

Kontrakt-Nr.:
PSP-Nr.: 2-22403010-10017.20 (investiv) und 3-22403010-100010.04 (konsumtiv)

Bedarfsträger: Freie und Hansestadt Hamburg

Planungs- und Entwurfsdienststelle: Bezirksamt Wandsbek
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachamt Management des öffentlichen Raumes
Abteilung Straßen, MR 2

Baudienststelle: Bezirksamt Wandsbek
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachamt Management des öffentlichen Raumes
Abteilung Straßen, MR 2

Baumaßnahme: Volksdorfer Weg und Saseler Weg

Teilbaumaßnahme: Volksdorfer Weg – Querungsmöglichkeit auf Höhe des Recyclinghofes
Saseler Weg – Geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen

Erläuterungsbericht zur Schlussverschickung

Baulänge: rd. 2,0 km

ERLÄUTERUNGSBERICHT

Inhaltsverzeichnis

Abschnitt 1, Volksdorfer Weg, Querungsmöglichkeit (Vollausbau)

1.1	Allgemeines.....	5
1.1.1	Darstellung der Baumaßnahme, Lage und Einordnung in die überörtliche Situation.....	5
1.1.2	Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit, Dringlichkeit.....	5
1.1.3	Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag	5
1.1.4	Beschlüsse parlamentarischer Gremien	5
1.2	Planungsrechtliche Grundlagen.....	6
1.3	Technische Beschreibung der Baumaßnahme	6
1.3.1	Gegenwärtiger Zustand	6
1.3.1.1	Knotenpunktsform, Aufteilung/ Nutzung der Verkehrsflächen.....	6
1.3.1.2	Verkehrsbelastung	6
1.3.1.3	Verkehrsunfallauswertung.....	7
1.3.1.4	Öffentlicher Personennahverkehr.....	7
1.3.1.5	Fußverkehr.....	7
1.3.1.6	Radverkehr	7
1.3.1.7	Barrierefreiheit.....	8
1.3.1.8	Motorisierter Individualverkehr (MIV).....	8
1.3.1.9	Lichtsignalanlagen	8
1.3.1.10	Öffentliche Beleuchtung (ÖB).....	8
1.3.1.11	Straßenbegleitgrün.....	8
1.3.1.12	Ruhender Verkehr.....	8
1.3.1.13	Entwässerung	8
1.3.1.14	Ausstattung/ Möblierung.....	9
1.3.1.15	Sondernutzungen.....	9
1.3.1.16	Versorgungsanlagen	9
1.3.1.17	Grundwasser.....	9
1.3.1.18	Bodengutachten	9
1.3.1.19	Trummenuntersuchung	9
1.3.1.20	Kampfmittel.....	10
1.3.1.21	Überfahrten	10
1.3.2	Variantenuntersuchung.....	10
1.3.2.1	Planungsziel.....	10
1.3.2.2	Untersuchte Varianten.....	10
1.3.2.2.1	Variante 1, Beibehaltung der südlichen Fahrbahnkante mit Aufweitung nach Norden.	11
1.3.2.2.3	Variante 3, Kompromisslösung: Querunginsel, beidseitige Fahrbahnkantenanpassung	13
1.3.2.3	Wirtschaftlichkeit der gewählten Variante	13
1.3.3	Geplanter Zustand	14
1.3.3.1	Vorzugsvariante Querunginsel, beiseitige Fahrbahnkantenanpassung.....	14
1.3.3.2	Verkehrsbelastungen	14
1.3.3.3	Öffentlicher Personennahverkehr.....	14
1.3.3.4	Fußverkehr.....	15
1.3.3.5	Radverkehr	15
1.3.3.6	Barrierefreiheit.....	15
1.3.3.7	Motorisierter Individualverkehr (MIV).....	15
1.3.3.8	Lichtsignalanlagen	16
1.3.3.9	Öffentliche Beleuchtung	16
1.3.3.10	Straßenbegleitgrün.....	16
1.3.3.11	Ruhender Verkehr.....	17
1.3.3.12	Entwässerung	17
1.3.3.13	Ausstattung / Möblierung.....	17

1.3.3.14 Sondernutzungen.....	17
1.3.3.15 Versorgungsanlagen	17
1.3.3.16 Grundwasser.....	18
1.3.3.17 Bodengutachten.....	18
1.3.3.18 Trummenuntersuchung	18
1.3.4 Bautechnische Einzelheiten.....	18
1.3.5 Durchführung der Baumaßnahme inkl. Kosten.....	18
1.4 Umweltbelange	18
1.4.1 Umweltverträglichkeitsprüfung	18
1.4.2 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.....	18
1.4.3 Auswirkungen aus Immissionen	18
1.5 Grunderwerb	19
1.6 Anmerkungen zur Finanzierung.....	19
1.7 Sonstiges.....	19
2.1 Allgemeines.....	20
2.1.1 Darstellung der Baumaßnahme, Lage und Einordnung in die überörtliche Situation.....	20
2.1.2 Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit, Dringlichkeit.....	21
2.1.3 Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag	21
2.1.4 Beschlüsse parlamentarischer Gremien	21
2.2 Planungsrechtliche Grundlagen.....	21
2.3 Technische Beschreibung der Baumaßnahme	22
2.3.1 Gegenwärtiger Zustand	22
2.3.1.1 Knotenpunktsform, Aufteilung/ Nutzung der Verkehrsflächen.....	22
2.3.1.2 Verkehrsbelastung	22
2.3.1.3 Verkehrsunfallauswertung.....	22
2.3.1.4 Öffentlicher Personennahverkehr.....	22
2.3.1.5 Fußverkehr.....	23
2.3.1.6 Radverkehr	23
2.3.1.7 Barrierefreiheit.....	23
2.3.1.8 Motorisierter Individualverkehr (MIV).....	23
2.3.1.9 Lichtsignalanlagen	23
2.3.1.10 Öffentliche Beleuchtung (ÖB).....	23
2.3.1.11 Straßenbegleitgrün.....	23
2.3.1.12 Ruhender Verkehr.....	24
2.3.1.13 Entwässerung	24
2.3.1.14 Ausstattung/ Möblierung.....	24
2.3.1.15 Sondernutzungen.....	24
2.3.1.16 Versorgungsanlagen	24
2.3.1.17 Grundwasser.....	25
2.3.1.18 Bodengutachten.....	25
2.3.1.19 Trummenuntersuchung	25
2.3.1.20 Kampfmittel.....	25
2.3.1.21 Überfahrten	25
2.3.2 Variantenuntersuchung.....	25
2.3.2.1 Planungsziel.....	25
2.3.2.2 Untersuchte Varianten.....	26
2.3.2.3 Wirtschaftlichkeit der gewählten Variante	26
2.3.3 Geplanter Zustand	27
2.3.3.1 Vorzugsvariante, Bauliche Fahrbahneinengung, Restfahrbahnbreite 3,50 m	27
2.3.3.2 Verkehrsbelastungen	29

2.3.3.3 Öffentlicher Personennahverkehr.....	29
2.3.3.4 Fußverkehr.....	29
2.3.3.5 Radverkehr	29
2.3.3.6 Barrierefreiheit.....	29
2.3.3.7 Motorisierter Individualverkehr (MIV).....	29
2.3.3.8 Lichtsignalanlagen	29
2.3.3.9 Öffentliche Beleuchtung	29
2.3.3.10 Straßenbegleitgrün.....	29
2.3.3.11 Ruhender Verkehr.....	30
2.3.3.12 Entwässerung	30
2.3.3.13 Ausstattung / Möblierung.....	30
2.3.3.14 Sondernutzungen.....	30
2.3.3.15 Versorgungsanlagen	30
2.3.3.16 Grundwasser.....	30
2.3.3.17 Bodengutachten.....	30
2.3.3.18 Trümmenuntersuchung	30
2.3.4 Bautechnische Einzelheiten.....	30
2.3.5 Durchführung der Baumaßnahme inkl. Kosten.....	31
2.4 Umweltbelange	31
2.4.1 Umweltverträglichkeitsprüfung	31
2.4.2 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.....	31
2.4.3 Auswirkungen aus Immissionen	31
2.5 Grunderwerb	31
2.6 Anmerkungen zur Finanzierung	31
2.7 Sonstiges.....	32

3. Plananlagen

Beschreibung	Nr.	Maßstab
Übersichtskarte	21-047-02-01-SV	1:5.000
Lageplan Bestand, Volksdorfer Weg, Vollausbau	21-047-04-01-SV	1:250
Lageplan Planung, Saseler Weg, Einengungen	21-047-04-02-SV	1:500
Lageplan Planung, Saseler Weg, Einengungen	21-047-04-03-SV	1:500
Lageplan Planung, Saseler Weg, Einengungen	21-047-04-04-SV	1:500
Lageplan Planung, Volksdorfer Weg, Einengungen	21-047-04-05-SV	1:500
Lageplan Planung, Volksdorfer Weg, Vollausbau	21-047-04-06-SV	1:250
Leistungsplan Bestand, Volksdorfer Weg, Vollausbau	21-047-11-01-SV	1:250

4. Sonstige Anlagen

4.1 Abwägung der zur 1. Verschickung vom 08.07.2024 eingegangenen Stellungnahmen

Abschnitt 1, Volksdorfer Weg, Querungsmöglichkeit (Vollausbau)

1.1 Allgemeines

- 1.1.1 Darstellung der Baumaßnahme, Lage und Einordnung in die überörtliche Situation
Der Volksdorfer Weg befindet sich im Bezirk Wandsbek, Stadtteil Sasel.

Auf Höhe des ansässigen Recyclinghofes, Haus Nr. 196, soll eine Querungsmöglichkeit für Fußgänger hergestellt werden. Der Planungsabschnitt ist rd. 80 m lang.

