



Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Wandsbek
Bezirksversammlung

Hamburg, 15.02.2024

EINLADUNG

zur Sitzung des Regionalausschusses Bramfeld-Steilshoop-Farmsen-Berne

Termin: Donnerstag, 22.02.2024, 18:00 Uhr

Raum, Ort: Sitzungssaal Bramfeld, Herthastraße 20, 22179 Hamburg

Tag es o r d n u n g:

Öffentlicher Teil:

1. Eröffnung der Sitzung
2. Anliegen der Bürgerinnen und Bürger und Öffentliche Fragestunde
1. Teil
3. Genehmigung der Niederschrift
4. Eingaben
- 4.1. Dringende Bitte um Unterstützung bei Lärm, Urinieren und Müllproblemen im Bereich Swebenbrunnen
Eingabe 21-8246
5. Anträge / Beschlussvorlagen / Überweisungen
- 5.1. Einrichtung der sog. "Brötchentaste" an den Parkscheinautomaten in der Region 21-8090
Antrag der CDU-Fraktion
- 5.2. Wochenmarkt und Stadtteilstfest müssen zusammen stattfinden können - Arbeitsgruppe gründen 21-8091
Antrag der CDU-Fraktion
- 5.3. Marktplatz Steilshoop nach Beschädigungen herrichten 21-8308
Antrag der CDU-Fraktion
- 5.4. Swebenbrunnen 13i: Sitzbank verlegen 21-8309
Antrag der CDU-Fraktion
- 5.5. Zubenennung der neuen Erschließungsstraße im Wohnquartier Moosrosenquartier 21-8080
Baumaßnahme: Moosrosenquartier - Planstraße A

Ortsteil: 515

- | | | |
|------|--|---------|
| 5.6. | Hundenauslaufzone am Stühm-Süd/Kienholt umzäunen
Antrag der CDU-Fraktion | 21-8472 |
| 6. | Mitteilungen | |
| 6.1. | Baumaßnahme: Bündnis für den Rad- und Fußverkehr
Teilbaumaßnahme: Kupferdamm | 21-8029 |
| 6.2. | Fahrgastauslastung der Buslinie 168
Beschluss der Bezirksversammlung vom 16.11.2023 (Drs. 21-7952) | 21-8193 |
| 6.3. | Unfallsituation Kreuzung Tegelweg Eckerkoppel in Farmsen (bez.
Drs. 21-7641)
Beschluss der Bezirksversammlung vom 12.10.2023 (Drs. 21-7794) | 21-8195 |
| 6.4. | Wochenmarkt und Stadtteilstoff müssen zusammen stattfinden
können - Arbeitsgruppe gründen
Beschluss der Bezirksversammlung vom 14.12.2023 (Drs. 21-8180) | 21-8211 |
| 6.5. | Einrichtung der sog. "Brötchentaste" an den Parkscheinautomaten in
der Region
Beschluss der Bezirksversammlung vom 14.12.2023 (Drs. 21-8179) | 21-8281 |
| 6.6. | Nachnutzung der Altablagerungsfläche "Neusurenland"
Beschluss der Bezirksversammlung vom 14.12.2023 (Drs. 21-8157) | 21-8322 |
| 6.7. | Verkehrssituation Karlshöhe
Beschluss der Bezirksversammlung vom 14.12.2023 (Drs. 21-8177) | 21-8379 |
| 6.8. | Zubenennung diverser Wohnwege | 21-8454 |
| 6.9. | Straßenverkehrsbehördliche Anordnungen der Region Bramfeld-
Steilshoop-Farmsen-Berne | 21-8474 |
| 7. | Anfragen / Auskunftersuchen | |
| 8. | Verschiedenes | |
| 9. | Themenspeicher | |
| 9.1. | Themenspeicher des Regionalausschusses Bramfeld-Steilshoop-
Farmsen-Berne für die 21. Legislatur | 21-8453 |
| 10. | Feststellung der jugendhilferelevanten Themen zur Überweisung in
den Jugendhilfeausschuss | |
| 11. | Feststellung der umweltrelevanten Themen zur Überweisung in den
Ausschuss für Klima, Umwelt und Verbraucherschutz | |
| 12. | Anliegen der Bürgerinnen und Bürger und Öffentliche Fragestunde
2. Teil | |

