

# Straßenverkehrstechnische Planung Kenntnisnahmeschlussverschickung

Erschließung B-Plan Farmsen-Berne 36

PSP: 13111

Straßenbau – äußere Erschließung



**LSBG**  
Landesbetrieb Straßen,  
Brücken und Gewässer  
Hamburg

## Inhalt

1	Allgemeines .....	3
1.1	Darstellung der Baumaßnahme, Lage und Einordnung in die überörtliche Situation .....	3
1.2	Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit der Baumaßnahme ..	3
1.3	Bedarfsträger, Realisierungsträger sowie Projektauftrag.....	3
1.4	Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien.....	4
2	Planungsrechtliche Grundlagen .....	4
3	Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage .....	4
3.1	Lage und Funktion im Straßennetz .....	4
3.2	Verkehrsbelastung.....	4
3.3	Unfallgeschehen.....	4
3.4	Nutzung der angrenzenden Grundstücke/Bebauung.....	4
3.5	Aufteilung und Abmessung des Querschnitts sowie Oberflächenbefestigung.....	5
3.6	Schadensbild .....	5
3.7	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen .....	5
3.8	Wirtschaftsverkehr .....	5
3.9	ÖPNV und Sharing Angebote.....	5
3.10	Radverkehr .....	6
3.11	Fußverkehr .....	6
3.12	Ruhender Verkehr .....	6
3.13	Straßenausstattung und Straßenmöblierung .....	6
3.14	Öffentliche Beleuchtung .....	7
3.15	Straßenbegleitgrün .....	7
3.16	Entwässerung.....	7
3.17	Versorgungsleitungen.....	7
3.18	Ingenieurbauwerke .....	7
3.19	Grundwasser .....	7
3.20	Denkmalschutz .....	7
3.21	Altlasten .....	7
3.22	Kampfmittel.....	7
4	Variantenuntersuchung .....	8
5	Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante.....	8
5.1	Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes sowie Oberflächenbefestigung.....	8
5.2	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen .....	9
5.3	Wirtschaftsverkehr .....	9
5.4	ÖPNV und Sharing Angebote.....	9
5.5	Radverkehr .....	9
5.6	Fußverkehr .....	9

5.7	Ruhender Verkehr .....	10
5.8	Straßenausstattung und Straßenmöblierung .....	10
5.9	Öffentliche Beleuchtung .....	10
5.10	Straßenbegleitgrün .....	10
5.11	Entwässerung .....	10
5.12	Versorgungsleitungen.....	11
5.13	Ingenieurbauwerke .....	11
5.14	Baustoffe.....	11
5.15	Feuerwehr.....	11
6	Umsetzung der Planung .....	11
6.1	Grunderwerb.....	11
6.2	Auswirkungen durch das Projekt .....	11
6.2.1	Immissionen.....	11
6.2.2	Voraus- und Folgemaßnahmen .....	11
6.2.3	Unmittelbares und erweitertes Umfeld .....	12
6.3	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft .....	12
6.4	Kosten und Finanzierung/Haushaltstitel.....	12
6.5	Terminierung des Projektes und Bauausführung .....	12
7	Sonstiges.....	12



## **1 Allgemeines**

### **1.1 Darstellung der Baumaßnahme, Lage und Einordnung in die überörtliche Situation**

Die Erschließung des B-Plangebietes Farmsen-Berne 36 im Bezirk Wandsbek, Stadtteil Farmsen der Freien und Hansestadt Hamburg durch die SAGA ist zu großen Teilen abgeschlossen. Lediglich die äußere Erschließung, die die Anbindung des Erschließungsgebietes über die hergestellte Günter-Püstow-Straße an das übergeordnete Straßennetz (August-Krogmann-Straße) beinhaltet, steht noch aus. Weitere untergeordnete Anbindungen des Erschließungsgebietes im Nordwesten an die Straße Neusurenland und im Süden an die August-Krogmann-Straße sind bereits hergestellt.

Für die äußere Erschließung wurde zusammen mit der Erschließung des B-Plangebietes (innere Erschließung) im Jahre 2018 eine Planung erstellt und schlussverschickt. Parallel wird die August-Krogmann-Straße im Zuge des Projektes EMS überplant. Die Planung des Einmündungsbereiches wurde in der Planung EMS-Maßnahme August-Krogmann-Straße berücksichtigt und ebenfalls schlussverschickt.

