

Baumaßnahme:       Neubau Rettungsleitstelle F02 (RLST)

Teilbaumaßnahme:   Äußere Erschließung

## **Verkehrstechnischer Erläuterungsbericht**

zur Kenntnisnahmeverschickung

### Inhalt

<b>1</b>	<b>Anlass der Planung .....</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Vorhandener Zustand.....</b>	<b>2</b>
2.1	Allgemeines .....	2
2.1.1	Lage und Funktion im Straßennetz .....	2
2.1.2	Verkehrsbelastung.....	2
2.1.3	Art und Nutzung der anliegenden Bebauung .....	2
2.2	Verkehrssituation .....	2
2.2.1	Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes .....	2
2.2.2	Fußgänger- und Radverkehr .....	3
2.2.3	Ruhender Verkehr .....	3
2.2.4	Entwässerung .....	3
2.2.5	Asphaltuntersuchung .....	3
2.2.6	Ver- und Entsorgungsleitungen .....	3
2.2.7	Öffentliche Beleuchtung.....	4
2.2.8	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen.....	4
2.2.9	ÖPNV.....	4
2.2.10	Straßenbegleitgrün .....	4
<b>3</b>	<b>Geplanter Zustand .....</b>	<b>4</b>
3.1	Planungsansatz .....	4
3.1.1	Variantenuntersuchung.....	4
3.2	Einzelheiten der Planung - Vorzugsvariante .....	5
3.2.1	Aufteilung und Abmessungen des Querschnitts .....	5
3.2.2	Fußgänger- und Radverkehr .....	5
3.2.3	Ruhender Verkehr .....	6
3.2.4	Straßenbegleitgrün .....	6
3.2.5	Gradiente und Höhenanpassung.....	6
3.2.6	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen.....	6
3.2.7	MIV.....	6
3.2.8	ÖPNV.....	6
3.2.9	Barrierefreiheit .....	6
3.2.10	Entwässerung .....	6
3.2.11	Öffentliche Beleuchtung/Beschilderung.....	6
3.2.12	Ver- und Entsorgungsleitungen .....	7
3.2.13	Lärmschutz .....	7
3.2.14	Umweltverträglichkeit.....	7
3.2.15	Kampfmittelfreiheit .....	7
<b>4</b>	<b>Planungsrechtliche Grundlagen.....</b>	<b>8</b>
<b>5</b>	<b>Umsetzung der Planung.....</b>	<b>8</b>
5.1	Grunderwerb .....	8
5.2	Wirtschaftlichkeit .....	8
5.3	Kosten und Finanzierung .....	8
5.4	Entwurfs- und Baudienststelle .....	8
5.5	Terminierung der Planung und Bauausführung .....	8

## **1 Anlass der Planung**

Der Vorhabenträger Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH (HGV) beabsichtigt in Borgfelde im Bezirk Hamburg-Mitte, südlich der Eiffestraße den Neubau einer Feuerwehr Rettungsleitstelle durchzuführen. Die Hochbaumaßnahmen sollen im Sommer 2022 beginnen und voraussichtlich Anfang 2025 abgeschlossen werden. Für die straßenbaulichen Anpassungen wurden mit Schreiben vom 27.04.2022 ein Antrag auf vorzeitigen Beginn Hochbauarbeiten gestellt.

Die Rettungsleitstelle ist ein wichtiges Gebäude für die Freie Hansestadt Hamburg, dessen Verfügbarkeit auch im Katastrophenfall sichergestellt werden muss. Ein Sicherheitskonzept wurde für die Sicherheit des Gebäudes ausgearbeitet. Aufgrund des Sicherheitskonzeptes ergeben sich bauliche Maßnahmen im öffentlichen Raum, die als dauerhafte Sicherheitsbarrieren dienen (u.a. Aufprallpoller).

## **2 Vorhandener Zustand**

### **2.1 Allgemeines**

#### **2.1.1 Lage und Funktion im Straßennetz**

Die Eiffestraße ist in diesem Abschnitt eine Bundesstraße (B5) und führt in West-Ost-Richtung durch den Bezirk Hamburg-Mitte. Sie verbindet die Stadtteile Borgfelde und Hamm. Die Eiffestraße hat eine überregionale Verbindungs- und Erschließungsfunktion.

Die zulässige Geschwindigkeit der Eiffestraße beträgt in diesem Abschnitt 50 km/h.

Die Baumaßnahme umfasst insgesamt eine Länge von rund 85 m und beschränkt sich auf die südliche Nebenfläche.

