

Bedarfsträger: Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Wandsbek, Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachbereich Straßenplanung

Realisierungsträger Bezirksamt Wandsbek
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachbereich Straßenplanung

Baumaßnahme: RISE-Maßnahme im Ortskern Rahlstedt

Teilbaumaßnahme: Umgestaltung Boizenburger Weg und Mecklenburger Straße

Schlussverschickung

Baulänge:	Fußgängerzone Boizenburger Weg	0,105	km
	Fußgängerzone Mecklenburger Straße	0,135	km

ERLÄUTERUNGSBERICHT

Inhalt

1. Allgemeines	4
1.1. Darstellung der Baumaßnahme	4
1.2. Begründung des Vorhabens	4
1.3. Auftraggeber / Bedarfsträger / Projektauftrag	5
1.4. Beschlüsse parlamentarischer Gremien	5
2. Planungsrechtliche Grundlagen	5
3. Technische Beschreibung der Baumaßnahme	6
3.1. Gegenwärtiger Zustand	6
3.1.1. Knotenpunktsform, Aufteilung/ Nutzung der Verkehrsflächen	6
3.1.2. Verkehrsbelastung	10
3.1.3. Fuß- / Radverkehr	10
3.1.4. Barrierefreiheit	10
3.1.5. ÖPNV	11
3.1.6. Ruhender Verkehr	11
3.1.7. Überfahrten	11
3.1.8. Lichtsignalanlagen	12
3.1.9. Öffentliche Beleuchtung	12
3.1.10. Straßenbegleitgrün / vorhandene Bebauung	12
3.1.12. Entwässerung / Trummenuntersuchung / Wasserwirtschaftliche Belange	14
3.1.13. Ausstattung / Möblierung	14
3.1.14. Sondernutzungen	14
3.1.15. Versorgungsanlagen	15
3.1.16. Wechselbeziehungen mit anderen Baumaßnahmen	15
3.2. Variantenuntersuchung	15
3.2.1. Planungsziel	15
3.2.2. Mögliche Varianten	15
3.2.3. Untersuchte Varianten / Abwägung und Begründung der Vorzugsvariante	16
3.2.4. Wirtschaftlichkeit der gewählten Variante	21
3.3. Geplanter Zustand	21
3.3.1. Abmessungen der Fahrbahn und Nebenflächen	23
3.3.2. Oberflächenbefestigungen	23
3.3.3. Höhenanpassungen und Straßenentwässerung	25
3.3.4. Fuß- und Radverkehr	25
3.3.5. Barrierefreiheit	26
3.3.6. ÖPNV / MIV	26

3.3.7. Ruhender Verkehr.....	26
3.3.8. Überfahrten.....	26
3.3.9. Lichtsignalanlagen / Knotenpunkte.....	26
3.3.10. Öffentliche Beleuchtung.....	26
3.3.11. Straßenbegleitgrün	27
3.3.12. Entwässerung	29
3.3.13. Ausstattungen	29
3.3.14. Sondernutzungen	29
3.3.15. Ver- und Entsorgungsleitung.....	29
3.3.16. Grundwasser.....	29
3.3.17. Kampfmittel.....	30
3.5. Bautechnische Einzelheiten	30
3.6. Durchführung der Baumaßnahme	33
4. Umweltbelange.....	33
5. Grunderwerb.....	33
6. Anmerkungen zur Finanzierung	33
8. Sonstiges.....	34

1. Allgemeines

1.1. Darstellung der Baumaßnahme

(Lage und Einordnung in die überörtliche Situation)

Das Maßnahmenggebiet liegt im Stadtteil Rahlstedt, Bezirk Wandsbek, am nordöstlichen Rand Hamburgs, ca. 10 km von der Hamburger Innenstadt entfernt. Das Ortszentrum befindet sich zwischen dem Doberaner Weg und der Bahntrasse mit dem Haltepunkt im Westen und der B 435 (Rahlstedter Straße) im Osten.

Der Boizenburger Weg (Bezirksstraße) verbindet die Rahlstedter Bahnhofstraße auf Höhe des Helmut-Steidl-Platzes mit der Mecklenburger Straße und ist als Fußgängerbereich / Fußgängerzone ausgewiesen.

Die Mecklenburger Straße (Bezirksstraße) verbindet die Amtsstraße im Süden mit der Rahlstedter Straße (Hauptverkehrsstraße) im Osten und hat die Funktion einer Hauptsammelstraße. Durch den angrenzenden Wandsegrünzug verläuft die Mecklenburger Straße von Süden über eine 90°-Rechtskurve nach Osten.

Das Maßnahmenggebiet umfasst die gesamte Fläche des Boizenburger Weges und die nördlichen Nebenflächen der Mecklenburger Straße, zwischen Fahrbahnrand und Rahlstedt-Center. Die Gesamtfläche des Maßnahmengebiets beträgt ca. 3.300 m².

Der Boizenburger Weg führt über eine Länge von ca. 105 m von der Einmündung Rahlstedter Bahnhofstraße bis zur Einfahrt zur Parkpalette Mecklenburger Straße und der Zufahrt zu den rückwärtigen Grundstücken Boizenburger Weg 5-11.

Von dort verläuft der Fußgängerbereich weiter auf der Nordseite parallel zur Fahrbahn Mecklenburger Straße über eine Länge von ca. 130 m bis zur Querung / Durchlass der Wandse bzw. dem Wariner Weg.

1.2. Begründung des Vorhabens

(Anlass, Notwendigkeit, Dringlichkeit)

Mit dem Boizenburger Weg wurde 1981 die erste Fußgängerzone und Ladenpassage in Rahlstedt eröffnet. Im Jahre 1983 erfolgten die Eröffnung des Rahlstedt-Centers mit dem Anschluss an die Mecklenburger Straße als Fußgängerbereich parallel zur Fahrbahn sowie der Umbau der Schweriner Straße in eine Fußgängerzone.

Die Maßnahme der Umgestaltung des Boizenburger Weges und der Mecklenburger Straße wird über das Rahmenprogramm Integrierte Stadtteilentwicklung (RISE) umgesetzt.

Am 28. Januar 2010 hat die Senatskommission integrierte Stadtteilentwicklung beschlossen, den Erhalt und die Weiterentwicklung des Ortskerns Rahlstedt durch zusätzliche Maßnahmen zu fördern. Vorrangige Ziele des Förderprogramms sind die Wiederherstellung der ursprünglichen Attraktivität als Einkaufsmittelpunkt und Treffpunkt sowie die bessere Vernetzung der unterschiedlichen Bereiche.

Aus dem Programm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren der Städtebauförderung von Bund und Ländern“ sollen bis 2017 zur Aufwertung des öffentlichen Raumes im Ortskern Rahlstedt insgesamt 2,0 Mio. EUR Städtebauförderungsmittel bereitgestellt werden.

Nachdem im Jahr 2013 die Schweriner Straße und anschließend der Helmut-Steidl-Platz umgestaltet worden sind, sollen mit dieser Teilbaumaßnahme

Umgestaltung Boizenburger Weg und Mecklenburger Straße

die beiden letzten Maßnahmen aus dem Programm realisiert werden.

Ziel der Maßnahme ist die Aufwertung der Fußgängerzone zur Sicherung und zum Ausbau seiner Versorgungsfunktion mit Einzelhandel, einzelhandelsnahen Dienstleistungen sowie mit sozialen, kulturellen und nicht kommerziellen Angeboten.

Die Förderung der Maßnahme durch das „Programm Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ erfolgt auf Grundlage des Beschlusses der SENKO Drs. Nr. 100128/02.0.

Gebiete mit Entwicklungsbedarf werden unter anderem städtebaulich aufgewertet, so dass langfristig attraktive Quartiere zum Leben, Wohnen, Arbeiten und Einkaufen entstehen. Auf diesem Weg wird der Zusammenhalt der Stadtteile gestärkt.

Anlass für die Aufnahme des Ortskerns Rahlstedt in das RISE-Programm bildete vor allem der Leerstand vor Ort. Mit den bereitgestellten Fördermitteln sollen die städtebaulichen Defizite abgebaut und die Wirtschaft gestärkt werden. Dazu gehört die Verbesserung der Aufenthaltsqualität sowie die Erhöhung der Funktionalität und Gestaltungsqualität des Straßenraumes; insbesondere unter Beachtung der Verbesserung der Barrierefreiheit.

Folgende Maßnahmen und Ziele sind für den Boizenburger Weg und die Mecklenburger Straße vorgesehen:

- Erneuerung der Oberflächen im Boizenburger Weg,
- Aufwertung der Bäume / Erneuerung des Mobiliars,
- Verbesserung der Sichtbezüge / Orientierung,
- Verbesserung der Barrierefreiheit und
- geringe Wartung und bessere Unterhaltung.

Weitere Punkte für die Begründung des Vorhabens finden sich in den Mängeln des baulichen Zustandes, wie unter 3.1 beschrieben.

1.3. Auftraggeber / Bedarfsträger / Projektauftrag

Auftraggeber, Bedarfs- und Realisierungsträger ist die Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Wandsbek, Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt mit dem Fachbereich Straßenplanung.

1.4. Beschlüsse parlamentarischer Gremien

Neben dem Grundsatzbeschluss der Senatskommission vom 28.01.2010 zur Weiterentwicklung des Ortskerns Rahlstedt wurden die Vorplanungsergebnisse am 15.02.2017 dem Regionalausschuss Rahlstedt mit der Drs. 20-4019 und die Entwurfsplanung der 1. Planverschiebung am 05.07.2017 mit der Drs. 20-4525 vorgestellt.

In der Sitzung vom 15.02.2017 hat der Ausschuss seine Zustimmung zur Fortsetzung der Planung erteilt. In der Sitzung vom 05.07.2017 wurde beschlossen die Radverkehrsführung in der Mecklenburger Straße und eine Verlegung der Bushaltestelle zu prüfen. Ansonsten wurde der Planung zu gestimmt.

Eine Bürgerbeteiligung wurde am 05. April 2017 in der Parkresidenz Rahlstedt (Rahlstedter Straße 29) durchgeführt. Der Teilnehmerkreis setzte sich aus Gewerbetreibenden, Nutzern und Anwohnern zusammen, ergänzt durch Vertreter einer kulturellen Einrichtung, Politik und Presse. Die Planung wurde anhand einer Präsentation und Plänen vorgestellt und mit den Teilnehmern diskutiert. Es wurden zahlreiche Anregungen geäußert, die im weiteren Verfahren geprüft wurden und soweit möglich in die Planungen eingeflossen sind.

Die Dokumentation und die Präsentation sind im Internet unter folgendem Link einzusehen:

<http://www.hamburg.de/wandsbek/stadtteilentwicklung-aktive-foerdergebiete/3977546/ortskern-rahlstedt/>

2. Planungsrechtliche Grundlagen

Die Umbaumaßnahmen erfolgen innerhalb der durch folgende Pläne festgestellten Straßenbegrenzungs- bzw. Straßenlinien:

B-Plan Rahlstedt 35: festgestellt am 02.02.1970, 1. Änderung 12.02.2010,
B-Plan Rahlstedt 61: festgestellt am 12.10.1970, 1. Änderung 23.06.1986,
2. Änderung 12.02.2010.

An den äußeren Grenzen sind teilweise private Flächen von der Maßnahme betroffen.

Nach derzeitigem Stand sind dies

- die Flächen vor dem Gebäude Rahlstedter Bahnhofstraße 17 (Budnikowsky) auf dem Flurstück 6389, Treppenanlage und öffentlich genutzte Privatflächen am Gebäude,
- die Flächen vor dem Gebäude Boizenburger Weg 2 (Meister Josuweit) auf dem Flurstück 6431, öffentlich genutzte Privatflächen am Gebäude und
- die Flächen in der Mecklenburger Straße vor dem Rahlstedt-Center auf dem Flurstück 5804, öffentlich genutzte Privatfläche am Gebäude.

Für die baulichen Maßnahmen auf diesen Flächen werden - falls erforderlich - mit den Eigentümern öffentlich-rechtliche Verträge geschlossen.

3. Technische Beschreibung der Baumaßnahme

3.1. Gegenwärtiger Zustand

3.1.1. Knotenpunktform, Aufteilung / Nutzung der Verkehrsflächen

Boizenburger Weg

Der Boizenburger Weg ist in seiner Gesamtheit als Fußgängerbereich / Fußgängerzone ausgewiesen. Das Maßnahmengbiet beginnt an der Fußgängerzone der Rahlstedter Bahnhofstraße mit Übergang zum Helmut-Steidl-Platz und endet nach ca. 105 m an der Grundstückszufahrt zu den rückwärtigen Teilen der nördlich gelegenen Grundstücke Boizenburger Weg 5 -11.

Ungefähr mittig befindet sich auf der Südseite der Übergang zu den Privatflächen / Parkhauspassage mit Anschluss an die Parkpalette Mecklenburger Straße. Die Flächen sind über eine ca. 2,50 m breite Rampe zu erreichen. Die Rampe ist mit ca. 30 cm breiten Stützwänden aus Stahlbeton eingefasst.

Die Breite des Boizenburger Weges variiert, von ~13,50 m (zzgl. ~2,50 m Vorfläche Gebäude Rahlstedter-Bahnhofstraße 17) im Anschluss an die Rahlstedter Bahnhofstraße verengt sich die Fläche im Bereich Boizenburger Weg 3 nach ca. 25 m auf eine Breite von nur ~6,00 m (zzgl. ~2,50 m Vorfläche Gebäude Rahlstedter-Bahnhofstraße 17). Eingeengt wird die Fläche zusätzlich durch die Pergola vor dem Restaurant „Ciao Bella“, so dass hier nur noch eine Breite von ~3,00 m bis zur Treppenanlage im Süden verbleibt.

Als Fahrgasse für die Feuerwehr ist diese Breite gerade noch ausreichend.

Nach Osten hin weitet sich die Fläche bis zu einer Breite von ~30,00 m im Bereich der Grundstückszufahrt Boizenburger Weg 5 -11 auf.

Wegen der Grünflächen mit mehreren großen Weiden und der Fußgängerbrücke, die die Parkpalette mit dem Rahlstedt-Center verbindet, wird die nutzbare Breite hier auf ~ 15,00 m reduziert.

Zwischen den Weiden führen zwei Gehwege in ca. 2,00 m Breite zur Mecklenburger Straße und zur Parkpalette.

Die Befestigung des Boizenburger Weges ist überwiegend mit grauen Pflastersteinen aus Beton 20/10 cm befestigt. In Randbereichen, in Teilen der Vorflächen der Geschäfte, der Rampe zur Parkhauspassage und in Streifen sind Großpflastersteine aus Granit verwendet worden. Der untere östliche Teil, die Gehwegverbindungen zur Mecklenburger Straße und die Grundstückszufahrt Boizenburger Weg 5-11 sind mit rotem Pflasterklinker 24/11,8 cm befestigt.

Die südöstliche Grünfläche hat hinter der Rundbank eine Abdeckung aus Sammelsteinen, die jedoch von Bewuchs überwuchert ist.

Die wenigen Randeinfassungen bestehen aus Hochbordsteinen aus Beton (Baumscheiben) und Tiefbordsteinen aus Beton als Abgrenzung zu Grünflächen und der Grundstückszufahrt.

In der südöstlichen Grünfläche sind zur Abfangung des Höhenunterschiedes kleine Stützwandelemente aus Betonfertigteilen mit ca. 0,30 m bis 0,40 m Ansicht eingebaut.