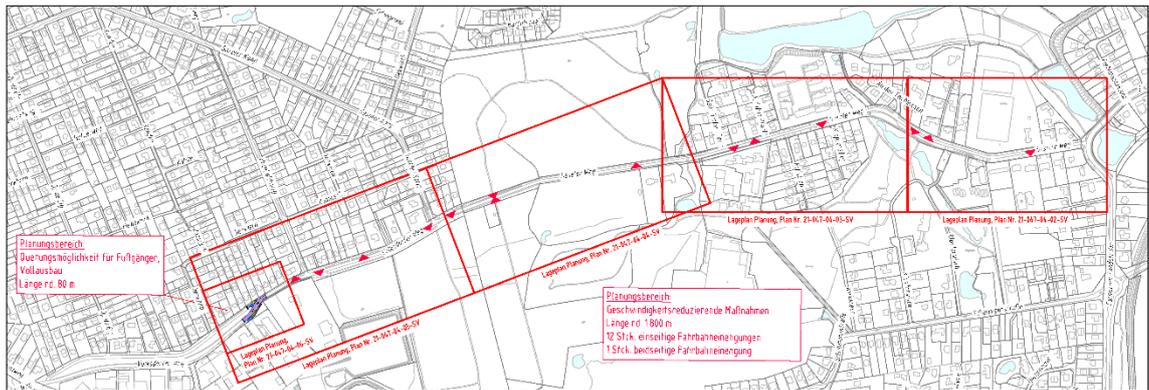


Abbildung 1: Kartenausschnitt aus Übersichtskarte

Der Volksdorfer Weg ist eine Bezirksstraße mit einer örtlichen Verbindungs- und Erschließungsfunktion. In dem angegebenen Maßnahmenbereich ist die Geschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt (Strecke 30 km/h und Tempo-30-Zonen).

An die nördlichen Nebenflächen grenzt eine ein- bis zweigeschossige Bebauung an. Im Süden grenzen Gewerbebetriebe an.

- 1.1.2 Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit, Dringlichkeit

Der Fahrbahnverlauf des Volksdorfer Weges weist im Planungsbereich eine scharfe S-Kurve auf. Der auf der Südseite verlaufende Gehweg endet auf Höhe der Haus Nr. 196 (Recyclinghof). Ab hier verläuft südlich der Fahrbahn ein Trampelpfad zum S-Kurvenverlauf, um hier als Fußgänger die Straße zu queren. Aufgrund der eingeschränkten Sicht kommt es hier zu einer Gefahrenlage für den kreuzenden Fußgängerverkehr. Daher soll in diesem Bereich eine Querungsmöglichkeit für den Fußgänger geschaffen werden.

- 1.1.3 Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag

Bedarfsträger für die Maßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg.

Die Planung und Bauausführung obliegen dem Bezirksamt Wandsbek, Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt, Fachamt Management des öffentlichen Raumes, Abteilung Straßen.

Die BRW Ingenieurpartnerschaft mbB wurde durch das Bezirksamt Wandsbek mit der Ingenieurtechnischen Fachplanung beauftragt.

- 1.1.4 Beschlüsse parlamentarischer Gremien

Auf Grundlage der Drucksache 21-3858 wurde die vorliegende Planung in das Arbeitsprogramm aufgenommen.

1.2 Planungsrechtliche Grundlagen

Im Planungsbereich sind folgende Pläne rechtsgültig:

- Bebauungsplan Sasel 5, festgestellt 24.05.1968
- Bebauungsplan Sasel 5 (1. Änderung), festgestellt 30.07.1990
- Bebauungsplan BS Sasel, festgestellt 14.01.1955
- Bebauungsplan BS Volksdorf, festgestellt 14.01.1955
- Bebauungsplan 42 Volksdorf, festgestellt 07.09.2005
- Bebauungsplan 41 Volksdorf, festgestellt 07.07.2004

Bei dem angrenzenden Objekt "Saseler Weg Haus Nr. 53, Haus und umgebendes Gelände" handelt es sich um ein geschütztes Denkmalensemble gem. § 4 DSchG. Dieses ist bei der Anordnung von Fahrbahneinengungen zu berücksichtigen und aus Umgebungschutzgründen von Veränderungen freizuhalten.

1.3 Technische Beschreibung der Baumaßnahme

1.3.1 Gegenwärtiger Zustand

1.3.1.1 Knotenpunktsform, Aufteilung/ Nutzung der Verkehrsflächen

Der Planungsabschnitt ist rd. 80 m lang und verläuft von Haus Nr. 196 (Recyclinghof) bis zur Haus Nr. 193. Der Straßenverlauf ist geprägt durch eine S-Kurve.

Der Volksdorfer Weg ist hier eine einbahnige Straße mit einem Fahrstreifen je Richtung. Der Planungsbereich liegt in einer Tempo-30-Zone, diese beginnt auf Höhe der Haus Nr. 196 und geht in Richtung Osten über den Planungsbereich hinaus. Im Kurvenbereich schließt auf der Nordseite eine Nebenfahrbahn an (Stat. 1+912), die in westlicher Richtung parallel zum Volksdorfer Weg verläuft.

Zwischen Nebenfahrbahn und Volksdorfer Weg verläuft ein begrünter Knick mit Baumbestand in den nicht eingegriffen werden darf.

Südlich des Kurvenbereiches besteht eine weitere Grünfläche mit größerem Baumbestand. Ein unbefestigter Trampelpfad führt durch diese Grünfläche und endet vor dem Flurstück 8173. Hier kreuzt derzeit der Fußgängerverkehr in einer erhöhten Gefahrenlage die Fahrbahn.

Die bituminös befestigte Fahrbahn ist 6,00 m bis 7,25 m breit.

Auf der Südseite endet der ausgebaute Gehweg vor dem Haus Nr. 196 (Recyclinghof). Er weist eine mittlere Breite von 2,00 m auf und ist mit Betonplatten (50/50 cm) befestigt.

An der nördlichen Bebauung sind die Nebenflächen als Gehweg mit einer mittleren Breite von 2,25 m ausgebaut. Sie sind mit Betonsteinpflaster befestigt und besitzen in Teilabschnitten Sicherheitsstreifen in Betonplatten (50 cm).

Die Wege sind nicht barrierefrei ausgebaut.

1.3.1.2 Verkehrsbelastung

Im Bereich Volksdorfer Weg wurde auf Höhe der Haus Nr. 231a an zwei Tagen eine Verkehrszählung durchgeführt, 07.11.2023 und 08.11.2023.

Am 07.11.2023 wurden folgende Verkehrsbelastungen gemessen:

Richtung Süd-Ost: 3.139 Kfz / 24h, davon 49 Stück. LKW > 3,5 to, dieses entspricht einem Schwerverkehrsanteil (SV) von ca. 1,6 %.

In der Spitzenviertelstunde beträgt die Verkehrsbelastung 87 Kfz (Summe aller Kfz).

In der Spitzenstunde beträgt die Verkehrsbelastung 290 Kfz (Summe aller Kfz).

Richtung Nord-West: 3.087 Kfz / 24h, davon 44 Stück. LKW > 3,5 to, dieses entspricht einem Schwerverkehrsanteil (SV) von ca. 1,4 %.
In der Spitzenviertelstunde beträgt die Verkehrsbelastung 79 Kfz (Summe aller Kfz).
In der Spitzenstunde beträgt die Verkehrsbelastung 272 Kfz (Summe aller Kfz).

Am 08.11.2023 wurden folgende Verkehrsbelastungen gemessen:

Richtung Süd-Ost: 3.223 Kfz / 24h, davon 48 Stck. LKW > 3,5 to, dieses entspricht einem Schwerverkehrsanteil (SV) von ca. 1,5 %.
In der Spitzenviertelstunde beträgt die Verkehrsbelastung 105 Kfz (Summe aller Kfz).
In der Spitzenstunde beträgt die Verkehrsbelastung 311 Kfz (Summe aller Kfz).

Richtung Nord-West: 3.165 Kfz / 24h, davon 47 Stck. LKW > 3,5 to, dieses entspricht einem Schwerverkehrsanteil (SV) von ca. 1,5 %.
In der Spitzenviertelstunde beträgt die Verkehrsbelastung 86 Kfz (Summe aller Kfz).
In der Spitzenstunde beträgt die Verkehrsbelastung 254 Kfz (Summe aller Kfz).

1.3.1.3 Verkehrsunfallauswertung

Verkehrsunfallzahlen liegen für den Betrachtungsbereich nicht vor.

1.3.1.4 Öffentlicher Personennahverkehr

Im Volksdorfer Weg verkehren keine Buslinien.

1.3.1.5 Fußverkehr

Die Nebenflächen weisen beidseitig teilweise Grünflächen mit Baumbestand auf.

Die in Betonplatten befestigten Nebenflächen auf der Südseite des Volksdorfer Weges weisen Gesamtbreiten von 2,00 m auf. Der befestigte Gehweg endet auf der Südseite vor der Überfahrt zum Recyclinghof, Stat. 1+946.

Dahinter setzt er sich als Trampelpfad in der Grünfläche fort und endet in der S-Kurve bei Stat. 1+890. Hier queren die Fußgänger die rd. 7,00 m breite Straße.

Die Breiten der Nebenflächen auf der Nordseite betragen i.M. 2,25 m.

Die Gehwege sind hier 2,25 m breit und sind in Betonsteinpflaster befestigt. Teilweise sind am Fahrbahnrand Sicherheitsstreifen in Betonplatten (0,50 m) vorhanden.

1.3.1.6 Radverkehr

Radverkehrsanlagen sind im Planungsbereich nicht vorhanden. Der Radverkehr erfolgt derzeit im Mischverkehr auf der Fahrbahn oder regelwidrig auf den Nebenflächen im Fußgängerbereich.