Auf Grund von stagnierender bzw. rückläufiger Verkehrsaufkommen wurde die bestehende verkehrstechnische Untersuchung aus dem Jahre 2011 anhand aktuellerer Daten aktualisiert und in diesem Zusammenhang geprüft, ob der ursprünglich vorgesehene Ausbau des Einmündungsbereiches noch in dem bisher geplanten Umfang erforderlich ist.

Der hier zur Kenntnisnahme verschickte Entwurfsplanung ist eine Anpassung der bisherigen schlussverschickten Planung auf Grund der Erkenntnisse aus der aktualisierten Verkehrsuntersuchung und den Erfahrungswerten des südlich vorhandenen Knotenpunktes August-Krogmann-Straße / Marie-Bautz-Weg.

### **1.2 Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit der Baumaßnahme**

Auf Grund der in kürze fertiggestellten Erschließung des B-Plangebietes Farmsen-Berne 36 ist es erforderlich den Knotenpunkt August-Krogmann-Straße / Günter-Püstow-Straße als Hauptanbindung an das öffentliche Netz herzustellen.

Die Aktualisierung und Überprüfung der Verkehrsuntersuchung hat gezeigt, dass der Knotenpunkt ohne detaillierte Betrachtung der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer ohne Maßnahmen rechnerisch ausreichend leistungsfähig ist. Da auf Grund der im Erschließungsgebiet lebenden körperlich und kognitiv eingeschränkten Menschen entsprechend des Bestandes auch künftig eine signalisierte Querungsstelle der August-Krogmann-Straße erforderlich ist, ergibt sich die Notwendigkeit, zumindest eine Abbiegehilfe für Linksabbieger in Richtung Erschließungsgebiet vorzusehen. Hierdurch kann dem Einfluss der Abbiegeverkehre auf den Verkehrsablauf auf der August-Krogmann-Straße auch für den ÖPNV ausreichend begegnet werden.

### **1.3 Bedarfsträger, Realisierungsträger sowie Projektauftrag**

Die Erschließung und die Anbindung des B-Plangebietes erfolgt durch die SAGA (Siedlungs-Aktiengesellschaft Hamburg), Poppenhusenstraße 2, 22305 Hamburg.

Der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer wird als Realisierungsträger die Planung und Bauausführung für das Projekt durchführen.

Mit der Planung und örtlichen Bauüberwachung für die öffentlichen Erschließungsanlagen ist die Masuch + Olbrisch Ingenieurgesellschaft für das Bauwesen mbH, Gewerbering 2, 22113 Oststeinbek beauftragt.

Zwischen der Freien und Hansestadt Hamburg, vertreten durch den Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) und der SAGA als Vorhabenträger wird ein öffentlich-rechtlicher Vertrag (Erschließungsvertrag) geschlossen, der die Herstellung der neuen öffentlichen Erschließungsanlagen

(Straße und Oberflächenentwässerung) sowie die spätere Übertragung dieser Anlagen einschließlich der Grundstücke regelt.

#### **1.4 Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien**

entfällt

## **2 Planungsrechtliche Grundlagen**

Der Planungsbereich des Knotenpunktes liegt im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Farmsen-Berne 36. Dieser wurde am 11. Juni 2014 festgestellt.

## **3 Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage**

### **3.1 Lage und Funktion im Straßennetz**

Die August-Krogmann-Straße ist eine Hauptverkehrsstraße im Bezirk Wandsbek, Stadtteil Farmsen. Sie erstreckt sich auf einer Länge von rd. 1,85 km in nordsüdliche Richtung. Im Norden schließt sie im Knotenpunkt Pezolddamm / Karlshöhe und im Süden im Knotenpunkt Berner Heerweg / Rahlstedter Weg an. Der hier berücksichtigte Planungsbereich erstreckt sich auf einer Länge von rd. 120 m zwischen August-Krogmann-Straße Nr.89 im Süden und zwischen Nr. 101 und 103 im Norden. Die zulässige Geschwindigkeit in der August-Krogmann-Straße beträgt größtenteils 50 km/h. Ausnahme ist ein Bereich außerhalb des Planungsbereiches zwischen nördlicher Planungsgrenze und Einmündung Surenland. Hier ist die Geschwindigkeit zeitlich begrenzt auf 30 km/h reduziert.

### **3.2 Verkehrsbelastung**

Im Zuge der Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung wurden an der Einmündung August-Krogmann-Straße / Günter-Püstow-Straße zur Erfassung der aktuellen Verkehrsbelastung am 21.09.2023 eine Knotenstromzählung durchgeführt. Die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer wurden dabei ebenfalls erfasst. Parallel wurde zum Datenabgleich auch der Knoten August-Krogmann-Straße / Marie-Bautz-Weg in gleicher Form erfasst.

