
Baumaßnahmen: Neu-, Um- und Ausbau von Straßen

Teilbaumaßnahme: Jacobshagener Weg und südlicher Bereich der Straße Krohnsheide

ERLÄUTERUNGSBERICHT

SCHLUSSVERSCHICKUNG

Vorabzug

INHALT

1	ANLASS DER PLANUNG	3
2	VORHANDENER ZUSTAND.....	3
2.1	Allgemeines.....	3
2.2	Aufteilung der Fahrbahn und Nebenflächen, Oberflächenbefestigung	4
2.3	Fußgänger	5
2.4	Radfahrer.....	5
2.5	Barrierefreiheit	5
2.6	Öffentlicher Personennahverkehr	5
2.7	Ruhender Verkehr.....	5
2.8	Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung	5
2.9	Straßenbegleitgrün	6
2.10	Straßenentwässerung	6
2.11	Ver- und Entsorgung.....	7
3	GEPLANTER ZUSTAND.....	7
3.1	Allgemeines.....	7
3.2	Aufteilung der Fahrbahn und Nebenflächen, Oberflächenbefestigung	8
3.3	Fußgänger	9
3.4	Radfahrer.....	9
3.5	Barrierefreiheit	9
3.6	Öffentlicher Personennahverkehr	9
3.7	Ruhender Verkehr.....	9
3.8	Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung	10
3.9	Straßenbegleitgrün	10
3.10	Straßenentwässerung	10
3.11	Ver- und Entsorgung.....	10
4	PLANUNGSRECHTLICHE GRUNDLAGEN	10
5	UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG	11
6	KAMPFMITTELRÄUMDIENST	11
7	UMSETZUNG DER PLANUNG.....	11
7.1	Grunderwerb	11
7.2	Finanzierung	11
7.3	Entwurfs- und Baudienststelle.....	11
7.4	Beschlüsse parlamentarischer Gremien	11
7.5	Realisierungstermin	11

1 ANLASS DER PLANUNG

Das Bezirksamt Wandsbek plant die Grundinstandsetzung des Jacobshagener Wegs und des südlichen Abschnitts der Straße Krohnsheide zwischen Rummelsburger Straße und Jacobshagener Weg. Die Bauabschnitte werden überplant, erneuert und an die Anforderungen der ReStra angepasst.

Die Fahrbahnen im Jacobshagener Weg und im südlichen Abschnitt der Straße Krohnsheide befinden sich in einer schlechten Qualität. Die Asphaltflächen sind uneben, von Rissen durchzogen und die Oberfläche abschnittsweise aufgebrochen. Durch die ungünstige Deckenhöhensituation (geringes Längsgefälle von bis zu 0,25 %, geringes Quergefälle von bis zu 0,6 %, Kantenvorstand auf der grabenseitigen Hochbordkante zur Fahrbahnseite) wird das Straßenwasser nicht ausreichend abgeleitet. Die schlechte Entwässerung führt zu einer Ansammlung des Oberflächenwassers entlang der Hochbordkante und in den Spurrinnen. Dies hat über die Jahre zu den vorliegenden Straßenschäden geführt, die augenscheinlich bis in die unteren Schichten des Fahrbahnaufbaus reichen.

Im Rahmen der Grundinstandsetzung soll zum einen die bauliche Substanz der Straßen erneuert werden, zum anderen sollen an die vorhandenen Nutzungsansprüche (insbesondere Aufenthalt und Parken) angepasste Straßenräume geschaffen werden.

2 VORHANDENER ZUSTAND

2.1 Allgemeines

Das Planungsgebiet befindet sich im Bezirk Wandsbek, Ortsteil Rahlstedt. Es handelt sich um Wohnstraßen in einer Tempo-30-Zone. Funktion der Straßen ist die Erschließung der angrenzenden Flurstücke, auf denen ein- bis zweigeschossige Zeilen-, Reihen- und Einzelhausbebauung vorhanden ist. Der Jacobshagener Weg ist 200 m lang, der betrachtete Abschnitt der Straße Krohnsheide 120 m.

Für die Straßen liegen keine Verkehrszahlen vor. Durch Besichtigungen vor Ort sowie der ausschließlichen Nutzung durch Anwohner und Besucher wird die Verkehrsstärke als sehr gering eingestuft, d.h. die Verkehrsstärke liegt unter 400 Kraftfahrzeuge pro Stunde.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) ist nicht vorhanden.

