

Baumaßnahme: Grundinstandsetzung der Meiendorfer Straße zwischen
Oldenfelder Stieg und Spitzbergenweg

Teilmaßnahme: Oldenfelder Stieg bis Wildgansstraße

hier: Schlussverschickung

Erläuterungsbericht

Inhaltsverzeichnis	Seite
1 Anlass der Planung	2
2 Allgemeines sowie Begründung und Ziel der Maßnahme	2
3 Vorhandener Zustand.....	3
3.1 Art und Nutzung der anliegenden Bebauung.....	3
3.2 Aufteilung der Fahrbahn und Nebenflächen, Oberflächenbefestigung.....	3
3.3 Verkehrsbelastung	4
3.4 Lichtsignalanlagen	4
3.5 Straßenentwässerung	5
3.6 Ruhender Verkehr.....	6
3.7 Fußgänger und Radfahrer	6
3.8 Öffentlicher Personennahverkehr.....	6
3.9 Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung.....	6
3.10 Wegweisung	6
3.11 Straßenbegleitgrün.....	7
3.12 Denkmalschutz.....	7
4 Geplanter Zustand.....	7
4.1 Planungsansatz.....	7
4.2 Aufteilung der Fahrbahn und Nebenflächen	7
4.3 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen.....	9
4.4 Öffentlicher Personennahverkehr.....	9
4.5 Ruhender Verkehr.....	9
4.6 Fußgänger- und Radverkehrsführung	10
4.7 Barrierefreies Bauen	10
4.8 Straßenentwässerung	10
4.9 Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung.....	12
4.10 Straßenbegleitgrün.....	12
4.11 Ver- und Entsorgungsleitungen	13
4.12 Grunderwerb	13
5 Planungsrechtliche Grundlagen.....	13
6 Lärmschutz	14
7 Kampfmittelräumdienst.....	14
8 Baudurchführung, Kosten und Finanzierung	14
8.1 Kosten und Finanzierung	14
8.2 Entwurfs- und Baudienststelle	15
8.3 Realisierungstermin.....	15

1 Anlass der Planung

Die erste Planung der Gesamtmaßnahme der Grundinstandsetzung der Meiendorfer Straße zwischen Oldenfelder Stieg und Spitzbergenweg wurde am 24.08.2009 erstverschickt.

Aufgrund des erforderlichen umfangreichen Grunderwerbs, ausgelöst insbesondere durch die geplanten straßenbegleitenden Versickerungsanlagen, südlich der Einmündung Gerstenwiese bis zum Oldenfelder Stieg, gab es erheblichen Widerstand von den betroffenen Anliegern. Die damalige Entwässerungsplanung fand keine Akzeptanz bei den Anliegern und der benötigte Grunderwerb hätte voraussichtlich nur im Enteignungsverfahren durchgeführt werden können, wozu die rechtlichen Voraussetzungen jedoch fehlen.

Daher wurde die Gesamtmaßnahme, auch in Hinblick auf die zeitliche Durchführung, unterteilt und überplant. In drei Teilbauabschnitten wurden bisher die Bereiche Wildgansstraße bis Saseler Straße (2009), Saseler Straße bis Meiendorfer Straße Nr. 98 (2013) und Meiendorfer Straße Nr. 98 bis Spitzbergenweg (2015) umgesetzt.

Die vorliegende, überarbeitete Planung beinhaltet nun die Grundinstandsetzung der Meiendorfer Straße zwischen Oldenfelder Stieg und Wildgansstraße als letzten Abschnitt der Gesamtmaßnahme.

2 Allgemeines sowie Begründung und Ziel der Maßnahme

Die Meiendorfer Straße liegt im Bereich des Bezirksamtes Hamburg-Wandsbek und ist eine Hauptverkehrsstraße. Im Bereich zwischen Oldenfelder Stieg und Spitzbergenweg dient sie auch der direkten Erschließung für die Anwohner rund um den alten Ortskern von Meiendorf.

Die Bedeutung im Hamburger Straßennetz, die durch die unter 3.3 genannten Verkehrszahlen belegt wird, erfordert eine angemessene Verkehrsanlage in einem technisch einwandfreien Zustand. Dies ist heute sowohl bezüglich der baulichen Substanz als auch der Ausgestaltung des Querschnittes nicht gegeben. Zur Beseitigung dieser Mängel ist eine Grundinstandsetzung der Fahrbahn und der Nebenflächen sowie der Entwässerungsanlagen erforderlich. Zwischen Wildgansstraße und Spitzbergenweg sind die Arbeiten zur Grundinstandsetzung wie oben beschrieben vorgezogen und bereits ausgeführt worden.