Die Randeinfassungen und Befestigungen weisen insgesamt altersbedingte Schäden auf. In der Fläche sind einige größere Unebenheiten vorhanden.

Der Boizenburger Weg weist – von West nach Ost - auf einer Länge von 105 m ca. 3 m Höhendifferenz auf. Der Hauptlauf wird mit unregelmäßigem Gefälle geführt, das im westlichen Teil bis zu 8% beträgt. Im östlichen Teil ist das Gefälle mit ca. 2 % moderat. An den Rändern wird der Höhenunterschied z.T. auch durch Blockstufen aus Betonwerkstein ausgeglichen.

Grundsätzlich sind alle Geschäfte barrierefrei zu erreichen. Vor den Ladeneingängen Nr. 7 und Nr. 9 befindet sich ein ebenes Plateau, das mittels der gemauerten Pflanzkübel vom Hauptlauf abgegrenzt ist. Hier befindet sich nur an einer Stelle ein barrierefreier Zugang, ansonsten wird der Höhenunterschied zwischen Plateau und Hauptlauf durch Stufen ausgeglichen.

Insgesamt macht der Boizenburger Weg einen durch die Verwendung unterschiedlicher Materialien und die nicht regelmäßig gepflegten Grünstrukturen unaufgeräumten, heterogenen Eindruck. Der Eindruck wird durch in die Jahre gekommene Möblierung und von Vandalismus betroffenen Bereichen (Graffiti, zersplittertes Glas der Telefonzelle, etc.) verstärkt.

Die aus Granitkleinpflastersteinen gemauerten Pflanzkübel nehmen im Verhältnis zur engen Straße einen großen Raum ein.

Die Pflanzkübel sind teilweise beschädigt. In den Flächen aus Großpflastersteinen sowie den Flächen unter den Bäumen kommt es zu Vergrünungen im öffentlichen Raum, was besonders bei Nässe zu einem glatten Untergrund führt.

Die Pflanzkübel verstellen Sichtbezüge, so dass die Orientierung bzw. Auffindbarkeit der Eingänge zu den Ladengeschäften erschwert wird.

Die Rundbank vor dem Parkhaus im Osten des Boizenburger Weges befindet sich zum Teil unter der Stahlterrasse zur Fußgängerbrücke. Dieser Bereich wird als dunkel, vergrünt und häufig verschmutzt wahrgenommen.

Mecklenburger Straße

In der Mecklenburger Straße erstreckt sich das Maßnahmengbiet auf die Flächen nördlich der Fahrbahn von der Grundstückszufahrt Grundstücke Boizenburger Weg 5 -11 bis zur östlichen Gebäudekante des Rahlstedt-Centers am Wariner Weg mit einer Länge von ca. 135,00 m, zzgl. einer Länge von ca. 20 m Richtung Osten für Ableitung des Radweges und einer Länge von ca. 10 m für den Rückbau des Radweges im Westen.

Unmittelbar östlich des Maßnahmengbietes schließt der Einmündungsbereich der Mecklenburger Straße in den signalisierten Knotenpunkt der Rahlstedter Straße mit Aufweitungen für Abbiegespuren an.

Die Mecklenburger Straße hat insgesamt in diesem Bereich folgenden Querschnitt

	<i>Wandse, Grünzug / Grünfläche</i>
	<i>Straßenbegrenzungslinie</i>
~2,65 m	Gehweg
~6,00 m	Fahrbahn
	Maßnahmengrenze
~0,65 m	Sicherheitsstreifen
~1,00 m	Radweg
~3,00-5,00 m	Baum- und Bewuchsstreifen
~10,50-~27,00 m	Gehweg / Fußgängerbereich
	Maßnahmengrenze / Straßenbegrenzungslinie
	bis ~ 2,00 m Vorfläche Gebäudekante / Rahlstedt-Center
~23,80 – ~42,30 m	davon
~15,15 – ~33,65 m	Maßnahmengbiet

Unmittelbar östlich des Maßnahmengbietes schließt der Einmündungsbereich der Mecklenburger Straße in den signalisierten Knotenpunkt der Rahlstedter Straße mit Aufweitungen der Fahrbahn für Abbiegespuren an.

Hier verändert sich der Querschnitt ausgehend vom nördlichen Fahrbahnrand wie folgt:

	Fahrbahn
~0,55~2,50 m	Sicherheitsstreifen
~1,00 m	Radweg
~1,10~2,05 m	Gehweg
	Straßenbegrenzungslinie
	<u>Vorfläche Anlieferung / Zufahrt Parkhaus Rahlstedt-Center</u>
~3,60 – ~4,50 m	Breite der Nebenflächen

Die Fläche ist nördlich begrenzt durch die Bebauung des Rahlstedt-Centers und im Süden durch die Fahrbahn der Mecklenburger Straße mit dem Baum- und Bewuchsstreifen zwischen Fußgängerbereich und dem Radweg.

Im westlichen Teil wird die Fläche von der Fußgängerbrücke überspannt, die die Parkpalette auf der 1. OG-Ebene mit dem Rahlstedt-Center verbindet.

Nur der nördliche Bereich ist als Fußgängerbereich ausgewiesen. Der Fußgängerbereich wird nach ca. 90 m durch die Ladezone des Rahlstedt-Centers unterbrochen.

Die Oberflächenbefestigung besteht hier überwiegend aus rotem Pflasterklinker 24/11,8 cm. In Teilflächen sind kleinteilig 50 cm breite Streifen mit grauen Platten aus Beton 50/50 cm eingebaut. Vor dem Eingang des Rahlstedt-Centers sind die roten Pflasterklinker durch anthrazitfarbige Platten aus Beton 50/50 cm ersetzt worden.

Der Sicherheitsstreifen des Radweges ist mit grauen und der Radweg mit roten Pflastersteinen aus Beton 20/10 befestigt. Im Osten wurde die Befestigung im Rahmen der Erneuerung der Nebenflächen durch graue und rote Pflastersteinen aus Beton 25/25 ersetzt.

Die Ladezone ist befestigt mit Großpflastersteinen aus Granit. Die Fläche ist streifenförmig, Breite ca. 0,50 m, durchzogen mit Großpflastersteinen aus Kupferschlacke. In den Zufahrten sind hinter dem durchgehenden Radweg Flächen aus Asphalt eingebaut. Die Gehwegflächen bestehen hier aus grauen Pflastersteinen aus Beton 20/10, längs durchzogen mit ca. 0,25 m breiten Streifen aus rotem Pflasterklinker.

Die Fahrbahn hat eine Randeinfassung aus Hochbordsteinen aus Beton. Ansonsten wurden in der Fläche Tiefbordsteine aus Beton gesetzt. Die Nordseite des Bewuchsstreifens ist mit kleinen Stützwandelementen aus Betonfertigteilen mit ca. 0,30 m bis 0,40 m Ansicht eingefasst. Auf der Südseite sind Holzpalisaden eingebaut.

Die Pflanzkübel sind aus 24 cm dickem Mauerwerk aus rotem Klinker hergestellt.

Die Randeinfassungen und Befestigungen weisen insgesamt altersbedingte Schäden auf. In geringem Umfang besonders im Bereich der Gehwegflächen der Ladezone sind auch größere Beschädigungen vorhanden. In der Fläche sind einige größere Unebenheiten vorhanden.

Im Gegensatz zum Boizenburger Weg verläuft der Fußgängerbereich an der Mecklenburger Straße weitestgehend eben. Zwischen Fußgängerbereich und Fahrbahn gibt es jedoch einen teilweise künstlich hergestellten Höhenunterschied, der durch den durchgehenden Baum und Bewuchsstreifen abgefangen wird.

Im Bereich der Feuerwehrezufahrt, zum Teil unter der Fußgängerbrücke, befindet sich eine Fläche mit vier Spielgeräten, die in die Jahre gekommen ist. Die Spielgeräte wurden beschmutzt (Graffiti) und der Fallschutzbelag ist schadhaft. Gegenüber des Eingangs Rahlstedt-Center befindet sich ebenfalls eine Fläche mit Fallschutzbelag, die aber nicht mehr als Spielfläche genutzt wird.

Der Baum- und Bewuchsstreifen ist vergrünt und überwuchert, eine Sichtbeziehung von der Fahrbahn Mecklenburger Straße bzw. vom Gehweg entlang des Wandse-Grünzugs ist

kaum möglich. Die Begrünung öffnet sich erst vor der Ladezone zum Rahlstedt-Center. Dort befindet sich mittig die Bushaltestelle. Für die wartenden Fahrgäste fehlt es an Wartefläche und Wetterschutz. Ein- und aussteigende Fahrgäste müssen die Zufahrt zum Anlieferungsbereich queren. Die Aufenthaltsqualität dieses Bereichs wird zusätzlich durch mobile Müllcontainer, die häufig im Zufahrtsbereich abgestellt sind, gestört.

Ergebnisse der Asphalt- und Bodenuntersuchungen / LAGA Untersuchung

2008 wurden Untersuchungen der Oberflächenbefestigungen und der gebundenen und ungebundenen Schichten durchgeführt. Die Ergebnisse sind im Prüfbericht zusammengefasst.

Für das Maßnahmengbiet sind die Ergebnisse der Entnahmestellen:

- 3 Rahlstedter Bahnhofstraße 19 (EP= Einzelprobe 3),
- 5 Boizenburger Weg 3 (MP=Mischprobe 5),
- 6 Boizenburger Weg 7 (MP6),
- 7 Zufahrt Boizenburger Weg 5-11 ,
- 8 Mecklenburger Straße –Spielfläche (EP8),
- 9 Mecklenburger Straße Rahlstedt-Center links / Ost (EP9),
- 10 Mecklenburger Straße Rahlstedt-Center rechts / West (MP10),
- 11 Mecklenburger Straße Rahlstedt-Center rechts Wariner Weg (EP11) und
- 12 Mecklenburger Straße Rahlstedt-Center rechts Wariner Weg (EP 12)
- 20 Mecklenburger Straße, Fahrbahnfläche (EP 20)

maßgebend.

Es wurde der Aufbau der Oberflächenbefestigung und des Untergrundes bis zu einer Tiefe von 0,55 m (EP 9) bis 2,00 m (EP6) geprüft.

Unter den Oberflächenbefestigungen wurde

- bei der Entnahmestelle 7 eine 11 cm dicke Verfestigung und 33 cm Schlacke (MVA),
- bei der Entnahmestelle 8 eine 10 cm dicke Verfestigung,
- bei der Entnahmestelle 9 eine 18 cm dicke Verfestigung und
- bei der Entnahmestelle 11 eine 15 cm dicke Verfestigung

vorgefunden.

Bei der Entnahmestelle 20 wurde ein pechfreier Asphaltaufbau der Fahrbahn mit einer Dicke von 27 cm aus unterschiedlichen Asphaltsschichten (3,1 cm Asphaltbeton 0/8, 3,5 cm Asphaltbinder 20,4 cm, 4 Schichten, Asphalttragschicht 0/22) festgestellt.

Darunter befinden sich Schichten aus eng gestuften Sanden (SE), Sand-Schluff-Gemische (SU), Sand-Kies-Gemische (SW) und Kies-Schluff-Gemische (GU) in unterschiedlichen Schichtdicken.

Die Sand- und Kiessschichten werden grundsätzlich der Frostempfindlichkeitsklasse F1 zugeordnet.

Grundwasser wurde in keiner der Entnahmestellen festgestellt.

Bei den Böden erfolgte eine unterschiedliche Einstufung nach LAGA.

Bei den Proben EP3, EP6, EP8, EP11, EP12 und EP 20 sind die Grenzwerte der Einbauklasse Z0 eingehalten.

Bei folgenden Proben wurden die Grenzwerte der Einbauklasse Z0 überschritten:

Proben Nr.	Zuordnungswert	Parameter
EP5	Z1	Kuper, Nickel (Feststoff)
EP5	Z1.2	Chrom ges. (Eluat)
EP9	Z1	Blei, Chrom ges. Feststoff
EP9	Z2	Nickel (Feststoff)

Proben Nr.	Zuordnungswert	Parameter
EP9	Z1.2	Chrom ges., pH-Wert, Leitfähigkeit (Eluat)
MP10	Z1	Blei, Kupfer, Zink, TOC (Feststoff)

Für die Schlacke und die Böden der Entnahmestelle 7 liegen keine Analysen vor.

Vor der Baudurchführung sind ggf. zusätzliche Untersuchungen erforderlich, um die Verwertung und Entsorgung des Aushubmaterials genauer beschreiben und festlegen zu können.

3.1.2. Verkehrsbelastung

Da es sich um die Umgestaltung von Fußgängerbereichen handelt, sind die Verkehrsbelastungen, hier für die Mecklenburger Straße, nicht von Relevanz.

Für die Mecklenburger Straße liegen keine aktuellen Verkehrsmengen vor.

Zur Absicherung der nachfolgend beschriebenen Entscheidung zur Radverkehrsführung im Mischverkehr wird kurzfristig nach den Sommerferien 2017 in der Mecklenburger Straße eine Verkehrszählung durchgeführt.

3.1.3. Fuß- / Radverkehr

Die Flächen des Maßnahmegebiets sind mit Ausnahme der Grundstückszufahrten und der Ladezone dem Fußverkehr gewidmet.

Der Bereich der Ladezone des Rahlstedt-Centers ist für den Fußgängerverkehr sehr unübersichtlich. Von Osten kommend verliert sich die Führung in den verschiedenen Oberflächenmaterialien der Nebenflächen und der Zufahrt der Ladezone. Der Gehweg endet vor der Grünfläche hinter dem Radweg.

Der Gehweg hat zwischen den Zufahrten sehr steile Rampen, die aufgestellten Poller verengen den Querschnitt des Gehweges zusätzlich.

Der Radweg auf der Nordseite der Mecklenburger Straße mit 1,00 m Breite, verläuft von Osten aus dem Knotenpunkt kommend und endet hinter der Grundstückszufahrt Boizenburger Weg 5 – 11 bzw. der Parkpalette Mecklenburger Straße. Ab hier werden Radfahrer/innen auf die Fahrbahn geführt.

Nach Auskunft des PK 38 ist der Radweg nicht angeordnet, d.h. nicht benutzungspflichtig.

Im Boizenburger Weg sind, mit Ausnahme von privaten Anlagen, keine Abstellanlagen für Fahrräder vorhanden.

In der Mecklenburger Straße sind von West nach Ost folgende Anlagen zum Abstellen von Fahrrädern im öffentlichen Bereich vorhanden:

- Pulk von 7 Bügel, 1,0 m lang (ausgetauscht gegen Vorderradhalter),
- Pulk von 7 Bügel, 1,0 m lang (ausgetauscht gegen Vorderradhalter),
- Pulk von 6 Bügel, 30 cm Rundbügel;
- Pulk von 4 Bügel, 1,0 m lang;
- Pulk von 4 Bügel, 1,0m lang und
- Pulk von 16 Bügel, 30cm Rundbügel.

Es sind insgesamt 44 Fahrradbügel zum Abstellen von 88 Fahrrädern vorhanden.

3.1.4. Barrierefreiheit

Es sind derzeit keine Leiteinrichtungen für Sehbehinderte im Maßnahmegebiet vorhanden.