Gez. Oliver Döscher
(Vorsitzender)



Freie und Hansestadt Hamburg
 Bezirksamt Wandsbek
 Bezirksversammlung

Eingabe	Drucksachen-Nr.: 21-8246 Datum: 11.01.2024 Status: öffentlich
----------------	--

Beratungsfolge		
	Gremium	Datum
Öffentlich	Hauptausschuss	22.01.2024
Öffentlich	Regionalausschuss Bramfeld-Steilshoop-Farmsen-Berne	25.01.2024
Öffentlich	Regionalausschuss Bramfeld-Steilshoop-Farmsen-Berne	22.02.2024

Dringende Bitte um Unterstützung bei Lärm, Urinieren und Müllproblemen im Bereich Swebenbrunnen
Eingabe

Sachverhalt:

Die folgende Eingabe liegt der Geschäftsstelle der Bezirksversammlung vor:

Sehr geehrte Damen und Herren der Bezirksversammlung Wandsbek,

ich hoffe, diese E-Mail erreicht Sie wohlauf. Ich wende mich heute in meiner Funktion als Anliegerin an Sie, um ein drängendes Problem im Bereich zwischen der Straße Swebenbrunnen und der Wiese Luisenhof anzusprechen.

In unmittelbarer Nähe dieser Lokalität befindet sich eine Parkbank, die in den letzten Monaten zu einem Anziehungspunkt für Jugendliche geworden ist. Leider kommt es regelmäßig zu nächtlichen Treffen an dieser Stelle, begleitet von exzessiven Lärm, urinieren in der Hecke und unangemessener Entsorgung von Müll. Trotz wiederholter Kontaktaufnahme mit der örtlichen Polizei hat sich die Situation bisher nicht verbessert.

Es scheint, als hätten die Einsatzkräfte bereits genug zu tun, um auf unsere Anliegen angemessen zu reagieren.

Selbst direkte Ansprachen an die Jugendlichen vor Ort haben nicht zu einer Reduzierung der Lautstärke oder Verbesserung der Situation geführt.

Die Auswirkungen dieser nächtlichen Aktivitäten sind jedoch erheblich, da der Lärmpegel es den Kindern und Erwachsenen in unserer Nachbarschaft unmöglich macht, nachts zur Ruhe zu kommen. Als Folge vom Müll haben sich sogar Ratten in der Gegend ausgebreitet, was zu zusätzlichen Problemen für die Anwohner führt.

Um diesen Zustand ein Ende zu setzen und die Lebensqualität in unserer Gemeinde zu verbessern, möchte ich höflich darum bitten, sich für die Versetzung der besagten Bank einzusetzen.

Durch die Verlagerung dieses Treffpunktes weg von den unmittelbaren Grundstücken der Anwohner erhoffen wir uns eine Reduzierung des Lärms und eine Verbesserung der allgemeinen Situation.

Wir sind bereit, das Problem vor Ort zu zeigen und gemeinsam nach Lösungen zu suchen. Eine positive Rückmeldung und Ihre Unterstützung in dieser Angelegenheit wären für uns von großer Bedeutung.

Wir danken Ihnen im Voraus für Ihr Verständnis und ihre Bemühungen.