1.3.1.7 Barrierefreiheit

Bauliche Anlagen zur Realisierung der Barrierefreiheit sind im Planungsabschnitt nicht festgestellt worden.

1.3.1.8 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Der Volksdorfer Weg ist im Planungsbereich zweistreifig ausgebaut. Die Fahrbahnbreite im Planungsabschnitt liegt zwischen 6,00 m und 7,25 m. Die Fahrstreifen weisen eine mittlere Breite von rd. 3,30 m auf.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt im Planungsabschnitt 30 km/h (Tempo-30-Zone).

Der Volksdorfer Weg ist gegenüber der einmündenden nördlichen Nebenfahrbahn vorfahrtsberechtigt.

1.3.1.9 Lichtsignalanlagen

Es bestehen keine Lichtsignalanlagen im Planungsabschnitt.

1.3.1.10 Öffentliche Beleuchtung (ÖB)

Es befinden sich Beleuchtungsmasten auf der nördlichen Seite des Volksdorfer Weges als auch auf der Südseite des Volksdorfer Weges.

1.3.1.11 Straßenbegleitgrün

Beidseitig des zu betrachtenden Straßenabschnittes befinden sich Grünflächen mit Baumbestand. Insgesamt sind 39 Stück Bestandsbäume in den direkt an den Umgestaltungsbereich angrenzenden Grünflächen vorhanden. Diese weisen Stammdurchmesser von 0,15 bis 0,60 m auf und sind im Knickbereich zwischen Nebenfahrbahn und Volksdorfer Weg sowie in der südlich angrenzenden Grünfläche vorhanden. Ein Einzelbaum befindet sich auf der Nordseite bei Stat. 1+905.

1.3.1.12 Ruhender Verkehr

Im Planungsbereich von Stat. 1+878 bis Stat. 1+952 sind keine Parkstände vorhanden. Im Bestand sind im Planungsbereich ebenfalls keine Fahrradbügel vorhanden.

Im Planungsbereich sind Halteverbote durch entsprechende Beschilderungen ausgewiesen.

1.3.1.13 Entwässerung

Von Station 1+878 bis Station 1+952 liegt ein einseitiges Fahrbahngefälle vor. Das anfallende Oberflächenwasser der Fahrbahn wird über einseitig angeordnete Gussasphaltrinnen abgeleitet und über Trummen dem vorhandenen Regenwassersiel zugeführt.

1.3.1.14 Ausstattung/ Möblierung

Am Fahrbahnrand zur südlichen Grünfläche befinden sich Schutzgitter (2 Stück.).

Im Planungsbereich befinden sich zahlreiche Verkehrszeichen und Hinweisschilder.

Im Kurvenbereich sind in Fahrbahnmitte Markierungsnägel eingebaut.

1.3.1.15 Sondernutzungen

Es sind keine Sondernutzungen vorhanden.

1.3.1.16 Versorgungsanlagen

Der Leitungsbestand wurde durch eine Leitungsanfrage im Oktober 2023 abgefragt. Danach liegen im Straßenraum die üblichen Versorgungsleitungen und Siele, einschließlich der erforderlichen Schachtanlagen und oberirdischen Sicherungskästen.

Im überplanten Bereich befinden sich Leitungen folgender Versorgungsträger:

- Hamburg Wasser, Regenwasser (HSE)
- Hamburg Wasser, Schmutzwasser (HSE)
- Hamburg Wasser, Trinkwasser (HWW)
- Stromnetz Hamburg GmbH
- Gasnetz Hamburg GmbH
- Deutsche Telekom
- Vodafone Deutschland GmbH
- Dataport
- servTEC
- Willy Tel, Wilhelm.tel
- 1&1 Versatel

Im Rahmen der weiteren Planung werden Abstimmungen mit den Versorgern und HHVA-ÖB erfolgen.

1.3.1.17 Grundwasser

Daten zu den Grundwasser- bzw. Schichtwasserständen liegen zurzeit noch nicht vor. Diese werden bei Bedarf im weiteren Planungsverfahren ermittelt.

1.3.1.18 Bodengutachten

Zurzeit liegen keine Untersuchungen zum anstehenden Baugrund vor. Im weiteren Planungsverfahren werden Untersuchungen durch den AG veranlasst.

1.3.1.19 Trummenuntersuchung

Im Zuge des geplanten Vollausbaus sollen alle Trummen im Planungsbereich erneuert werden.

1.3.1.20 Kampfmittel

Derzeit liegt keine Gefahrenerkundung vor. Es wird seitens des Auftragsgebers davon ausgegangen, dass kein Eingriff unter den Flächen des vorhandenen Ausbaus erforderlich wird.

1.3.1.21 Überfahrten

Im Planungsbereich befinden sich 5 Grundstücksüberfahrten.

Diese sind in Wabenstein befestigt.

1.3.2 Variantenuntersuchung

1.3.2.1 Planungsziel

Mit der hier vorliegenden Planung soll in dem Planungsbereich Volksdorfer Weg eine geeignete Führungsform zur Fahrbahnquerung für Fußgänger hergestellt werden.

Ziel ist es, die Gefahrenlage für den kreuzenden Fußgänger in der Kurvenlage Volksdorfer Weg zu entschärfen und über bauliche Maßnahmen eine geeignete Fußgängerquerung zu schaffen.

Der Baumbestand ist soweit möglich zu erhalten.

In die Knicklage mit Baumbestand zwischen Nebenfahrbahn und Volksdorfer Weg soll nicht eingegriffen werden.

Ein Grunderwerbsverfahren soll nicht durchgeführt werden.

1.3.2.2 Untersuchte Varianten

Gemäß Abstimmung mit dem PK 35 dürfen in einer Tempo-30-Zone keine Lichtsignalanlagen und keine Fußgängerüberwege angeordnet werden, daher entfallen diese Varianten zur Herstellung einer Querungsmöglichkeit.

Es verbleibt lediglich die Lösungsmöglichkeit zur Herstellung einer Fahrbahnaufweitung und Anordnung einer mittigen Querungsinsel (ungesicherte Querungsform).

Aufgrund des erforderlichen Platzbedarfes kann diese Form der Querungsmöglichkeit nur im Bereich der S-Kurve, auf Höhe der Haus Nr. 189-191, angeordnet werden.

Die Variante einer westlichen Querungsmöglichkeit auf Höhe der Haus Nr. 194-196 hat einen erheblichen Eingriff in den nördlich der Straße gelegenen Knickbereich mit einer erheblichen Anzahl von Baumfällungen zur Folge. Zudem können die erforderlichen Längsneigungen im Gehwegbereich (hier > 6 %) aufgrund der vorhandenen Höhensituationen nicht eingehalten werden. Somit kann diese Variante aus planungstechnischer und naturschutzfachlicher Sicht nicht umgesetzt werden.

Eine Verschiebung der Fahrbahnaufweitung mit Querungsinsel in Richtung Osten hätte Grunderwerb zur Folge, daher wurde diese Variante auch ausgeschlossen.

Im Bereich des definierten Standortes der Fußgängerquerung bei Stat. 1+902 wurden zwei Varianten vertiefend betrachtet:

- Variante 1: Beibehaltung der südlichen Fahrbahnkante mit Aufweitung nach Norden
- Variante 2: Beibehaltung der nördlichen Fahrbahnkante mit Aufweitung nach Süden

1.3.2.2.1 Variante 1, Beibehaltung der südlichen Fahrbahnkante mit Aufweitung nach Norden

Mit Variante 1 wird das Ziel verfolgt, den Baumbestand auf der südlich der Fahrbahn angrenzenden Grünfläche komplett zu erhalten (Ziel kein Eingriff Baumbestand).

Auf der Nordseite muss der Knickbereich mit Baumbestand aufrechterhalten werden (Festpunkt in Planung). Somit kann die Fahrbahnaufweitung mit Versetzen der nördlichen Fahrbahn nur in einem kleinen Teilbereich vor den Haus Nr. 189-191 erfolgen.

Unter Ansatz von Fahrstreifenbreiten, die sich aus den Schleppkurven der maßgebenden Bemessungsfahrzeuge ergeben (hier $B = \text{mind. } 3,75 \text{ m}$) und dem Ansatz einer Querungsinsel mit 2,50 m Breite kann ein Eingriff in die südliche Grünfläche mit erforderlichen Baumfällungen nicht vermieden werden.

Das Ziel dieser Variante 1 ist damit nicht erreicht, daher wird diese Variante nicht weiterverfolgt.



Abbildung 2: Lageplan Planung, Variante 1

1.3.2.2 Variante 2, Beibehaltung der nördlichen Fahrbahnkante mit Aufweitung nach Süden

In der Variante 2 wird die Fahrbahnkante auf der Nordseite aufrechterhalten und die Fahrbahnaufweitung in Richtung Süden vorgesehen.

Unter Berücksichtigung der planungsrechtlichen Mindestanforderungen (Mindestbreiten, Schleppkurven) ergibt sich bei dieser Variante ein erforderlicher Grunderwerb im Bereich des Flurstückes 8172.

Zudem ergibt sich ein erheblicher Eingriff in den prägenden Baumbestand, es müssen 14 Stück Bäume mit Stammdurchmessern von 0,35 m bis 1,20 m gefällt werden.