Die Rampe zur Parkpassage ist nach den Kriterien der PLAST 10 nicht barrierefrei. Sie hat eine Länge von ca. 12 m mit einem Längsgefälle von mehr als 6%. Ein Zwischenpodest ist nicht vorhanden. Die Befestigung mit Großsteinpflaster aus Granit ist nicht behindertengerecht.

Zudem kommt die Rampe nicht an der Parkhauspassage, sondern westlich davon an, so dass Rollstuhlfahrer gezwungen sind, an einer Engstelle zu wenden.

Die Gehwegführung in der Ladezone (vgl. 3.1.3) ist ebenfalls nicht als barrierefrei zu bezeichnen.

3.1.5. ÖPNV

Die Mecklenburger Straße wird nach Mitteilung der Hamburger Hochbahn AG in beiden Richtungen von der Linie 562 mit einer Taktfrequenz von 30 min befahren.

In Höhe der Ladezone des Rahlstedt-Centers befinden sich jeweils Haltestellen am nördlichen und südlichen Fahrbahnrand der Mecklenburger Straße.

Der HVV zählt hier eine geringe Zahl an Einsteigern. Die Anzahl Aussteiger liegt hingegen eher im mittleren bis hohen Bereich. An der Haltestelle in Gegenrichtung verhält es sich anders herum.

Die Haltestelle auf der Nordseite liegt zwischen den beiden Zufahrten zur Ladezone des Rahlstedt-Centers mit einem Abstand von ca. 9,00 m. Die Länge der Haltestelle ist für einen Standardbus nicht ausreichend. Warteflächen sind nicht vorhanden. Die Bordsteinhöhe beträgt keine 16 cm.

Die Nebenflächen haben hier folgende Maße:

	<i>Fahrbahn Mecklenburger Straße</i>
~0,65 m	Sicherheitsstreifen
~1,00 m	Radweg
~1,50 m	Gehweg
~2,75 m	Grünstreifen
	<u>Ladezone</u>
~5,90 m	

Der Zustand ist für eine Haltestelle unzureichend.

3.1.6. Ruhender Verkehr

Die Belange des ruhenden Verkehrs sind hier über die Parkpalette Mecklenburger Straße und das Parkhaus im Rahlstedt-Center geregelt.

Die Zugänge zur Parkpalette Mecklenburger Straße erfolgen über die Rampe im Boizenburger Weg, eine Stahlterasse östlich Boizenburger Weg und die Fußgängerbrücke mit direktem Zugang zum Rahlstedt-Center.

Sowohl im Regionalaussschuss als auch im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurde bemängelt, dass es derzeit keine Halte- / Parkmöglichkeit für z.B. Taxen zum Ein- und Aussteigen von Patienten des Ärzteentrums im Rahlstedt-Center gibt.

3.1.7. Überfahrten

Im Bereich der Maßnahme befinden sich folgende Grundstückszufahrten:

- Durchfahrt bei Boizenburger Weg 5 zu den rückwärtigen Flächen,
- Zufahrt zur Parkpalette Mecklenburger Straße,
- Grundstückszufahrt von der Mecklenburger Straße zwischen Boizenburger Weg 9 und 11 zur Erschließung der rückwärtigen Flächen Boizenburger Weg 5 bis 11,
- zwei Grundstückszufahrten von der Mecklenburger Straße für die Ladezone Rahlstedt-Center.

Im Bereich östlich der Maßnahme befinden sich noch drei weitere Grundstückszufahrten:

- Anlieferungszone,
- Zufahrt Parkhaus Rahlstedt-Center,

- Ausfahrt / Feuerwehrezufahrt Rahlstedt Center.

Im Rahmen der Vorplanung wurde geprüft, ob aufgrund des Bewuchses die Sichtverhältnisse bei der Ausfahrt in die Mecklenburger Straße gegeben sind. Gem. den Kriterien der PLAST 5 sind die Sichtverhältnisse für die Anfahrsichtweite ausreichend, für die Annäherungssichtweite nicht. Da es sich hier allerdings um eine Grundstückszufahrt handelt, ist der §10 der StVO anzuwenden. Die Sichtverhältnisse sind somit ausreichend.

3.1.8. Lichtsignalanlagen

Lichtsignalanlagen sind im Maßnahmenbereich nicht vorhanden.

3.1.9. Öffentliche Beleuchtung

Im Fußgängerbereich Boizenburger Weg und Mecklenburger Straße ist eine Beleuchtungsanlage aus 7 Leuchten verteilt in der Fläche vorhanden. Am Nordrand der Mecklenburger Straße, Hinterkante Radweg / Gehweg sind 5 Peitschenleuchten vorhanden.

In der Fläche sind Bodenhülsen für die Aufstellung der Weihnachtsbeleuchtung vorhanden.

3.1.10. Straßenbegleitgrün / vorhandene Bebauung

Der Boizenburger Weg ist beidseitig begrenzt durch mehrgeschossige Gebäude mit überwiegend gewerblicher Nutzung in Teilen auch mit Wohnnutzung. In der Mecklenburger Straße sind diese nur auf der Nordseite vorhanden (zum größten Teil handelt es sich um das Rahlstedt-Center).

Der Bestand des Straßenbegleitgrüns wurde bei mehreren Ortsbegehungen überprüft und bewertet. Mehrere Bestandsbäume wurden bereits in der Vergangenheit entfernt und nicht ersetzt. Im Boizenburger Weg befindet sich die vorhandene Bepflanzung aus Einzelbäumen und Strauchbepflanzung in gemauerten Pflanzkübeln. Die Pflanzkübel haben eine Außenbreite von ca. 1,60 bis maximal ca. 2,60 m. Die Wände haben eine Höhe von bis zu ca. 1,00 m.

Da über die Ausführung der Pflanzkübel aus den 1980er Jahren keine Unterlagen mehr vorlagen, wurde am 28.10.2016 in einem Pflanzkübel eine Probegrabung durchgeführt.

Bei dieser Probegrabung sollte auch die Durchwurzelung überprüft werden. Es wurde dabei folgendes festgestellt:

- Die Pflanzfläche ist mit ca. 30 bis 40 cm Oberboden verfüllt. Darunter befindet sich ein sandiger Füllboden. Im Sand wurden nur wenige Wurzeln vorgefunden.
- Das Mauerwerk besteht aus ca. 10 cm Naturstein Vormauerung und 24 cm Hintermauerwerk aus Ziegeln oder Klinker (nicht eindeutig bestimmbar). Die Gesamtdicke beträgt ca. 36 cm.
- Das Mauerwerk reicht bis mind. zur Oberkante der Befestigung. An der Aufgrabung wurde eine Höhe von ca. 90 cm beidseitig gemessen. Darunter befindet sich ein Betonfundament. Die Aufgrabung wurde nicht bis zur UK des Fundaments geführt. Es wird von einer frostfreien Gründung, d. h. von einer Tiefe mit mindestens 80 cm ausgegangen.

Weiterhin wurde festgestellt, dass der Pflanzkübel nördlich der vorhandenen Rampe durch mindestens 2 Trennwände unterbrochen ist.

Die Wuchsbedingungen in den Pflanzkübeln können nach den örtlichen Feststellungen nicht als gut bezeichnet werden. Der Buschbewuchs in Pflanzkübeln ist größtenteils überaltert. Die Einzelbäume sind nach Aussage von W/MR31 durchaus überwiegend erhaltungswert.

In der Mitte und am Ende des Boizenburger Weges befinden sich zwei weitere Einzelbäume in ebenerdigen Baumscheiben mit ca. 2,00 m Durchmesser. Eine Unterpflanzung ist hier nicht mehr vorhanden.

Zwischen der vorhandenen Rampe der Außenwand des Parkhauses-Eingang befindet sich eine tiefliegende Restfläche, die durch Wildwuchs geprägt und vermüllt ist.

Vor dem Gebäude Boizenburger Weg 2 befindet sich eine ca. 15 m² große bepflanzte Böschung. Diese liegt zu ca. 2/3 auf öffentlichem Grund und 1/3 auf Privatgrund.

Unter den Weiden im südöstlichen Boizenburger Weg hat sich ein ausgeprägter Buschbewuchs entwickelt, wie auch im Baum- und Bewuchsstreifen entlang des Radweges der Mecklenburger Straße.

Auch in den Pflanzkübeln der Mecklenburger Straße hat sich der Strauchbewuchs sehr stark entwickelt.

Durch den Bewuchs wird die Beschilderung teilweise verdeckt und ist kaum zu erkennen.

In den übrigen Pflanzflächen des Fußgängerbereiches ist die Unterpflanzung nur noch fragmentartig vorhanden.

Die Pflanzflächen insgesamt weisen einen ungenügenden Pflegezustand auf.

Nach dem Baumkataster des Bezirks Wandsbek ergibt sich nach örtlichem Abgleich nachfolgend aufgeführter Baumbestand.

Auszug aus dem Baumkataster / Bezirk Wandsbek

Baum	Straße / Hausnummer	UM	KRD	SST	PfJ	Baumart
<u>Bäume in der Fläche Boizenburger Weg</u>						
B812-3-1	Boizenburger Weg 5	80	6	0	1982	Corylus colurna
B812-2-1	Boizenburger Weg g 5	48	3	1	1994	Robinia pseudoacacia 'Umbraculifera'
B812-8-1	Boizenburger Weg g 5	76	7	0	1985	Corylus colurna
B812-4-1	Boizenburger Weg g 5	106	6	0	1985	Betula pendula
B812-6-1	Boizenburger Weg 7	71	5	0	1982	Corylus colurna
B812-1-1	Boizenburger Weg 9	60	5	0	1982	Corylus colurna
B812-7-1	Boizenburger Weg 11	91	7	0	1985	Robinia pseudoacacia
B812-9-1	Boizenburger Weg 11	90	9	0	1981	Carpinus betulus
<u>Bäume in der Fläche Boizenburger Weg Süd-Ost</u>						
M375-8-1	Mecklenburger Straße 11	185	10		1970	Salix alba
M375-24-1	Mecklenburger Straße 11	240	11		1970	Salix alba
M375-32-1	Mecklenburger Straße 11	210	12	0	1969	Salix alba
M375-54-1	Mecklenburger Straße 11	240	13		1968	Salix alba
M375-9-1	Mecklenburger Straße 11	220	13		1975	Salix alba
<u>Bäume im Bewuchsstreifen Mecklenburger Straße</u>						
M375-33-1	Mecklenburger Straße 11	63	3		1985	Acer campestre
M375-43-1	Mecklenburger Straße 11	83	10	1	1983	Quercus robur
M375-23-1	Mecklenburger Straße 4	56	6	0	1985	Carpinus betulus
M375-42-1	Mecklenburger Straße 4	74	6	0	1982	Acer pseudoplatanus
M375-40-1	Mecklenburger Straße 4	56	6	0	1985	Carpinus betulus
M375-21-1	Mecklenburger Straße 4	69	7	0	1982	Acer pseudoplatanus
M375-16-1	Mecklenburger Straße 4	92	7	2	1980	Quercus robur
M375-10-1	Mecklenburger Straße 4	46	4	0	1985	Carpinus betulus
M375-53-1	Mecklenburger Straße 4	50	4	3	1985	Carpinus betulus
M375-25-1	Wariner Weg 1	89	7	1	1981	Quercus robur
M375-41-1	Wariner Weg 1	68	6	0	1985	Carpinus betulus
M375-12-1	Wariner Weg 1	48	3	1	1985	Carpinus betulus
M375-14-1	Wariner Weg 1	90	9	0	1977	Acer platanoides
M375-48-1	Wariner Weg 1	53	4	1	1985	Carpinus betulus

Fortsetzung:

Baum	Straße / Hausnummer	UM	KRD	SST	PfJ	Baumart
M375-11-1	Wariner Weg 1	80	7	1	1980	Robinia pseudoacacia
M375-3-1	Wariner Weg 1	78	5	1	1979	Salix alba
M375-47-1	Wariner Weg 1	90	8	0	1980	Quercus robur
M375-49-1	Wariner Weg 1	172	8	0	1977	Salix alba
<u>Bäume in der Fläche Mecklenburger Straße</u>						
B812-10-1	Boizenburger Weg 11	49	5		1985	Robinia pseudoacacia 'Umbraculifera'
M375-38-1	Wariner Weg 1	125	9	0	1979	Salix alba
M375-22-1	Wariner Weg 1	58	4	0	1980	Crataegus spec.
M375-50-1	Wariner Weg 1	56	4	0	1992	Acer platanoides.

3.1.11. Entwässerung / Trummenuntersuchung / Wasserwirtschaftliche Belange

Die Oberflächenentwässerung des Boizenburger Weges und der Mecklenburger Straße erfolgt über Straßenabläufe und Kastenrinnen, die an das Regenwassersiel angeschlossen sind.

Eine Trummenuntersuchung wird noch veranlasst. Sie soll zum einen den baulichen Zustand der vorhandenen Straßenabläufe und Kastenrinnen und der Anschlussleitungen dokumentieren und zum anderen der Feststellung der Lage der vorhandenen Anschlussleitungen und der Anschlüsse an das Regenwassersiel dienen.

Wasserwirtschaftliche Belange, die in Zusammenhang mit der Maßnahme stehen, sind bisher nicht bekannt.

3.1.12. Ausstattung / Möblierung

Im Boizenburger Weg und der Mecklenburger Straße sind einzelne Sitzbänke, Sitzbänke auf Mauern mit Sitzflächen und Rücklehnen aus Holz vorhanden. Diese sind altersbedingt in einem ungenügenden Zustand.

Die Spielfläche in der Mecklenburger Straße ist mit zwei Wipptieren, einer Rutsche und Wippe aus lackiertem Holz ausgestattet. Der Zustand ist ungenügend.

Beidseitig der Grundstückszufahrt Boizenburger Weg 5- 11 sind Betonpoller und Klapppfosten aus Stahl (als Feuerwehrezufahrt und Zufahrt für Rettungsfahrzeuge) aufgestellt. Auch im Bereich der Ladezone und der Zufahrt zur Parkpalette sind einige Betonpoller aufgestellt. Die Poller weisen altersbedingte Beschädigungen auf.

Die Beschilderung ist alt und beschädigt.

3.1.13. Sondernutzungen

Im Boizenburger Weg sind zwei Außenbewirtschaftungsflächen für Gastronomie vorhanden:

- Holzterrasse mit Einfriedung vor „Braaker Mühle“ (Eckgebäude Rahlstedter Bahnhofstraße 13) und
- Pergola vor dem „Ciao Bella“ (Boizenburger Weg 3)

Für die Umbaumaßnahmen ist es notwendig, die Holzterrasse und das Vordach/Pergola abzuräumen und zu entfernen.

Gespräche und Abstimmungen mit den Eigentümern und Pächtern der Flächen sind bisher positiv verlaufen.

Für den unter Pkt. 3.1.14 angeführten Hausanschlussschrank und den Schaltschrank in der Holzterrasse Braaker Mühle besteht eine Sondernutzungserlaubnis vom Amt für Verbraucherschutz.