Zur Umsetzung des vorgesehenen Straßenquerschnittes ist in Teilbereichen Grunderwerb innerhalb der Bebauungsplangrenzen erforderlich.

3 Vorhandener Zustand

3.1 Art und Nutzung der anliegenden Bebauung

Der Straßenabschnitt vom Oldenfelder Stieg bis zur Wildgansstraße ist geprägt von Ein- und Mehrfamilienhausbebauung sowie in geringem Umfang gewerblich genutzter Bebauung wie Einzelhandel- und Dienstleistungsunternehmen.

Planungsrechtliche Grundlage der Grundinstandsetzung der Meiendorfer Straße sind die Bebauungspläne Rahlstedt 25, 26 und 39.

3.2 Aufteilung der Fahrbahn und Nebenflächen, Oberflächenbefestigung

Fahrbahn

Der Straßenverkehr an dem Knoten Meiendorfer Straße / Oldenfelder Stieg wird mit einer Lichtsignalanlage geregelt (außerhalb des Planungsabschnittes) und hat hier vier Fahrstreifen. Etwa 100 m hinter dem Knoten verengt sich die Meiendorfer Straße und ist im Planungsabschnitt mit einer Breite von ca. 6,50 m zweistreifig ausgebaut.

Der Baugrund wurde in drei Untersuchungen 2010, 2013 und 2016 (Asphaltbohrkerne und Bodenproben) erkundet.

Bei der Entnahme aus der Fahrbahn ist aus mehreren Bohrkernen zwischen 0+050 bis 0+770 m zu erkennen, dass die heute vorhandene bituminöse Fahrbahndecke in der Meiendorfer Straße im Hocheinbau auf einer vorhandenen Pflasterfahrbahn aufgebracht wurde. Es wurden an diesen Stellen ca. 8 -11 cm Asphalt und darunter ein ca. 8-18 cm dickes Pflaster erbohrt.

Darunter befinden sich Sande, Sand-Schluff-Gemische, Kies-Sand-Gemische, Kies-Schluff-Gemisch oder Bodenauffüllungen. Alle oberflächennahen Bodenschichten entsprechen mindestens den Anforderungen an die Frostepfindlichkeitsklasse 2.

Dreizehn Bodenproben der Untersuchungen 2010, 2013 und 2016 wurden hinsichtlich einer Schadstoffbelastung untersucht und gem. der LAGA in die Klassen Z0, Z1.1, Z1.2 und Z2 eingestuft.

Im Rahmen der Baugrunduntersuchung 2013 wurde bis zur Untersuchungstiefe von - 4,00 m kein Grundwasser angetroffen.

Nebenflächen

Die Nebenflächen sind unterschiedlich breit zwischen ca. 3,00 bis 7,50 m und nicht geordnet. Sie sind größtenteils mit Grand befestigt oder haben stellenweise eine bitumi-

nöse Decke oder Pflasterbefestigung. Eine Unterteilung der Nebenflächen gibt es nicht, die Flächen sind als gemeinsamer Geh- und Radweg beschildert.

Flächen für den ruhenden Verkehr sind bereichsweise - ohne Unterteilung zum Geh- und Radwegbereich - ausgewiesen; bereichsweise werden auch die übrigen Flächen zum Parken genutzt.

Im Bereich der Asphaltbefestigungen der Nebenflächen wurden auf Höhe Haus-Nr. XX und Haus-Nr. XX jeweils Bohrkern entnommen (Nr. 1 und Nr. 12). Hier wurde ein ca. 7-8 cm starker Asphaltaufbau erkundet. Unter dem Asphalt bei Bohrkern Nr.1 wurde außerdem Pflaster vorgefunden.

Bei Bodenproben in den Nebenflächen ohne Befestigung (Nr. 4, 5, 7 und 8) wurden grob- bis gemischtkörnige Böden bzw. Sand-Schluffgemische mit Beimengungen erkundet.

3.3 Verkehrsbelastung

Der von der BWVI / V1 betriebene und regelmäßig ausgewertete Verkehrspegel am Knotenpunkt Meiendorfer Straße / Oldenfelder Stieg weist für die Meiendorfer Straße (2013) einen DTVw-Wert von ca. 22.000 Kfz/24 h, bei einem Anteil des Schwerverkehrs von 4 %, auf. Seit langem sind nur geringfügige Veränderungen zu verzeichnen.

Eine Zählung am 06.05.2008, die im Zusammenhang mit der geplanten Grundinstandsetzung durchgeführt wurde, hat für den Bereich Meiendorfer Straße zwischen Saseler Straße und Spitzbergenweg eine Belastung von ca. 23.200 Kfz /24 h mit einem Schwerverkehrsanteil von 4 % ergeben.