Die aktuellen Spitzenstundenbelastungen für beide Knoten sind der 2. Ergänzung zur verkehrstechnischen Stellungnahme vom 13.11.2023 von Masuch+Olbrisch zu entnehmen.

### **3.3 Unfallgeschehen**

Die Straßen um den B-Plan Farmsen-Berne 36 weisen keine Unfallhäufungen auf.

### **3.4 Nutzung der angrenzenden Grundstücke/Bebauung**

Im Planungsbereich schließt östlich der August-Krogmann-Straße das B-Plan Gebiet Farmsen-Berne 36 an. In dessen Bereich liegt das Denkmalensemble des ehemaligen Pflegeheims Farmsen mit zugehörigen Freiflächen. Durch die bereits erfolgte Gebäudeerweiterung im Bereich des Pflegeheims ist eine Konzentration dieser Einrichtung erfolgt. In den verbleibenden Bereichen wurden somit unter Berücksichtigung zu erhaltender Gebäude Neubauten im Geschosswohnungsbau errichtet. Westlich der August-Krogmann-Straße schließen Grundstücke mit Einzelhausbebauung an, die teils Wohnen und teils soziale Einrichtungen des städtischen Sozialunternehmens Fördern und Wohnen beinhalten.

Im Planungsbereich sind neben der Einmündung der Günter-Püstow-Straße, die als Gehwegüberfahrt ausgebildet ist zwei weitere Gehwegüberfahrten auf der westlichen Seite vorhanden. Diese befinden sich nördlich und südlich der Einmündung Günter-Püstow-Straße.

### 3.5 Aufteilung und Abmessung des Querschnitts sowie Oberflächenbefestigung

Die August-Krogmann-Straße besitzen innerhalb des Planungsbereiches folgende Querschnittsaufteilung

0,45 m	Randstreifen	unbefestigt	Westen
1,50 m – 1,70 m	Gehweg	Platten	
1,50 m	Radweg	Pflaster	
1,25 m	Sicherheitsstreifen	Pflaster	
2,50 m	Parkstreifen	Asphalt	
6,50 m	Fahrbahn	Asphalt	
0,90 m – 0,95 m	Sicherheitsstreifen	Pflaster	
1,25 m	Radweg	Pflaster	
1,50 m	Gehweg	Platten	
<u>0,45 m - 0,60 m</u>	<u>Randstreifen</u>	unbefestigt	Osten
17,80 m - 18,20 m	Gesamtbreite		

Die Fahrbahn der August-Krogmann-Straße ist zweistreifig. Der Parkstreifen auf der Westseite ist mittels Markierung von der Fahrbahn getrennt.

### 3.6 Schadensbild

Die Fahrbahn der August-Krogmann-Straße weist im Planungsbereich eine Vielzahl an Längs- und Querrissen auf, die in Teilbereich bereits saniert wurden und dennoch wieder auftreten.

### 3.7 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Im Planungsgebiet bzw. angrenzend befinden sich die folgenden LSA:

LSA Nr.	Knoten	Steuerung	Blindensignalisierung	Taktile Leitelemente/Bordabsenkung	Busbevorrechtigung
F1858	August-Krogmann-Straße vor Nr.100 / Pflegeheim		Ja	Nein/Ja	Nein

Tabelle 1: Übersicht LSA

### 3.8 Wirtschaftsverkehr

Die August-Krogmann-Straße ist Bestandteil des Netzes für Großraum- und Schwertransport-Routen in Hamburg (GST-Netz).

### 3.9 ÖPNV und Sharing Angebote

Die August-Krogmann-Straße wird von der MetroBus-Linie 27, der Buslinie 168 und der Nachtbuslinie 617 befahren. Die Buslinien 27 und 168 werden von Gelenkbussen bedient. Mittels dieser Buslinien ist die rd. 600 m entfernte U-Bahnhaltestelle „Farmsen“ der Linie U1 zu erreichen.