3.1.14. Versorgungsanlagen

Für die Feststellung des Bestandes wurde bereits im September 2016 eine Leitungsanfrage durchgeführt. Aus der Anfrage im Rahmen der Planverschickung haben sich keine neuen Erkenntnisse ergeben. Danach sind Leitungen folgender Leitungsträger vorhanden:

Hamburg Wasser / Hamburger Stadtentwässerung	Schmutz- und Regenwassersiel
Hamburg Wasser / Hamburger Wasserwerke GmbH	Wasserversorgungsleitungen
Stromnetz Hamburg GmbH	Niederspannungsnetz und Straßenbeleuchtung
Hamburg Netz GmbH	Gasniederdruckleitung
Deutsche Telekom AG	Telekommunikation
Vodafone Kabel Deutschland GmbH	Telekommunikation
wilhelm.tel GmbH	Telekommunikation

Auf die gleichzeitig durchgeführte Anfrage, ob Veränderungen an den Leitungsnetzen geplant sind, erfolgte bisher keine Rückmeldung. Auch im Rahmen der Planverschickung wurden keine Veränderungen am Leitungsnetz mitgeteilt.

Von der Maßnahme betroffen sind:

- eine Telefonzelle der Deutschen Telekom AG (gegenüber Boizenburger Weg 5),
- ein Hausanschlussschrank der Stromnetz Hamburg GmbH (Holzterrasse Braaker Mühle) und
- ein Schaltschrank, für den Wochenmarkt- sowie die Jahrmarktnutzung, (Holzterrasse Braaker Mühle).

3.1.15. Wechselbeziehungen mit anderen Baumaßnahmen

Wechselbeziehungen mit anderen Baumaßnahmen sind derzeit nicht bekannt.

3.2. Variantenuntersuchung

3.2.1. Planungsziel

Das Planungsziel ist bereits unter 1.2 – Begründung des Vorhabens - beschrieben. Im Verlauf der Vorplanung und der erfolgten Abstimmungen wurde festgestellt, dass im Boizenburger Weg eine durchgehende grundhafte Erneuerung erforderlich ist um die Planungsziele zu erreichen. Für die Mecklenburger Straße ist nach dem derzeitigen Stand die Erneuerung von Teilflächen ausreichend.

3.2.2. Mögliche Varianten

Im Rahmen der Vorplanung wurden für den Boizenburger Weg drei verschiedene grundsätzliche Varianten diskutiert.

Variante 1 – „aufräumen, Instand setzen“

Kein neuer Entwurf, sondern Maßnahmen wie Erneuerung des Oberflächenbelags, Instandsetzen von Pflanzkübeln, neues Mobiliar und Spielgeräte, Auslichten des Grünbestandes, Herstellen des Lichtraumprofils der Bäume, Ergänzung von Fahrradbügeln, etc.

Variante 2 – „Umgestaltung bei weitestgehendem Baumerhalt“

Ergänzend: Entfernung einiger Pflanzkübel, verbleibende Pflanzkübel bis auf die Baumstandorte einkürzen, Sitzgelegenheiten ergänzen, Rundbank erneuern, Ergänzung von Fahrradbügeln, Auslichten der Baumreihe Mecklenburger Straße, Rampe zum Parkhaus umgestalten, etc.

Variante 3 – „Umgestaltung – freier Entwurf“

Ähnlich Variante 2, jedoch Entfernung/Umgestaltung der Pflanzkübel/-flächen zur Herstellung von Sichtbezügen und Entfernung von Engstellen, Neupflanzung von Bäumen.

Im Detail wurden zusätzlich folgende Punkte näher betrachtet und alternative Lösungen geprüft:

- Gestaltung der Rampe zum Parkdeck
- Bushaltestelle Mecklenburger Straße stadteinwärts
- Radweg und Gehweg Mecklenburger Straße
- Oberflächenmaterial

3.2.3. Untersuchte Varianten / Abwägung und Begründung der Vorzugsvariante

Alle nachfolgend beschriebenen Entscheidungen zu den Varianten und Alternativlösungen erfolgten grundsätzlich auch unter dem Aspekt der zur Verfügung stehenden Mittel und der Maßgabe der Förderbedingungen, dass im Jahr 2017 mit der Maßnahme begonnen werden muss und die Maßnahme in 2018 fertiggestellt sein muss.

Zu den grundsätzlichen Varianten 1 bis 3

Insbesondere vor dem Hintergrund der zu verbessernden Barrierefreiheit als auch der Maßgabe, Bäume soweit möglich zu erhalten, wurde Variante 2 für den Boizenburger Weg weiter verfolgt.

Bei der Variante 1 wäre die Barrierefreiheit insbesondere im Bereich der vorhandenen Rampe nicht entscheidend zu verbessern gewesen.

In der Variante 3 wäre der Eingriff in den vorhandenen Baumstand zu groß und nicht durchsetzbar gewesen.

Entscheidend dabei war auch die frühzeitige Abstimmung mit der Feuerwehr bzgl. der notwendigen Fläche für die Feuerwehr.

Bei einer Ortbesichtigung am 10.01.2017 wurde folgendes festgestellt:

Für die Belange der Feuerwehr ist eine Fahrtrassenbreite von 3,00 m ausreichend. Die Aufstellfläche muss 5,50 m betragen.

Durch die vorhandenen Pflanzkübel sowie aus Gründen der Geländeneigungen über 5% wird die Feuerwehr den östlichen Teil des Boizenburger Weges nicht befahren können. Die Gebäude im Boizenburger Weg 5-9 werden rückwärtig von der Parkpalette aus angeleitet. Dort sind Halteverbote eingerichtet. Der 2. Rettungsweg erfolgt über die Treppenhäuser.

Die Feuerwehr sah lediglich für die Anleiterbarkeit des Gebäudes im Boizenburger Weg Nr. 3, Restaurant Ciao Bella, ein Problem. Von der Rückseite aus kann das Gebäude nur über das anliegende Vordach erreicht werden. Die Braaker Mühle und das Restaurant können nur über die Rahlstedter Bahnhofstraße angefahren werden.

Deshalb sollte im Rahmen der Planung versucht werden, vor dem Gebäude Nr. 3 eine Trasse von min. 3,00 m frei zu halten.

Gestaltung der Rampe zum Parkdeck

Im Detail wurden für die Gestaltung der Rampe vom Boizenburger Weg zur Parkhaus-Passage zwei verschiedene Varianten geprüft:

Variante a) Beibehaltung des bisherigen Verlaufes

Bei dieser Variante muss die Rampe deutlich verlängert werden, um das Gefälle auf maximal 6% zu begrenzen und das gem. PLAST 10 vorgeschriebenen, Zwischenpodest, nach 6,00 m Rampenlänge, einzufügen. Dies hätte zur Folge, dass die Rampe sowohl in östlicher als auch in westlicher Richtung verlängert werden müsste. Dadurch würde einerseits der Baum westlich der Rampe entfallen müssen, andererseits würde sich der Rampenverlauf auf die Engstelle vor dem Plateau vor Boizenburger Weg 7 und 9 und die privaten Flächen von Boizenburger Weg 2 erstrecken. Dies hätte wiederum zur Folge, dass die Pflanzkübel vor dem Plateau verlängert werden müssten, um den entstehenden Höhenunter-

schied an dieser Stelle abzufangen. Das führt dazu, dass der barrierefreie Zugang zum Plateau verengt werden würde. Dies widerspräche dem Ziel, verbesserte Sichtbeziehungen und Zugänge herzustellen. Das bereits bestehende Problem, dass die Rampe an einer Engstelle auf die obere Ebene trifft, würde sich noch verschärfen.

Variante b) Umkehrung des Verlaufs

Durch die Umkehrung der Richtung der Rampe muss durch die Gefällesituation im Boizenburger Weg ein geringerer Höhenunterschied überwunden werden, so dass die Rampe kürzer ausgeführt werden kann. Die in Variante a) beschriebenen Nachteile bzgl. der Anhebung und Änderung der Flächen, insbesondere der Privatflächen entfallen. Stattdessen können in der Fläche zwischen Rampe und Parkhaus Bäume neu angepflanzt werden. Die tief gelegene Fläche zwischen Parkhaus und Rampe verschwindet.

Bushaltestelle Mecklenburger Straße

In Zusammenhang mit der Öffnung zur Mecklenburger Straße (Schaffung eines direkten Zugangs von der Mecklenburger Straße zum Eingang des Rahlstedt Centers) wurden eine Verlegung und ein bedarfsgerechter Umbau der Haltestelle auf der Nordseite geprüft.

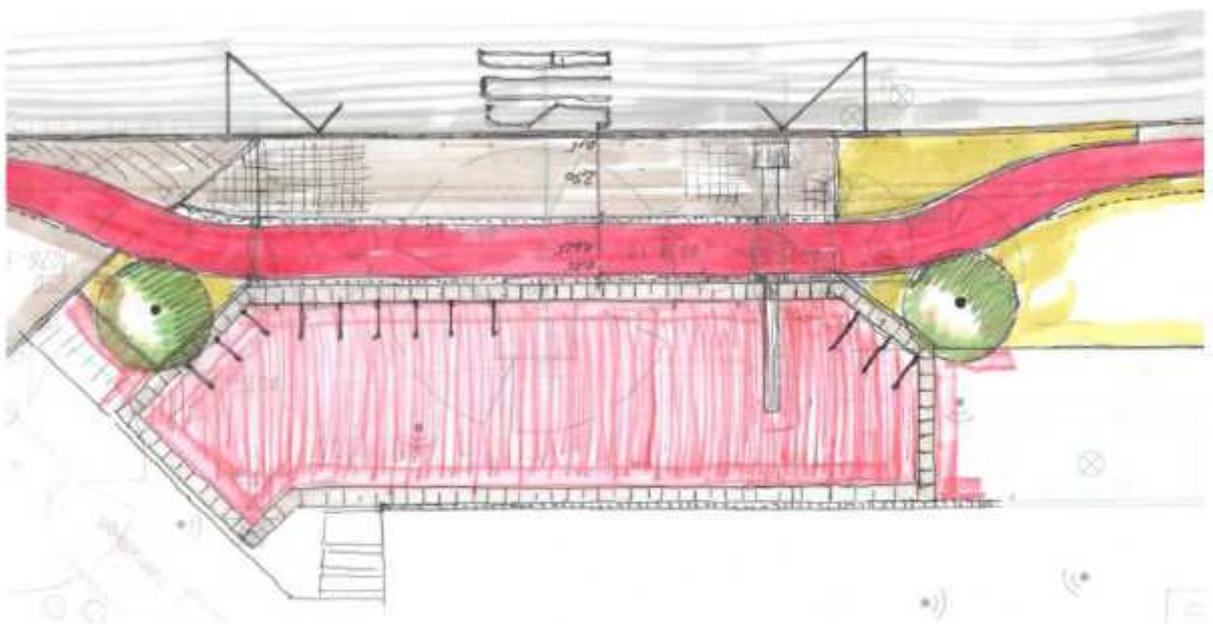
Verlegung der Haltestelle nach Westen in den Bereich der Öffnung der Mecklenburger Straße. Hier wäre die Herstellung einer Haltestelle für Gelenkbusse am Fahrbahnrand möglich.

Es wurde eine **Variante 1** mit Erhalt des Radweges, allerdings mit 0,65 m für Sicherheitsstreifen und 1,625 m für den Radweg und einem Wartebereich von 3,00 m Breite sowie eine **Variante 2** mit 1,50 m breitem Schutzstreifen für Radfahrer und einem Wartebereich von 3,00 m Breite geprüft.

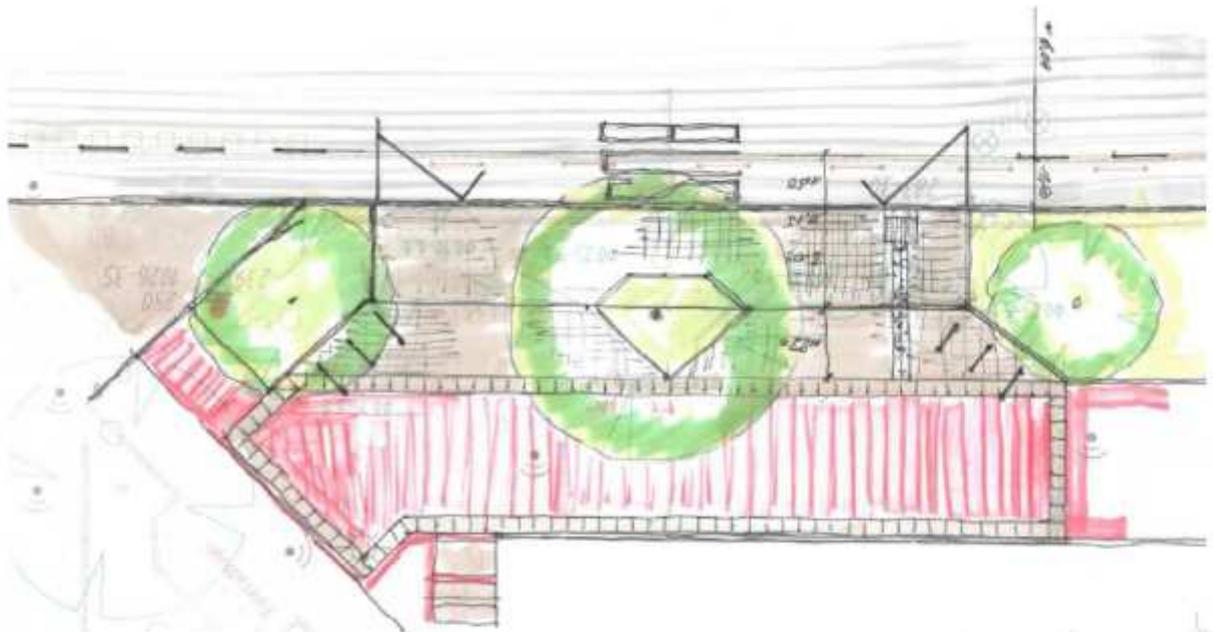
Bei der Variante 1 mit Radweg hätten alle Bestandsbäume in diesem Bereich entfallen müssen.

Bei der Variante 2 mit Schutzstreifen können 3 Bestandsbäume erhalten bleiben.

Nach weiteren Abstimmungen zur 1. Planverschiebung mit der HHA wurde eine Verlegung der Bushaltestelle zunächst für nicht notwendig erachtet, da es sich um eine Haltestelle für überwiegend aussteigende Fahrgäste in geringer Anzahl handelte.



Variante 1 mit Radweg



Variante 2 Schutzstreifen

Aufgrund der Stellungnahmen zur 1. Planverschickung haben sich hierzu allerdings neue Erkenntnisse ergeben. Die HHA hält die Aufrechterhaltung der Haltestelle am bisherigen Standort für nicht mehr möglich.

Im Rahmen einer Abstimmung mit dem PK 38 und der HHA vom 20.07.2017 wurde festgelegt dass es sinnvoll ist, westlich der Zufahrten zur Ladezone im Bereich der geplanten Öffnung zur Mecklenburger Straße, eine barrierefreie Haltestelle mit 19,00 m Kantenlänge am Fahrbahnrand einzurichten.

Dem zufolge wird an der Öffnung zur Mecklenburger Straße weiter festgehalten.

Radweg und Gehweg Mecklenburger Straße

Radweg

In Zusammenhang mit der Verlegung der Haltestelle Mecklenburger Straße wurde der Status des Radweges an der Mecklenburger Straße geprüft.