Für folgende einmündenden Straßen (aus allen Richtungen einbiegend) wurden folgende Verkehrsmengen am 06.05.2008 ermittelt:

- Starckweg 182 Kfz / 24 h (SV: 2,2 %)
- Schneehuhnkamp 328 Kfz / 24 h (SV: 0,9 %)
- Wildgansstraße 643 Kfz / 24 h (SV: 0,9 %)

Die Meiendorfer Straße dient als Umleitungsstrecke für die Bundesautobahn A1.

3.4 Lichtsignalanlagen

Innerhalb des Planungsabschnittes befinden sich keine lichtsignalisierten Einmündungen. Im Bereich der vorhandenen Bushaltestellen ist eine LSA-geregelte Fußgängerfurt zwischen Schneehuhnkamp und Starckweg angeordnet.

3.5 Straßentwässerung

Die Entwässerungssituation im zu überplanenden Bereich ist nicht eindeutig bestimmbar. Zwischen Hausnummer XX und Krögerstraße (ca. 75 m) ist ein Regenwassersiel vorhanden.

Zwischen Krögerstraße und Starckweg gibt es kurze Abschnitte mit Entwässerungsgräben, die größtenteils verrohrt sind (insgesamt ca. 340 m). Es kann davon ausgegangen werden, dass es sich hierbei um einen ehemals durchgängigen Straßenseitengraben handelt, der in den vergangenen Jahrzehnten infolge von Teilausbaumaßnahmen zugunsten des Straßenkörpers rückgebaut worden ist.

In den übrigen Abschnitten ist die Vorflut für die Oberflächenentwässerung nicht eindeutig erkennbar, es sind jedoch Straßenabläufe vorhanden. Bei den vorhandenen Grabenabschnitten mit den verrohrten Teilstrecken handelt es sich nicht um öffentliche Abwasseranlagen, die sich im Eigentum der HSE befinden.

Insgesamt existieren lediglich für 6 Privat-Grundstücke Einleiterlaubnisse in jene Graben- bzw. verrohrten Abschnitte, obwohl durch eine Kamerabefahrung die Existenz mehrerer Anschlüsse als die zuvor genannten nachgewiesen wurden. Jedoch ist es nicht eindeutig erkennbar, inwieweit diese Anschlüsse noch in Betrieb bzw. erforderlich sind.

Der Versiegelungsgrad in dem überplanten Bereich, ermittelt aus der Art der Befestigung und dem zugehörigen Abflussbeiwert, beträgt ca. 65 %. Das Gelände fällt durchgehend von Nordosten nach Südwesten (stadteinwärts).

Die Aufnahme des Straßen-Oberflächenwassers erfolgt über beidseitig der Fahrbahn (Dachprofil) angeordnete Straßenabläufe, tlw. Bordsteinabläufe. Die Abläufe sind zum Teil abgängig, so dass stellenweise kein geregelter Ablauf des Wassers mehr gegeben ist. Der Anschluss der Straßenabläufe erfolgt an eine teilweise vorhandene Regenwasserleitung bzw. an den verbliebenen, rudimentären Straßenseitengraben inkl. seiner Verrohrungen. Diese schließen wiederum am Ende an das Regensiel an.

Stellenweise ist der Anschluss der Straßenabläufe nicht nachvollziehbar, da weder ein Siel noch ein offener Grabenabschnitt bzw. Verrohrung vorhanden ist.

Die Teilabschnitte des Regensiels haben in dem zu überplanenden Bereich zwei Einleitpunkte in die Vorfluter (siehe auch entwässerungstechnische Lagepläne):

- Über Oldenfelder Stieg und Delingsdorfer Weg in die Wandse (Auslauf DN 1100)
- Über Krögerstraße in den Meiendorfer Graben (Auslauf DN 800)

3.6 Ruhender Verkehr

Abschnittsweise sind im Planungsabschnitt Längsparkstände parallel zur Fahrbahn ausgewiesen. Die Parkflächen sind teilweise mit Asphalt befestigt, teilweise als Grandflächen ausgeführt.

In den weitestgehend ungeordneten Nebenflächen parken zum Teil Fahrzeuge auch an Stellen, wo keine Parkflächen ausgewiesen sind.

3.7 Fußgänger und Radfahrer

Der Fuß- und Radverkehr in der Meiendorfer Straße zwischen Station 0+000 und Wildgansstraße findet auf den beidseitig ausgeschilderten gemeinsamen Geh- und Radwegen auf den Nebenflächen statt. Es besteht Radwegbenutzungspflicht.

In den einmündenden Straßen sind keine Radwege vorhanden, der Radverkehr findet in diesen Straßen auf der Fahrbahn statt.