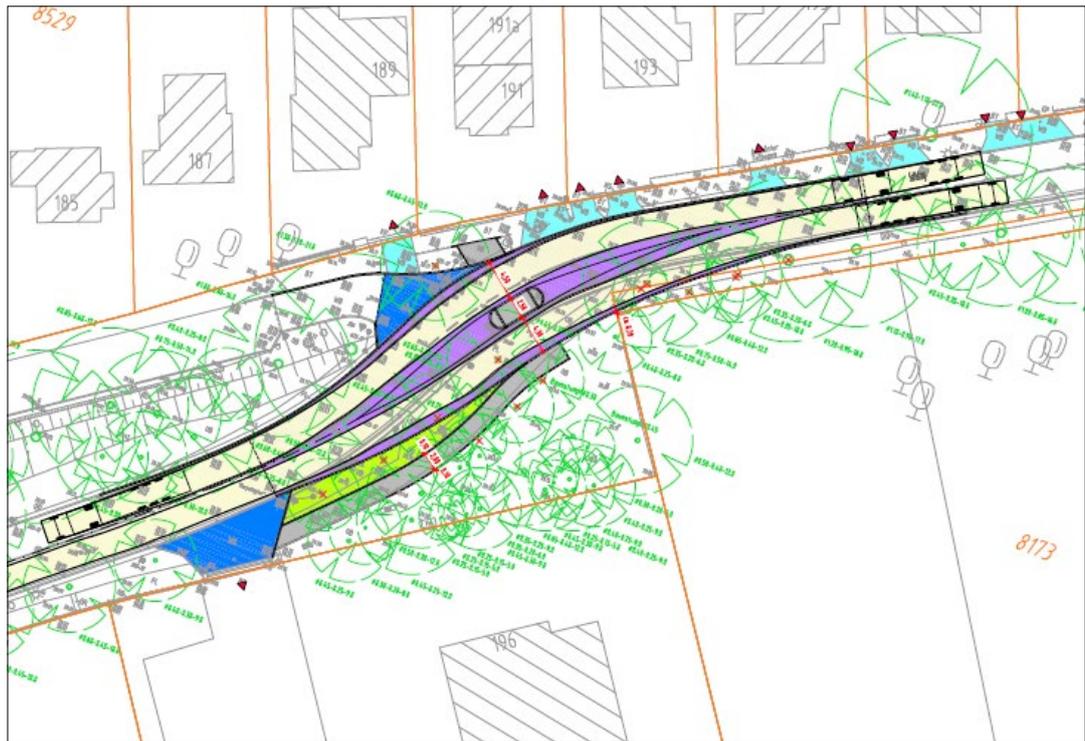


Abbildung 3: Lageplan Planung, Variante 2

Damit das politische Ziel zur Herstellung einer Fußgängerquerung im Volksdorfer Weg umgesetzt werden kann, muss die Variante 2 modifiziert werden.

Ein Grunderwerbsverfahren ist zu vermeiden. Um dieses Ziel zu erreichen, darf die nördliche Fahrbahnkante leicht verschoben werden. Auch der Baum bei Stat. 1+906 (Nordseite) darf in Abstimmung mit dem Fachamt Stadtgrün im Hinblick auf eine Kompromisslösung gefällt werden.

Die erforderlichen Baumfällungen auf der Südseite sind zu reduzieren. Gemäß den Vorgaben des Auftraggebers sind die erforderlichen Lagen der Fahrbahnkanten (Hochbord) gemäß dem Minimum der Schleppkurven des Sattelzuges anzusetzen, ohne erforderlichen Überhang.

Die Breiten der Fahrstreifen und der Querungsinsel können gem. den Flächenbedarfen der Schleppkurven des Bemessungsfahrzeuges (hier Sattelzug) planerisch modifiziert werden.

1.3.2.2.3 Variante 3, Kompromisslösung: Querungsinsel, beidseitige Fahrbahnkantenanpassung

In Variante 3 erfolgt die Aufweitung der Fahrbahn zur Herstellung einer Querungsinsel für Fußgänger im Wesentlichen nach Süden. Im Norden wird die Bordlage an die erforderliche Schleppkurve des Sattelzuges mit Fahrtrichtung Ost-West angepasst. Aufgrund dieser veränderten Bordlage muss der Baum bei Stat. 1+906 (Nordseite) gefällt werden.

Die Baumfällungen auf der Südseite können reduziert werden. Es müssen 6 Stück Bäume gefällt und ein Baumstubben entfernt werden.

Ein Grunderwerb ist bei dieser modifizierten Variante nicht mehr erforderlich.

Aufgrund der vorgenannten Verbesserungen maßgebender Planungsmerkmale stellt die Variante 3 „Kompromisslösung“ die Vorzugsvariante dar.

1.3.2.3 Wirtschaftlichkeit der gewählten Variante

Es wurden funktionale und technische Varianten untersucht, diese wurden auf der Grundlage der vorgegebenen Planungsziele, der bestehenden örtlichen Randbedingungen und der geltenden Regelwerke bewertet.

Nach Abwägung aller Interessen, der städtebaulichen, verkehrlichen und bautechnischen Randbedingungen sowie aller Vor- und Nachteile wurde eine Fortschreibung der Variante 3, die im Folgenden beschrieben wird, als zweckmäßige sowie wirtschaftlich und technisch optimal realisierbare Planungsvariante zur Erfüllung des Planungsziels festgelegt. Die Planung entspricht den technischen Mindestanforderungen. Die Umsetzung erfolgt nach den anerkannten Regeln der Technik, die grundsätzlich auch wirtschaftlichen Gesichtspunkten unterliegen.

Mit der vorgesehenen baulichen Fußgängerquerung in Form einer Querungsinsel wird das Ziel zur Entschärfung der Gefahrenlage durch kreuzende Fußgänger in der S-Kurve im Volksdorfer Weg auf Höhe der Haus Nr. 189-191 entschärft und die Verkehrssicherheit für den Fußgängerverkehr erhöht.

Der nicht regelkonforme Trampelpfad auf der Südseite des Planungsbereiches wird entsprechend den geltenden Richtlinien als Gehweg neu hergestellt und an die Querungsstelle herangeführt.

Die Querungsinsel sowie die auf der Nord- und Südseite angrenzenden Gehwegflächen werden mit taktilen Leitelementen ausgestattet.

Der schlechte bauliche Zustand der Fahrbahnfläche im Planungsbereich erfordert einen steigenden Unterhaltungsaufwand zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit und der Funktionsfähigkeit der Straße. Dieser Aufwand wird durch die vorliegende Planung und die vorgesehene Sanierung der Fahrbahn reduziert (Vollausbau).

Eine weitere Kosten-Nutzen-Analyse bzw. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung im eigentlichen Sinne ist nicht durchführbar, da sich keine geeigneten, technisch gleichwertigen und wirtschaftlich sinnvollen Alternativen anbieten.

Ein effizienter bzw. wirtschaftlicher Einsatz der Mittel ist damit gewährleistet. Unter Berücksichtigung der örtlichen und verkehrlichen Randbedingungen ist die aufgetragene Planung die wirtschaftlichste Lösung.

1.3.3 Geplanter Zustand

Die folgende Planung betrachtet Verkehrsflächen im öffentlichen Raum. Grundlage der Planung sind die Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen (ReStra).

1.3.3.1 Vorzugsvariante Querunginsel, beiseitige Fahrbahnkantenanpassung

Abmessungen der Fahrbahn und Nebenflächen

Die nördliche Bordlage wird leicht angepasst, maximale Verschiebung der Hochbordkante um 0,20 m.

Im Hinblick auf die Schleppkurve und Fahrdynamik wird im Einmündungsbereich der Nebenfahrbahn eine Teilfläche aufgeweitet, mit einem Rundbord eingefasst ($a = 5 \text{ cm}$) und mit Natursteingroßpflaster befestigt.

Der Ausbau bzw. die Verschiebung der Bordlage erfolgt im Wesentlichen in Richtung Süden, maximales Verschiebungsmaß der Bordlage rd. 3,50 m.

Die Achse der Fahrbahn wird im Kurvenbereich ebenfalls nach Süden verschoben. Die Verschiebung der Achse erfolgt im Kurvenbereich auf einer Länge von rd. 70 m. Das Versetzmaß der Achse beträgt bis zu 1,80 m.

Auf Höhe der Stat. 1+902 wird eine Querunginsel für den Fußgängerverkehr hergestellt. Westlich der Querunginsel wird eine tropfenartige Aufpflasterung mit Rundbordeinfassung hergestellt, um die Führung der Fahrstreifen zu verdeutlichen, da keine Markierungsflächen herzustellen sind.

In Abhängigkeit der Schleppkurven des Bemessungsfahrzeuges (Sattelzug) betragen die Fahrstreifenbreiten neben der Querunginsel jeweils 3,75 m.

Am Bauanfang, Stat. 1+878, beträgt die Gesamtfahrbahnbreite 6,02 m, daraus ergibt sich eine Fahrstreifenbreite von 3,01 m.

Am Ausbauende Stat. 1+952, beträgt die Gesamtfahrbahnbreite 7,02 m, somit besitzen die Fahrstreifen Breiten von 3,51 m.

Es sind folgende Querschnittsabmessungen vorgesehen:

- Fahrstreifen: 2 Stck., Breiten 3,01 m bis 3,51 m
- Gussasphaltrinne $B = 0,30 \text{ m}$ am Fahrbahnrand in Teilabschnitten in Abhängigkeit des Deckengefälles
- Hochbord aus Beton, $B = 15 \text{ cm}$
- Südseite: Gehweg in Grünfläche, $B = 2,00 \text{ m}$, Betonplatten 50/50 cm, Einfassung beidseitig mit TB 10/25 cm
- Nordseite: angrenzende Gehwegflächen in Betonplatten, versch. Breiten sowie Überfahrten in Wabensteinpflaster

1.3.3.2 Verkehrsbelastungen

Es ergeben sich keine Veränderungen.

1.3.3.3 Öffentlicher Personennahverkehr

Es sind keine Änderungen vorgesehen.

1.3.3.4 Fußverkehr

Nordseite

Auf der Nordseite sollen die angrenzenden Flächen höhenmäßig angepasst werden. Die Gehwege werden in Betonplatten (50/50 cm) hergestellt, die Mindestgehwegbreiten betragen 2,00 m.