Die Buslinien verkehren mit folgendem Takt:

Linie	Takt (Hauptverkehrszeit)	Streckenverlauf
27	alle 20 Min. (alle 10 Min. morgens)	S-Bahnhaltestelle Wellingsbüttel ↔ U-Bahnhaltestelle Billstedt
168	alle 20 Min. (alle 10 Min morgens und nachmittags)	S-Bahnhaltestelle Wellingsbüttel ↔ Bahnhof Rahlstedt
617	3 Fahrten je Nacht (nur Fahrtrichtung Nord)	U-Bahnhaltestelle Kellinghusenstraße → U-Bahnhaltestelle Berne

**Tabelle 2: Buslinien – Taktung und Streckenverlauf**

Haltestelle	Haltepunkt	Haltende Linien	Art der Haltestelle	Aufstelllänge	Oberflächenbelag	Barrierefreiheit	Ausstattung
Pflegezentrum Farmsen	2	27 168 617	Haltestelle am Fahrbahnrand	Fahrtrichtung Süd: 18,50 m	Asphalt	Nein	FGU, Sitzgelegenheit, Mülleimer

**Tabelle 3: Haltestellen im Bestand**

### 3.10 Radverkehr

Im Planungsbereich der August-Krogmann-Straße sind beidseitig Radwege vorhanden, die nicht benutzungspflichtig sind. Die Radwege haben eine Breite zwischen 1,25 m und 1,50 m und unterschreiten damit das Mindestmaß gemäß ReStra. Sie sind mit Pflaster befestigt. Abstellanlagen für den Radverkehr sind nicht vorhanden.

### 3.11 Fußverkehr

Im Planungsbereich der August-Krogmann-Straße sind beidseitig 1,50 m – 1,70 m breite Gehwege vorhanden. Diese sind mit Platten befestigt. Südlich der Einmündung Günter-Püstow-Straße ist eine signalisierte Querungsstelle vorhanden. Diese ist ebenso wie die Haltestellen und die durchgehende Strecke nicht mit taktilen Leiteinrichtungen ausgestattet. Nördlich des Planungsgebiet befindet sich eine Grundschule, so dass auch mit Schülerverkehre zu rechnen ist.

### 3.12 Ruhender Verkehr

Im Planungsbereich der August-Krogmann-Straße ist am westlichen Fahrbahnrand ein Parkstreifen in einer Breite von rd. 2,50 m abmarkiert. Fahrradstellplätze sind nicht vorhanden.

### 3.13 Straßenausstattung und Straßenmöblierung

Es sind im Bereich der Haltestellen Mülleimer sowie in der Fahrtrichtung Nord eine Bank, die allerdings auf Privatgrund steht, vorhanden. Weiterhin sind auf der östlichen Seite unmittelbar an den öffentlichen Gehweg anschließend auf Privatgrund größere Hinweistafeln vom Pflegeheim Farmsen und der Einrichtungen von Fördern und Wohnen. Auf der östlichen Seite im Bereich der Querungsstelle sind Stolpersteine im Seitenraum vorhanden.

Wegweisende Beschilderung und Parkleitsysteme sind im Planungsbereich nicht vorhanden.

### **3.14 Öffentliche Beleuchtung**

Die öffentliche Beleuchtung befindet sich auf der westlichen Seite der August-Krogmann-Straße im Sicherheitsstreifen. Es handelt sich um Auslegermaste.

### **3.15 Straßenbegleitgrün**

Beidseitig der August-Krogmann-Straße schließen private Grünflächen an den öffentlichen Bereich an. Auf der Westseite sind dies zumeist Rasenflächen mit vereinzelt Baumpflanzungen. Auf der östlichen Seite bindet die Parkanlage des Pflegeheims mit umfangreicher Hecken-, Sträucher- und Baumbepflanzung an. Beidseitig handelt es sich um Laubbäume mit Stammdurchmessern zwischen 0,20 m und 0,85 m.

### **3.16 Entwässerung**

Im Planungsbereich der August-Krogmann-Straße verläuft ein Regenwassersiel DN 250, an das die Trummen der August-Krogmann-Straße angeschlossen sind. Ein Schmutzwassersiel ist im Planungsbereich nicht vorhanden. Diese beginnt südlich des Planungsbereiches.

### **3.17 Versorgungsleitungen**

In der August-Krogmann-Straße befinden sich beidseitig in den Seitenräume zahlreiche Versorgungsleitungen. Innerhalb des Planungsbereiches sind auf der westlichen Seite Strom-, Gas und Telekommunikationsleitungen (Dataport, Telekom, Vodafone) sowie Leitungsschächte vorhanden. Auf der östlichen Seite verlaufen ebenfalls Strom-, Gas- und Telekommunikationsleitungen (Dataport, Telekom, Vodafone) sowie eine Trinkwasserleitung. Auch hier sind Leitungsschächte und darüber hinaus Schieberkappen im Seitenraum vorhanden. Im Bereich der signalisierten Querungsstelle steht auf der Ostseite auf Privatfläche der Schaltschrank LSA. Ebenfalls auf der Ostseite südlich der Bushaltestelle ist ein Kabelschrank vorhanden.