#### **2.1.2 Verkehrsbelastung**

Die DTVw Werte aus dem Jahr 2019 zeigen für die Eiffestraße eine Verkehrsbelastung von 37.000 Kfz/24 h mit einem Schwerverkehrsanteil von 5 % auf.

#### **2.1.3 Art und Nutzung der anliegenden Bebauung**

In der Eiffestraße besteht die angrenzende Bebauung im Wesentlichen aus mehrgeschossigen Geschäftsgebäuden mit einem Schnellrestaurant und Dienstleistungsbetrieben.

In zweiter Reihe zu der gepl. Rettungsleitstelle befindet sich ein mehrstöckiges Wohnhaus.

### **2.2 Verkehrssituation**

#### **2.2.1 Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes**

Die Eiffestraße ist entlang des Planungsgebiets vierstreifig ausgebaut. Im Einmündungsbereich Ausschläger Weg ist ein zusätzlicher Linksabbieger vorhanden. Dadurch vergrößert sich die Breite der Fahrbahnfläche von 12,8 m in Richtung Westen auf 17,7 m (s. Lageplan).

Beidseitig der Fahrbahn befinden sich ca. 2,5 m breite Längsparkstände, die durch Überfahrten oder Grünflächen mit gleicher Breite unterteilt werden.

In der nördlichen Nebenfläche grenzt an den Längsparkständen ein 1,70 m breiter Gehweg und ein 1,50 m breiter Radweg mit Sicherheitstrennstreifen. Der Sicherheitstrennstreifen misst rund 0,80 m.

Auf der südlichen Nebenfläche sind neben den Parkständen und den Grünflächen ein 2,60 m breiter Gehweg und ein 1,60 m breiter Radweg (s. Regelquerschnitt).

Zwischen den Parkständen und dem Radweg befindet sich ein 0,50 m bis 1,20 m breiter Sicherheitstrennstreifen aus Betonsteinpflaster.

### **2.2.2 Fußgänger- und Radverkehr**

Die Geh- und Radwege werden entlang der Eiffestraße von Längsparkständen und Grünflächen fahrbahnseitig begrenzt. Die gesamte Breite der Nebenfläche beträgt 8 m.

Die Nebenfläche ist aufgeteilt in abwechselnde Parkstände mit Grünstreifen, einem Sicherheitsstreifen, Radweg und Gehweg.

Die Grünflächen weisen eine Breite von 3,20 m auf, wobei die Parkstände eine Breite von 2,50 m aufweisen. Der Breitenunterschied wird durch die Breite des Sicherheitsstreifens von 1,20 m auf der Höhe der Parkstände und 0,50 m im Bereich der Grünflächen begründet.

Der Radweg ist mit einer Breite von 1,60 m überwiegend bituminös befestigt, abschnittsweise besteht die Oberflächenbefestigung aus rotem Betonsteinpflaster.

Der Gehweg ist mit einer Breite von 2,70 m aus Betongehwegplatten befestigt.

### **2.2.3 Ruhender Verkehr**

Im Planungsgebiet befindet sich ein 25 m langer Längsparkplatz, der mit Betonwabensteinpflaster befestigt ist.

### **2.2.4 Entwässerung**

Die Eiffestraße wird über Straßenabläufe entwässert, die ihrerseits an das in der Straße befindliche Mischwassersiel angeschlossen sind. Die Nebenflächen entwässern ebenfalls in die Straßenabläufe, sowie in die vorh. Grünflächen.

### **2.2.5 Baugrundaufschlüsse und Asphaltuntersuchungen**

Es liegen keine Asphaltuntersuchungen der Fahrbahn und der Nebenflächen vor. Eine Untersuchung der bituminösen Schichten im Bereich der Nebenfläche wird bei der weiteren Entwurfsbearbeitung durchgeführt.

### **2.2.6 Ver- und Entsorgungsleitungen**

Im September 2021 wurde der Leitungsbestand abgefragt und ein Leitungsplan wurde angefertigt. Danach liegen im Planungsgebiet Leitungen von Hamburg Wasser (HWW) sowie Leitungen von Gasnetz Hamburg, Stromnetz Hamburg und der Deutschen Telekom. Ein Mischwassersiel von Hamburg Wasser (HSE) liegt in der Fahrbahnfläche der Eiffestraße.

Für die Hochbauarbeiten wurden im Juni 2022 die Leitungen von Stromnetz Hamburg bauzeitlich verlegt.