Mit freundlich Grüßen

Anlage/n:

keine Anlage/n



Freie und Hansestadt Hamburg
 Bezirksamt Wandsbek
 Bezirksversammlung

Antrag CDU Bezirksfraktion Wandsbek	Drucksachen-Nr.: 21-8090 Datum: 30.11.2023 Status: öffentlich
---	--

Beratungsfolge		
	Gremium	Datum
Öffentlich	Regionalausschuss Bramfeld-Steilshoop-Farmsen-Berne	
Öffentlich	Regionalausschuss Bramfeld-Steilshoop-Farmsen-Berne	07.12.2023

Einrichtung der sog. "Brötchentaste" an den Parkscheinautomaten in der Region
Antrag der CDU-Fraktion

Sachverhalt:

Durch die zunehmende Parkraumbewirtschaftung in der Region gehen immer mehr kostenfreie Parkmöglichkeiten verloren. Die anliegenden Geschäfte erleiden hierdurch Kundenabwanderungen, die von Umsatzrückgang bis zu Geschäftsaufgaben führen und eine weitere Schwächung der Nahversorgung darstellen. Die Einführung einer „Brötchentaste“ könnte dieser Entwicklung entgegenwirken.

Vor diesem Hintergrund möge der Regionalausschuss folgende Empfehlung für die Bezirksversammlung beschließen:

Petition/Beschluss:

1. Die zuständige Fachbehörde wird gebeten, die Parkscheinautomaten in der Region so einzurichten, dass die ersten 15 Minuten Parkzeit kostenlos sind (sog. „Brötchentaste“).
2. Die Kosten hierfür sind zu ermitteln und dem Ausschuss entsprechend zu berichten.

Anlage/n:

keine Anlage/n



Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Wandsbek
Bezirksversammlung

Antrag CDU Bezirksfraktion Wandsbek	Drucksachen-Nr.: 21-8091 Datum: 30.11.2023 Status: öffentlich
---	--

Beratungsfolge		
	Gremium	Datum
Öffentlich	Regionalausschuss Bramfeld-Steilshoop-Farmsen-Berne	
Öffentlich	Regionalausschuss Bramfeld-Steilshoop-Farmsen-Berne	07.12.2023

Wochenmarkt und Stadtteilstadt müssen zusammen stattfinden können - Arbeitsgruppe gründen Antrag der CDU-Fraktion

Sachverhalt:

Wochenmarkt und Stadtteilstadt müssen zusammen stattfinden können Die Wochenmärkte in Wandsbek haben eine reiche Geschichte, die Jahrhunderte zurückreicht und sind von entscheidender Bedeutung für die regionale Lebensmittelversorgung, insbesondere für Produkte aus der Umgebung von Hamburg. Der anhaltende Trend zu frischen, regionalen und unverpackten Produkten prägt das Alltagsbild auf den zwölf bezirklichen Wochenmärkten in Wandsbek. Trotz ihrer Bedeutung sehen sich diese Märkte mit wachsenden Herausforderungen konfrontiert.

Herausforderungen und Hürden:

In der Vergangenheit wurden die Wochenmärkte in Bramfeld bereits zweimal im Jahr aufgrund des frühzeitigen Aufbaus des Jahrmarktes nur halb besetzt. Nun soll diese Praxis auch auf das Stadtteilstadt ausgeweitet werden, was bedeutet, dass der Wochenmarkt nun an drei Tagen in halber Besetzung stattfinden muss. Das Stadtteilstadt ist zweifellos wichtig für die Gemeinschaft, aber es gilt auch, die berechtigten Interessen der Marktbesucher zu berücksichtigen.

Zusätzlich zu diesen zeitlichen Einschränkungen stehen die Marktbesucher vor finanziellen Belastungen. Die Standgebühren und Strompreise wurden angehoben, was die ohnehin schon schmalen Margen weiter schmälert. Neue Auflagen, wie Dokumentationspflichten, Kassensysteme und Verpackungs- sowie Pfandsysteme, setzen die Marktleute weiter unter Druck. Die steigenden Kosten, die auf die Produkte umgelegt werden müssen, sind für viele Endverbraucher nicht nur schwer nachvollziehbar, sondern auch oft finanziell nicht tragbar.

Lösungsvorschlag:

Um einen Kompromiss zu finden, der sowohl die Bedürfnisse des Stadtteilstadtes als auch die

der Marktbeschicker berücksichtigt, schlagen wir vor, eine Arbeitsgruppe einzusetzen.