### **3.18 Ingenieurbauwerke**

Ingenieurbauwerke sind im Planungsbereich nicht vorhanden.

### **3.19 Grundwasser**

Gemäß Geoportal-Hamburg liegen die Grundwassergleichen Max (hydrologisches Jahr 2018) im Planungsbereich bei 19,00 m NHN. Die vorhandenen Geländehöhen liegen zwischen 28,70 m NHN und 29,30 m NHN.

### **3.20 Denkmalschutz**

Innerhalb des Planungsbereiches ist kein Denkmal vorhanden. Allerdings handelt es sich bei dem Pflegeheim Farmsen mit den zugehörigen Freiflächen und straßenbegleitenden Baumreihen auf dem Erschließungsgelände um ein denkmalgeschütztes Ensemble.

### **3.21 Altlasten**

Im Planungsbereich der August-Krogmann-Straße liegen keine Altlasten vor.

### **3.22 Kampfmittel**

Eine Anfrage zu Kampfmittel wurde bisher noch nicht gestellt. Dies wird im Zuge der weiteren Projektbearbeitung erfolgen.



## 4 Variantenuntersuchung

Es wurde keine Variantenuntersuchung vorgenommen.

Wie bereits unter Punkt 1.1 erläutert, wurde die bereits schlussverschickte Planung des Knotenpunktes August-Krogmann-Straße / Günter-Püstow-Straße auf Grund aktueller Verkehrsdaten und gewonnener Erfahrungswerte aus dem südlichen Knotenpunkt August-Krogmann-Straße / Marie-Bautz-Weg überprüft und in Abstimmung mit der Verkehrsdirektion den nun notwendige Ausbauumfang abgestimmt.

Bisher war der Knotenpunkt als signalisierte Einmündung mit einem zusätzlichen Linksabbiegestreifen in der August-Krogmann-Straße geplant. In allen drei Knotenpunktarmen war eine signalisierte Querungsstelle für den Rad- und Fußgängerverkehr berücksichtigt. Die Führung des Radverkehrs auf Radfahrstreifen war und ist auch weiterhin auf die Planung der EMS-Maßnahme in der August-Krogmann-Straße abgestimmt.

Die Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung hat gezeigt, dass der Knotenpunkt ohne Maßnahmen rechnerisch ausreichend leistungsfähig ist. Dennoch wurde in Abstimmung mit der Verkehrsdirektion entschieden, dass weiterhin eine signalisierte Querung auf Grund der im Erschließungsgebiet lebenden körperlich und kognitiv eingeschränkten Menschen in der August-Krogmann-Straße berücksichtigt wird. Mit Berücksichtigung der signalisierten Querungsstelle ist es erforderlich, zumindest eine Abbiegehilfe für Linksabbieger in Richtung Erschließungsgebiet vorzusehen, um so den Einfluss der Abbiegeverkehre auf den Verkehrsablauf auf der August-Krogmann-Straße auch für den ÖPNV entgegenzuwirken.

Die Berücksichtigung einer Abbiegehilfe wurde bereits im südlichen Knotenpunkt August-Krogmann-Straße / Marie-Bautz-Weg umgesetzt.

## 5 Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante

Mit der hier vorliegenden Planung wird ohne Leistungseinbußen für den motorisierten Verkehr eine verbesserte Situation für den Fußverkehr erzeugt durch die Gewährung von Vorrang durch die Ausgestaltung der Einmündung Günter-Püstow-Str. als Gehwegüberfahrt. Durch die Reduzierung des Ausbauumfangs wird mit dieser Planung weniger Fläche versiegelt, es können mehr Bäume nachgepflanzt werden und es wird eine wirtschaftlichere Lösung erzielt.

### 5.1 Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes sowie Oberflächenbefestigung

Folgende Querschnittsaufteilung im Bereich der Abbiegehilfe ist geplant:

0,25 m	Randstreifen	unbefestigt	Westen
2,40 m	Gehweg	Platten	
1,80 m	Grünstreifen mit Baumpflanzungen	unbefestigt	
1,85 m	Radfahrstreifen	Asphalt	
5,90 m	aufgeweiteter Fahrstreifen	Asphalt	
3,45 m	Fahrstreifen	Asphalt	
3,00 m	Bushaltestelle	Beton	
<u>4,50 m</u>	<u>Gehweg / Wartebereich</u>	Platten	Osten
23,15 m	Gesamtbreite		

Der aufgeweitete Fahrstreifen zum Aufstellen der Linksabbieger ist in Abstimmung mit der Verkehrsaufsicht zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr in einer Breite von 5,90 m geplant. Damit ist ein Vorbeifahren von Lkw/Lkw, ohne den Radfahrstreifen zu überfahren, möglich.