3.8 Öffentlicher Personennahverkehr

Im zu überplanenden Bereich verkehrt die Metrobuslinie 24, zu Berufsverkehrszeiten alle 10 Minuten, ansonsten im 20 Minuten - Takt. Nachts verkehrt die Linie 617 durch die Meiendorfer Straße.

Die Haltestelle „Schneehuhnkamp“ liegt vor dem Grundstück mit der Hausnummer XX (Nordwestseite) bzw. XX (Südostseite) und ist beidseitig als Busbucht ausgebildet.

Die Haltestelle wird täglich von rd. 100 Einsteigern je Fahrtrichtung genutzt. Die Fahrgastwechselzeiten betragen gem. Betriebsstatistik durchschnittlich weniger als 13 Sekunden (Erhebungszeitraum Januar - Mai 2016). Somit gehört die Haltestelle „Schneehuhnkamp“ zu den wenig frequentierten Haltestellen im Liniennetz der HOCHBAHN.

3.9 Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung

Die öffentliche Beleuchtung befindet sich stadtauswärts gesehen vom Oldenfelder Stieg bis zum Schneehuhnkamp auf der linken Fahrbahnseite und wechselt dann bis zur Wildgansstraße auf die gegenüber liegende, rechte Fahrbahnseite. Der gesamte Straßenzug in Form von Langfeldleuchten an Auslegermasten ausgeführt.

3.10 Wegweisung

Im Planungsgebiet sind keine beleuchteten Wegweiser vorhanden.

Für den stadteinwärts fahrenden Verkehr ist vor dem Knoten am Oldenfelder Stieg bei Stat. 0+130 m eine wegweisende Großtafel aufgestellt, die nach links Richtung A1, ge-

radeaus auf der B75 zu den Elbbrücken und nach rechts Richtung Sasel und Flughafen weist.

3.11 Straßenbegleitgrün

Unmittelbar hinter dem Knoten Oldenfelder Stieg / Berner Straße verläuft ein 2,50 m breiter Grünstreifen auf ca. 100 m Länge beidseitig entlang der Meiendorfer Straße Richtung stadtauswärts.

Der sich anschließende, zu überplanende Bereich ist von stellenweise schützenswertem Baumbestand gesäumt. Die Meiendorfer Straße ist somit von einem alleeartigen Charakter geprägt.

3.12 Denkmalschutz

In dem Verzeichnis der erkannten Denkmäler nach § 7a des Hamburgischen Denkmalschutzgesetzes ist das Gebäude Meiendorfer Straße Nr. XX enthalten. In der Denkmalliste der FHH ist lediglich dies Gebäude nicht aufgeführt. Das Gebäude ist ein ca. 125 Jahre altes Wohnhaus, in dem heute ein XXXXXX untergebracht ist.

4 Geplanter Zustand

4.1 Planungsansatz

Ziel der Grundinstandsetzung ist die Schaffung eines Straßenquerschnittes, der den aktuellen Ansprüchen des motorisierten und des nicht motorisierten Verkehrs gerecht wird, sowie einer leistungsfähigen und umweltgerechten Entwässerungsanlage für das anfallende belastete Straßenwasser.

4.2 Aufteilung der Fahrbahn und Nebenflächen

Unter Zugrundelegung der gültigen Planungs- und Entwurfsrichtlinien und der vorhandenen Nutzungsansprüche ergibt sich für diese Hauptverkehrsstraße folgende Querschnittsaufteilung:

Fahrbahn

In Anbetracht der bestehenden Verkehrsbelastungszahlen wird ein zweistreifiger Fahrbahnausbau mit einer Regelfahrestreifenbreite von 3,50 m vorgesehen. Die 7,0 m breite Fahrbahn wird gem. ER 1 Ausgabe 2013, Anlage 1, entsprechend der aus der Verkehrsbelastung ermittelten Belastungsklasse Bk 10 ausgebaut.

Im dem Bereich zwischen Starckweg und Gerstenwiese wird die Fahrbahn auf einer Länge von ca. 160 m abweichend nur 6,5 m breit hergestellt, da hier der zur Verfügung

stehende Straßenquerschnitt eine breitere Fahrbahn nicht zulässt.

Nebenflächen

Die Nebenflächen sollen vorzugsweise geordnet mit getrennten Geh- und Radwegen beidseitig der Fahrbahn und öffentlichen Parkständen angelegt werden. Andererseits ist es im Planungsabschnitt der Meiendorfer Straße ein Ziel, möglichst gesunde und straßenbildprägende Bestandsbäume zu erhalten. Eine zusätzliche Einschränkung stellt die fehlende Bereitschaft einiger Anwohner dar, Anteile ihrer Grundstücke zu verkaufen. Daher sieht die Gestaltung der Nebenflächen wie im Folgenden beschreiben aus:

Überwiegend werden getrennte Geh- und Radwege hergestellt.