Die Arbeitsgruppe sollte aus Vertretern der Marktbeschicker, des Organisationskomitees des Stadtteilstes und des Bezirksamts Wandsbek bestehen. Eine solche Zusammenarbeit hat bereits während der vorangegangenen Arbeitsgruppe vor der Corona-Pandemie erfolgreich funktioniert, als es darum ging, einen mehrwöchigen Weihnachtsmarkt mit Wochenmarkt in Bramfeld zu ermöglichen.

Der Regionalausschuss Bramfeld-Steilshoop-Farmsen-Berne möge beschließen:

Petition/Beschluss:

- 1.) Der Bezirksamtsleiter wird gebeten, eine Arbeitsgruppe ins Leben zu rufen, die sich aus Vertretern der Marktbeschicker, des Organisationskomitees des Stadtteilstes und des Bezirksamts Wandsbek zusammensetzt. Das Ziel dieser Arbeitsgruppe sollte die Erarbeitung einer Lösung sein, die die Interessen aller Parteien wahrt und eine harmonische Koexistenz von Wochenmarkt und Stadtteilstes ermöglicht.
- 2.) Dem Regionalausschuss ist zu berichten.

Anlage/n:

keine Anlage/n



Freie und Hansestadt Hamburg
 Bezirksamt Wandsbek
 Bezirksversammlung

Antrag CDU Bezirksfraktion Wandsbek	Drucksachen-Nr.: 21-8308 Datum: 18.01.2024 Status: öffentlich
---	--

Beratungsfolge		
	Gremium	Datum
Öffentlich	Regionalausschuss Bramfeld-Steilshoop-Farmsen-Berne	25.01.2024
Öffentlich	Regionalausschuss Bramfeld-Steilshoop-Farmsen-Berne	22.02.2024

Marktplatz Steilshoop nach Beschädigungen herrichten **Antrag der CDU-Fraktion**

Sachverhalt:

Am 1.5. wurde über den Melde-Michel die Beschädigung einer der Sitzbänke am Schreyerring auf dem Markt- und Eventplatz Steilshoop gemeldet. Am 8.5.2023 kam die Antwort von MR13 per E-Mail: „Ein Auftrag wurde erteilt.“. Bis zum heutigen Tage ist die Sitzbank jedoch nicht repariert worden. Vielmehr ist besagte Sitzbank durch Pyrotechnik-Vandalismus (vor Silvester) nun vollständig zerstört. Schon davor wurde eine weitere Sitzbank daneben beschädigt.

In etwa mittig des Markt- und Eventplatzes Steilshoop befindet sich ein Gullydeckel, der mehrere Zentimeter tief eingesunken ist. Dies ist auf dem schlecht beleuchteten Platz insbesondere abends/nachts eine Stolperfalle und nicht nur für Fußgänger, sondern auch Radfahrer gefährlich. Da der Marktplatz weiterhin (unerlaubterweise) als Parkplatz genutzt wird, sind auch Autofahrer betroffen, die eine solche Bodenabsackung nicht erwarten.

Am Schreyerring, vor der Apotheke, steht eine öffentliche Uhr, welche seit langer Zeit die falsche Uhrzeit anzeigt. Am 04.05.2023 hat die CDU-Fraktion dazu einen Antrag (Drs. 21-7005) in den Regionalausschuss eingebracht. Der Antrag wurde zurückgezogen als Reaktion auf den Hinweis, dass auch dies eine Angelegenheit für den Melde-Michel wäre. Am selben Abend wurde die defekte Uhr über den Melde-Michel gemeldet. Am 05.05.2023 wurde per E-Mail geantwortet: „[...] Ihr Anliegen wurde an Ströer Deutsche Städte Medien GmbH weitergeleitet.“ Da daraufhin nichts passierte, wurde die Ströer-Stadtmöblierung eigens per E-Mail auf das Thema hingewiesen. Auch daraufhin gibt es bis heute keine Reaktion.