Im nördlichen und südlichen Planungsende bindet die Planung an die Planung der EMS-Maßnahme an. Hier sieht der Regelquerschnitt jeweils eine 3,25 m breite Richtungsfahrbahn und beidseitige Radfahr-

streifen in einer Breite von 2,25m vor. Auf der westlichen Seite ist ein 2,10 m breiter Parkstreifen mit einem 0,50 m breiten Sicherheitsstreifen zum Radfahrstreifen vorgesehen. Beidseitig sind 2,65 m (incl. Sicherheitsstreifen) breite Gehwege berücksichtigt.

## 5.2 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Die Günter-Püstow-Straße wird in Abstimmung mit der Verkehrsdirektion als untergeordnete Straße in Form einer Gehwegüberfahrt an die August-Krogmann-Straße angebunden. Da der östliche Fahrbahnrand der August-Krogmann-Straße auf Grund der Bushaltestelle verzogen wird, ist der Überfahrtsbereich geringfügig in östliche Richtung zurückversetzt.

Die vorhandene Fußgängerlichtsignalanlage wird an die neue Lage der Querungsstelle angepasst.

## 5.3 Wirtschaftsverkehr

Beeinträchtigungen auf das GST-Netz sind nicht zu erwarten, da die zweistreifige Fahrbahn mit einer Gesamtbreite von 6,50m nicht reduziert wird.

Durch die Berücksichtigung der Abbiegehilfe wird der Verkehrsfluss auf der August-Krogmann-Straße positiv beeinflusst. Eine Behinderung durch linksabbiegende Verkehre entfällt.

## 5.4 ÖPNV und Sharing Angebote

Haltestelle	Haltepunkt	Haltende Linien	Art der Haltestelle	Aufstelllänge	Oberflächenbelag	Barrierefreiheit	Ausstattung
Pflegezentrum Farmsen	2	27 168 617	Haltestelle am Fahrbahnrand	20 m	Beton	ja	FGU, DFI

Tabelle 4: Haltestellen in Ausführungsvariante

## 5.5 Radverkehr

Der Radverkehr wird im Planungsbereich auf beidseitig 2,25 m breite Radfahrstreifen geführt. Im Bereich der Abbiegehilfe ist der Radfahrstreifen 1,85 m breit. Für den linksabbiegenden Radverkehr besteht entweder die Möglichkeit, im Mischverkehr die Abbiegehilfe zu nutzen oder geschützt indirekt über die Radfahrerfurt die August-Krogmann-Straße zu queren. Hierfür ist im Querungsbereich eine Aufstelltasche in einer Breite von 2,00 m vorgesehen. Die Radfahrerfurten sowie die Aufstelltasche werden rot eingefärbt.

## 5.6 Fußverkehr

Der Fußgängerverkehr wird auf beidseitigen Gehwegen geführt. Im Bereich der Bushaltestellen sind diese zwischen 3,50 m und 4,55 m breit. Auf der durchgehenden Strecke variiert die Breite zwischen 2,40 m und 2,75 m. Zur Querung der August-Krogmann-Straße wird die vorhandene Fußgänger-LSA geringfügig in südliche Richtung versetzt. Die Querungsstelle wird mit Bodenindikatoren für eine getrennte, gesicherte Querung ausgestattet. Im Anbindungsbereich der Günter-Püstow-Straße an die August-Krogmann-Straße ist der Fußgängerverkehr bevorzugt, daher sind hier keine Bodenindikatoren berücksichtigt.

### 5.7 Ruhender Verkehr

	<b>Bestand</b>	<b>Ausführungsvariante</b>	<b>Bilanz</b>
<b>Parkstände</b>			
August-Krogmann-Straße	9	0	<b>-9</b>
<b>Fahrradabstellplätze</b>			
August-Krogmann-Straße	0	10	<b>+10</b>

Tabelle 5: Bilanz des ruhenden Verkehrs der Ausführungsvariante

Der vorhandene abmarkierte Parkstreifen entfällt im Planungsbereich zu Gunsten einer Abbiegehilfe sowie regelkonformer Radverkehrs- und Fußgängeranlagen. Außerhalb des Planungsbereich wird auf der westlichen Seite der August-Krogmann-Straße ein baulicher Parkstreifen berücksichtigt. Im Bereich der Haltestellen werden für den Radverkehr insgesamt 5 Anlehnbügel berücksichtigt.