Davon abweichend müssen im Bereich von Bestandsbäumen auf kurzen Teilabschnitten Grandflächen ausgeführt werden. Alternativ wurde auch die Herstellung eines hochfesten und gleichzeitig hohlraumreichen Terraway-Wegesystems, das für Fußgänger und Radfahrer eine komfortable Oberfläche und gleichzeitig ausreichend Belüftung und Durchlässigkeit für Bäume bieten, untersucht. Vom beteiligten Baumgutachter wurde jedoch festgestellt, dass der für die Herstellung der Tragschichten erforderliche Eingriff in die Wurzelbereiche der betroffenen Bäume äußerst kritisch anzusehen ist und eine fachgerechte Herstellung der Tragschichten nicht sichergestellt werden kann. Daher können in diesen kurzen Abschnitten die Wege nicht getrennt und in den erforderlichen Breiten regelkonform hergestellt werden. Einschränkungen sind hier hinzunehmen.

Die Regelbreite für die Gehwege, die mit Betonplatten befestigt werden, beträgt 2,0 m zzgl. Randbefestigung. An Engstellen wird der Gehweg auf kurzen Abschnitten auf 1,50 m (vor Meiendorfer Straße Nr. XX), 1,65 m (vor Meiendorfer Straße Nr. XX) bzw. 1,85 m (vor Meiendorfer Straße Nr. XX und Nr. XX) verringert.

Die Regelbreite für den Radweg mit Einrichtungsverkehr beträgt 1,625 m. Die Befestigung erfolgt mit rotem Betonsteinpflaster.

Die Radwege werden durch einen Sicherheitstrennstreifen, der in seiner Breite aufgrund von unterschiedlichen Einbauten variiert (siehe nachstehende Tabelle), von der Fahrbahn bzw. den Parkbuchten getrennt.

Geplant sind Sicherheitststreifen gem. den Erfordernissen der PLAST 9:

Sicherheitststreifen zwischen Radweg und:	Regelbreite einschl. Hochbord	Mindestbreite einschl. Hochbord
--	----------------------------------	------------------------------------

Der Fahrbahn	0,90 m	0,65 m
Längsparkstreifen	0,90 m	0,65 m
Beleuchtungsmasten	1,15 m	0,90 m
Lichtsignalmasten	1,50 m	1,35 m

In einigen Abschnitten können aufgrund der örtlichen Gegebenheiten (Abstand zu Bestandsbäumen, geringer Ausbauquerschnitt) nur Sicherheitsstreifen mit Mindestbreiten hergestellt werden.

Parkstände werden als 2,10 m breite Längsparkstände hergestellt. Vor der Meiendorfer Straße Nr. XX wird zusätzlich ein erforderlicher, barrierefreier Parkstand seitlich von einer Grundstücksüberfahrt in Querrichtung vorgesehen.

4.3 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Innerhalb des Planungsabschnitts gibt es keine Knotenpunkte.

Die vorhandenen Einmündungen der Krögerstraße, Gerstenkoppel, Gerstenwiese, Starkweg (Südostseite) und Sackgasse Meiendorfer Straße und Schneehuhnkamp (Nordwestseite) bleiben unverändert bestehen. Lichtsignalanlagen sind nicht vorgesehen. An den Einmündungen werden die erforderlichen Sichtfelder zu berücksichtigen.

Die lichtsignalisierte Fußgängerfurt wird gemeinsam mit den Haltestellen zwischen die Straßen Gerstenwiese und Gerstenkoppel versetzt (0+385 m). Hier wird die Haltelinie an der Busbucht Richtung Innenstadt um ca. 12 m zurückverlegt.

4.4 Öffentlicher Personennahverkehr

Die Metrobuslinie 24 und der Nachtbus 617 erhalten im Planungsabschnitt – wie im Bestand - eine Haltestelle je Fahrtrichtung, wobei diese örtlich zwischen Gerstenkoppel und Gerstenwiese verlegt wird.

Die Haltestelle stadtauswärts wird als Haltestelle am Fahrbahnrand, stadteinwärts als Busbucht ausgeführt. Beide Haltestellen sollen barrierefrei hergestellt werden.

4.5 Ruhender Verkehr

Zur Schaffung von öffentlichen Parkplätzen werden größtenteils 2,10 m breite Längsparkstände vorgesehen und mit Wabensteinpflaster befestigt. Aufgrund der beengten, örtlichen Verhältnisse – wie weiter oben beschrieben - ist dies nur abschnittsweise möglich.

Vor der Meiendorfer Straße Nr. XX sind zusätzlich Parkstände in Schrägaufstellung (45°) sowie ein erforderlicher, barrierefreier Parkstand vorgesehen.