Südseite

Auf der Südseite wird anstelle des Trampelpfades ein 2,00 m breiter Gehweg zwischen Überfahrt Haus Nr. 196 (Recyclinghof) und Querungsstelle bei Stat. 1+902 in der Grünfläche hergestellt.

Dieser wird in Betonplatten (50/50 cm) befestigt und beidseitig mit Tiefborden 10/25 cm eingefasst.

Querungsinsel, Stat. 1+902

Auf Höhe der Stat. 1+902 wird in Fahrbahnmitte eine Querungsinsel für den Fußgängerverkehr hergestellt.

Die Querungsinsel ist rd. 7,00 m lang und erhält in Anlehnung an die erforderlichen Schleppkurven eine leichte Tropfenform.

Die Breite des Querungsbereiches in der Insel beträgt 4,00 m, so dass die taktilen Elemente vorgesehen werden können. Die ausgerundeten Köpfe der Insel besitzen Radien von 1,25 m und 1,50 m. Diese Kopfflächen werden begrünt. Der Gehwegbereich wird mit Betonplatten (50/50 cm) befestigt.

Durch die beschriebene Planung ergeben sich in den Nebenflächen lage- und höhenmäßige Anpassungen, so dass ein Umbau bzw. eine Neuherstellung der Oberflächenbefestigungen bis zur Grundstücksgrenze erfolgen muss. Anpassungen von privaten Zuwegungen und Zufahrten sind ebenfalls erforderlich.

1.3.3.5 Radverkehr

Für den Radverkehr ergeben sich keine Veränderungen.

1.3.3.6 Barrierefreiheit

Es werden taktile Leiteinrichtungen im Fußgängerquerungsbereich vorgesehen (ungesicherte Querung).

Die Grundstücksüberfahrten werden in Wabensteinpflaster hergestellt, so dass die Barrierefreiheit gegeben ist.

1.3.3.7 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Der Volksdorfer Weg wird im Planungsbereich weiterhin eine Zweistreifigkeit aufweisen.

Die Fahrstreifen erhalten an der Querungsinsel eine Breite von 3,75 m.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h.

Der Volksdorfer Weg bleibt gegenüber der einmündenden Nebenfahrbahn, im Planungsbereich, vorfahrtsberechtigt.

Die Fahrbeziehungen werden anhand des Bemessungsfahrzeuges „Sattelzug“ und des Müllfahrzeuges (3-achsig) erläutert. Die Planungen ermöglichen das Befahren des Volks-

Ersatzpflanzungen können aufgrund der örtlich beengten Verhältnisse und des dichten Baumbestandes auf der Südseite nicht vor Ort durchgeführt werden.

Im Rahmen des weiteren Planungsverfahrens werden andere Ersatzbaumstandorte für den erforderlichen 1:1 Ausgleich geprüft.

Für die Dauer der Bauarbeiten werden Baumschutzmaßnahmen vorgesehen, um den Erhalt des Baumbestandes auf der Nordseite sicherzustellen.

Baumbilanz					
	Bestand	Fällung	Neupflanzung	Gesamt	Differenz
Volksdorfer Weg, Planungsbereich Querungsinsel	39	7	0	32	- 7

1.3.3.11 Ruhender Verkehr

Für den Ruhenden Verkehr ergeben sich keine weiteren Veränderungen.

1.3.3.12 Entwässerung

Die bestehenden Entwässerungsanlagen (Gussasphaltrinne, Straßenabläufe, Anschlüsse) sowie die Deckenhöhen der Fahrbahn müssen an die neue Planung angepasst werden.

Das Gefälle der Gehwege wird in Abhängigkeit der örtlichen Verhältnisse und den aufrecht zu erhaltenden Geländehöhen an den Privatgrundstücken variieren. Ähnlich wird es sich mit der Längsneigung der Gehwegflächen verhalten.

Das vorhandene Entwässerungssystem wird beibehalten. Das anfallende Oberflächenwasser wird über das Quer- und Längsgefälle der Fahrbahn bzw. der Nebenflächen an den an den Fahrbahnrändern verlaufenden Gussasphaltrinnen (B = 30 cm) zugeführt und abgeleitet. Über angeordnete Trummen wird das Oberflächenwasser dem Regenwasserseil zugeführt.

Die Gussasphaltrinnen müssen in Abhängigkeit der Gefällewechsel und der Deckenhöhenplanung angepasst werden.

Die vorhandenen Trummen werden in der Lage angepasst (2 Stck.) und erneuert.

1.3.3.13 Ausstattung / Möblierung

Die Beschilderung wird an die Planung angepasst.

Durch die Neuordnung der Flächen betroffene Anlagen werden ebenfalls angepasst.

1.3.3.14 Sondernutzungen

Es sind keine Veränderungen vorgesehen.

1.3.3.15 Versorgungsanlagen

Die erforderlichen Leitungsumverlegungen werden vor und während der Straßenbaumaßnahme vorgenommen. Der Umfang der Leitungsumverlegungen wird im Rahmen der Leistungsbesprechungen geklärt.

1.3.3.16 Grundwasser

Folgemaßnahmen zum Grundwasser sind bisher nicht bekannt.

1.3.3.17 Bodengutachten

Die klassifizierten Böden und Abfallstoffe werden gemäß den gesetzlichen Vorgaben entsorgt.

1.3.3.18 Trummenuntersuchung

Keine Folgemaßnahmen. Alle Trummen werden neu hergestellt und an das Regenwassersiel angeschlossen.

1.3.4 Bautechnische Einzelheiten

Die bautechnischen Einzelheiten werden im Rahmen der Erstellung der AU-Bau genannt. Gemäß den Vorgaben des AG wird ein Vollausbau unter Berücksichtigung der Belastungsklasse BK 1,8 vorgenommen.

1.3.5 Durchführung der Baumaßnahme inkl. Kosten

Die Umsetzung der Maßnahmen soll in zwei Bauabschnitten unter halbseitiger Sperrung erfolgen.

Die geschätzten Baukosten betragen ca. 480.000,00 € brutto.

Grunderwerb ist nicht vorgesehen.

Eine genaue Kostenermittlung erfolgt als kommender Planungsschritt durch Aufstellung der Ausführungsunterlage-Bau gem. § 57 LHO.

Die Aufwendungen für die Um- und Rückverlegungen der Versorgungsleitungen sind von den Leitungsträgern zu tragen.

Der Baubeginn wird in Abhängigkeit der erforderlichen Arbeiten der Leitungsträger noch festgelegt.

1.4 Umweltbelange

1.4.1 Umweltverträglichkeitsprüfung

Die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) nach § 13a HWG ist nicht erforderlich, da für diese Baumaßnahme die Kriterien für die Notwendigkeit einer UVP nicht erfüllt sind.

1.4.2 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Aufgrund der Baumaßnahme sind keine Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen ergänzend zu den vorab genannten Ersatzbaumpflanzungen erforderlich.

1.4.3 Auswirkungen aus Immissionen

Die Straßenbaumaßnahme stellt keinen baulichen Eingriff im Sinne §1 Absatz 2 Satz 1 und Satz 2 der 16. BImSchV dar. Lärmschutzmaßnahmen sind nicht erforderlich.

1.5 Grunderwerb

Es ist kein Grunderwerb vorgesehen.

1.6 Anmerkungen zur Finanzierung

Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt aus Mitteln der Rahmenezuweisung des Bezirkssamtes Wandsbek.

Der Maßnahmenbereich verleiht im Anlagenvermögen des Bezirks.

Die Unterhaltung und das Anlagenmanagement obliegen dem Bezirk Wandsbek.

1.7 Sonstiges

Im Rahmen des Planungsprozesses wurden im Zuge der 1. Verschickung alle erforderlichen Dienststellen, Personen und Institutionen am Abstimmungsverfahren beteiligt.

Die Stellungnahmen wurden in der hiermit zur Vorlage kommenden Schlussverschickung abgewogen und so weit möglich berücksichtigt und eingearbeitet.

Abschnitt 2, Saseler Weg, Geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen

2.1 Allgemeines

2.1.1 Darstellung der Baumaßnahme, Lage und Einordnung in die überörtliche Situation

Der Planungsbereich „Herstellung von Geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen“ ist rd. 1,8 km lang. Dieser Bereich beinhaltet den Volksdorfer Weg und Saseler Weg zwischen der Ausbaumaßnahme Querungsinsel (Vollausbau) im Westen und der Farmsener Landstraße im Osten. Der Volksdorfer Weg verläuft in Ost-West-Richtung und geht ab Stat. 1+400 in den Saseler Weg über. Der Saseler Weg mündet im Osten an der Farmsener Landstraße. Der Maßnahmenbereich befindet sich im Stadtteil Volksdorf, Bezirk Wandsbek.

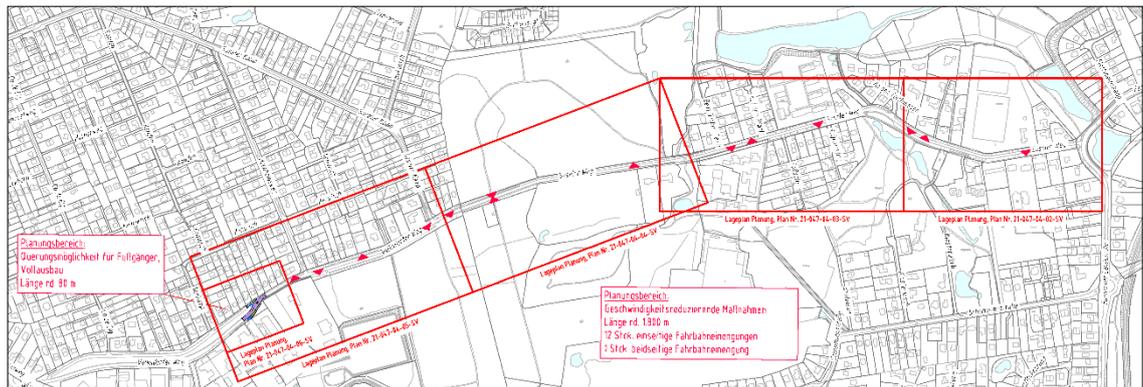


Abbildung 5: Kartenausschnitt aus Übersichtskarte

Der Volksdorfer Weg sowie der Saseler Weg sind Bezirksstraßen mit einer örtlichen Verbindungs- und Erschließungsfunktion. Durch die entsprechende Beschilderung ist eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h vorgegeben (Tempo-30-Zonen und Strecke 30 km/h = Waldbereich).