Petition/Beschluss:

Der Regionalausschuss Bramfeld-Steilshoop-Farmsen-Berne möge beschließen:

- 1.) Die Reparatur/den Austausch der Sitzbänke am Schreyerring vor dem Nord-Eingang des EKZ Steilshoop zeitnah durchzuführen.
- 2.) Die Stolperfalle rund um den Schachtdeckel auf dem Marktplatz Steilshoop zeitnah zu beseitigen, anderenfalls, falls als notwendig erachtet, abzusperren.
- 3.) Das Unternehmen Ströer aufzufordern, zeitnah die öffentliche Uhr am Schreyerring 41 zu reparieren.
- 4.) Dem Regionalausschuss ist zu berichten.

Anlage/n:

keine Anlage/n



Freie und Hansestadt Hamburg
 Bezirksamt Wandsbek
 Bezirksversammlung

Antrag CDU Bezirksfraktion Wandsbek	Drucksachen-Nr.: 21-8309 Datum: 18.01.2024 Status: öffentlich
---	--

Beratungsfolge		
	Gremium	Datum
Öffentlich	Regionalausschuss Bramfeld-Steilshoop-Farmsen-Berne	25.01.2024
Öffentlich	Regionalausschuss Bramfeld-Steilshoop-Farmsen-Berne	22.02.2024

Swebenbrunnen 13i: Sitzbank verlegen
Antrag der CDU-Fraktion

Sachverhalt:

Die Eingabe Drs. 21-8246 schildert ein Anwohner-Problem mit regelmäßig auftretendem, ungebührlichem Verhalten von Jugendgruppen auf der Sitzbank, direkt (südlich) in Nachbarschaft zur Hausnummer 13i der Straße Swebenbrunnen.

Mehrere Nachbarn werden dort nachts durch „exzessiven Lärm“ um ihren Schlaf gebracht, zugleich wird die Stelle vermüllt und es wird dort ins Gebüsch uriniert. Ein Ortstermin mit einem CDU-Vertreter hat dieses Bild bestätigt.

Die Reaktion einiger Verursacher auf persönliche Ansprachen seien sogar bedrohlich gewesen und hätten nicht zu einer Lösung des Problems geführt. Laut der Eingabe wären auch Hinweise an die Polizei nicht nachhaltig wirkmächtig gewesen.

Da es naheliegt, dass die Verursacher von Lärm und Müll ihre Aktivitäten an dieser Stelle einstellen, wenn dort keine Sitzgelegenheit mehr zur Verfügung steht, sollte diese an eine Stelle verlegt werden, die nicht in Hörweite zu Anwohnern liegt.

Bei höheren Temperaturen im Frühjahr und Sommer ist nächtlicher Lärm erfahrungsgemäß in zunehmendem Maße zu erwarten – zudem führen offene Fenster im Sommer zu einer Intensivierung der Lärmbelästigung. Daher sollte mit einer Verlegung dieser Sitzbank nicht zu lange gewartet werden.

Der Regionalausschuss Bramfeld-Steilshoop-Farmsen-Berne möge beschließen:

Petition/Beschluss:

- 1.) Die Versetzung der Sitzbank nahe Swebenbrunnen 13i ist zu prüfen und zeitnah zu realisieren. Der neue Standort soll in genügendem Maße von Wohnbebauung entfernt sein, dessen Bewohner durch Lärm beeinträchtigt werden könnten.
- 2.) Dem Regionalausschuss ist zu berichten.

Anlage/n:

keine Anlage/n



Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Wandsbek
Bezirksversammlung

Beschlussvorlage	Drucksachen-Nr.: 21-8080 Datum: 29.11.2023 Status: öffentlich
-------------------------	--

Beratungsfolge		
	Gremium	Datum
Öffentlich	Regionalausschuss Bramfeld-Steilshoop-Farmsen-Berne	07.12.2023
Öffentlich	Regionalausschuss Bramfeld-Steilshoop-Farmsen-Berne	25.01.2024
Öffentlich	Regionalausschuss Bramfeld-Steilshoop-Farmsen-Berne	22.02.2024