Insgesamt werden 33 öffentliche PKW-Stellplätze ausgewiesen.

4.6 Fußgänger- und Radverkehrsführung

Eine Radverkehrsführung im Mischverkehr oder innerhalb von Schutzstreifen auf der Fahrbahn wird aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens, der ausgewiesenen Umleitungsstrecke für die BAB A 1 sowie des hohen Anteils an Rad fahrenden Schulkindern in der Meiendorfer Straße nicht vorgesehen. Es besteht eine Radwegbenutzungspflicht.

Der Fußgänger- und Radverkehr wird beidseitig der Meiendorfer Straße über getrennte Geh- und Radwege im Bereich der Nebenflächen geführt (siehe hierzu auch Ziffer 4.2 Nebenflächen).

An der nordöstlichen und südwestlichen Planungsgrenze werden Rad- und Gehweg an die vorhandenen Befestigungen angeschlossen. Nordöstlich des Planungsabschnittes stadtauswärts wurden Geh- und Radweg im Anschlussbereich bereits 2010 mit der Grundinstandsetzung neu hergestellt. Stadteinwärts Richtung Knoten Meiendorfer Straße / Oldenfelder Stieg sind beidseitig alte Befestigungen hinter einem Grünstreifen vorhanden.

4.7 Barrierefreies Bauen

Um eine Barrierefreiheit zu erlangen, werden in den Querungsbereichen gem. Plast 10 Bodenindikatoren für Sehbehinderte sowie entlang der Radwege Begrenzungsstreifen vorgesehen.

Die ungesicherten Querungen der einmündenden Seitenstraßen sowie die gesicherte Fahrbahnquerung der Meiendorfer Straße mit LSA gem. Plast 10 Abschnitt 3 Blatt 9 getrennt ausgeführt, d.h. der Radweg und ein Teil des Gehweges (mit Sperrfeld markiert) werden für Gehbehinderte auf 0 cm abgesenkt.

Seitlich dieser Nullabsenkung wird ein weiterer Teil der Fußgängerquerung für Sehbehinderte auf 6 cm abgesenkt und mit Richtungsfeldern quer zur Bordkante markiert. Hierdurch werden die Sicherheitsinteressen sowohl des Fußgänger als auch des Radverkehrs berücksichtigt. Die LSA wird mit Zusatzeinrichtungen für blinde und sehbehinderte Menschen ausgerüstet.

4.8 Straßenentwässerung

Im Zuge des Ausbaus der Meiendorfer Straße zwischen Oldenfelder Stieg und Wild-

gansstraße ist geplant, die vorhandene Straßenentwässerung, bestehend aus einem teilverrohrten Graben auf der Südseite der Straße sowie einer Entwässerungsleitung in einem Teilabschnitt nördlich der Fahrbahn, durch einen neu zu erstellenden Straßenentwässerungskanal in der Straße zu ersetzen.

Die Oberflächenentwässerung erfolgt über neu herzustellende Straßenabläufe, die an einen Straßenentwässerungskanal angeschlossen werden.

Das anfallende Regenwasser soll wie im Bestand über die Krögerstraße in den Teich des Meiendorfer Grabens und anschließend die Wandse abgeleitet werden.

Vor der Einleitung in die Vorflut (Anschluss in der Krögerstraße) ist das in der Meiendorfer Straße gesammelte, belastete Regenwasser zu behandeln und zu drosseln. Dazu sollen in der Nebenfläche vor Meiendorfer Str. XX ein Lamellenklärer, ein unterirdisches Rückhaltebecken mit Drosselabfluss sowie mehrere Substratfilter vorgesehen werden:

Der Lamellenklärer, in dem die Vorreinigung und Sedimentation von Schwebstoffen stattfindet, wird für das anfallende Regenwasser zwischen Wildgansstraße und Schacht Nr. 9 (siehe Entwässerungslageplan) ausreichend dimensioniert. Der Abfluss aus dem Lamellenklärer fließt in das unterirdische Rückhaltebecken.

Das ca. 216 m³ fassende Rückhaltebecken wird mit einem Drosselablauf im Speicher ausgestattet, aus dem max. 23 l/s abfließen. Unter Berücksichtigung der erlaubten Einleitung von 17 l/s*ha ergibt sich für das Einzugsgebiet der Meiendorfer Straße ein zulässiger Abfluss von 23,9 l/s.

Mit einem Verteilbauwerk wird dieser Drosselabfluss auf mehrere Substratfilter gleichmäßig verteilt. Der gereinigte Abfluss wird anschließend wieder zusammengeführt und Richtung Krögerstraße abgeleitet.