Im Rahmen der Voruntersuchung zur Aufstellung der Planungsgrundlagen für die öffentlichen Verkehrsanlagen wurden im August 2016 qualitative Zustandserfassungen anhand von Bohrkernen bis 0,80 m unterhalb der Geländeoberkante durchgeführt. Es wurden Schichtdicken, Materialarten sowie nach teer-/pechtypischen Bestandteilen untersucht und eine Einstufung nach EPA bzw. LAGA TR-Boden durchgeführt. Sechs der Bohrkern wurden im Jacobshagener Weg, davon fünf in der Asphaltfahrbahn und einer im Grünstreifen neben dem Straßengraben, und ein Bohrkern in der Fahrbahn der Krohnsheide entnommen.

Die Asphaltsschichten sind 2,8 cm bis 8,5 cm stark und wurden mit einem PAK-Gehalt von > 25 mg/kg als teer-/pechhaltig und z.T. mit bis zu 330 mg/kg als „gefährlicher Abfall“ kategorisiert.

Unter den Asphaltsschichten befinden sich Grob- und Feinkies, Mittel-/ Feinsand-Gemische und Schluff. Die Untersuchung der ungebundenen Schichten nach LAGA TR-Boden ergaben Einbauklassen von Z1.2 bis Z2. In der Probe aus der Grünfläche wurden unterschiedliche Schichten aus humushaltigem Sand (Oberboden), Sand und

Schluff vorgefunden. Die Untersuchung einer Mischprobe der oberen 60 cm ergab nach LAGA TR-Boden die Einstufung Z1.

Trummenuntersuchungen haben im Vorwege nicht stattgefunden, da die alten Trummen inklusive der Anschlussleitungen im Zuge der Grundinstandsetzung vollständig ersetzt werden sollen. Eine Untersuchung der vorhandenen Grabenverrohrung zwischen dem nordöstlichen Ende des Grabens im Jacobshagener Weg und dem Beginn des südlichen Grabens in der Straße Am Kroog sowie der Verrohrung auf der Nordwestseite der Straße Am Kroog im Bereich der Einmündung des Jacobshagener Wegs wurde durchgeführt. Die Ergebnisse sind unter Pkt. 2.10 „Entwässerung“ aufgeführt.

Alle Höhen- und Straßenquerschnittsangaben beziehen sich auf die von Vermessungsbüro „Tiedemann, Wenck und Brand Vermessung GmbH“ erstellten Vermessungsunterlagen (Lage- und Höhenplan). Im Jacobshagener Weg wurde die Vermessung im Mai 2014, in der Krohnsheide im Oktober 2016 durchgeführt.

Die Verkehrsfläche im Jacobshagener Weg fällt in nordöstliche Richtung ab. Im Südwesten liegt der Fahrbahn bei rd. 32,75 mNN und im Nordosten rd. 32,45 mNN.

In der Krohnsheide fällt die Verkehrsfläche in südlichen Richtung ab. Im Norden liegt die Fahrbahn bei rd. 32,75 mNN und im Süden bei rd. 32,60 mNN.

2.2 Aufteilung der Fahrbahn und Nebenflächen, Oberflächenbefestigung

Der Jacobshagener Weg sowie die Straße Krohnsheide erfüllen die Anforderungen und typischen Randbedingungen einer Wohnstraße gem. RAST 06, Fall 2.3. Im gesamten Planungsgebiet gilt gemäß der Straßenverkehrsordnung die Vorfahrtsregelung Rechtsvor-Links (Tempo-30-Zone).