Auf einer Länge von rd. 400 m, Stat. 1+010 bis Stat. 1+410, grenzen anbaufreie Flächen an. Der Straßenzug, hier Saseler Weg, führt hier durch ein Forstgebiet. In diesem Bereich ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt.

Im Volksdorfer Weg, Stat. 1+140 bis Stat. 1+878, grenzt an die nördliche Nebenfläche eine ein- bis zweigeschossige Bebauung an. Die südlich der Straße liegenden Flächen sind anbaufrei und geprägt durch dichten Baumbewuchs.

Östlich des Forstbereiches, Stat. 0+000 bis Stat. 0+950, grenzen an die Nebenflächen (Nord und Südseite) ein- und zweigeschossige als auch mehrgeschossige Wohnbebauung an.

Auf Höhe der Stat. 0+650 befindet sich auf der Nordseite eine Grundschule (Schule An den Teichwiesen).

Hier ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt.

Auf der Nordseite, auf Höhe der Stat. 0+250, befindet sich eine Sportanlage (Sportplatz Saseler Weg).

2.1.2 Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit, Dringlichkeit

Im Juni 2023 wurde für den Volksdorfer Weg ab Stat. 1+875 und den anschließenden Saseler Weg bis zur Einmündung in die Farmsener Landstraße eine Tempo-30-Zone angeordnet, Länge rd. 1,8 km.

Trotz der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h wurden immer wieder Geschwindigkeitsüberschreitungen festgestellt. Daher sollen in diesem Straßenabschnitt bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung hergestellt werden. Diese Forderung wird durch das PK 35 unterstützt.

2.1.3 Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag

Bedarfsträger für die Maßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg.

Die Planung und Bauausführung obliegen dem Bezirksamt Wandsbek, Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt, Fachamt Management des öffentlichen Raumes, Abteilung Straßen.

Die BRW Ingenieurpartnerschaft mbB wurde durch das Bezirksamt Wandsbek mit der Ingenieurtechnischen Fachplanung beauftragt.

2.1.4 Beschlüsse parlamentarischer Gremien

- entfällt -

2.2 Planungsrechtliche Grundlagen

Im Planungsbereich Volksdorfer Weg und Saseler Weg sind folgende Pläne rechtsgültig:

- Bebauungsplan Sasel 5, festgestellt 24.05.1968
- Bebauungsplan Sasel 5 (1. Änderung), festgestellt 30.07.1990
- Bebauungsplan BS Sasel, festgestellt 14.01.1955
- Bebauungsplan BS Volksdorf, festgestellt 14.01.1955
- Bebauungsplan 42 Volksdorf, festgestellt 07.09.2005
- Bebauungsplan 41 Volksdorf, festgestellt 07.07.2004

Bei dem angrenzenden Objekt "Saseler Weg Haus Nr. 53, Haus und umgebendes Gelände" handelt es sich um ein geschütztes Denkmalensemble gem. § 4 DSchG. Dieses ist bei der Anordnung von Fahrbahneinengungen zu berücksichtigen und aus Umgebungsschutzgründen von Veränderungen freizuhalten.

2.3 Technische Beschreibung der Baumaßnahme

2.3.1 Gegenwärtiger Zustand

2.3.1.1 Knotenpunktsform, Aufteilung/ Nutzung der Verkehrsflächen

Der Planungsbereich umfasst einen Teil des Volksdorfer Weges sowie den im Anschluss verlaufenden Saseler Weg und ist rd. 1,8 km lang.

Die beiden in Ost-West-Richtung verlaufenden Straßenzüge besitzen eine örtliche Verbindungsfunktion. Seit 2023 ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit im hier zu betrachtenden Planungsabschnitt auf 30 km/h begrenzt.

Die beiden Straßenzüge stellen einbahnige Straßen dar und besitzen einen Fahrstreifen je Richtung.

Verschiedene Straßen münden in die beiden Straßenzüge ein:

Saseler Weg, Nordseite, Stat. 0+440, einmündende Straße = An den Teichwiesen

Saseler Weg, Südseite, Stat. 0+590, einmündende Straße = Klöpperstieg

Saseler Weg, Südseite, Stat. 0+690, einmündende Straße = Foßsölen

Saseler Weg, Nordseite, Stat. 0+735, einmündende Straße = Auf dem Pfahl

Saseler Weg, Nordseite, Stat. 0+835, einmündende Straße = Beim Großen Teich

Volksdorfer Weg, Nordseite, Stat. 0+480, einmündende Straße = Saseler Kamp

Volksdorfer Weg, Nordseite, Stat. 0+780, einmündende Straße = Hochholdsweg

Die Breite zwischen den Straßenbegrenzungslinien variiert von 10,50 m bis 32,50 m.

Die Breiten der bituminös befestigten Fahrbahn liegen zwischen 5,20 m und 8,00 m.

Neben der Fahrbahn befinden sich Grünflächen mit Baumbestand, zum Teil als Knick. In Abschnitten verlaufen unbefestigte Wege auf der Nord- und/oder Südseite hinter den baumbestandenen Grünflächen.

In Teilbereichen verlaufen Entwässerungsmulden/-gräben zwischen Fahrbahnkante und Baumbestand.

Im Forstbereich auf Höhe der Stat. 1+337 bindet sowohl auf der Nordseite als auch auf der Südseite ein Forstweg an den Saseler Weg an.

2.3.1.2 Verkehrsbelastung

Die Verkehrsbelastung entspricht den im Abschnitt 1 beschriebenen Daten, siehe Punkt 1.3.1.2.

2.3.1.3 Verkehrsunfallauswertung

Verkehrsunfallzahlen liegen für den Betrachtungsbereich nicht vor.

2.3.1.4 Öffentlicher Personennahverkehr

Im Volksdorfer Weg und Saseler Weg verkehren keine Buslinien.

2.3.1.5 Fußverkehr

Die Nebenflächen weisen beidseitig Grünflächen mit Baumbestand und zum großen Teil dahinterliegende wasserdurchlässige Wege auf.

Die Wegeführung auf der Nordseite ist durchgängig.

Auf der Südseite ist die Wegeführung nicht durchgängig.

Im Planungsbereich Saseler Weg befinden sich 3 Fußgängerüberwege (FGÜ) und eine Querungsinsel.

- Fußgängerüberweg (FGÜ) Stat. 0+010
- Fußgängerüberweg (FGÜ) Stat. 0+220
- Fußgängerüberweg (FGÜ) Stat. 0+673
- Querungsinsel Stat. 0+909

2.3.1.6 Radverkehr

Radverkehrsanlagen sind im Planungsbereich nicht vorhanden. Der Radverkehr erfolgt derzeit im Mischverkehr auf der Fahrbahn oder regelwidrig auf den Nebenflächen im Fußgängerbereich.

2.3.1.7 Barrierefreiheit

Bauliche Anlagen zur Realisierung der Barrierefreiheit sind im Planungsabschnitt nicht festgestellt worden.

2.3.1.8 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Volksdorfer Weg und Saseler Weg sind im Planungsbereich zweistreifig ausgebaut. Die Fahrbahnbreiten im Planungsabschnitt liegen zwischen 5,20 m und 8,00 m. Die Fahrstreifen weisen eine mittlere Breite von rd. 3,30 m auf.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h (Strecke 30 km/h sowie Tempo-30-Zonen).

In den Tempo-30-Zonen gilt die Vorfahrtsregel „Rechts-Vor-Links“.

2.3.1.9 Lichtsignalanlagen

Es bestehen keine Lichtsignalanlagen im Planungsabschnitt.

2.3.1.10 Öffentliche Beleuchtung (ÖB)

Es befinden sich Beleuchtungsmasten auf der Nordseite des Volksdorfer und Saseler Weges.

2.3.1.11 Straßenbegleitgrün

Beidseitig der Fahrbahn befinden sich Grünflächen mit Baumbestand. Diese Grünflächen sind zwischen Fahrbahn und den unbefestigten Wegen angeordnet.

2.3.1.12 Ruhender Verkehr

Im Planungsbereich sind nur in kurzen Teilbereichen Längsparkstände vorhanden.

- Saseler Weg Nordseite, Stat. 1+400, L rd. 12 m, in Wabenstein befestigt
- Saseler Weg Südseite, Stat. 0+890 bis Stat. 1+000, unbefestigt, auf Nebenfläche, nicht angeordnet

Halteverbote bestehen in vielen Teilbereichen.

Im Bestand sind im Planungsbereich keine Fahrradbügel vorhanden.

2.3.1.13 Entwässerung

Im Planungsabschnitt existieren offene Oberflächenentwässerungsanlagen, wie z.B. einseitige Mulden oder Gräben und geschlossene Oberflächenentwässerungsanlagen in Form von Gussasphalt-Wasserläufen mit Trummen und Sielanschlüssen.

Über entsprechende Quer- und Längsgefälle der Anschlussflächen wird das anfallende Oberflächenwasser diesen Anlagen zugeführt.