Um die angeschlossene Straßenfläche über die geplante Reinigungs- und Rückhalteanlage zu maximieren, wird die Straßenentwässerungsleitung des Speicherüberlaufs im „Gegengefälle“ ausgeführt werden. Der Überlauf soll entsprechend am Schacht 52 seinen Hochpunkt haben, so dass im Normalfall zusätzlich das Straßenabwasser der Flächen von Hausnummer XX bis zu diesem Schacht Nr. 52 in das Rückhaltebecken geleitet wird. Nur im Überlauffall dreht sich die Fließrichtung um und entwässert dann über eine Überlaufschwelle im Schacht Nr.52 in das bestehende Regensiel Richtung Oldenfelder Stieg.

Das Regenwasser von der Fläche ab Schacht Nr. 52 bis zur Baugrenze Richtung

Oldenfelder Stieg (ca. 800 m²) wird an das vorhandenen Regensiel am Oldenfelder Stieg angeschlossen. Eine Behandlung sowie Rückhaltung aus diesem Bereich ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht vorgesehen

Für die vorbeschriebene Straßenentwässerung ist vom Bezirk ein Unterhaltungsvertrag mit der HSE zu vereinbaren.

4.9 Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung

Öffentliche Beleuchtung

Aufgrund der Neuordnung der Nebenflächen muss die vorhandene Beleuchtung angepasst und an die Grundstücksgrenzen bzw. teilweise in den neu geschaffenen Sicherheitsstreifen versetzt werden.

Durch veränderte Straßengeometrien und wachsendes Straßenbegleitgrün, ist es erforderlich die Straßenbeleuchtung entsprechend den Bedürfnissen regelmäßig anzupassen und technisch veraltete oder abgängige Systembestandteile durch zeitgemäße Anlagenkomponenten zu erneuern.

Im Zuge dieser Maßnahme werden Teilmaßnahmen durchgeführt, die auch zum Erhalt der öffentlichen Beleuchtung erforderlich sind. Dazu sind folgende Anpassungen/Änderungen erforderlich:

- Rückbau von 14 Stück Ausleger Mast AM 7,5 m einschl. Langfeldleuchte
- Rückbau von 2 Stück Ausleger Mast AM 11,8 m einschl. Langfeldleuchte
- Liefern und aufstellen von 11 Stück Ausleger Mast AM 7,5 m einschl. Langfeldleuchte
- Liefern und aufstellen von 13 Stück Ausleger Mast AM 9,5 m einschl. Langfeldleuchte
- Liefern und aufstellen von 2 Stück Ausleger Mast AM 11,8 m einschl. Kofferleuchte

Wegweisende Beschilderung

Die vorhandene wegweisende Beschilderung vor dem Knoten Oldenfelder Stieg stadteinwärts wird wieder aufgestellt.

4.10 Straßenbegleitgrün

Bei den Stationen 0+000m, 0+140m, 0+165m, 0+226m, 0+360m, 0+600m, 0+618, 0+700m, 0+707m, 0+731m und 0+754m stehen in der jetzigen Nebenfläche (6 x nördlich und 5 x südliche Fahrbahnseite) Bäume, die gefällt werden müssen. Aufgrund bestehender Beeinträchtigungen ist die Vitalität von vielen der zu fällenden Bäume leicht eingeschränkt. Sechs der genannten Bäume wurden vom XXX als abgängig sowie

zwei weitere Bäume als „können gefällt werden“, eingestuft. Weiterhin sind 13 – zum Teil kleine – Bäume auf den zu erwerbenden Grundstücksflächen zu fällen.

Geplant ist straßenbegleitend 13 neue Bäume in den Nebenflächen als Ersatz zu pflanzen.

Eine Bilanzierung hinsichtlich der Auskömmlichkeit der Ersatzpflanzungen erfolgt in der weitergehenden Planung im Rahmen einer Landschaftspflegerischen Begleitplanung.

4.11 Ver- und Entsorgungsleitungen

Im Plangebiet befinden sich mehrere Leitungen für Wasser, Gas, Fernwärme, Strom und Telekommunikation (Deutsche Telekom, Kabel Deutschland, Dataport, HH Netz). Diese müssen ggf. dem neuen Bordsteinverlauf und der neuen Höhenlage angepasst werden. Vereinzelt müssen Schächte angepasst werden.

Hierzu wurden zu in einer Leitungstrassenplanung verlegende Leitungen festgelegt und neue Leitungstrassen angewiesen. Die Leitungsverlegung aller Ver- und Entsorgungsleitungen wird 2017 ausgeführt.

4.12 Grunderwerb

Für die Umsetzung der Maßnahme ist der Erwerb von Teilflächen der Flurstücke. Nr. XXX, XXX erforderlich. Für diese Flächen wird eine Werterstattung erforderlich.