Der Jacobshagener Weg ist eine knapp 10,00 m breite Straße mit einer 5,00 m breiten Asphaltfahrbahn (ohne Fahrbahnmarkierung) und einem mit Betonplatten befestigten Gehweg auf der Nordwestseite, der mit einer Betonhochbordkante eingefasst ist. Auf der Südostseite grenzt ein Grünstreifen mit Entwässerungsgraben an die Asphaltfläche. Eine Hochbordkante mit ca. 2 cm Ansicht bildet die Trennung zwischen befestigter und unbefestigter Fläche. Die Zuwegungen zu den Grundstücken auf der südlichen Seite erfolgen durch Überfahrten über den verrohrten Entwässerungsgraben. Die Überfahrten zu den Grundstücken sind mit Wabensteinpflaster, Betonplatten oder Asphalt hergestellt. Die Überfahrt zum Flurstück Nr. 1262 (Am Kroog 27) wird bereits genutzt, wurde aber erst kürzlich genehmigt und ist daher noch nicht mit dem geforderten Regelaufbau hergestellt. Für die Zeilenbebauung auf der Nordwestseite der Fahrbahn sind keine Gehwegüberfahrten vorhanden.

vorh. Querschnitt des Jacobshagener Wegs (von Nordwesten nach Südosten):

- rd. 0,05 m Tiefbordstein aus Beton
- rd. 0,30 m Grandstreifen
- rd. 1,50 m Gehweg aus Betonplatten 50/50 cm
- rd. 0,15 m Hochbordstein aus Beton
- rd. 5,00 m Asphaltfahrbahn
- rd. 0,15 m Hochbordstein aus Beton
- 0,85 -1,40 m Grünstreifen
- 0,55 - 1,30 m Entwässerungsgraben
- 0,15 - 1,00 m Grünstreifen

Die Gesamtbreite der Straßenverkehrsfläche beträgt rd. 10,00 m.

Die Krohnsheide ist eine 10,00 m breite Straße mit einer 5,00 m breiten Asphaltfahrbahn (ohne Fahrbahnmarkierung) und mit Betonplatten befestigten beidseitigen Gehwegen, die mit Betonhochbordkanten eingefasst sind. Der Raum zwischen dem Ende der befestigten Gehwege und der Straßenbegrenzungslinie wird durch private Hecken eingenommen, die auf der Ostseite 0,30 bis 0,40 m in den öffentlichen Grund ragen. Auf der Westseite stehen die Hecken und sonstigen Einfriedungen (Zäune, Tore) zu meist vollständig auf öffentlichem Grund und reduzieren die Straßenverkehrsfläche fast durchgängig um rd. 1,40 m.

Die Überfahrten zu den Grundstücken sind mit Wabenstein- oder Kleinpflaster befestigt. Die gemeinsam genutzte Überfahrt zu den Häusern 2 und 2a ist unbefestigt.

vorh. Querschnitt der Krohnsheide (von Westen nach Osten):

- rd. 1,40 m private Einfriedung
- rd. 1,50 m Gehweg aus Betonplatten 50/50 cm
- rd. 0,15 m Hochbordstein aus Beton
- rd. 0,15 m Wasserlauf aus Großpflaster
- rd. 4,85 m Asphaltfahrbahn
- rd. 0,15 m Hochbordstein aus Beton
- rd. 1,50 m Gehweg aus Betonplatten 50/50 cm
- rd. 0,30 m private Einfriedung

Die Gesamtbreite der Straßenverkehrsfläche beträgt rd. 10,00 m.

2.3 Fußgänger

Der Fußgängerverkehr wird im Planungsgebiet auf den straßenbegleitenden Gehwegen geführt. Die Gehwege sind mit Breiten von 1,65 m inklusive Sicherheitstrennstreifen deutlich zu schmal. Die Oberflächen der Gehwege weisen zum Teil starke Unebenheiten auf.

2.4 Radfahrer

Der Radverkehr findet im gesamten Quartier innerhalb der Tempo-30-Zone im Mischverkehr auf der Fahrbahn statt.

2.5 Barrierefreiheit

Im Planungsbereich sind keine Einrichtungen für die Barrierefreiheit vorhanden.

2.6 Öffentlicher Personennahverkehr

Im Jacobshagener Weg und in der Straße Krohnsheide ist kein ÖPNV vorhanden.

2.7 Ruhender Verkehr

Im Jacobshagener Weg wird auf der nordwestlichen Fahrbahnseite in Längsaufstellung zwischen den auf der gegenüberliegenden Seite angrenzenden Grundstückszufahrten geparkt.

Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum sind nicht vorhanden.