### **2.2.7 Öffentliche Beleuchtung**

Entlang der Eiffestraße sind die Maststandorte der öffentlichen Beleuchtung auf die südliche Nebenfläche beschränkt. In dem Planungsgebiet befindet sich ein Maststandort der öffentlichen Beleuchtung. Dieser wird bauzeitlich für die Hochbauarbeiten abgebaut. Die Abstände zu den nächsten Maststandorten der öffentlichen Beleuchtung sind rund 50 m und 45 m.

### **2.2.8 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen**

Außerhalb der Planungsgrenzen befindet sich rund 40 m westlicher, der Knoten Eiffestraße/Ausschläger Weg mit einer Lichtsignalanlage.

### **2.2.9 MIV**

Innerhalb der Planungsgrenzen befinden sich zwei Überfahrten, die mit Betonwabensteinpflastern ausgestattet sind. Die Breite der Überfahrt mittig des Planungsgebietes hat eine Breite von ca. 9 m. Die Feuerwehrezufahrt an der östlichen Planungsgrenze hat eine Breite von ca. 6 m.

### **2.2.10 ÖPNV**

Im Planungsgebiet verkehrt kein ÖPNV.

### **2.2.11 Straßenbegleitgrün**

Es befinden sich Grünflächen mit insgesamt 4 Baumstandorten im betrachteten Abschnitt der Eiffestraße. Die Grünflächen sind zum Schutz der Baumstandorte mit Eichenspaltpfählen ausgestattet.

## **3 Geplanter Zustand**

### **3.1 Planungsansatz**

Für den Neubau der Rettungsleitstelle wird die angrenzende öffentliche Fläche mit erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen, die im Sicherheitskonzept festgelegt sind, ausgestattet. Das Sicherheitskonzept sieht einen Aufprallschutz entlang der gesamten Straßenseite des Gebäudes vor.

#### **3.1.1 Variantenuntersuchung**

Im Rahmen der Vorplanung wurden jeweils zwei Varianten für den Aufprallschutz entlang des Gebäudes und für den Aufprallschutz der gepl. Zufahrt untersucht.

##### Varianten für den Aufprallschutz entlang des Gebäudes

Variante 1 sieht eine durchgehende Reihe von festinstallierten Pollern mit Stahlbeton-Streifenfundamenten vor. Der Aufprallschutz ist durch zertifizierte Schutzpoller entlang der gesamten Gebäudeseite sicher gesellt. Die Aufprallpoller werden mit flach gegründeten Streifenfundamenten verankert, um eine ausreichende Stabilität zu

gewährleisten. Aufgrund der flächigen Fundamente sind Baumneupflanzungen in diesem Abschnitt der Nebenfläche nicht möglich.

Variante 2 sieht eine Reihe von festinstallierten Pollern vor, die von Hochbeeten unterbrochen wird. Die Hochbeete werden mit ausreichend Stabilität für den erforderlichen Aufprallschutz eingebaut. Aufgrund der Sonderkonstruktion der Hochbeete ist es erforderlich den Aufprallschutz mit einer Prüfung sicherzustellen. Mit den Hochbeeten ist es möglich 5 Baumstandorte in dem Planungsabschnitt zu realisieren.

#### Varianten für den Aufprallschutz im Bereich der Zufahrt

Variante 1 sieht im Bereich der Hauptzufahrt versenkbare Poller direkt am Straßenrand vor. Fahrzeuge, die auf das Herunterfahren der Poller warten, stehen auf dem rechten Fahrstreifen der Eiffestraße. Dadurch wird der fließende PKW-Verkehr auf der Eiffestraße gestört. Der Geh- und Radweg hingegen wird nicht von wartenden Fahrzeugen besetzt. Eine Anbindung der versenkbaren Poller an das Stromnetz ist erforderlich.

Variante 2 sieht die versenkbaren Poller unmittelbar vor dem Tor an der Grundstücksgrenze vor. Wartende Fahrzeuge stehen damit auf dem Geh- und Radweg und halten den Fuß- und Radverkehr für die Wartezeit auf. Der fließende PKW-Verkehr auf der Eiffestraße wird nicht durch wartende Fahrzeuge gestört.

### **3.2 Einzelheiten der Planung - Vorzugsvariante**

Um Ersatzpflanzungen für die vier zu fällenden vorh. Bäume realisieren zu können, wird sich für die Variante 2 mit festinstallierten Schutzpollern und Hochbeeten als Vorzugsvariante entschieden. Im Bereich der Zufahrt werden aufgrund der Verkehrsstörungen, die wartende Fahrzeuge verursachen keine versenkbaren Poller vorgesehen. Es wurde sich entschieden die Zufahrt nicht mit einem Aufprallschutz zu sichern.