### 5.8 Straßenausstattung und Straßenmöblierung

Im Bereich der Haltestellen werden wieder Mülleimer berücksichtigt.

Die privaten Hinweistafeln sind von den Eigentümern auf Privatgrund unter Berücksichtigung der gem. B-Plan festgesetzten Straßenbegrenzungslinien wieder aufzustellen.

Die Stolpersteine werden standortnah im Bereich der Seitenräume vorgesehen.

Wegweisende Beschilderung und Parkleitsysteme sind im Planungsbereich nicht vorgesehen

### 5.9 Öffentliche Beleuchtung

Im Rahmen der EMS Planung wurde seitens der HHVA die Beleuchtung auch im Planungsbereich überplant. Dies wurde in der hier vorliegenden Entwurfsplanung berücksichtigt. Auf Grund der Änderung des Einmündungsbereich wird HHVA gebeten, die Beleuchtung im Einmündungsbereich zu prüfen.

### 5.10 Straßenbegleitgrün

<b>Straße</b>	<b>Bestand</b>	<b>Neupflanzungen</b>	<b>Fällungen</b>	<b>Bilanz</b>
August-Krogmann-Straße	12	6	12	-6

Tabelle 6: Baumbilanz Ausführungsvariante

Die Neupflanzungen erfolgen in den beidseitig geplanten Grünstreifen. Auf der westlichen Seite ist in Verlängerung des Parkstreifens ein zwischen 1,80 m und 2,60 m breiter Grünstreifen geplant. Hier sind 4 Baumpflanzungen vorgesehen. Auf der östlichen Seite ist sowohl im Bereich der Haltestelle zwischen Wartefläche und Straßenbegrenzungslinie ein Grünstreifen als Übergang in die dort angrenzenden privaten Parkflächen berücksichtigt. Hier sind weitere 2 Baumpflanzungen vorgesehen. Südlich der Einmündung Günter-Püstow-Straße ist ebenfalls östlich der Seitenräume Grünflächen, die in die angrenzenden privaten Grünflächen übergehen vorgesehen. In Abstimmung mit dem Vorhabenträger wird zur Verbesserung der Baumbilanz mit den Besitzern der angrenzenden privaten Grünflächen darüber abgestimmt, Heckenpflanzungen auf Privat vorzunehmen, um so verloren gegangene Nistmöglichkeiten auszugleichen.

### 5.11 Entwässerung

Das anfallende Oberflächenwasser der Verkehrsflächen wird über die Längs- und Querneigungen dem beidseitig geplanten Gussasphalt-Wasserlauf zugeführt und über Straßenabläufe dem vorhandenen Regenwassersiel zugeleitet.

## **5.12 Versorgungsleitungen**

Auf Grund der Verbreiterung der Fahrbahn liegen die auf der östlichen Seite verlaufenden Versorgungsleitungen nicht mehr im Seitenraum sondern im Fahrbahnbereich. Hier sind im weiteren Projektverlauf Abstimmungen mit den Versorgungsträgern über notwendige Umlegearbeiten zu führen. Es ist vorgesehen, dass notwendige Arbeiten an den Versorgungsleitungen vor der Umbaumaßnahme des Knotenpunktes erfolgen sollen.

## **5.13 Ingenieurbauwerke**

Es sind keine Ingenieurbauwerke innerhalb des Planungsbereiches geplant.

## **5.14 Baustoffe**

Gemäß LAGA-Mitteilung 20 zum Einbau von Ersatzbaustoffen wird ein Abstand des Grundwassers zur Tragschichtunterkante von mindestens 1m unter Berücksichtigung eines Sicherheitszuschlages von 0,5m gefordert.

Laut Geoportal-Hamburg liegen die Grundwassergleichen Max (hydrologisches Jahr 2018) im überplanten Bereich bei 19,00 m NHN (s. Kapitel 3.19). Die vorhandenen Geländehöhen liegen zwischen 28,70 m NHN und 29,30 m NHN.

Der notwendige Abstand – zwischen Grundwasserstand und Schüttkörperbasis (Unterseite Tragschicht) – kann somit eingehalten werden. Der Einbau von Recyclingbaustoffen ist daher möglich.