2.3.1.14 Ausstattung/ Möblierung

Zum Schutz vor Befahren der Nebenflächen ist eine Vielzahl von Pollern, Metallpfosten, Pfählen und Bügeln vorhanden.

Im Planungsbereich befinden sich zahlreiche Verkehrszeichen und Hinweisschilder.

2.3.1.15 Sondernutzungen

Es sind keine Sondernutzungen vorhanden.

2.3.1.16 Versorgungsanlagen

Der Leitungsbestand wurde durch eine Leitungsanfrage im Oktober 2023 abgefragt. Danach liegen im Straßenraum die üblichen Versorgungsleitungen und Siele, einschließlich der erforderlichen Schachtanlagen und oberirdischen Sicherungskästen.

Im überplanten Bereich befinden sich Leitungen folgender Versorgungsträger:

- Hamburg Wasser, Regenwasser (HSE)
- Hamburg Wasser, Schmutzwasser (HSE)
- Hamburg Wasser, Trinkwasser (HWW)
- Stromnetz Hamburg GmbH
- Gasnetz Hamburg GmbH
- Deutsche Telekom
- Vodafone Deutschland GmbH
- Dataport
- servTEC
- Willy Tel, Wilhelm.tel
- 1&1 Versatel

Im Rahmen der weiteren Planung werden Abstimmungen mit den Versorgern und HHVA-ÖB mit erfolgen.

2.3.1.17 Grundwasser

Daten zu den Grundwasser- bzw. Schichtwasserständen liegen zurzeit noch nicht vor. Diese werden bei Bedarf im weiteren Planungsverfahren ermittelt.

2.3.1.18 Bodengutachten

Zurzeit liegen keine Untersuchungen zum anstehenden Baugrund vor. Bei Bedarf werden im weiteren Planungsverfahren Untersuchungen durch den AG veranlasst.

2.3.1.19 Trummenuntersuchung

Derzeit soll in die Trummenentwässerung nicht eingegriffen werden. Der Bestand wird aufrechterhalten.

2.3.1.20 Kampfmittel

Im Zuge der geplanten Maßnahmen zur baulichen Einengung der Fahrbahn ist kein Eingriff in den Untergrund vorgesehen.

2.3.1.21 Überfahrten

Im Planungsbereich befinden sich zahlreiche Grundstücksüberfahrten.

Diese sind in Wabenstein sowie in Platten und Pflaster bzw. wassergebunden befestigt.

2.3.2 Variantenuntersuchung

2.3.2.1 Planungsziel

Durch bauliche Maßnahmen soll die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h in den Tempo-30-Zonen bzw. in den Strecken mit 30 km/h Geschwindigkeitsbegrenzung unterstützt werden.

Unter Berücksichtigung der folgenden örtlichen Bedingungen

- angrenzende Bebauung, z.B. Schule
- vorh. Querungsanlagen (Querungsinsel, FGÜ's)
- Straßenführung, Kurvenverläufe, Einsehbarkeit
- Straßeneinmündungen
- Schleppkurven für Ein- und Ausfahrt aus Straßen und Privatgrundstücken
- Aufstelllängen
- Denkmalschutzensemble bei Saseler Weg Haus Nr. 53

werden geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen in Form von baulichen Fahrbahneinengungen mit einer Restfahrbahnbreite von 3,50 m vorgesehen.

Gemäß den Planungsvorgaben des AG soll hierbei nicht in den Straßenoberbau eingegriffen werden. Die Einengungen sind mit Klebeborden herzustellen und zu verfüllen. Die Oberflächenentwässerung muss weiterhin gewährleistet sein. Ein Eingriff in den Baumbestand ist nicht vorgesehen.

2.3.2.2 Untersuchte Varianten

Im Rahmen der Vorplanung wurden mögliche Formen von „geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen“ besprochen.

Die Herstellung von Fahrbahnschwellen wurde im Hinblick auf die Fahrdynamik, insbesondere bei Krankentransporten, ausgeschlossen.

Die Herstellung von veränderten Oberflächenbefestigungen, z.B. Pflasterstreifen, wurde im Hinblick auf die Lärmentwicklung ebenfalls ausgeschlossen.

Somit verbleibt nur die Möglichkeit zur Herstellung von baulichen Fahrbahneinengungen. Für diese Variante wurde durch den AG eine einzuhaltende Restfahrbahnbreite von 3,50 m definiert.

Durch die BRW Ingenieurpartnerschaft mbB wurde ein Konzept zur Herstellung von baulichen Fahrbahneinengungen aufgestellt und vor Ort dem AG und dem PK 35 vorgestellt. Im Zuge einer gemeinsamen Befahrung (09.11.2023) wurde das Konzept zur Anordnung der Fahrbahneinengung geprüft und teilweise angepasst. Im Zuge der Schlussverschickung ist eine weitere Anpassung im Bereich Saseler Weg Haus Nr. 53 erfolgt. Die Endfassung kommt hiermit zur Vorlage (= Schlussverschickung).

2.3.2.3 Wirtschaftlichkeit der gewählten Variante

Es wurden funktionale und technische Varianten untersucht und aufgrund der vorgegebenen Planungsziele, der bestehenden örtlichen Randbedingungen und geltenden Regelwerke bewertet.

Nach Abwägung aller Interessen, der städtebaulichen, verkehrlichen und bautechnischen Randbedingungen sowie aller Vor- und Nachteile wurde die Herstellung von baulichen Fahrbahneinengungen als zweckmäßige sowie wirtschaftlich und technisch optimal realisierbare Planungsvariante zur Erfüllung des Planungsziels festgelegt.

Die Planung entspricht den technischen Anforderungen. Die Umsetzung erfolgt nach den anerkannten Regeln der Technik, die grundsätzlich auch wirtschaftlichen Gesichtspunkten unterliegen.

Im Hinblick auf mögliche Entsorgungskosten soll auf einen Eingriff in den Straßenoberbau verzichtet werden und ein Einbau von Klebeborden erfolgen.

Eine weitere Kosten-Nutzen-Analyse bzw. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung im eigentlichen Sinne ist nicht durchführbar, da sich keine geeigneten, technisch gleichwertigen und wirtschaftlich sinnvollen Alternativen anbieten.

Ein effizienter bzw. wirtschaftlicher Einsatz der Mittel ist damit gewährleistet. Unter Berücksichtigung der örtlichen und verkehrlichen Randbedingungen ist die aufgetragene Planung die wirtschaftlichste Lösung.

2.3.3 Geplanter Zustand

Die folgende Planung betrachtet Verkehrsflächen im öffentlichen Raum. Grundlage der Planung sind die Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen (ReStra).

2.3.3.1 Vorzugsvariante, Bauliche Fahrbahneinengung, Restfahrbahnbreite 3,50 m

Auf dem 1,8 km langen Planungsabschnitt werden insgesamt 12 Stck. einseitige Fahrbahneinengungen vorgesehen (7 Stck. Nordseite, 5 Stck. Südseite).

Die Fahrbahneinengungen werden mit einem Winkel von 45° an den vorhandenen Bord an der Fahrbahnkante angeschlossen. Die Bautiefe der Einengung variiert je nach Gesamtfahrbahnbreite. Als Restfahrbahnbreite sind 3,50 m vorgesehen. Die parallel zur vorh. Bordkante verlaufende Bordführung der Einengung soll eine Länge von 2,00 m erhalten.

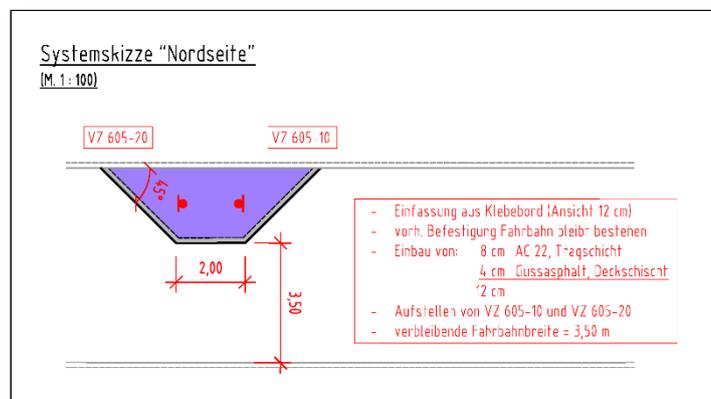


Abbildung 6: Systemskizze „Nordseite“

Die Einfassung der Fahrbahneinengung erfolgt mit Klebeborden (Bordansicht gem. vorhanden Zustand, ca. 10-12 cm). Die vorhandene Befestigung der Fahrbahn bleibt bestehen.

Die Klebebordinseln werden wie folgt verfüllt:

- 10-12 cm Gussasphalt in mehreren Lagen, oberste Schicht leicht gewölbt für Oberflächenwasserabfluss

Zudem erfolgt eine Beschilderung der Fahrbahneinengung mit VZ 605-10 und VZ 605-20.

Die Standorte der Fahrbahneinengungen wurden unter Zugrundelegung von Schleppkurven geprüft, damit die ordnungsgemäße Ein- und Ausfahrt der einmündenden Straßen bzw. Überfahrten gewährleistet ist.

Im Bereich des geschützten Denkmalensembles, Saseler Weg Haus Nr. 53, wurde die Lage der Fahrbahneinengung im Zuge der Schlussverschickung in Richtung Westen verschoben (Lage außerhalb des betroffenen Grundstückes, Flurstück 575), so dass sich keine Auswirkungen auf das denkmalgeschützte Objekt ergeben.

Die vorhandenen VZ-Beschilderungen auf Höhe des Hauses Nr. 51, VZ 274.1-40 (Tempo-30-Zone) und VZ 274-30 (Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h) werden in dem Bereich der geplanten Lage der Fahrbahneinengung, Station 1+0 25, ebenfalls nach Westen verschoben und an die Örtlichkeit angepasst.