#### **3.2.1 Aufteilung und Abmessungen des Querschnitts**

Der Aufprallschutz in Form einer Reihe Aufprallpoller mit Hochbeeten wird in 0,65 m Abstand parallel zur Straße hergestellt. Damit stehen die Poller und die Hochbeete innerhalb der 3,20 m breiten Grünflächen. Zwischen den Grünflächen wird eine Haltebucht als Lieferzone mit einer Breite von 2,50 m hergestellt. Die Poller Reihe wird hier um die Lieferzone herumgeführt und befindet sich damit im Sicherheitstrennstreifen zum Radweg. Der Sicherheitstrennstreifen ist entlang der Lieferzone 1,25 m breit. Der Radweg wird mit einer Regelbreite von 2,00 m ausgebaut. Der Gehweg schließt mit einer Breite von 2,25 m an den Radweg an. Die Gehwegbreite beinhaltet einen 0,25 m breiten taktilen Begrenzungsstreifen (s. Lageplan).

#### **3.2.2 Fußgänger- und Radverkehr**

In dem Planungsgebiet wird der Radweg auf die Regelbreite von 2,00 m vergrößert. An den Planungsgrenzen wird der Radweg auf die Bestandsbreite von 1,60 m an den vorh. Zustand angeschlossen.

Aufgrund der Anpassung der Breite des Radweges wird die Breite des Gehweges im Planungsgebiet auf 2,25 m reduziert. Im Bereich der Planungsgrenzen wird der Gehweg an den vorh. Zustand angeschlossen.

Aufgrund des erforderlichen Sicherheitskonzeptes werden die Aufprallpoller im Gehweg, jeweils an der Planungsgrenze, mit einer Durchgangsbreite von rund 1,20 m aufgestellt.

### **3.2.3 Ruhender Verkehr**

Die Planung sieht eine 16,00 m lange Lieferzone mittig des Gebäudes vor. Diese wird mit einem Tiefbord zur Straße und mit einem auf 3 cm abgesenkten Hochbord zum Radweg abgegrenzt. Die Lieferzone wird mit Betonwabensteinpflastern hergestellt.

### **3.2.4 Straßenbegleitgrün**

Für den Einbau der Aufprallpoller mit Streifenfundament sind 4 Baumfällungen notwendig, die aufgrund der erforderlichen Leitungsarbeiten von Stromnetz Hamburg im Mai 2022 mit einer Baumfällgenehmigung bereits erfolgt sind.

Mit den geplanten Hochbeeten sind 5 Baumneupflanzungen möglich. Die Hochbeete stehen in den gepl. Grünflächen, die mit Gräsern begrünt werden.

### **3.2.5 Gradiente und Höhenanpassung**

Da die Fahrbahn nicht erneuert wird, sind keine Änderungen an der Gradienten vorgehen.

### **3.2.6 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen**

Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen sind durch diese Baumaßnahme nicht betroffen.

### **3.2.7 MIV**

Es wird eine neue Überfahrt mit einer Breite von 5 m in dem Planungsgebiet für die Erschließung der gepl. Rettungsleitstelle vorgesehen. Die vorh. Feuerwehrezufahrt an der östlichen Planungsgrenze wird angepasst.

### **3.2.8 ÖPNV**

Der ÖPNV ist von der Baumaßnahme nicht betroffen.

### **3.2.9 Barrierefreiheit**

Der Gehweg wird gem. ReStra mit einem 0,25 m breiten Begrenzungsstreifen zum Radweg ausgestattet.

Die zu installierenden Aufprallpoller werden auf dem Gehweg mit Abständen von 1,20 m eingebaut, sodass die Barrierefreiheit sichergestellt ist.

### **3.2.10 Entwässerung**

Die Entwässerung der Flächen im Planungsgebiet erfolgt weiterhin über die Straßenabläufe am Fahrbahnrand, sowie über die vorh. Grünflächen.

### **3.2.11 Öffentliche Beleuchtung/Beschilderung**

Ein Maststandort der öffentlichen Beleuchtung ist, um rund 2 m nach Westen zu versetzen (s. Lageplan).

### **3.2.12 Ausstattung**

Als öffentliches Gebäude ist die Rettungsleitstelle der Feuerwehr zu beflaggen. Hierfür sind drei Fahnenmaste auf Höhe des Gebäudeeinganges vorzusehen. Die Fahnenmaste werden entlang der Lieferzone zwischen den Aufprallpollern positioniert.

