werden. Des Weiteren sind die neuen Standorte der öffentlichen Beleuchtung an die vorhandene Stromversorgung anzuschließen und Trummen mit Anschlussleitungen und eine Regenwassersammelleitung herzustellen.

In der geplanten Bustrasse im Bekkamp sowie in der Grunewaldstraße zwischen Bekkamp und Lehmkoppel ergeben sich keine Änderungen an den Ver- und Entsorgungsleitungen.

## 4 PLANUNGSRECHTLICHE GRUNDLAGEN

Der westliche Abschnitt der Grunewaldstraße ist Bestand des Bebauungsplanes Rahlstedt 73 / Jenfeld 17. Aus der geplanten Maßnahme ergeben sich keine Abweichungen vom vorliegenden Planrecht.

Der östliche Bereich befindet sich im Bereich des B-Planes Rahlstedt 40. Die vorhandene Grunewaldstraße ist in ihren Abmessungen als Verkehrsfläche festgestellt. Für die Maßnahme ist im Bereich der Wendeanlage eine Erweiterung der Verkehrsfläche in südliche Richtung erforderlich. Dieser Bereich ist als Grünfläche ausgewiesen. Aufgrund der Notwendigkeit die Maßnahme zeitnah durchzuführen wird eine Änderung des Bebauungsplanes zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen. Die planungsrechtliche Grundlage für die Abweichung vom B-Plan ist mit einer Zustimmung durch W/SL am 07.01.21 nach §125 Abs. 3 BauGB (Abweichung vom Bebauungsplan) hergestellt.

## 5 UMSETZUNG DER PLANUNG

### 5.1 GRUNDERWERB

Die östliche Erweiterungsfläche (Flurstück 3613) befindet sich im Eigentum der SAGA GWG. Die Fläche muss von der FHH erworben werden. Die SAGA GWG hat der Maßnahme und dem daraus resultierenden Grundstücksverkauf zugestimmt.

Die westliche Erweiterungsfläche (Flurstück 1170) befindet sich im Eigentum der FHH Allgemeines Grundvermögen und ist an den Landesbund der Gartenfreunde in Hamburg (LGH) verpachtet. Ein Grunderwerb ist nicht erforderlich. Es erfolgt ein Eigentumsübergang vom Allgemeinen Grundvermögen in das Verwaltungsvermögen der FHH auf Basis einer freiwilligen Räumungsvereinbarung. Eine entsprechende Werterstattung ist zu leisten.

### 5.2 KOSTEN UND FINANZIERUNG / HAUSHALTSTITEL

Wegen fehlender planrechtlicher Voraussetzungen können keine Anliegerbeiträge erhoben werden. Die Maßnahme muss darum in vollem Umfang aus der Rahmenezuweisung Neu-, Um- und Ausbau von Straßen finanziert werden. Nach Änderung des Bebauungsplanes und der Schaffung der planrechtlichen Voraussetzungen können Anliegerbeiträge erhoben werden.

### 5.3 ENTWURFS- UND BAUDIENSTELLE

Entwurfs- und Baudienststelle ist das Fachamt Management des öffentlichen Raumes, Bezirksamt Wandsbek. Der LSBG wurde vom Bezirksamt mit der Durchführung der Maßnahme beauftragt.

### 5.4 TERMINIERUNG DER PLANUNG UND BAUAUSFÜHRUNG

Die Baumaßnahme soll voraussichtlich Spätsommer / Herbst 2021 realisiert werden. Die Bauzeit beträgt voraussichtlich ca. 12 Wochen.

Verfasst: LSBG S2

Aufgestellt: LSBG S2

Datum: 14.01.21

Datum: 14.01.21

Unterschrift: 

Unterschrift: 