2.8 Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung

Die vorhandene öffentliche Beleuchtung besteht aus Auslegermasten mit Lichtpunkthöhen von 5,0 m. Im Jacobshagener Weg stehen sechs Maste in Abständen von 25 bis

55 m an der nördlichen Straßenbegrenzungslinie. In der Krohnsheide stehen zwei Masten mit einem Abstand von ca. 62 m an der östlichen Straßenbegrenzungslinie.

Wegweisende Beschilderung ist im Planungsbereich nicht vorhanden.

2.9 Straßenbegleitgrün

Straßenbegleitgrün ist auf der Südostseite des Jacobshagener Wegs in Form von Rasenflächen und dem Straßengraben vorhanden. Im Planungsgebiet sind keine Bäume auf öffentlichem Grund vorhanden, jedoch stehen eine große Anzahl von privaten Bäumen direkt angrenzend an die Straßenverkehrsflächen. Die Baumwurzeln breiten sich zum Teil bis in den öffentlichen Grund aus.

Bei einer Begehung im November 2019 wurden die für die Planung relevanten Randbedingungen der Baumstandorte auf den angrenzenden Privatgrundstücken festgestellt.

Grundsätzlich wird die Nordwestseite des Jacobshagener Wegs als unbedenklich eingestuft. Der vorhandene Baumbestand auf dem angrenzenden Privatgrund steht weit genug von der zukünftigen Fahrbahnfläche entfernt und ist durch Rasenkanten von der Straßenverkehrsfläche abgegrenzt.

Auf der südöstlich des Jacobshagener Wegs angrenzenden Privatgrundstücken stehen einige Bäume sehr nah am öffentlichen Grund. Die vermutete Ausdehnung der Bestandswurzeln und weitere für die Planung relevanten Randbedingungen wurden in einem Vermerk festgehalten.

In der Straße Krohnsheide stehen die privaten Einfriedungen (Hecken) in langen Abschnitten auf öffentlichem Grund.

2.10 Straßenentwässerung

Im Jacobshagener Weg wird das anfallende Oberflächenwasser der öffentlichen Straßenfläche über eine einseitige Querneigung in den südlichen Entwässerungsgraben abgeleitet. Das Längsgefälle des Entwässerungsgrabens beträgt ca. 0,4% in Richtung der Straße Am Kroog. Dies entspricht den Anforderungen gem. den Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Entwässerung (RAS-Ew). Gemäß der Versickerungspotenzialkarte der Freien und Hansestadt Hamburg wird das Versickerungspotential im Planungsbereich mit unwahrscheinlich bis eingeschränkt eingestuft. Von einem Teil der anliegenden Flurstücke wird das private Regenwasser ebenfalls über eine Verrohrung (DN 100) in den Straßengraben geleitet. Bei den Ortsbesichtigungen wurden drei private Einleitungen von der Südostseite und eine Einleitung von der Fahrbahnseite in den Entwässerungsgraben festgestellt.

Im Bereich der Grundstückszufahrten ist der Graben verrohrt (DN 250, Beton). Das südöstliche Ende des Grabens liegt auf dem privaten Flurstück 1262 (Am Kroog 27). Von dort aus wird das Oberflächenwasser über eine Grabenverrohrung in den Entwässerungsgraben auf der Westseite der Straße Am Kroog geleitet. An dieser Stelle endet ebenfalls das Rohr der Grabenverrohrung aus dem nordwestlichen Abschnitt der Straße Am Kroog. Eine Untersuchung der Rohre zwischen Jacobshagener Weg und Am Kroog vom 17.02.2020 hat ergeben, dass alle Haltungsabschnitte stark beschädigt sind. Es wurden diverse verschobene Verbindungen sowie kurz vor dem Grabenauslauf einragendes Wurzelwerk aufgefunden. Dies bestätigt die Annahme der Wurzelausdehnung durch den Baum auf dem verrohrten Abschnitt zwischen Jacobshagener Weg und Am Kroog. Obwohl die Verrohrung zwischen Am Kroog Nord und Am Kroog Süd nicht explizit untersucht wurde, wird vermutet, dass die Rohre dasselbe Schadensbild aufweisen wie die untersuchten Rohre.