## **5.15 Feuerwehr**

Im Planungsbereich sind die vorhandenen Gebäude auf der Westseite bereits im Bestand rd. 15 m bis 20 m von der Bordkante abgesetzt, so dass ein Aufstellen am Fahrbahnrand zum Anleitern hier nicht erfolgt. Die Zufahrten für die Grundstücke August-Krogmann-Straße 80-91 und 95-101 bleiben in ihrer Größe erhalten. Für das Grundstück August-Krogmann-Straße 93 ist die Zufahrt für die Feuerwehr über die parallel zur August-Krogmann-Straße verlaufende Meilerstraße gegeben. Die Gebäude auf der Ostseite sind über das Erschließungsgebiet für die Feuerwehr erreichbar.

# **6 Umsetzung der Planung**

## **6.1 Grunderwerb**

Grunderwerb ist nicht erforderlich, da die zur Verfügung stehenden Flächen für einen anforderungsgerechten Ausbau ausreichend breit sind. Die notwendigen Flächen wurden bereits im Rahmen des B-Plan-Verfahrens gesichert und stehen heute zu Verfügung.

## **6.2 Auswirkungen durch das Projekt**

### **6.2.1 Immissionen**

Im Rahmen des B-Planverfahrens wurde eine Schalltechnische Untersuchung vorgenommen, deren Ergebnisse in den Bebauungsplan eingeflossen sind. Die geplanten Fahrstreifen der August-Krogmann-Straße verlaufen annähernd in heutiger Lage. Im Bereich der beidseitigen Verbreiterung der Fahrbahn sind lediglich Radfahrstreifen vorgesehen.

### **6.2.2 Voraus- und Folgemaßnahmen**

Bevor mit der Erschließungsmaßnahme begonnen werden kann, sind Baumfällarbeiten auf der Ostseite erforderlich, um hier die Bereiche für die dann anschließenden Leitungsumlegemaßnahmen freizumachen. Auch die Leitungsarbeiten sollen nach derzeitiger Planung vor der Erschließungsmaßnahme abgeschlossen sein. Die Umsetzung der EMS-Maßnahme für die August-Krogmann-Straße erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt. Für den Zeitraum bis zur Umsetzung der EMS-Maßnahme wird der ausgebaute

Einmündungsbereich über Provisorien im nördlichen und südlichen Ausbauende an den Bestand angebunden. Zum einen werden dafür die Fahrbahnränder verschwenkt und zum anderen eine provisorische Auf- und Ableitung für den Radverkehr geschaffen. Da die Radwege in der August-Krogmann-Straße im heutigen Bestand nicht benutzungspflichtig sind, sind die provisorischen Aufleitungen bzw. Ableitungen so berücksichtigt, dass der Radverkehr von den geplanten Radfahrstreifen auf die vorhandenen Radwege bzw. auf die Fahrbahn geführt wird. Und ebenso wird der Radverkehr sowohl auf den vorhandenen Radwegen als auch auf der Fahrbahn fahrend auf die geplanten Radfahrstreifen geführt wird. Ein Lageplan dieser provisorischen Anschlüsse liegt der Unterlage ebenfalls bei.

### **6.2.3 Unmittelbares und erweitertes Umfeld**

Durch die Maßnahme ergeben sich keine Auswirkungen auf das Umfeld.

### **6.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft**

Die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) nach § 13a (3) des Hamburger Wegegesetz (HWG) ist nicht erforderlich, da diese Baumaßnahme durch einen Bebauungsplan festgesetzt wird. Die Prüfung der Umweltbelange inkl. der Bewertung des Bestandes erfolgte im Zuge des B-Planverfahrens durch den grünordnerischen Fachbeitrag zum Bebauungsplan Farmsen-Berne 36.

### **6.4 Kosten und Finanzierung/Haushaltstitel**

Die Kosten werden im weiteren Planungsablauf ermittelt.

Gemäß einer Vereinbarung zwischen der Freien und Hansestadt Hamburg und dem Vorhabenträger werden die Kosten für diese Maßnahme über einen Kostenteilungsschlüssel geteilt. Die erschließungsrelevanten Kosten werden durch den Vorhabenträger getragen.

Die Aufwendungen für Neu-, Um- und Rücklegungen von Versorgungsleitungen sind von den Leitungsunternehmen zu tragen.

### **6.5 Terminierung des Projektes und Bauausführung**

Eine Abstimmung bzgl. eines möglichen Baufensters steht noch aus. Unter Berücksichtigung der noch notwendigen Planungsschritte und Ausschreibungszeiten sowie der Zeiten für Baumfällungen und Leitungsverlegungen wäre der früheste Baubeginn im März 2025 denkbar.

## **7 Sonstiges**

entfällt

---

Verfasst	Masuch + Olbrisch	Aufgestellt	LSBG, S2
Datum	06.05.2024	Datum	

---