Nach Abstimmungen mit dem PK 38 im Rahmen der Erstellung der Unterlagen zur 1. Planverschickung ist der vorhandene Radweg an der Mecklenburger Straße zwar nicht mehr benutzungspflichtig, wurde aber, wegen des starken Lieferverkehrs in diesem Bereich, als Angebot für Radfahrer/innen für sinnvoll gehalten. Weiterhin wurde vom PK 38 die Herstellung eines 1,50 m breiten Schutzstreifens auf der Fahrbahn bei einer vorhandenen Fahrbahnbreite von 6,00 m in Verbindung mit dem starken Lieferverkehr in diesem Bereich nicht befürwortet. Nur einhergehend mit einer Verbreiterung der Fahrbahn können Schutzstreifen eingerichtet werden.

Nach grober Abschätzung würden die Kosten für einen Umbau des vorhandenen Radweges zum Schutzstreifen, bei gleichzeitiger Verbreiterung der Fahrbahn, den Rahmen der RISE-Maßnahme überschreiten. Des Weiteren sind durch die Verbreiterung Eingriffe in den Baumbestand auf der Nordseite nicht auszuschließen. Demzufolge wurde in den Unterlagen zur 1. Planverschickung die Erhaltung des vorhandenen Radweges mit teilweisem Umbau aufgenommen.

In den Stellungnahmen zur 1. Planverschickung wurden von der BWVI-V VI 2, BIS-VD 52 und dem ADFC die Erhaltung und der Umbau des untermassigen Radweges kritisiert. Insbesondere wegen der Verlegung der Haltestelle musste der Status der Radverkehrs-führung in der Mecklenburger Straße neu geprüft werden. Im Ergebnis der Abstimmung mit dem PK 38 und der HHA vom 20.07.2017 ist festzuhalten, dass in der Mecklenburger Straße nicht die Kriterien ERA 2010 in Verbindung mit der PLAST 9 für die Herstellung eines separaten Radweges, eines Radfahrstreifens und auch nicht für einen Schutzstreifen erfüllt sind. Nach

Abschätzung der Verkehrsdaten wird für die Mecklenburger Straße die Radverkehrsführung im Mischverkehr gewählt.

Für die Ableitung des Radweges auf die Fahrbahn wurden verschiedene Varianten geprüft.

Für die Ableitung ist gem. PLAST 9 und ERA sowie der RSP 1/2013 eine Länge von 10 – 20 m erforderlich. Um dieses zu gewährleisten muss der Radweg im Bestand zunächst an den Fahrbahnrand verschwenkt werden und der Bordstein in entsprechender Länge umgebaut werden.

Bedingt durch die Lage vorhandener Zufahrten auf der Nordseite der Mecklenburger Straße verblieb letztendlich die gewählte Lage für die Ableitung. Dabei erfolgt die Verschwenkung des Radweges bereits im Bereich der Fläche der Zufahrt der östlichen Anlieferungszone. Unmittelbar im Anschluss erfolgt die Ableitung auf die Fahrbahn mittels einer Rampe und die Markierung mit insgesamt 16 m Länge. Am Ende der Markierung hat die Fahrbahn hier eine Breite von ~5,10 m bzw. ~5,90 m + 1,50 m (Ableitung Radweg). Die Markierung für die Linksabbiegespur des Knotenpunktes muss entsprechend angepasst werden.

Eine weiter östlich gelegene Radwegableitung ist nicht möglich, weil zwischen keiner der vorhandenen Zufahrten eine ausreichende Länge zur Verfügung steht.

Dieser Lösung hat das PK 38 zugestimmt.

Gehweg

Auf der Informationsveranstaltung wurde die schlechte Gehwegverbindung an der Mecklenburger Straße, insbesondere im östlichen Teil vor dem Rahlstedt-Center, thematisiert. Es wurde angeregt den Radweg zu einem Gehweg umzubauen.

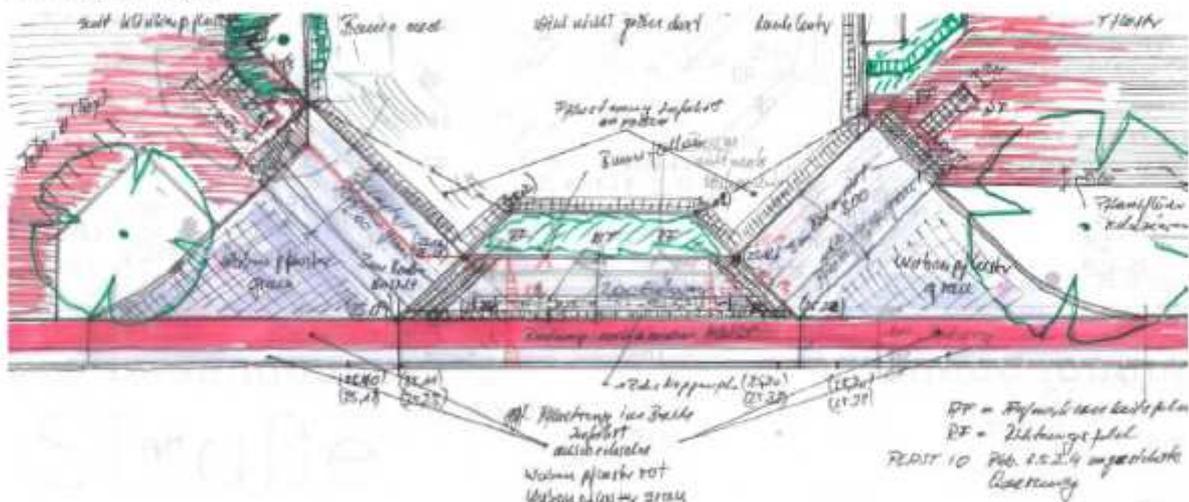
Die regelgerechte Herstellung eines Gehweges würde eine Breite von 2,50 m am Fahrbahnrand erfordern. Auch hierzu wären dann zusätzliche Eingriffe in den Baumbestand erforderlich.

Für die Herstellung einer Gehwegverbindung wurden zwei Lösungsvorschläge geprüft.

Änderung Anlieferung mit Beibehaltung der Gehwegführung

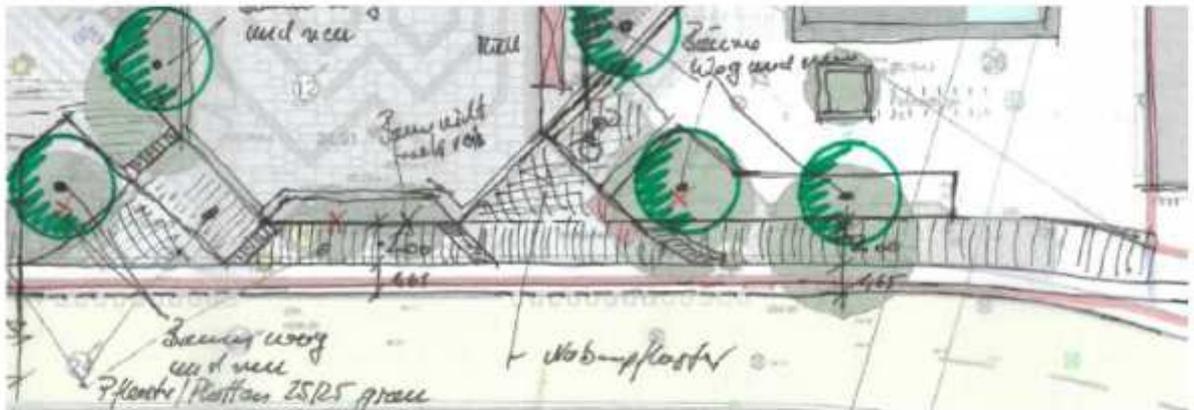
Im Bereich der Haltestelle zwischen den Zufahrten wird der Gehweg auf 2,00 m verbreitert. Die Gefällesituation wird geändert, um die steilen Rampen zu vermeiden. Es werden nur die Oberflächenmaterialien entsprechend der Entwurfsrichtlinie 2 zur Verbesserung der Erkennbarkeit in die üblichen Materialien für Zufahrten (Wabenpflaster) und Gehwege (Pflaster aus Beton 25/25/ grau) geändert.

Hierzu müssen ein Baum östlich der Ladezone und ein Baum zwischen den Zufahrten entfallen. Die Umgestaltung der Fläche östlich der Ladezone bedingt die Entfernung eines weiteren Bestandsbaumes. Es können hier allerdings Ersatzpflanzungen in entsprechender Anzahl erfolgen.



Änderung Anlieferung mit Änderung der Gehwegführung

Neben der Änderung der Oberflächenmaterialien wird eine Verbindung zum östlich endenden Gehweg in 2,00 m Breite geschaffen. Hierzu muss allerdings die Grünfläche hinter dem Radweg geändert werden. Dies bedingt, dass zwei weitere Bestandsbäume entfallen müssen.



Auch für diese kann ein Ersatz in neuen Grünflächen geschaffen werden. Für die Verbindung zum Rahlstedt-Center / Wariner Weg wird die Grünfläche unterbrochen.

Die Änderung der Gehwegführung bietet gleichzeitig die Option, im Bereich der Zufahrt einen behindertengerechten Stellplatz zum Ein- und Aussteigen von Patienten zu schaffen.

Nur bei der Lösung mit Änderung der Gehwegführung kann die Erkennbarkeit wesentlich verbessert werden. Trotz des Nachteils des zusätzlichen Eingriffs wird diese Lösung für die weitere Planung gewählt.

Zur Verbesserung der Erkennbarkeit wird die Befestigung des Gehweges abweichend von der Entwurfsrichtlinie mit dem Pflaster aus Beton 25/25 grau auch im Bereich der Zufahrt weitergeführt und nicht durch das Wabenpflaster unterbrochen.

Nach der Entscheidung zur Radverkehrsführung im Mischverkehr wird der von Osten kommende vorhandene Radweg östlich des Wariner Weges auf die Fahrbahn abgeleitet.

Der Gehweg wird bis einschließlich der Ladezone in einer Breite von 2,00 m und einem 0,65 m Sicherheitsstreifen am nördlichen Fahrbahnrand hergestellt. Da westlich der Ladezone, der breite Fußgängerbereich vor dem Rahlstedt-Center eine ausreichende Übersichtlichkeit bietet wird im weiteren Verlauf der Gehweg am Fahrbahnrand in der Breite des vorhandenen Radwegs einschl. Sicherheitsstreifen mit 1,65 m hergestellt.

Oberflächenmaterial

Für die Wahl des Oberflächenmaterials im Boizenburger Weg wurden verschiedene Varianten diskutiert.

Insbesondere in der Bürgerinformationsveranstaltung wurden verschiedene Vorschläge eingebracht. Einige Teilnehmer wünschten die Verwendung eines rötlichen (Terrakotta-) Farbtones, der von vielen Bürgern als „warm“ und „gemütlich“ empfunden wird. Andere Teilnehmer schlugen vor, das Material analog zum Helmut-Steidl-Platz zu verwenden, um deutlich zu unterstreichen, dass der Boizenburger Weg zur Fußgängerzone gehört.

Der Einsatz verschiedener Materialien wurde geprüft.

Zur Wahl standen rote Klinkerpflaster oder rötliche Pflastersteine aus Beton.

Für die Pflastersteine aus Beton spricht die höhere Rutschfestigkeit, die vor dem Hintergrund der Gefälleverhältnisse im Boizenburger Weg und der Verbesserung der Barrierefreiheit eine große Rolle spielt.

Darüber hinaus ist die Verwendung von Pflasterklinker eine Sonderbauweise gemäß Entwurfsrichtlinie 2.

Rötliche Farbtöne entsprechender Qualität mit farbigem Natursteinvorsatz sind zurzeit schwer zu bekommen, nur wenige Anbieter bieten noch Material in diesen Farbtönen an. Insofern ist fraglich, ob man dieses Pflaster zukünftig für ggf. notwendige Reparaturmaßnahmen noch nachbestellen kann.

Im Ergebnis werden für die Darstellung in der Planunterlage im Boizenburger Weg graue Pflastersteine aus Beton gewählt, um den Zusammenhang und die einheitliche Gestaltung der Fußgängerzonen, wie es auch im ursprünglichem Konzept zur Umgestaltung der Fußgängerzonen im Ortskern Rahlstedt vorgesehen war, zu betonen.

Aus Gründen der Lagerhaltung für Ersatz von beschädigten Flächen wird zunächst das Pflaster 40/20 8 Grau-Uni gewählt, wie es am Helmut-Steidl-Platz verwendet wurde.

Für die Mecklenburger Straße werden jedoch die vorhandenen Pflasterklinker wiederverwendet und durch neue Pflasterklinker ergänzt. Hier wird der Pflasterklinker Kerawil SFP80, rot, 240/118/80, vorgeschlagen. Dieser erfüllt die Bedingungen der Tabelle 2 der ER2 mit einem SRT-Wert > 55.

Behindertenparkplatz

Insbesondere aus der Bürgerbeteiligung kam der Wunsch im Bereich des Zugangs zum Ärztezentrum am Wariner Weg einen Parkplatz für Schwerbehinderte einzurichten. In den Unterlagen der 1. Planverschickung war dieser als Option im Bereich der Fläche westlich der Ladezone vorgesehen. Nachdem in den Stellungnahmen zur 1. Planverschickung keine negativen Stellungnahmen dazu eingegangen sind, hat PK 38 anlässlich der Abstimmung vom 20.07.2017 der Anordnung eines Behindertenparkplatzes zugestimmt.

3.2.4. Wirtschaftlichkeit der gewählten Variante

Detaillierte Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen wurden für die einzelnen Varianten nicht durchgeführt.

Nach Abstimmung und Abwägung auf Basis der zur Verfügung stehenden Planungsgrundlagen und unter Berücksichtigung der örtlichen und verkehrlichen Randbedingungen wird die nach derzeitigem Stand wirtschaftlichste Lösung vorgeschlagen.

3.3. Geplanter Zustand

Grundsätzlich soll das vor Ort vorgefundene Gestaltungsprinzip beibehalten werden: Im Norden wird durch die geschlossene Bebauung eine gerade „harte“ Kante vorgegeben, während der Verlauf im Süden eher „weich“ und geschwungen ist.

Boizenburger Weg

Der vorhandene Querschnitt wird im Großen und Ganzen nicht geändert.

Um die Gefällesituation im Boizenburger Weg zu verbessern, ist eine Erneuerung der Oberflächen insgesamt erforderlich.

Im Eingangsbereich zum Boizenburger Weg befinden sich zwei Betriebe, die auch weiterhin Außengastronomie anbieten möchten. In diesen Bereichen soll die Fläche angehoben werden und mittels Treppen an den Hauptlauf anschließen, um zwei ebene Flächen für die Außengastronomie zu erhalten. Zur Überbrückung des Höhenunterschiedes zur Rahlstedter Bahnhofstraße wird eine 2,50 m breite Rampe mit 6 % Neigung hergestellt.

Direkt am Übergang Rahlstedter Bahnhofstraße / Boizenburger Weg wird dem Wunsch aus der Bürgerbeteiligung gefolgt und eine Baumpflanzung als Ersatz für einen vor längerer Zeit gefällten Baum vorgesehen. Die Pflanzscheibe wird in die Treppenanlage durch Einfassung mit Blockstufen und Sitzblöcken integriert, um den Eingangsbereich zu betonen.

Der Baum vor Boizenburger Weg 5 bleibt erhalten. Die Einfassung wird an die neue Oberflächengestaltung angepasst und die Möblierung durch eine Rundsitzbank erneuert.