In der Straße Krohnsheide erfolgt die Straßenentwässerung über Trummen im Fahrbahnbereich. Die Nebenflächen leiten das anfallende Oberflächenwasser über die Querneigung in Richtung Fahrbahn. Ein Teil des in den Nebenflächen anfallenden Regenwassers versickert in den vorhandenen Grünflächen. Die drei vorhandenen Trummen liegen im Großpflasterwasserlauf auf der Westseite der Asphaltfahrbahn. Die Fahrbahn hat eine einseitige Querneigung. Die Trummenanschlussleitungen führen das Oberflächenwasser zum Regenwassersiel (DN 300) der Hamburger Stadtentwässerung, das sich unterhalb des westlichen Gehwegs befindet. Von dort aus wird das Regenwasser in das übergeordnete Regenwassersiel (DN 250) in der Rummelsburger Straße geleitet und fließt von dort aus weiter in Richtung Osten.

2.11 Ver- und Entsorgung

Im Planungsgebiet sind die in Verkehrsflächen üblichen Ver- und Entsorgungsanlagen vorhanden.

Der Jacobshagener Weg wird von den 4 Kolonnen (Restmüll, Biomüll, Wertstoffe und Altpapier) der Stadtreinigung / Wert unterschiedlich angefahren. Es werden 3-achsige Müllfahrzeuge gem. der StVZO eingesetzt.

3 GEPLANTER ZUSTAND

3.1 Allgemeines

Neben der Verbesserung der baulichen Substanz sollen die vorhandenen Nutzungsansprüche an die Straßenräume des Jacobshagener Wegs und der Krohnsheide umgesetzt werden. Hierzu gehören insbesondere die Steigerung der Aufenthaltsqualität und der Erhalt des Parkraums.

Die Fahrbahnbreiten werden für den Begegnungsfall Pkw/ Pkw ausgelegt. Für die Befahrung mit Müllfahrzeugen sind Ausweichstellen vorgesehen. Der Radverkehr soll weiterhin auf der Fahrbahn erfolgen. Zur Förderung des Fußgängerverkehrs soll zukünftig eine barrierefreie Nutzung möglich sein und die vorhandenen Breiten so gut wie möglich ausgenutzt werden. Eine Umsetzung der Regelmaße nach ReStra ist zum Schutz der privaten Hecken nicht durchgängig möglich.

Die Einmündungsbereiche der Fahrbahnen wurden hinsichtlich des Ein- und Ausfahrens mit den Schleppkurven eines dreiachsigen Müllfahrzeugs mit Nachlaufachse überprüft. Die im Bestand sehr großen Asphaltflächen können deutlich reduziert werden, was die Querung der Fahrbahnen für Fußgänger erleichtert und den Anteil der versiegelten Fläche reduziert.

Jacobshagener Weg:

Die Straße soll ihrer Funktion im Straßenraum zukünftig gerecht werden, indem sie als Mischverkehrsfläche umgebaut wird. Dadurch entsteht ein verkehrsberuhigter Raum mit einem hohen Maß an Aufenthaltsqualität.

Die Fahrgassenbreite variiert zwischen 3,50 und 6,50 m und soll mit grauem Betonpflastersteinen im Format 10x20x8 cm befestigt werden. Es sind alternierend Parkstände geplant, die sich durch eine rot-bunte Färbung von dem Pflaster der Mischverkehrsfläche abheben. So wird die anvisierte Verkehrsberuhigung auch baulich umgesetzt. Zur Abgrenzung der Fläche von den nordwestlich angrenzenden Flurstücken sind Tiefbordsteine 10x25 cm vorgesehen. Die Steine werden 0,30 m vor die Flurstücksgrenze gesetzt, sodass die Rückenstütze auf öffentlichem Grund liegt. Hinter der Tiefbordkante sollen bis an die Flurstücksgrenze zwei Reihen Betonsteine im Format 10/20 cm gepflastert werden. An den vorhandenen Steinmauern (Haus Nr. 3 und 15) entfallen Tiefbordsteine und Läuferreihe.

Gemäß ReStra sind 20 Parkstände je 100 Wohneinheiten vorzusehen. Mit der vorliegenden Planung können im Jacobshagener Weg 12 Parkstände vorgesehen werden, die die erforderliche Anzahl von 10 Parkständen übersteigt.