Im Bereich des Forstes und der kreuzenden Forstwege wird in Vorabstimmung mit dem Forst und dem PK 35 eine beidseitige Einengung (Tor) vorgesehen (Stat. 1+338). Auch hier wird eine Durchfahrtsbreite von 3,50 m eingehalten.

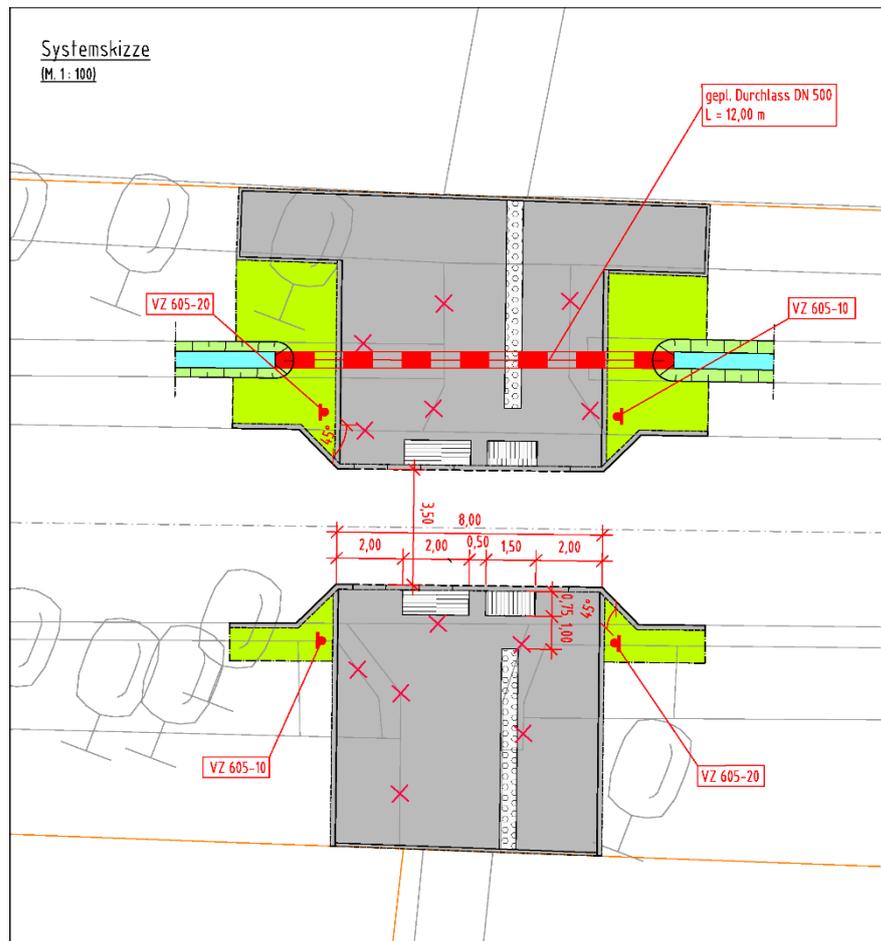


Abbildung 7: Systemskizze

Die beidseitige Einengung wird mit taktilen Elementen hergestellt und die Bordlagen entsprechend abgesenkt.

Die Länge der parallel zur Fahrbahnkante verlaufende neue Bordführung ist mit 8,00 m vorgesehen, um das Einbiegen mit einem Transporter unter Ansatz der entsprechenden Schleppkurve zu ermöglichen (Einfahrt in Forstweg).

Die gepl. Bordführung wird an den Bestand der Fahrbahnkanten unter 45° herangeführt und höhenmäßig angepasst.

Die Oberflächenbefestigung ist hier in Platten grau 25/25 cm vorgesehen.

Vorh. Oberflächenentwässerungsanlagen werden baulich angepasst und Durchlässe im Bereich von Gräben zur Oberflächenwasserabführung vorgesehen.

Die Beschilderung erfolgt analog zu den einseitigen Fahrbahneinengungen mit VZ 605-10 und VZ 605-20.

2.3.3.2 Verkehrsbelastungen

Es ergeben sich keine Veränderungen.

2.3.3.3 Öffentlicher Personennahverkehr

Es sind keine Änderungen vorgesehen.

2.3.3.4 Fußverkehr

Es ergeben sich keine Änderungen.

Lediglich im vorgenannten Bereich der beidseitigen Einengung erfolgt eine bauliche Ergänzung im Wegebereich.

2.3.3.5 Radverkehr

Für den Radverkehr ergeben sich keine baulichen Veränderungen. Im Mischverkehr muss der Radfahrer die Einengung gem. den geltenden Vorschriften umfahren.

2.3.3.6 Barrierefreiheit

Es werden taktile Leiteinrichtungen im Bereich der beidseitigen Einengung auf Höhe der Stat. 1+338 vorgesehen (ungesicherte Querung).

2.3.3.7 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Volksdorfer Weg und Saseler Weg werden weiterhin eine Zweistreifigkeit aufweisen.

Die Fahrstreifen im Bereich der Einengungen erhalten eine Breite von 3,50 m (Durchfahrtsbreite).

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h bzw. 50 km/h.

Der Saseler Weg bleibt gegenüber den einmündenden Straßen, im Planungsbereich, vorfahrtsberechtigt.

2.3.3.8 Lichtsignalanlagen

Es werden keine Änderungen vorgenommen.

2.3.3.9 Öffentliche Beleuchtung

Die öffentliche Beleuchtung ist bei Bedarf den neuen Verhältnissen anzupassen. Dafür müssen evtl. Beleuchtungsmasten umgesetzt und Leitungen verlegt werden.

Die Standorte der Anlagen der öffentlichen Beleuchtungen sind mit Hamburg Verkehrsanlagen (HHVA) abzustimmen.

2.3.3.10 Straßenbegleitgrün

Alle Bestandsbäume bleiben erhalten.

Für die Dauer der Bauarbeiten werden bei Bedarf Baumschutzmaßnahmen vorgesehen.

2.3.3.11 Ruhender Verkehr

Für den ruhenden Verkehr ergeben sich keine Veränderungen.

2.3.3.12 Entwässerung

Die Oberflächenentwässerung im Bereich der Fahrbahneinengungen wird im weiteren Planverfahren geprüft und bei Bedarf so angepasst, dass eine ordnungsgemäße Entwässerung erfolgen kann.

2.3.3.13 Ausstattung / Möblierung

Die Beschilderung wird an die Planung angepasst.

2.3.3.14 Sondernutzungen

Es sind keine Veränderungen vorgesehen.

2.3.3.15 Versorgungsanlagen

Die erforderlichen Leitungsumverlegungen werden bei Bedarf vor und während der Straßenbaumaßnahme vorgenommen. Der Umfang der Leitungsumverlegungen wird im Rahmen der Leitungsbesprechungen geklärt.

Derzeit wird nicht von einem Leitungsverlegebedarf ausgegangen.

2.3.3.16 Grundwasser

Folgemaßnahmen zum Grundwasser werden im Hinblick auf die geplanten Maßnahmen derzeit ausgeschlossen.

2.3.3.17 Bodengutachten

Bei Bedarf werden die klassifizierten Böden und Abfallstoffe gemäß den gesetzlichen Vorgaben entsorgt.

2.3.3.18 Trümmenuntersuchung

Keine Folgemaßnahmen gem. derzeitigen Kenntnisstand.

2.3.4 Bautechnische Einzelheiten

Die bautechnischen Einzelheiten werden im Rahmen der Erstellung der AU-Bau genannt.

2.3.5 Durchführung der Baumaßnahme inkl. Kosten

Die Umsetzung der Maßnahmen soll im Rahmen temporärer Absperrungen unter halbseitiger Sperrung erfolgen.

Die geschätzten Baukosten betragen ca. 70.000,00 € brutto.

Der Grunderwerb ist nicht vorgesehen.

Eine genaue Kostenermittlung erfolgt als kommender Planungsschritt durch Aufstellung der Ausführungsunterlage-Bau gem. § 57 LHO.

Die Aufwendungen für die Um- und Rückverlegungen der Versorgungsleitungen sind von den Leitungsträgern zu tragen.

Der Baubeginn wird in Abhängigkeit der Planung zum Abschnitt 1, Volksdorfer Weg, Querungsmöglichkeit (Vollausbau) noch festgelegt.

2.4 Umweltbelange

2.4.1 Umweltverträglichkeitsprüfung

Die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) nach § 13a HWG ist nicht erforderlich, da für diese Baumaßnahme die Kriterien für die Notwendigkeit einer UVP nicht erfüllt sind.

2.4.2 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Aufgrund der Baumaßnahme sind keine Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen erforderlich.

2.4.3 Auswirkungen aus Immissionen

Die Straßenbaumaßnahme stellt keinen baulichen Eingriff im Sinne §1 Absatz 2 Satz 1 und Satz 2 der 16. BImSchV dar. Lärmschutzmaßnahmen sind nicht erforderlich.

2.5 Grunderwerb

Es ist kein Grunderwerb vorgesehen.

2.6 Anmerkungen zur Finanzierung

Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt aus Mitteln der Rahmenezuweisung des Bezirkes Wandsbek.

Der Straßenabschnitt verbleibt im Anlagenvermögen des Bezirks.

Die Unterhaltung und das Anlagenmanagement obliegen dem Bezirk Wandsbek.

2.7 Sonstiges

Im Rahmen des Planungsprozesses wurden im Zuge der 1. Verschickung alle erforderlichen Dienststellen, Personen und Institutionen am Abstimmungsverfahren beteiligt.

Die Stellungnahmen wurden in der hiermit zur Vorlage kommenden Schlussverschickung abgewogen und so weit möglich berücksichtigt und eingearbeitet.