Die Rampe zur Parkhaus-Passage wird umgestaltet. Die Rampe setzt künftig im Westen an und führt in östlicher Richtung zu der Fläche vor dem Parkhaus-Eingang.

Die Rampen mit 5,00 und 6,00 m Länge erhalten ein Gefälle von maximal 6% am Innenrand. Dazwischen wird ein Podest / eine Ruhezone von 2,00 m Länge eingefügt. Die Rampe erhält eine Breite von 2,50 m und wird seitlich mit Stützwänden eingefasst. Für diese Maßnahme müssen der vorhandene Pflanzkübel eingekürzt und die Stützwand der vorhandenen Rampe abgebrochen werden. Der Verlauf der südlichen Stützwand wird dem Bestand des westlichen Pflanzkübels angepasst. Die Höhe des vorhandenen Pflanzkübels kann hier wegen des vorhandenen Baumes nur unwesentlich geändert werden. Die Stützwand wird deswegen auf gleicher Höhe fortgeführt. Nach ca. 4 m erfolgt ein Höhengsprung von ca. 20 cm, so dass am Übergang zum Parkhaus eine Kante von 10 cm als Radabweiser verbleibt. Die nördliche Stützwand verläuft höhenmäßig parallel zur Rampe mit einem Höhenunterschied von 10 cm als Radabweiser. Die Stützwand hat an der Außenwand des Parkhauses eine Höhe von ca. 1,40 m. Auf der Südseite der Stützwand wird ein Handlauf mit 85 cm Höhe angebracht. Auf der Nordseite wird ein Geländer mit 1,00 m Höhe als Absturzsicherung und ein Handlauf mit 85 cm Höhe angebracht. Das vorhandene Geländer an der Kante des Parkdecks wird entsprechend umgebaut.

Die Fläche zwischen Rampe und Parkhaus wird verfüllt und als Pflanzfläche mit zwei Baum-Neupflanzungen ausgeführt. Die Außenwand des Parkhauses wird mit einer Abdichtung für erdberührte Flächen versehen.

Die Pflanzkübel auf der gegenüberliegenden Seite vor Nr. 7 werden erhalten. Die bestehenden Bäume bleiben erhalten.

Auf die Pflanzkübel vor Nr. 9 soll zugunsten einer verbesserten Sicht und Zugänglichkeit der Ladenflächen verzichtet werden. Die Pflanzkübel werden abgebrochen.

Die beschädigte Natursteinvormauerung der verbleibenden Pflanzkübel wird größtenteils abgebrochen und mit gleichem Material neu aufgesetzt. Als obere Abdeckung soll eine Granitplatte aufgesetzt werden.

Die neuen Stützwände an der Rampe werden in der vorhandenen Bauweise hergestellt. Für den Kern der nördlichen Stützwand sind Fertigteilstützwände mit 12 cm Wandstärke vorgesehen. Diese werden auch mit einer Natursteinvormauerung versehen und mit einer Granitplatte abgedeckt.

Der Höhenunterschied vor Boizenburger Weg 9 wird in Anlehnung an den Bestand mit 2 Anlagen aus offenen Stufen angeglichen. Die Treppenanlagen werden durch Sitzblöcke ergänzt, so dass Sitzmöglichkeiten zum Hauptlauf hin orientiert sind und nicht im Schatten liegen.

Die Treppen / Stufenanlagen sollen als Kontrast zu den grauen Pflastersteinen aus Beton aus einem dunklen Material hergestellt werden. Hier bieten sich Blockstufen aus Betonwerkstein mit einem Vorsatz aus dunklen Natursteinsplitten an.

Alle Treppenanlagen erhalten Handläufe.

Auf ganzer Länge wird ein Leitstreifen als taktiles Element für sehbehinderte Menschen hergestellt.

Die Rundbank unter der Stahltreppe zur Fußgängerzone wird aufgegeben. Sie wird ersetzt durch eine neue Bank, die deutlich näher an den Hauptlauf verlagert wird, um diesen bisher dunklen und versteckt liegenden Bereich aufzuwerten. Der Bereich hinter der Bank wird zum Teil gepflastert, zum Teil wird die rückwertige Pflanzfläche zwischen Parkhauszufahrt und Boizenburger Weg vergrößert.

Die Gehwege in den Grünflächen zur Mecklenburger Straße werden lagemäßig nicht geändert, sondern nur mit einer neuen Befestigung versehen.

Mecklenburger Straße

Da die Oberflächenbefestigung mit Pflasterklinker in der Mecklenburger Straße weitestgehend in Ordnung ist, werden hier nur teilweise Flächen erneuert bzw. angeglichen.

Die Spielplatzfläche wird erneuert. Der Fallschutzbelag und die Spielgeräte werden ausgetauscht. Vorgesehen sind Spielgeräte mit einer Fallhöhe < 1,50 m. Gestalterisch wird die

Fläche an das übergeordnete Konzept angepasst: Die Abgrenzung zur gepflasterten Fläche soll künftig einen geschwungenen Verlauf aufweisen, gleiches gilt für die begrünte Einfassung.

Die Pflanzflächen werden ausgelichtet, die alte Einfassung inkl. Sitzmöglichkeiten erneuert.

Die Begrünung auf Höhe des Eingangs zum Rahlstedt-Center soll auf einer Länge von ca. 21,00 m ausgelichtet werden, um einen direkten Zugang zwischen Center und Mecklenburger Straße herzustellen. Hierin wird außerdem die Haltstelle für Busse verlegt.

Hiermit soll einerseits die Auffindbarkeit und andererseits die Orientierung aus dem Rahlstedt-Center kommend verbessert werden. Aus diesem Grund werden 5 Bäume entfernt. In einer mittig angeordneten Baumscheibe und am westlichen Rand sind zwei Neupflanzungen vorgesehen. Im öffentlichen Bereich wird die Fläche aus dunklen Betonplatten durch Pflasterklinker ersetzt. Von der Verkehrsfläche Mecklenburger Straße bis zum Eingang Rahlstedt-Center wird somit eine durchgehende einheitlich gepflasterte Fläche entstehen.

Zur Verbesserung der Übersichtlichkeit und besseren Orientierung werden die Zufahrten zur Ladezone und der Bereich bis zur östlichen Grenze des Wariner Weges umgestaltet. Es wird ein 2,65 m breiter Gehweg (incl. 0,65 m Sicherheitsstreifen) hergestellt. Hierzu müssen die vorhandenen Pflanzflächen geändert werden, wodurch im Zuge des Umbaus der Zufahrten zur Ladezone 5 Bäume beseitigt werden müssen. In den neu geschaffenen Pflanzflächen können diese vollständig ersetzt werden.

Östlich der Ladezone wird die Pflanzfläche unterbrochen, um einen verbesserten Zugang zum Einkaufs- und Ärztezentrum herzustellen.

Der Radweg an der Mecklenburger Straße wird aufgehoben. Östlich des Wariner Weges wird der von der Rahlstedter Straße kommende Radweg aus rotem Pflaster aus Betonstein 25/25 in der Zufahrt zur Anlieferung an den Fahrbahnrand verschwenkt und in Richtung Westen eine Ableitung in den Mischverkehr der Fahrbahn hergestellt.

Der Gehweg wird durchgehend, bis zum Anschluss an den Fußgängerbereich westlich der Ladezone, mit grauen Pflastersteinen aus Beton 25/25 cm befestigt. Westlich der Öffnung zur Mecklenburger Straße wird die vorhandene Radwegbefestigung durch graue Pflastersteine aus Beton 25/25 cm bzw. durch Wabenpflaster in den Zufahrten, ersetzt.

Die Asphaltbefestigungen in den Zufahrten werden durch Wabenpflaster ersetzt.

Der ca. 2,00 m breite private Streifen vor dem Rahlstedt-Center wird mit dem vorhandenen Material aus dunklen Betonplatten bzw. mit den vorhandenen Platten aus Beton und Klinkerpflaster soweit erforderlich angeglichen.

3.3.1. Abmessungen der Fahrbahn und Nebenflächen

Die Abmessungen der Fahrbahn und Nebenflächen ändern sich gem. obiger Erläuterung und Beschreibung nur geringfügig.

Die Fahrbahn der Mecklenburger Straße wird von der Maßnahme nur gering berührt.

Zum Setzen der neuen Bordsteine von der verlegten Bushalttestelle bis zur Ableitung des Radweges wird ein Streifen von ca. 0,50 m Breite aufgebrochen. Die Deckschicht der Fahrbahn in diesem Bereich in ca. 1,20 m Breite gefräst.

Der Querschnitt der Nebenflächen der Mecklenburger Straße ändert sich im westlichen Teil durch die Aufhebung des Radweges und im östlichen Teil durch die Herstellung eines 2,65 m breiten Gehweges und die Ableitung für den Radweg.

3.3.2. Oberflächenbefestigungen

Die Oberflächenbefestigung richtet sich im Wesentlichen nach den Vorgaben aus den Entwurfsrichtlinien.

Gem. den Bodenuntersuchungen aus dem Jahre 2008 wurde unterhalb der Oberflächenbefestigungen Bodenarten mit der Frostempfindlichkeit F1 vorgefunden. Diese sind nach bisheriger Einschätzung als unterste Schicht des jeweiligen Aufbaus der Standardbauweisen

geeignet. Des Weiteren können dadurch Entsorgungskosten für belastete Böden reduziert werden.

Deswegen wird generell auf den Einbau einer neuen Schicht aus frostunempfindlichem Material gem. ZTV/ST-Hmb verzichtet. Ausgenommen hiervon sind Bereiche, in denen vor Ort andere ungeeignete Böden vorgefunden werden. Das Planum unterhalb der Schottertragschicht wird entsprechend verdichtet (z. B. 103 % Dpr bzw. 45 bis 80 MN/m²).

Boizenburger Weg

Als Material werden für die gesamte Fläche Pflastersteine aus Beton gewählt (siehe 3.2.3 Untersuchte Varianten Oberflächenbefestigung). Es werden graue Pflastersteine im Format 40/20/8 quer zur Laufrichtung verlegt.

Der Boizenburger Weg ist für Fahrzeuge kaum befahrbar, deswegen kann von einer gelegentlichen Nutzung von Fahrzeugen $\leq 3,5t$ ausgegangen werden. Es erfolgt ein Aufbau nach ER 2 (05/10) Blatt 32, Bauweise 11-1.

Für die Gehwegflächen im Boizenburger Weg (Rampe zum Parkdeck, die Vorflächen der Geschäfte, die nicht befahrbar sind, und Gehwege zur Mecklenburger Straße und zum Parkhaus) erfolgt der Aufbau nach ER 2 (05/10) Blatt 19, Bauweise 1-1.

Die Angleichung des Randes der Grundstückszufahrt Boizenburger Weg 5-11 erfolgt mit vorhandenem Pflasterklinker. Entsprechend der Nutzung mit Fahrzeugen $> 3,5t$ erfolgt die Wiederherstellung der Flächen mit einem Aufbau gem. ER 2 (5/10) Blatt 25, Bauweise 5-1.

Mecklenburger Straße

Für den Fußgängerbereich der Mecklenburger Straße ist die Anpassung und Erneuerung der Oberflächenbefestigung mit dem vorhandenen Pflasterklinker und Ergänzung durch entsprechend neue Steine vorgesehen (siehe 3.2.3 Untersuchte Varianten Oberflächenbefestigung).

In den privaten Flächen vor dem Rahlstedt-Center erfolgt die Angleichung mit den vorhandenen dunklen Platten aus Beton.

Der Fußgängerbereich der Mecklenburger Straße ist ebenfalls kaum befahren, deswegen kann von einer gelegentlichen Nutzung von Fahrzeugen $\leq 3,5t$ ausgegangen werden. Es erfolgt ein Aufbau nach ER 2 (05/10) Blatt 32, Bauweise 11-1.

Die Spielfläche erhält einen Fallschutzbelag gem. DIN EN 1176-1 mit Prüfzeugnisse nach DIN EN 1177. Der Aufbau wird wasserdurchlässig ausgeführt.

Für die Gehwegflächen und Sicherheitsstreifen im östlichen Teil ist eine einheitliche Befestigung mit grauen Pflastersteinen aus Beton im Format 25/25/7 cm vorgesehen, wie im östlichen Bestand vorhanden. Es erfolgt ein Aufbau nach ER 2 (05/10) Blatt 19, Bauweise 1-1 bzw. Blatt 22, Spalte 3-1.

Für die überfahrbaren Flächen in den Zufahrten der Ladezone wird 10 cm dickes Pflaster entsprechend dem Aufbau gem. ER 2 (5/10) Blatt 24, Bauweise 4-1 (Kfz $< 3,5 t$) eingebaut.

Die Radwegflächen in diesem Bereich werden mit roten Pflastersteinen aus Beton im Format 25/25/7 cm wiederhergestellt, wie die im östlichen Bestand vorhandenen. Es erfolgt ein Aufbau nach ER 2 (05/10) Blatt 20, Spalte 2-1.

Für die überfahrbaren Flächen in den Zufahrten der Ladezone wird 10 cm dickes Pflaster entsprechend dem Aufbau gem. ER 2 (5/10) Blatt 24, Bauweise 4-1 (Kfz $< 3,5 t$) eingebaut.

Die Zufahrten zur Ladezone erhalten eine Befestigung mit Wabensteinen gem. ER 2 (5/10) Blatt 25, Bauweise 5-1 (Kfz $> 3,5 t$).

Für die Wiederherstellung der Fahrbahn und die Verbreiterung der Fahrbahn der Mecklenburger Straße wird die vollgebundene Bauweise für die Bk3.2 gem. ER 1 (06714) Zeile D gewählt.

3.3.3. Höhenanpassungen und Straßenentwässerung

Die Höhenlage des Boizenburger Weges kann sich, bedingt durch die Zugänge zu den Geschäften als Zwangspunkte, nur geringfügig ändern. Im oberen Bereich (ca. bis zur Grenze zwischen Boizenburger Weg 5 und 7) entstehen Längsneigungen von 1 bis 2%. Im weiteren Verlauf soll durch die Anordnung von flacheren Strecken, jeweils vor den barrierefreien Zugängen, eine Verbesserung der Barrierefreiheit insgesamt erreicht werden. Es lässt sich dabei jedoch nicht vermeiden, dass sich teilweise Strecken > 6.00 m Länge bei 6% Längsneigung ergeben. Auf einer Länge von 45 m ist ein Höhenunterschied von 2,25 m zu überwinden. Dies ergibt alleine schon ein mittleres Längsgefälle von ~5%.

Vor der Rundbank hat der Rand der Fläche ein Gefälle von ~ 2,5%. Bei waagerechter Aufstellung und einer Länge von ca. 5 m Länge ergibt sich ein Höhenunterschied von ~ 12 cm, so dass die Sitzhöhe um ca. 12 cm differiert.

Die Mindestquerneigung von 3% kann nicht überall eingehalten werden. Die maximale Querneigung von 5% für Gehwegflächen wird nicht überschritten.

Im Fußgängerbereich Mecklenburger Straße ergeben sich kaum Änderungen aus den Höhenanpassungen in der Oberfläche.

Im Bereich der Öffnung zur Mecklenburger Straße kann der Anschluss mit einem maximalen Quergefälle von 5% hergestellt werden.

Durch eine Umkehrung der Querneigungen der Nebenflächen können im Bereich der Zufahrten der Ladezone die Höhenverhältnisse verbessert werden.