Der verkehrsberuhigte Bereich beginnt beidseitig etwa 15 m hinter den Einmündungen zu den Straßen Krohnsheide und Am Kroog, sodass die derzeitige Vorfahrtsregelung Rechts-vor-Links beibehalten wird. Damit wird eine Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit in den angrenzenden Straßen vermieden. In diesen Bereichen beginnen beidseitige mit Betonplatten (50x50 cm) befestigte Gehwege, die mit Hochbordsteinen (15x30 cm) von der Fahrbahn abgegrenzt sind und an die vorhandenen Fußverkehrsflächen in den angrenzenden Straßen anschließen.

Krohnsheide:

Die vorhandenen Hecken und baulichen Einfriedungen der an die Straßenverkehrsfläche grenzenden privaten Flurstücke sollen erhalten werden. Hierdurch wird der vorhandene Straßenquerschnitt auf ca. 8,30 m reduziert.

Aufgrund der sehr geringen Anzahl an Lkw wird gemäß RAST06 eine schmale Zweirichtungsfahrbahnbreite von 4,75 m gewählt. Damit können ein 1,90 m breiter und ein 1,65-2,15 m breiter Gehweg realisiert werden. Zur Unterstützung der Verkehrsberuhigung in der Tempo-30-Zone sind in der Straße Krohnsheide zwei Einengungen auf 3,50 m vorgesehen. Die dadurch entstehenden verbreiterten Gehwegflächen von 2,90 bzw. 3,15 m können als Begegnungsflächen zum Ausweichen mit Rollstuhl, Kinderwagen oder Gehwagen genutzt werden.

Bis zur Straßenbegrenzungslinie verbleiben 0,15 m bis 1,55 m breite Streifen mit den vorhandenen Hecken und sonstigen Einfriedungen.

3.2 Aufteilung der Fahrbahn und Nebenflächen, Oberflächenbefestigung

In den überplanten Straßen Jacobshagener Weg und Krohnsheide erfolgt kein Grunderwerb. Die Straßenflächen sind weiterhin rd. 10,00 m breit und teilen sich wie folgt auf:

gepl. Querschnitt des Jacobshagener Wegs (von Nordwesten nach Südosten):

- 0,30 m Tiefbordstein aus Beton mit 2 Reihen Betonpflaster 10x20 cm
- 6,50 m Mischverkehrsfläche (abschnittsw. Anordnung von Parkständen) aus Betonpflaster 10x20 cm
- 0,10 m Tiefbordstein aus Beton 10x25 cm
- 0,40 m Grünstreifen mit Rasengitter
- 2,25 m Entwässerungsgraben
- rd. 0,45 m Grünstreifen

gepl. Querschnitt der Krohnsheide (von Westen nach Osten):

- rd. 1,10 - 1,35 m private Einfriedung, nach Möglichkeit Tiefbordkante 8x20 cm
- 1,65 - 1,90 m Gehweg aus Betonplatten
- 0,15 m Hochbordstein aus Beton
- 4,75 m Asphaltfahrbahn (inkl. 0,30 m Wasserlauf aus Gussasphalt)
- 0,15 m Hochbordstein aus Beton
- 1,90 m Gehweg aus Betonplatten 50/50 cm

rd. 0,10 - 0,40 m private Einfriedung, nach Möglichkeit Tiefbordkante 8x20 cm

3.3 Fußgänger

Im Jacobshagener Weg entsteht ein verkehrsberuhigter Bereich, in dem Fußgänger die Straße in ihrer ganzen Breite nutzen dürfen, sodass eine deutliche Aufwertung für die Anlieger erreicht werden kann.

In der Straße Krohnsheide werden die Gehwege leicht verbreitert (1,65 bzw. 1,90 m) und mit neuem Oberflächenmaterial hergestellt, sodass sie zukünftig trotz der relativ geringen Breite optimal nutzbar sind.

Die Einmündungen zwischen Rummelsburger Straße, Krohnsheide, Jacobshagener Weg und Am Kroog werden enger und übersichtlicher gestaltet, und die Sichtdreiecke werden freigehalten, sodass ein Queren der Fahrbahnen erleichtert wird.

3.4 Radfahrer

Separate Radverkehrsanlagen sind auch zukünftig nicht im Planungsbereich vorgesehen. Der Radverkehr findet weiterhin im Mischverkehr auf der Fahrbahn bzw. auf der gemeinsam nutzbaren Fläche des verkehrsberuhigten Bereiches statt.