Zubenennung der neuen Erschließungsstraße im Wohnquartier Moosrosenquartier

Baumaßnahme: Moosrosenquartier - Planstraße A

Ortsteil: 515

Sachverhalt:

- *Aufgrund bestehenden Klärungsbedarfs der Verwaltung zur Beschlussfassung aus der Sitzung des Regionalausschusses Bramfeld-Steilshoop-Farmsen-Berne vom 25.01.2024 befindet sich die Vorlage erneut auf der Tagesordnung; der Regionalbeauftragte wird hierzu ausführen.*

Für die Planstraßen A liegen dem Bezirksamt keine Benennungsvorschläge vor. Es wird vorgeschlagen aufgrund der Straßenlänge und der Ausgestaltung als Wohnstraße mit Kehre (Sackgasse) eine Zubenennung zum Moosrosenweg vor:

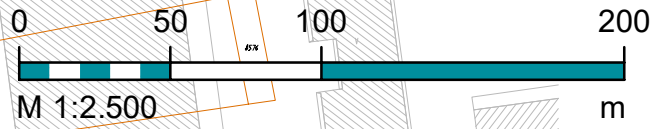
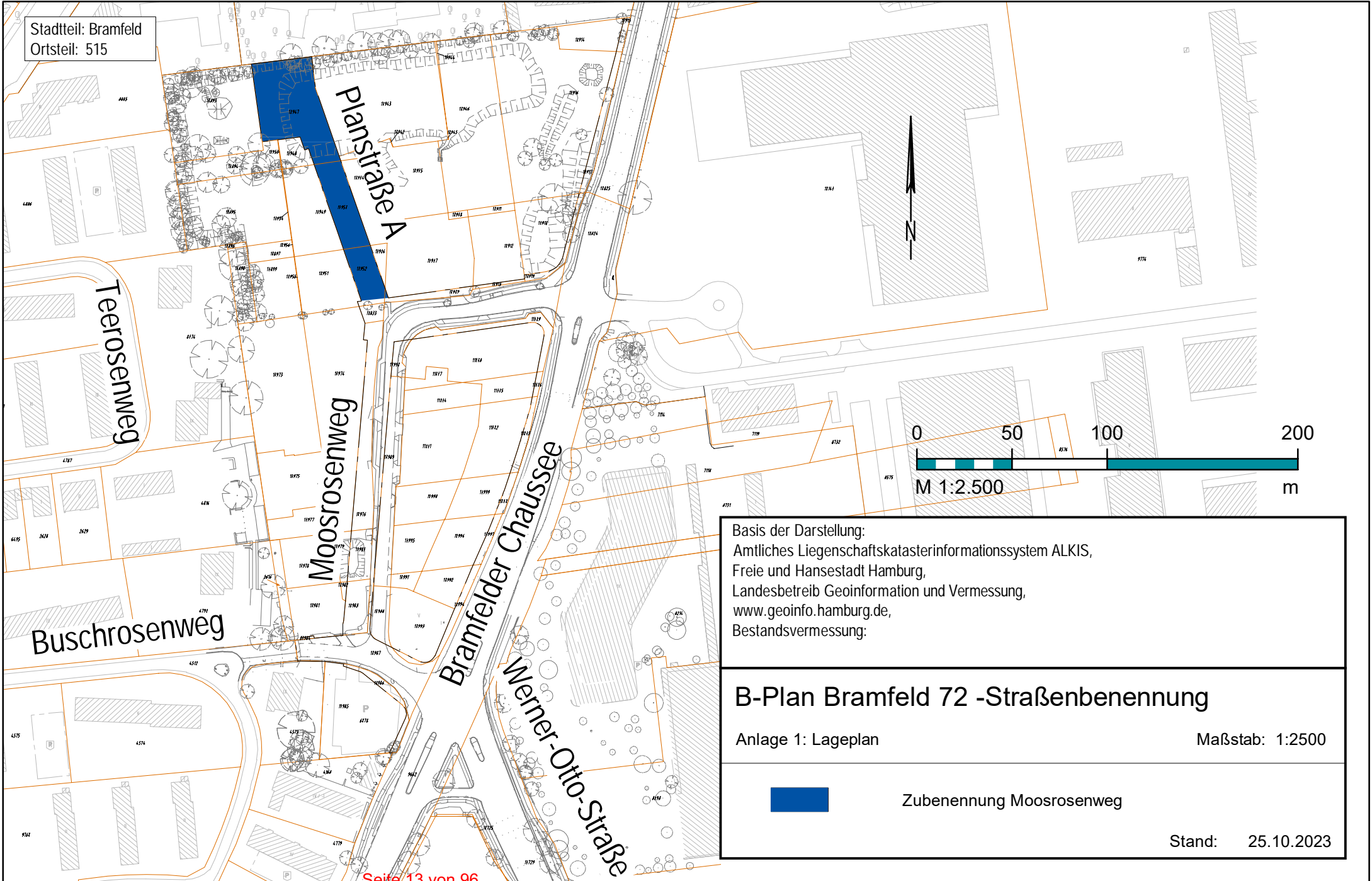
Petition/Beschluss:

Der Regionalausschuss Bramfeld-Steilshoop-Farmsen-Berne wird um Zustimmung gebeten.

Anlage/n:


Auszug aus der Übersichtskarte im Maßstab 1:2500 (blau dargestellt)

Stadtteil: Bramfeld
Ortsteil: 515



Basis der Darstellung:
Amtliches Liegenschaftskatasterinformationssystem ALKIS,
Freie und Hansestadt Hamburg,
Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung,
www.geoinfo.hamburg.de,
Bestandsvermessung:

B-Plan Bramfeld 72 -Straßenbenennung
Anlage 1: Lageplan Maßstab: 1:2500

 Zubenennung Moosrosenweg

Stand: 25.10.2023



Freie und Hansestadt Hamburg
 Bezirksamt Wandsbek
 Bezirksversammlung

Antrag CDU Bezirksfraktion Wandsbek	Drucksachen-Nr.: 21-8472 Datum: 14.02.2024 Status: öffentlich
---	--

Beratungsfolge		
	Gremium	Datum
Öffentlich	Regionalausschuss Bramfeld-Steilshoop-Farmsen-Berne	22.02.2024

Hundenauslaufzone am Stühm-Süd/Kienholt umzäunen
Antrag der CDU-Fraktion

Sachverhalt:

Die Grünfläche zwischen Am Stühm-Süd (westlich) und Kienholt (nördliches Bramfeld; siehe Grafik) besteht u. a. aus einem Spielplatz und einer Hundenauslaufzone. Hier kommt es laut Aussagen von Anwohnern oder Anwohnerinnen oft zum Konflikt zwischen Kindern und unangeleiteten Hunden.

Um potenziell gefährliche Situationen künftig zu minimieren, ist eine Umzäunung der Hundenauslaufzone angezeigt. Alternativ könnte auch der Spielplatz umzäunt werden, um direkte Begegnungen von Kleinkindern und Kindern mit unangeleiteten Hunden zu verhindern.

Zu bedenken ist, dass diese Grünfläche künftig wahrscheinlich häufiger von Hundebesitzerinnen oder Besitzern aufgesucht wird, da der Fußballplatz Am Stühm-Süd, unweit der Si-meonkirche, künftig bebaut wird. Derzeit ist der verlassene Fußballplatz und der Weg daneben eine beliebte Spazierstrecke für Hundebesitzerinnen oder Hundebesitzer. Daher könnten Konflikte zwischen Mensch und Tier an der Hundenauslaufzone eher zunehmen.

Der Regionalausschuss Bramfeld-Steilshoop-Farmsen-Berne möge beschließen:



Screenshot Geoportal Hamburg, in rot: Hundeauslaufzone,
links vom Weg: Spielplatz

Petition/Beschluss:

1. Das Bezirksamt Wandsbek wird gebeten, eine Umzäunung der besagten Hundeauslaufzone, alternativ des Spielplatzes, zu prüfen und die Kosten sowie einen Zeithorizont für die Realisierung zu nennen.
2. Dem Regionalausschuss ist über die Prüfergebnisse zu berichten.