Der Grunderwerb wird von der Finanzbehörde durchgeführt. Die entsprechenden Grunderwerbsaufträge wurden bereits erteilt.

5 Planungsrechtliche Grundlagen

Planungsrechtliche Grundlage der Grundinstandsetzung der Meiendorfer Straße sind die Bebauungspläne Rahlstedt 25, 26 und 39 sowie der Baustufenplan Rahlstedt.

Im Geltungsbereich der Bebauungspläne findet ein unterplanmäßiger Ausbau statt. Die Erschließungsanlagen sind endgültig hergestellte Erschließungsanlagen im Sinne von §127 (2) Nummer 1 Baugesetzbuch (BauBG).

Umweltverträglichkeitsprüfung

Die Baumaßnahme unterliegt nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in Hamburg (HmbUVPG), zuletzt geändert am 02. Dezember 2013, Anlage 1 4.4 mit § 13a Hamburgisches Wegegesetz (HWG), zuletzt geändert am 14. März 2014, nicht der Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung.

6 Lärmschutz

Eine Schalltechnische Untersuchung für die Meiendorfer Straße ist im März 2010 durchgeführt worden. Darin ist festgelegt worden, für welche Gebäude bzw. Gebäudeteile dem Grunde nach Anspruch auf Lärmschutz besteht.

Für den vorliegenden dritten Ausbauabschnitt zwischen Oldenfelder Stieg und Wildgansstraße liegt kein erheblicher baulicher Eingriff gem. 16. BImSchV vor. Die Meiendorfer Straße ist keine Bundesstraße mehr und es besteht eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h. Die Maßnahme ist nicht verkehrssteigernd und der Straßenquerschnitt rückt (abgesehen von den Radstreifen) nicht signifikant an die bestehende Bebauung heran.

Eine weitere Überarbeitung der lärmtechnischen Untersuchung ist nicht notwendig. Kosten für den passiven Verkehrslärmschutz entstehen nicht.

7 Kampfmittelräumdienst

Die Auswertung des Kampfmittelräumdienstes (Bescheid vom 05.01.2016) ergab, dass die Fläche des zu überplanenden Bereiches nicht als Verdachtsfläche für Bombenblindgänger oder vergrabener Munition gem. § 1 (4) KampfmittelVO eingestuft wird. Nach heutigem Kenntnisstand sind keine Sondierungen notwendig.

8 Baudurchführung, Kosten und Finanzierung

8.1 Kosten und Finanzierung

Der Kostenträger der Baumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg.

Die Finanzierung erfolgt aus dem Einzelplan 7 der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Aufgabenbereich 269 – Verkehr und Straßenwesen.

Die investiven Mittel (*inkl. der Grunderwerbskosten*) werden als Einzelinvestition in den Haushalt 2017 ff. eingestellt. Bis dahin werden Sie dem Investitionsprogramm Öffentliche Straßen und Wege zugeordnet. Die konsumtiven Mittel stehen in der Produktgruppe 269.02 zur Verfügung.

Ortsprodukt-Nr.: 1-269.02.01.004.001 – 214 Durchführung investiver Baumaßnahmen

PSP investiv (AG-InvPrNr.): 2-26902001-000040.01

PSP konsumtiv (AG-KonsProjNr.): 3-26902001-000003.05

Die Bereitstellung der Mittel erfolgt über den Kontrakt 1001 - Stadtstraßen, Arbeitspa-

ket GI Meiendorfer Straße.

LSBG-Projekt-Nr.: 10223.

Die Gesamtbaukosten inkl. Honorar betragen 6.900.000,00 € (brutto).

Die Grunderwerbskosten betragen 800.000,00 €.

8.2 Entwurfs- und Baudienststelle

Planungs-, Entwurfs- und Baudienststelle ist der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG – S2 bzw. S3).

8.3 Realisierungstermin

Die Gesamtbaumaßnahme wurde 2010 haushaltsrechtlich genehmigt und in den Haushalt aufgenommen. Baubeginn für die Straßenbauarbeiten des aktuellen Teilabschnitts ist im Frühjahr 2018, die Fertigstellung im Herbst 2018 geplant. Die Umlegung von Ver- und Entsorgungsleitungen wird 2017 durchgeführt und wurde bereits begonnen.

Voraussetzung hierfür ist die erfolgreiche Durchführung des erforderlichen Grunderwerbs.

Bearbeitet: XXX

Verfasst:

Ingenieurbüro XXX

Hamburg, den 21.06.2017

gez. XXX

Aufgestellt:

Projektleiter/in
- S2 -

Hamburg, den 04.07.2017

gez. XXX