3.3.4. Fuß- und Radverkehr

Die Zuordnung der Flächen für den Fuß- und Radverkehr wird durch die Maßnahme bedingt durch die Aufhebung des Radwegs geändert.

Im östlichen Teil der Mecklenburger Straße wird die Übersichtlichkeit für den Fußverkehr durch Herstellung eines Gehweges am nördlichen Fahrbahnrand verbessert.

Die Radverkehrsführung an der Mecklenburger Straße erfolgt zukünftig im Mischverkehr.

Die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder werden verbessert.

Die vorhandenen Einrichtungen werden insgesamt abgebaut und neu geordnet.

Links und rechts der Ladezone werden jeweils überdachte Abstellanlagen für 44 Fahrräder mit Doppelstockparkern hergestellt.

Ansonsten werden grundsätzlich Standardbügel (Stahlrohrrahmen bestehend aus zwei Pfosten, die in 90° Bögen mit dem Obergurt verschweißt sind) mit 1,00 m Länge eingebaut.

Um die Anzahl zu erhöhen erfolgt die Aufstellung mit einem Mindestabstand von 1,00 m.

An folgenden Stellen ist die Aufstellung in öffentliche Flächen vorgesehen:

- 2 St nördlich Rampe Boizenburger Weg
- 3 St vor Boizenburger Weg 9 am Baum
- 4 St östlich Zufahrt Boizenburger Weg 5 – 11 (als Ersatz für die Poller)
- 9 St parallel zur Pflanzfläche Mecklenburger Straße
- 7 St parallel zur Pflanzfläche Mecklenburger Straße
- 10 St vor dem Rahlstedt-Center
- 4 St westlich Ladezone zzgl.
- 22 Doppelstockparker
- 20 St östlich Ladezone zzgl.
- 22 Doppelstockparker

Es sind insgesamt 59 Fahrradbügel geplant. Bei optimaler Ausnutzung können einschl. der überdachten Anlagen mit den 44 Doppelstockparkern, Abstellmöglichkeiten für 162 Fahrräder geschaffen werden (vorhanden sind 44 Bügel für 88 Fahrräder, siehe Punkt 3.1.3).

3.3.5. Barrierefreiheit

Im Bereich der Querung der Zufahrt Boizenburger Weg 5-11 und der Querungen der Zufahrten der Ladezone werden Leiteinrichtungen für Sehbehinderte vorgesehen. Auch wenn die PLAST 10 dies für die Querung von Zufahrten eigentlich nicht vorsieht, wird es hier aufgrund der großen Breite von 6,50 m bis 7,00 m für sinnvoll erachtet. Die Bordsteine sollen nach der bisherigen Planung eine Kante von 3 cm erhalten, die für ungesicherte Überwege vorgesehen ist. Im Zuge der Erstellung des Deckenhöhenplanes der Ausführungsplanung wird geprüft, ob eine Trennung der Bordkanten mit 0 und 6 cm Höhe möglich ist.

Die Abstellanlagen für Fahrräder und durchgehend im Boizenburger Weg, werden nach Abstimmung mit dem Blinden- und Sehbehindertenverein Hamburg e.V., zur Verbesserung der taktilen Erfassung und der Orientierung für Sehbehinderte, Einfassungen aus 5 Reihen Mosaikpflaster aus Naturstein mit einer Breite von ca. 30 cm vorgesehen. Weiteres wird im Zuge der Erstellung der Ausführungsplanung abgestimmt.

Im Boizenburger Weg wird eine Rampe hergestellt, die den Kriterien der Barrierefreiheit entspricht.

Durch Veränderungen der Höhensituation können im Boizenburger Weg die Gefälleverhältnisse leicht verbessert werden. Strecken mit einer Länge von mehr als 6,00 m bei 6% Längsneigung lassen sich jedoch nicht vermeiden.

Zu den Geschäften werden die barrierefreien Zugangsmöglichkeiten durch Öffnung und Aufweitung verbessert.

3.3.6. ÖPNV / MIV

Die Bushaltestelle wird in den Bereich westlich der Zufahrten für die Anlieferung verlegt.

Es wird eine Haltestelle am Fahrbahnrand mit einer Kantenlänge von 19,00 m hergestellt. Die Kantenlänge von 19,00 m berücksichtigt zukünftige mögliche Erweiterungen des Liniennetzes. Die Herstellung der verlegten Haltestelle erfolgt unter den Gesichtspunkten der Barrierefreiheit mit einem Kasseler Sonderbord mit einer Kantenhöhe von 16 cm. Es werden auch die notwendigen Leiteinrichtungen für Sehbehinderte eingebaut.

3.3.7. Ruhender Verkehr

Die Anlagen des ruhenden Verkehrs werden nicht geändert. Durch die Änderung der Gehwegführung im Bereich der Ladezone wird in der östlichen Zufahrt ein behindertengerechter Parkplatz geschaffen.

3.3.8. Überfahrten

Die Überfahrten werden grundsätzlich nicht geändert. Die Zufahrten zur Ladezone sowie die Zufahrten zum Parkdeck und Boizenburger Weg 5 -11 werden mit Materialien gem. den Entwurfsrichtlinien angepasst.

3.3.9. Lichtsignalanlagen / Knotenpunkte

Entfällt.

3.3.10. Öffentliche Beleuchtung

Von LSB/S 4 wird eine Planung für die Erneuerung der Leuchten vorgelegt. Die 7 vorhandenen Leuchten werden durch 8 neue Leuchten ersetzt. Dabei ist eine zusätzliche Leuchte im Wariner Weg vorgesehen.

An der Mecklenburger Straße müssen 2 Leuchten mit Auslegermast und zusätzlich 2 Leuchten bedingt durch die Planungsänderungen, versetzt werden.

Von den Geschäftsleuten wurde der Wunsch geäußert, bei der neuen Beleuchtung die Möglichkeit einer Kombination mit der Weihnachtsbeleuchtung zu prüfen. Wie bereits in der Schweriner Straße, der Rahlstedter Bahnhofstraße und auf dem Helmut-Steidl-Platz soll

auch im Boizenburger Weg die Weihnachtsbeleuchtung an die neuen Lichtmaste installiert werden können. Dies wurde berücksichtigt.

3.3.11. Straßenbegleitgrün

Zur Durchführung der Maßnahme ist es notwendig aus dem Bestand folgende Bäume zu entnehmen:

Auszug aus dem Baukataster / Bezirk Wandsbek

Baum	Straße / Hausnummer	UM	KRD	SST	PfJ	Baumart
<u>Bäume in der Fläche Boizenburger Weg</u>						
B812-2-1	Boizenburger Weg g 5	48	3	1	1994	Robinia pseudoacacia 'Umbraculifera'
B812-4-1	Boizenburger Weg g 5	106	6	0	1985	Betula pendula
B812-7-1	Boizenburger Weg 11	91	7	0	1985	Robinia pseudoacacia
<u>Bäume im Bewuchsstreifen Mecklenburger Straße</u>						
M375-25-1	Wariner Weg 1	89	7	1	1981	Quercus robur
M375-41-1	Wariner Weg 1	68	6	0	1985	Carpinus betulus
M375-12-1	Wariner Weg 1	48	3	1	1985	Carpinus betulus
M375-14-1	Wariner Weg 1	90	9	0	1977	Acer platanoides
M375-48-1	Wariner Weg 1	53	4	1	1985	Carpinus betulus
M375-3-1	Wariner Weg 1	78	5	1	1979	Salix alba
M375-47-1	Wariner Weg 1	90	8	0	1980	Quercus robur
M375-49-1	Wariner Weg 1	172	8	0	1977	Salix alba
<u>Bäume in der Fläche Mecklenburger Straße</u>						
M375-38-1	Wariner Weg 1	125	9	0	1979	Salix alba
M375-22-1	Wariner Weg 1	58	4	0	1980	Crataegus spec.

Dies sind in der Summe 13 Stück.

Folgende Ersatzpflanzungen sind vorgesehen:

- 1 St Beginn Boizenburger Weg in Baumscheibe aus Blockstufen
- 2 St Rampe neu zur Parkhauspassage
- 2 St im Bereich der Öffnung zur Mecklenburger Straße / Haltestelle
- 3 St im Bereich der Umgestalteten Flächen der Ladezone
- 5 St hinter dem neuen Gehweg in der östlichen Fläche der Mecklenburger Straße

Somit ist die Pflanzung von 13 neuen Bäumen vorgesehen. Damit ist zunächst der zahlenmäßige Ersatz geschaffen.

Die nachfolgend beschriebenen weiteren Maßnahmen zum Straßenbegleitgrün sind als Vorschlag für die Durchführung anzusehen und im weiteren Verfahren mit W/MR 31 weiter abzustimmen.

Für die neuen Baumstandorte wird je ein Baum ein Wurzelraum von >12 m³ durch den Einbau von überbaufähigem Substrat gem. den Empfehlungen der FLL für Neupflanzungen, Bauweise 2 geschaffen. Die Baumscheiben und Baumgruben selbst sollen mit unterbaubarem Substrat gem. den Empfehlungen der FLL für Neupflanzungen, Bauweise 1 werden.

Der Bewuchs aus den verbleibenden Pflanzkübeln im Boizenburger Weg wird mit Ausnahme der Bäume vollständig abgeräumt. Der vorhandene Boden soll vorsichtig durch Absaugen ausgebaut und durch unterbaubares Substrat gem. den Empfehlungen der FLL für Neupflanzungen, Bauweise 1 ersetzt werden.

Die Fläche hinter der neuen Rampe wird insgesamt mit unterbaubarem Substrat gem. den Empfehlungen der FLL für Neupflanzungen, Bauweise 1 verfüllt.

Zur Verbesserung der Bedingungen für den Baum Nr. 8 soll die Trennwand im verbleibenden Pflanzkübel abgebrochen werden.

Die obere Abdeckung der neuen Pflanzflächen insgesamt ist mit 20 cm Oberboden und 5 cm Humus vorgesehen.

Die Standorte der Bäume 3 und 9 im Boizenburger Weg sollen dadurch verbessert werden, indem im Kronenbereich der Boden soweit wie möglich durch Absaugen abgetragen wird und durch überbaufähiges Substrat gem. den Empfehlungen der FLL für Neupflanzungen, Bauweise 2 unterhalb des Planums ersetzt wird. Es wird zusätzlich eine Belüftung des Wurzelraumes vorgesehen.

Als Einfassung der Baumscheibe ist ein 20 cm hohes Stahlband mit 10 cm Ansicht und 2,00 m Durchmesser vorgesehen. Die Abdeckung der Baumscheiben erfolgt begehbar mit einer wassergebundenen Decke. Die genaue Form und der Umfang der Baumscheiben sind abhängig von den Wurzelverläufen. Dies kann erst örtlich im Zuge des Ausbaus in Abstimmung mit MR 31 entschieden werden.

Auch für die Fläche im Bereich der Weiden hinter der Rundbank ist vorgesehen, den vorhandenen Wildwuchs großzügig abzuräumen. Nach Angleichung der Flächen an die neue Befestigung wird vorgeschlagen, die Fläche mit Sammelsteinen (150 – 200 mm) geschlossen abzudecken. Hierdurch soll einer „Vermüllung“ entgegengewirkt werden.

Der verbleibende Baum- und Bewuchsstreifen soll auch großzügig ausgelichtet werden. Ggf. bieten sich hier Möglichkeiten, in größeren Lücken im Baumbestand weitere Baumpflanzungen vorzunehmen.

Der Zaun und auch die baufälligen Holzpalisaden werden abgebaut. Die verbleibenden Höhenunterschiede zum vorhandenen und neuen Bestand sollen durch wurzelschonendes Abtragen als Böschung hergestellt werden. Es ist der Einbau von Tiefbordsteinen aus Beton mit 10 cm Ansicht vorgesehen.

Für den im geöffneten Bereich zur Mecklenburger Straße neuen Baum, als Ersatz für den Baum Nr. 14, ist eine Baumscheibe mit 4 m Durchmesser vorgesehen. Als Einfassung der Baumscheibe ist ein 15 cm hohes Stahlband, bündig mit der Oberfläche versetzt, vorgesehen. Die Abdeckung der Baumscheiben erfolgt begehbar mit einer wassergebundenen Decke.

Wie auch bei den Baumscheiben im Boizenburger Weg, soll im Kronenbereich der verbleibenden Bäume der Boden soweit wie möglich durch Absaugen abgetragen werden und durch überbaufähiges Substrat gem. den Empfehlungen der FLL für Neupflanzungen, Bauweise 2 unterhalb des Planums und in der Baumscheibe ersetzt werden.

Die gemauerte Einfassung des Baumes Nr. 50 in der Fläche Wariner Weg wird abgebrochen. Der Standort soll auch hier dadurch verbessert werden, dass im Kronenbereich der Boden soweit wie möglich durch Absaugen abgetragen wird und durch überbaufähiges Substrat gem. den Empfehlungen der FLL für Neupflanzungen, Bauweise 2 unterhalb des Planums ersetzt wird. Es wird zusätzlich eine Belüftung des Wurzelraumes vorgesehen.

Als Einfassung der Baumscheibe ist ein 15 cm hohes Stahlband, bündig mit der Oberfläche versetzt, vorgesehen. Die Abdeckung der Baumscheiben erfolgt begehbar mit einer wassergebundenen Decke. Die genaue Form und der Umfang der Baumscheiben sind abhängig von den Wurzelverläufen. Dies kann erst örtlich im Zuge des Ausbaus in Abstimmung mit MR 31 entschieden werden.

Für die Art der Baumpflanzungen und die Bepflanzung der neuen und erneuerten Pflanzflächen gibt es noch keine Vorschläge. Zur Reduzierung des Pflegeaufwandes und zum Erhalt der Sichtbeziehungen sollten bodendeckende pflegeleichte Sträucher und Stauden gewählt werden.

3.3.12. Entwässerung

Die Ableitung des Oberflächenwassers ist wie im Bestand über Straßenabläufen und teilweise auch durch Kastenrinnen vorgesehen. Durch die Veränderung der Gestaltung sind größtenteils eine Veränderung der Lage und damit eine Erneuerung erforderlich. Der Anschluss erfolgt nach Möglichkeit über die vorhandenen Anschlüsse an das Regenwassersiel.

Sofern der bauliche Zustand es zulässt, bleiben die Kastenrinnen in den Eingängen und die Kastenrinne in der Fläche der Mecklenburger Straße erhalten. Eine Änderung der Lage ist nicht erforderlich.

Die Kastenrinnen in den Vorflächen der Gebäude werden aus Gründen der besseren Unterhaltung durch Straßenabläufe ersetzt.

Wegen des großen Längsgefälles ist im unteren Teil des Boizenburger Weges weiterhin eine Kastenrinne vorgesehen.

3.3.13. Ausstattungen

Die Beschilderung wird erneuert und die geänderte Situation angepasst. Der Behindertenstellplatz erhält eine Beschilderung mit Zeichen 314-50 und Zusatzbeschilderung 1044-10.

Ob eine Aufstellung von Pollern, speziell im Bereich der Zufahrt Boizenburger Weg 5 – 11 erforderlich ist, bleibt noch offen. Durch die Umgestaltung der Flächen ist die Zuordnung gut erkennbar.

Die Geländer und Handläufe sollen wegen der besseren Haltbarkeit aus Edelstahl gefertigt werden.