Da es sich bei der Rettungsleitstelle um ein infrastrukturell wichtiges Gebäude für die FHH handelt, ist der Schutz im Katastrophenfall sicherzustellen. Hierfür wurde ein Sicherheitskonzept aufgestellt.

Zum Schutz vor Gefahren aus dem Straßenverkehr wird ein Aufprallschutz in Form von Aufprallpollern vor dem Gebäude vorgesehen. Die Aufprallpoller werden in einer Reihe entlang der Bordkante auf der Nebenfläche eingebaut. Zum Schutz des Gebäudes vor einem seitlichen Aufprall werden zwei weitere Pollerreihen von der Bordkante zu den Gebäudeecken aufgestellt. Hierbei kreuzen die Pollerreihen den Geh- und Radweg.

Gemäß des Sicherheitskonzeptes beträgt der maximale Abstand zwischen den Aufprallpollern 1,20 m. Im Bereich des Radweges ist es erforderlich den Abstand der Aufprallpoller auf 2,50 m zu vergrößern, um den Radweg in Regelbreite gem. ReStra herzustellen. Eine endgültige Anordnung der Poller erfolgt in Abstimmung mit dem Sicherheitsberater und der Feuerwehr.

Die Standorte der Aufprallpoller sind auf dem Gehweg mit einem Abstand von 1,20 m vorgesehen, sodass die Barrierefreiheit gewährleistet ist.

### **3.2.13 Ver- und Entsorgungsleitungen**

Die Erfordernisse von Leitungsbauarbeiten werden im Rahmen der weiteren Entwurfsbearbeitung und der Leitungstrassenplanung geklärt.

### **3.2.14 Lärmschutz**

Die geplante Maßnahme verändert die Lärmemissionen nicht. Der Umfang der geplanten Baumaßnahme stellt keinen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV dar, wie es als Auslöser für eine wesentliche Änderung vorausgesetzt wird. Es entstehen keine Ansprüche und keine Kosten für Lärmschutzmaßnahmen.

### **3.2.15 Umweltverträglichkeit**

Durch die Baumaßnahme sind keine erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltensziele für den Natur- und Landschaftshaushalt zu erwarten. Nach den Kriterien des §13a Hamb. Wegegesetz ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht erforderlich.

### **3.2.16 Kampfmittelfreiheit**

Nach Auskunft des Kampfmittelkatasters der Feuerwehr, Gefahrenerkundung Kampfmittelverdacht gemäß Gefahrenerkundung/Luftbildauswertung besteht im Planungsbereich allgemeiner Bombenblindgängerverdacht. Eine Überprüfung und die Einleitung erforderlicher Maßnahmen werden im Vorwege der Baumaßnahme erfolgen.

## 4 Planungsrechtliche Grundlagen

Als planungsrechtliche Grundlage gelten:

- B-Plan Borgfelde 8 (28.10.1982)

Die planmäßigen Straßenbegrenzungslinien werden durch die vorliegende Planung nicht überschritten.

## 5 Umsetzung der Planung

### 5.1 Grunderwerb

Ein Grunderwerb ist durch die Maßnahme nicht erforderlich.

### 5.2 Wirtschaftlichkeit

Bei der Umsetzung der Maßnahme kommen ausschließlich Standardbauweisen zur Ausführung. Die Maßnahme wurde entsprechend den „Hamburger Regelwerken für Planung und Entwurf von Stadtstraßen“ unter Berücksichtigung der örtlichen, städtebaulichen und verkehrlichen Randbedingungen geplant.

Der Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit wurde auch bei allen Detailentscheidungen angemessen beachtet.

### 5.3 Kosten und Finanzierung

Gemäß Antrag auf vorzeitigen Beginn der Hochbauarbeiten trägt der Vorhabenträger die Kosten für die Wegebaumaßnahmen in voller Höhe, einschließlich der ingenieurtechnischen Bearbeitung.

Die Kosten für die vorgesehenen Maßnahmen werden vorläufig auf 590.000,00 € geschätzt.

### 5.4 Entwurfs- und Baudienststelle

Entwurf und Bau erfolgen durch den Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, Geschäftsbereich Straßen, Planung – S 2 bzw. Fachbereich Baudurchführung - S 3.

### 5.5 Terminierung der Planung und Bauausführung

Die Bauausführung der Maßnahme ist für das Jahr 2025 vorgesehen.

Verfasst:  
Gez. Meyn

Aufgestellt:  
gez. Zander

.....  
LEHNE Ingenieurgesellschaft mbH

.....  
LSBG – S2/PL -