

### **Erläuterungen zur Variantenbetrachtung: Buswendeanlage Grunewaldstraße:**

#### **Lage:**

Die Grunewaldstraße befindet sich an der östlichen Grenze Hamburgs zu Schleswig-Holstein in dem Ortsteil Hohenhorst, Stadtteil Rahlstedt im Bezirk Wandsbek der Freien und Hansestadt Hamburg. Das Bezirksamt Wandsbek plant die erstmalige endgültige Herstellung der Grunewaldstraße zwischen Lehmkoppel und Wendekehre sowie die Verlängerung der Metrobuslinie 10 von der jetzigen Endhaltestelle Glatzer Straße im Bekkamp bis zur Grunewaldstraße Nr. 72 (SAGA-Hochhaus).

#### **Derzeitiger Zustand:**

Die Grunewaldstraße ist derzeit für den Durchgangsverkehr gesperrt, westlich der Hausnummer 72 verhindert eine manuell zu bedienende Schranke die Durchfahrt für den motorisierten Verkehrsteilnehmer. Geöffnet wird die Schranke nur in Ausnahme- und Notfällen, sie wurde 1986 aufgestellt. Nach Recherchen des Bezirksamtes waren im Wesentlichen der Ausweichverkehr der Kreuzung am Berliner Platz und ein tödlicher Verkehrsunfall in den 70er Jahren die Gründe. Östlich der Schranke befindet sich eine Wendekehre. Westlich der Schranke befindet sich keine Kehre. Hier muss aufwendig auf der Breite der Fahrbahn oder an einer privaten Auffahrt gewendet werden. Das Müllfahrzeug dreht auf der westlichen Seite auf Privatgrund.

#### **Stand der Planung:**

Die vorliegende Variantenbetrachtung ist ein Ergebnis der Vorplanung. Das Bezirksamt beabsichtigt, die politischen Gremien in einem frühen Planungsstadium miteinzubeziehen.

#### **Untersuchte Varianten (Lagepläne siehe Anlage):**

Es ist eine grundsätzliche Entscheidung zu treffen, ob die Grunewaldstraße nach Ausbau für den Durchgangsverkehr geöffnet wird oder nicht (derzeit Schranke im Bereich Grunewaldstraße 72). Es wurden 2 Varianten und die Nullvariante untersucht:

- **Nullvariante:** keine Änderung am jetzigen Zustand.
- **Variante 1:** die Schranke wird rückgebaut, die Wendeanlage für den Metrobus einschließlich Parkplätzen und Überlieger wird im Bereich der jetzigen Wendekehre östlich des derzeitigen Schrankenstandortes gebaut.
- **Variante 2:** Die Buswendeanlage einschließlich Parkplätzen und Überlieger wird westlich des jetzigen Schrankenstandorts hergestellt. Die Durchfahrt wird durch feste Einbauten (Hochbord) dauerhaft unterbunden. Eine Wendeanlage für das Müllfahrzeug auf der Ost-Seite ist bereits vorhanden.

#### **Einschätzung Polizeikommissariat 38 und Zentrale Straßenverkehrsbehörde**

Das PK 38 und die Zentrale Straßenverkehrsbehörde sehen bei einem normgerechten Ausbau der Grunewaldstraße keine Gründe mehr, die Durchfahrtsperre aufrechtzuerhalten und fordern den Rückbau der Schranke und die Öffnung für den Durchgangsverkehr (Variante 1). Zugestimmt würde auch der dauerhaften Sperrung für den Durchgangsverkehr (Variante 2), wenngleich diese Lösung nicht als eine aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderliche gesehen wird. Das PK38 und die Zentrale Straßenverkehrsbehörde sprechen sich sehr deutlich gegen ein Beibehalten der mechanischen Schranke nach einem Ausbau der Grunewaldstraße aus.

Grunewaldstraße: Verlängerung der Metrobuslinie 10  
und eeH von Lehmkoppel bis Wendekehre

### Eingriff in die Natur / Flächenbedarf

Die Variante 1 wäre mit vergleichsweise wenig Baumfällungen realisierbar. Die Fläche der derzeit bereits vorhandenen Wendekehre östlich der Schranke würde zwar deutlich vergrößert, es wären aber nur relativ wenige Bäume und Sträucher betroffen.

Die Variante 2 hätte weitreichende Eingriffe in den derzeitigen Baumbestand westlich der Schranke zur Folge. Es müsste ein Bereich, der bereits als schützenswertes Waldgebiet zu bewerten ist, gerodet werden. Der Charakter des Straßenabschnittes zwischen Lehmkoppel und Wendekehre würde sich stark verändern.

Die Variante 2 würde eine deutlich größere Fläche erfordern, betroffen wären hier auch Flächen, die derzeit von einem Kleingartenverein genutzt werden.

### Kosten der baulichen Umsetzung

Der derzeitige Planungsstand lässt nur einen ungefähren Kostenvergleich zu.

Die Baukosten für die Buswendeanlage mit Parkplätzen und Überliegern wäre bei beiden Varianten etwa gleich. Die Variante 2 hätten einen geringen Kostenvorteil in Bezug auf die Gesamtmaßnahme, weil hier die auszubauende Strecke zwischen Lehmkoppel undzeitigem Schrankenstandort etwas geringer wäre. Der Anteil an zu unterhaltender Fläche wäre jedoch in Bezug auf die Folgekosten bei Variante 2 ebenfalls höher (2 Kehren).

Im Ergebnis bleibt festzuhalten, dass nach jetzigem Planungsstand die Kostendifferenz kein maßgebliches Entscheidungskriterium darstellt.

### Bewertung der Varianten und Vorzugsvariante:

	Variante 0 – Nullvariante	Variante 1 - Wendekehre östlich („Schranke fällt weg“)	Variante 2 - Wendekehre westlich („Durchfahrt wird dauerhaft unterbunden“)
Umweltverträglichkeit	+	-	--
Leistungsfähigkeit (Bus)	--	+	+
Nutzerfreundlichkeit (Bus)	-	+	<b>0</b>
Verkehrssicherheit/- aufkommen	+	<b>0</b>	+
Wirtschaftlichkeit	<b>0</b>	-	-
Vorzugsvariante	<b>0</b>	+	<b>0</b>

Bei synoptischer Gegenüberstellung der Kriterien gemäß Tabelle lässt sich die Variante 1 als Vorzugsvariante ableiten; Vorteile werden vor allem in der hohen Leistungsfähigkeit und dem vergleichsweise niedrigerem Umwelteingriff gesehen. Variante 2 erfordert die Rodung des angrenzenden Waldgebiets mit einer Vielzahl schützenswerter Bäume und einen Flächenerwerb vom Kleingartenverein.

C.Neetz

Anlagen:           Übersichtsplan M 1 : 5000  
                          Lagepläne Varianten 1 und 2, M 1: 500