Durch die Reduzierung der Geschwindigkeit und die Einengung der Einmündungsbereiche, werden die Sicherheit für den Radverkehr und die Übersichtlichkeit der Konfliktpunkte mit dem Kfz-Verkehr verbessert.

3.5 Barrierefreiheit

Die Planung der Barrierefreiheit wird unter Berücksichtigung der ReStra sowie der Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA) durchgeführt.

Der Breiten- und Längenbedarf von Personen mit Stock oder Armstützen, blinden Menschen mit Langstock, Blindenführhund oder Begleitperson bzw. die Abmessungen von Rollstühlen wurden bei der Dimensionierung der Gehwege berücksichtigt. Die Quer- und Längsneigungen der Gehwege werden möglichst den Wert von 3 % nicht überschreiten.

Alle Überquerungsstellen werden mit taktilen Leitelementen ausgestattet. Sie werden ReStra-gerecht als getrennte Querungen vorgesehen, welche Ansichten von 0 cm bzw. 6 cm aufweisen. So werden Belange von sehbehinderten und mobilitätsbeschränkten Menschen im gleichen Maße berücksichtigt.

Die Straßenmöblierungen und Verkehrszeichen werden so angeordnet, dass sie sich nicht in den Verkehrs- und Sicherheitsräumen befinden.

3.6 Öffentlicher Personennahverkehr

Im Jacobshagener Weg und in der Krohnsheide ist auch zukünftig kein ÖPNV geplant.

3.7 Ruhender Verkehr

Im Jacobshagener Weg können innerhalb des verkehrsberuhigten Bereiches 12 Kfz-Parkstände und 22 Stellplätze (11 Anlehnbügel) für Radfahrer realisiert werden. Diese sind alternierend angeordnet und fördern damit die Einhaltung der vorgeschriebenen Schrittgeschwindigkeit.

In der Krohnsheide erfolgt das Parken für Kfz wie bisher am Fahrbahnrand. Fahrradbügel können aufgrund der beengten räumlichen Verhältnisse nur in der Einmündung zur Rummelsburger Straße angeordnet werden, da ansonsten die Sicherheitsräume nicht eingehalten werden können. Es sind 2 Anlehnbügel für 4 Fahrräder vorgesehen.

3.8 Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung

Die öffentliche Beleuchtung wird in Abstimmung mit Hamburg Verkehrsanlagen (HHVA) an die Planung angepasst.

Wegweisende Beschilderung ist auch zukünftig nicht vorgesehen.

3.9 Straßenbegleitgrün

Der Großteil der vorhandenen Bäume und Hecken sowohl auf öffentlichem als auch auf privatem Grund werden erhalten. Ein Baum auf der heutigen Grabenverrohrung an der Ecke Jacobshagener Weg/ Am Kroog muss gefällt werden. Die Wurzeln ragen stark in den Entwässerungsgraben und beschädigen die Grabenverrohrung. Es ist eine Ersatzpflanzung im nächsten Umfeld des Jacobshagener Weg anvisiert, die seitens der zuständigen Fachabteilung des Bezirksamtes Wandsbek festgelegt wird.

Der vorhandene Graben im Jacobshagener Weg wird erneuert und vergrößert, wodurch die versiegelte Fläche in der Straße reduziert werden kann.

In der Krohnsheide bleiben die Hecken auf öffentlichem Grund stehen und sind seitens der Anwohner zurückzuschneiden.

3.10 Straßenentwässerung

Die Oberflächenentwässerung im Jacobshagener Weg erfolgt weiterhin über den südöstlich liegenden Entwässerungsgraben. Das auf den mit Betonpflaster befestigten Verkehrsflächen anfallende Regenwasser fließt mit einer einseitigen Querneigung von etwa 2,5 % über die Tiefbordkante mit 0 cm Ansicht und das Bankett aus Rasengittersteinen (ca. 12 % Querneigung) in den Graben.