Um den Baum bei Boizenburger Weg Nr. 5, ist der Vorschlag, eine Rundbank als Ersatz für die zwei Einzelbänke aufzustellen. Vor der Treppe zum Parkhaus ist vorgesehen eine Halbrundbank aufzustellen.

5 weitere Halbrundbänke sind im Bereich der Spielfläche und der Kante zum Grünzug in der Mecklenburger Straße sowie der Haltestelle vorgesehen.

3 Bänke mit Blick auf die Wandse sind im Bereich der umgestalteten Fläche am Wariner Weg vorgesehen.

Aus Gründen der Pflege und Wartung sind Bänke aus Edelstahl vorgesehen. Eine spezielle Auswahl erfolgte noch nicht.

Bei der Spielfläche in der Mecklenburger Straße handelt es sich um keinen Spielplatz im eigentlichen Sinne. Deswegen werden Spielgeräte ausgewählt, die für Fußgängerpassagen geeignet sind. Die Fallhöhe soll 1,50 m nicht überschreiten. Die Spielgeräte sollen eine Metallkonstruktion haben, da diese wartungsärmer sind. Ausgewählt wurden 4 neue Spielgeräte aus Edelstahl, als Ersatz für die 4 vorhandenen:

- 2 x Federwippe⁴
- 1 x Doppelwippe
- 1 x Rutsche

3.3.14. Sondernutzungen

Keine Ergänzungen zu 3.1.13.

3.3.15. Ver- und Entsorgungsleitung

Keine Ergänzungen zu 3.1.14

Die Schachtabdeckungen des Regen- und Schmutzwassersiels müssen angepasst werden.

3.3.16. Grundwasser

Aus den Bodenuntersuchungen ergeben sich für die Straßenbaumaßnahmen keine besonderen Maßnahmen der Wasserhaltungen und zum Schutz des Grundwassers.

3.3.17. Kampfmittel

Eine Überprüfung auf Kampfmittelfreiheit ist erfolgt. Die Flächen im Planungsgebiet sind vom GEKV freigegeben.

3.4. Bautechnische Einzelheiten

Im Einzelnen ist der Aufbau der umzugestaltenden Oberflächen wie folgt vorgesehen:

Fußgängerzone Boizenburger Weg

Oberbau gem. ER Nr. 2 05/10 Bauweise 11-1, für Fußgängerbereiche und Mischverkehrsflächen gelegentlich / regelmäßig genutzt mit Fahrzeugen $\leq 3,5t$

8 cm	Pflastersteine aus Beton 40/20/8 (querverlegt)
3-5 cm	Brechsand-Splitt 0/5 mm
<u>25 cm</u>	Baustoffgemisch STS 0/32, Schottertragschicht
37 cm	

Profilierung / Auffüllung mit SfM, grobkörniger Boden nach DIN 18196 und ZTV/ST-Hmb auf vorhandener Boden SE F1, bleibt erhalten, Planum herstellen und verdichten

<u>23 cm</u>	SfM, grobkörniger Boden nach DIN 18196 (bei Bedarf)
60 cm	

Gehwegflächen im Boizenburger, wie Rampe zum Parkdeck, Vorflächen der Geschäfte die nicht befahrbar sind und Wege zur Mecklenburger Straße und zum Parkhaus

Oberbau gem. ER Nr. 2 05/10 in Anlehnung an Bauweise 1-1, für Gehwege

8 cm	Pflastersteine aus Beton 40/20/8 (querverlegt)
3-5 cm	Brechsand-Splitt 0/5 mm
<u>6 cm</u>	SfM grobkörniger Boden nach DIN 18196
18 cm	

Profilierung / Auffüllung mit SfM, grobkörniger Boden nach DIN 18196 und ZTV/ST-Hmb auf vorhandener Boden SE F1, bleibt erhalten, Planum herstellen und verdichten

Fußgängerzone Boizenburger Weg (Angleichung Zufahrt Boizenburger Weg)

Oberbau gem. ER Nr. 2 05/10 Bauweise 12-1, für Fußgängerbereiche und Mischverkehrsflächen gelegentlich / regelmäßig genutzt mit Fahrzeugen $> 3,5t$

8 cm	Pflasterklinker 24/11,8/8 cm (vorhandenes Material)
3-5 cm	Brechsand-Splitt 0/5 mm
<u>30 cm</u>	Baustoffgemisch STS 0/32, Schottertragschicht
42 cm	

~ 10 cm Profilierung / Auffüllung mit SfM grobkörniger Boden nach DIN 18196 und ZTV/ST-Hmb auf vorhandener Boden SE F1, bleibt erhalten, Planum herstellen und verdichten

<u>28 cm</u>	SfM, grobkörniger Boden nach DIN 18196 und ZTV/ST-Hmb (bei Bedarf)
70 cm	

Alternativ (wie vorhanden)

8 cm	Pflasterklinker 24/11,8/8 cm (vorhandenes Material)
15 cm	Verfestigung gem. ZTV/ST-Hmb auf ~30 cm vorhandener MV-Asche / Schlacke

Fußgängerzone Mecklenburger Straße

Oberbau gem. ER Nr. 2 05/10 Bauweise 11-1, für Fußgängerbereiche und Mischverkehrsflächen gelegentlich / regelmäßig genutzt mit Fahrzeugen ≤ 3,5t

8 cm	Pflasterklinker 24/11,8/8 cm (vorh. und neu verlegt)
3-5 cm	Brechsand-Splitt 0/5 mm
<u>25 cm</u>	Baustoffgemisch STS 0/32, Schottertragschicht
37 cm	(reduzierte Dicke des Aufbaus)
~ 5 cm	Profilierung / Auffüllung mit SfM grobkörniger Boden nach DIN 18196 und ZTV/ST-Hmb auf vorhandener Boden SE F1, bleibt erhalten, Planum herstellen und verdichten
<u>23 cm</u>	SfM grobkörniger Boden nach DIN 18196 (bei Bedarf)
60 cm	

Fußgängerzone Mecklenburger Straße Spielfläche / Fallschutz

~3 cm	Fallschutzbelag in erforderlicher Dicke entsprechend der Fallhöhe (bauartgeprüft, gem. DIN EN 1176-1, Prüfzeugnisse nach DIN EN 1177, wasserdurchlässig, rutschfest (SRT-Wert 55) druckbeständig, abriebfest und selbstverlöschend
15 cm	Dränbetontragschicht (DBT)
<u>20 cm</u>	Baustoffgemisch STS 0/32 (bei Bedarf)
38 cm	
~ 7 cm	Profilierung / Auffüllung mit SfM grobkörniger Boden nach DIN 18196 und ZTV/ST-Hmb auf vorhandener Boden SE F1, bleibt erhalten, Planum herstellen und verdichten

Gehwegflächen Mecklenburger Straße

Oberbau gem. ER Nr. 2 05/10 Bauweise 1-1, für Gehwege

7 cm	Pflastersteine aus Beton 25/25/78 (grau)
3-5 cm	Brechsand-Splitt 0/5 mm
<u>6 cm</u>	SfM grobkörniger Boden nach DIN 18196
17 cm	
	Profilierung / Auffüllung mit SfM grobkörniger Boden nach DIN 18196 und ZTV/ST-Hmb auf vorhandener Boden SE F1, bleibt erhalten, Planum herstellen und verdichten

in Überfahrten Ladezone

Oberbau gem. ER Nr. 2 05/10 Bauweise 5-1, für Überfahrten Kfz > 3,5t

10 cm	Pflastersteine aus Beton 25/25/10 (grau)
3-5 cm	Brechsand-Splitt 0/5 mm
<u>30 cm</u>	Baustoffgemisch STS 0/32, Schottertragschicht
44 cm	
	Profilierung / Auffüllung mit SfM grobkörniger Boden nach DIN 18196 und ZTV/ST-Hmb auf vorhandener Boden SE F1, bleibt erhalten, Planum herstellen und verdichten
<u>27 cm</u>	SfM grobkörniger Boden nach DIN 18196 (bei Bedarf)
70 cm	

Radwegflächen Mecklenburger Straße

Oberbau gem. ER Nr. 2 05/10 Bauweise 2-1, für Radwege

7 cm	Pflastersteine aus Beton 25/25/7 (rot)
3-5 cm	Brechsand-Splitt 0/5 mm
<u>6 cm</u>	SfM grobkörniger Boden nach DIN 18196
17 cm	

Profilierung / Auffüllung mit SfM grobkörniger Boden nach DIN 18196 und ZTV/ST-Hmb auf vorhandener Boden SE F1, bleibt erhalten, Planum herstellen und verdichten

in Überfahrten

Oberbau gem. ER Nr. 2 05/10 Bauweise 5-1, für Überfahrten Kfz > 3,5t

10 cm	Pflastersteine aus Beton 25/25/10 (rot) (aus Bestand)
3-5 cm	Brechsand-Splitt 0/5 mm auf Profilierung vorhandener Unterbau

Sicherheitsstreifen Mecklenburger Straße

Oberbau gem. ER Nr. 2 05/10 Bauweise 3-1, für Sicherheits und Überhangstreifen

7 cm	Pflastersteine aus Beton 25/25/7 (grau)
3-5 cm	Brechsand-Splitt 0/5 mm
<u>6 cm</u>	SfM grobkörniger Boden nach DIN 18196
17 cm	

Profilierung / Auffüllung mit SfM grobkörniger Boden nach DIN 18196 und ZTV/ST-Hmb auf vorhandener Boden SE F1, bleibt erhalten, Planum herstellen und verdichten

Überfahrten Mecklenburger Straße

Oberbau gem. ER Nr. 2 05/10 Bauweise 5-1, für Überfahrten Kfz > 3,5t

10 cm	Pflastersteine aus Beton –Wabensteine – Schlüsselweite 21,3, Seitenlänge
12,33-5 cm	Brechsand-Splitt 0/5 mm
<u>30 cm</u>	Baustoffgemisch STS 0/32, Schottertragschicht
44 cm	

Profilierung / Auffüllung mit SfM grobkörniger Boden nach DIN 18196 und ZTV/ST-Hmb auf vorhandener Boden SE F1, bleibt erhalten, Planum herstellen und verdichten

<u>27 cm</u>	SfM grobkörniger Boden nach DIN 18196 (bei Bedarf)
70 cm	

Widerherstellung Fahrbahn Mecklenburger Straße

Oberbau gem. ER Nr. 1 06/14 Bauweise für Bk 3.2, Zeile D

3,5 cm	SMA 8 Hmb, Alternativ AC 8 DN (wegen kleiner Flächen)
6,5 cm	AC 16 B Hmb
<u>26 cm</u>	AC 22 T Hmb
36 cm	vollgebundener Aufbau

Als Randeinfassungen der Flächen sind Bordsteine aus Beton vorgesehen.

Für die Fahrbahn Mecklenburger Straße sind dies Hochbordsteine (12-15/25 cm) gem. ER 3 (05/06) Bl. 7.

Im Bereich der verlegten Haltestelle werden Kasseler Sonderbordsteine aus Beton mit den zugehörigen Übergangsteinen auf den Hochbordstein eingebaut.

Für die Fußgängerbereiche und die Zufahrten sind Tiefbordsteine (10/25 cm) gem. ER 3 (05/06) Bl. 8 vorgesehen. Zu den Grünflächen erhalten diese eine Ansicht von 10 cm.

Der Fallschutzbelag wird gegenüber dem Pflaster mit einem Stahlband 200/8 mm eingefasst.

Die Leitstreifen (Einfassung Fahrradbügel und Fläche Boizenburger Weg) werden aus 5 Reihen Mosaikpflaster 5/5/5 mit ca. 1 cm breiten Fugen, tiefliegende Fugenfüllung mit Kunstharzmörtel und einer Pflasterbettung aus Mörtel ca. 5-6 cm auf 20 cm Beton C12/15. hergestellt.

3.5. Durchführung der Baumaßnahme

Nach dem derzeitigen Stand soll noch in 2017 mit den vorbereitenden Bauarbeiten begonnen werden.

Im Winter 2017/218 soll überwiegend die Bewuchsbeseitigung durchgeführt werden.

Im Frühjahr 2018 wird dann mit den Bauarbeiten begonnen werden.

Der Bauablauf wird abschnittsweise so gestaltet, dass die Beeinträchtigungen für die Geschäfte auf ein Minimum begrenzt werden.

Es wird mit einer Bauzeit von ca. 6 -8 Monaten gerechnet, so dass die Fertigstellung in 2018 erfolgt.

Eine Kostenermittlung mit Basiskosten, Kosten für die öffentliche Beleuchtung und Straßenbegleitgrün, Kostenvarianzen und Preissteigerungen wird in Zusammenhang mit der Erstellung der Ausführungsunterlage – Bau – nach § 57 LHO erstellt.

Folgekosten:

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

Durch die Baumaßnahme werden nach derzeitiger Einschätzung keine zusätzlichen jährlichen Unterhaltungs- und Betriebskosten ausgelöst. Die Flächen des Straßenbegleitgrüns sind reduziert gegenüber dem Bestand. Die befestigten Flächen werden sich leicht erhöhen.

Im Rahmen der Ausführungsplanung wird dies näher geprüft.

4. Umweltbelange

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung ist nachzeitigem Stand nicht erforderlich.

Für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erfolgte bisher keine Bilanzierung.

Auswirkungen aus Immissionen sind derzeit nicht bekannt.

5. Grunderwerb

Ist nicht erforderlich.

6. Anmerkungen zur Finanzierung

Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt durch Mittel aus dem Rahmenprogramm der Integrierten Stadtteilentwicklung (RISE). Die Maßnahme wird kofinanziert durch Mittel des Bezirksamtes Wandsbek, aus den PSP-Elementen:

PSP-Element-Nr.: 2-22403010-00019.02 investiv, 3-22403010-100001.04 konsumtiv

Die Gesamtkosten der Maßnahme werden mit der Erstellung der Ausführungsunterlage – Bau- nach §57 LHO ermittelt und zusammengestellt.

Grunderwerbskosten fallen keine an.

Für das Straßenbegleitgrün wurde der Kostenbeitrag von MR 31 mit der Verschickung abgefordert. Dieser liegt noch nicht vor.

Der Kostenbeitrag von LSBG/S4 wurde ebenfalls mit der Verschickung abgefordert. Dieser liegt vor, muss jedoch, bedingt durch die Planungsänderungen (versetzen von 2 zusätzlichen Leuchten) angepasst werden.

Nach Fertigstellung der Baumaßnahme geht dieser Straßenabschnitt in das Anlagevermögen der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation / des Bezirks über. Die Unterhaltung obliegt dem Bezirk.

7. Sonstiges

Mit dieser Unterlage wird die 1. Planverschickung durchgeführt.

Im Rahmen des Planungsprozesses werden durch die Erst- und Schlussverschickung alle erforderlichen Dienststellen, Personen und Institutionen am Abstimmungsverfahren beteiligt.

Eine Vorstellung der 1. Planverschickung erfolgte am 05. Juli 2017 im Regionalausschuss Rahlstedt.

Weitere Bürgerbeteiligungen sind bisher nicht vorgesehen.

verfasst:

GSP Ingenieurgesellschaft mbH
Gosch-Schreyer-Partner
Beratende Ingenieure (VBI)

Bad Oldesloe, den 16.08.2017

gez. 

bearbeitet

Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Wandsbek
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachbereich Straßenplanung

Hamburg, den 17.08.2017

gez. 