Der Entwässerungsgraben wird im Rahmen dieser Baumaßnahme grundhaft saniert und an den neuen Ausbauzustand angepasst. Die Grabensohle liegt zwischen 45 und 65 cm unter GOK und erhält ein kontinuierliches Längsgefälle von rd. 0,3-0,4‰. Sie bleibt wie im Bestand unbefestigt. Die Böschungsneigung liegt zwischen 1/1 und 2/1. Bei Erfordernis einer Sohl- und Böschungssicherung gegen Erosion werden Hartholzgeflechte verwendet.

Im Bereich der Grundstückszufahrten werden neue Durchlässe (DN400, bei Haus-Nr. 4 DN350) mit Stirnwänden aus Großpflastersteinen errichtet.

Die schadhafte Grabenverrohrungen zwischen den Gräben Jacobshagener Weg und Am Kroog Süd sowie zwischen den Gräben Am Kroog Nord und Am Kroog Süd werden erneuert. Es sind Rohre mit einem Innendurchmesser von 400 mm vorgesehen.

In der Krohnsheide erfolgt die Oberflächenentwässerung wie heute über ein einseitiges Gefälle der Fahrbahn. Das anfallende Regenwasser wird über neue Trummen am westlichen Fahrbahnrand und Anschlussleitungen in das vorhandene Regensiel unter dem westlichen Gehweg der Krohnsheide geleitet.

3.11 Ver- und Entsorgung

Ob für den Umbau der Straßen Anpassungen an den Ver- und Entsorgungsleitungen erforderlich sind, wird im Rahmen einer separat durchzuführenden Leitungstrassenplanung festgelegt.

4 PLANUNGSRECHTLICHE GRUNDLAGEN

Es gilt der Bebauungsplan Rahlstedt 93, festgesetzt am 15.01.1993.

Die Umsetzung der geplanten Straßenbaumaßnahme erfolgt innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinien.

Im Bereich dieser Maßnahme sind bisher keine Denkmale bekannt.

5 UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG

Die Baumaßnahme unterliegt nach Prüfung der in § 13a Hamburgisches Wegegesetz genannten Kriterien keiner Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in Hamburg.

6 KAMPFMITTELRÄUMDIENST

Für die überplanten Flächen wurde eine Anfrage auf Auswertung der alliierten Luftbilder an die Feuerwehr (GEVK) gestellt.

Im gesamten Plangebiet besteht gemäß Schreiben der Feuerwehr, Gefahrenerkundung Kampfmittelverdacht (GEKV) vom 30.03.2020 kein Hinweis auf Bombenblindgänger oder vergrabene Kampfmittel aus dem II. Weltkrieg. Entsprechend sind keine Maßnahmen nach §6 Abs. 2 KampfmittelVO (Verordnung zur Verhütung von Schäden durch Kampfmittel) notwendig.

7 UMSETZUNG DER PLANUNG

7.1 Grunderwerb

Für die Umsetzung der Straßenbaumaßnahme ist kein Grunderwerb vorgesehen.

7.2 Finanzierung

Die Baukosten werden vorläufig auf rund 800.000 € (netto) geschätzt.

7.3 Entwurfs- und Baudienststelle

Bedarfsträger für die Straßenbaumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Wandsbek.

Planungs-, Entwurfs- und Bauausführungsdienststelle ist das Bezirksamt Wandsbek, Fachamt Management des öffentlichen Raumes, Abteilung Straßen.

Für die Objektplanung von Verkehrsanlagen des Straßenverkehrs wurde im Jahr 2013 das Ingenieurbüro Schlüssler-Plan beauftragt. Die Leistung wurde bis zur 1. Verschickung erbracht, nach der die Planung ausgesetzt werden musste.

Die Planung wurde im Jahr 2019 durch Bezirksamt Wandsbek, Abteilung Straßen fortgesetzt. Es erfolgte eine ergänzende Beauftragung zur Erarbeitung der Planungsunterlagen wurden durch die Ingenieurpartnerschaft Diercks Schröder.

7.4 Beschlüsse parlamentarischer Gremien

Die Planungsunterlagen wurden dem Ausschuss für Mobilität und Wirtschaft (MoWi) am 06.08.2020 zur Kenntnis gegeben.

7.5 Realisierungstermin

Der Beginn der Bauarbeiten ist für das zweite Quartal 2021 vorgesehen.

Verfasst: Hamburg, im August 2020

Ingenieurpartnerschaft Diercks Schröder
Beratende Ingenieure für Bauwesen