Anlage/n:

keine Anlage/n



Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Wandsbek
Bezirksversammlung

Mitteilungsvorlage Bezirksamt	Drucksachen-Nr.: 21-8029 Datum: 22.11.2023 Status: öffentlich
--------------------------------------	--

Beratungsfolge		
	Gremium	Datum
Öffentlich	Ausschuss für Mobilität und Wirtschaft	30.11.2023
Öffentlich	Regionalausschuss Bramfeld-Steilshoop-Farmsen-Berne	25.01.2024
Öffentlich	Regionalausschuss Bramfeld-Steilshoop-Farmsen-Berne	22.02.2024

Baumaßnahme: Bündnis für den Rad- und Fußverkehr
Teilbaumaßnahme: Kupferdamm

Sachverhalt:

Einzelheiten sind den beiliegenden Planunterlagen zu entnehmen.

Petition/Beschluss:

Der Ausschuss für Mobilität und Wirtschaft wird um Kenntnisnahme gebeten.

Anlage/n:

Erläuterungsbericht (1.VS)
Übersichtskarte i.M. 1:5.000
Lagepläne (1.VS) i.M.: 1:250
Querschnittspläne (1.VS) i.M. 1:50

PSP-Nummer: 2-22403010-10010.18 / 3-22403010-100010.04

Bedarfsträger: Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Wandsbek

Planungs- und
Entwurfsdienststelle: Bezirksamt Wandsbek
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachamt Management des öffentlichen Raumes
Abschnitt Straßenplanung

Baudienststelle: Bezirksamt Wandsbek
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachamt Management des öffentlichen Raumes
Abschnitt Straßenneubau

Baumaßnahme: Bündnis für den Rad- und Fußverkehr

**Teilbaumaßnahme: Kupferdamm
(zwischen Sonnenweg und Pulverhofsweg)**

Baulänge: ca. 450 m

ERLÄUTERUNGSBERICHT

1. VERSCHICKUNG

Stand: 14.07.2023

Inhaltsverzeichnis

1.	Allgemeines.....	4
1.1.	Darstellung der Baumaßnahme, Lage und Einordnung in die überörtliche Situation	4
1.2.	Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit.....	4
1.3.	Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag	4
1.4.	Beschlüsse parlamentarischer Gremien	5
2.	Planungsrechtliche Grundlagen.....	5
3.	Technische Beschreibung der Baumaßnahme	5
3.1.	Gegenwärtiger Zustand.....	5
3.1.1.	Baulicher Zustand	5
3.1.2.	Verkehrsbelastung	7
3.1.3.	Verkehrsunfallauswertung.....	8
3.1.4.	ÖPNV	8
3.1.5.	Fußgängerverkehr	9
3.1.6.	Radverkehr	9
3.1.7.	Barrierefreiheit	9
3.1.8.	Motorisierter Individualverkehr (MIV).....	9
3.1.9.	Lichtsignalanlagen (LSA)	10
3.1.10.	Straßenbegleitgrün	10
3.1.11.	Ruhender Verkehr.....	10
3.1.12.	Entwässerung	11
3.1.13.	Ausstattung / Möblierung	11
3.1.14.	Sondernutzungen	11
3.1.15.	Versorgungsanlagen.....	11
3.1.16.	Grundwasser	12
3.1.17.	Bodengutachten.....	12
3.1.18.	Trummenuntersuchung.....	12
3.1.19.	Asphaltuntersuchungen	12
3.1.20.	Kampfmittel.....	12
4.	Variantenuntersuchung	13
4.1.	Planungsziel.....	13
4.2.	Zwangspunkte / Randbedingungen	13
4.3.	Variantenuntersuchung Strecke	13
4.4.	Variantenuntersuchung Knotenpunkt Pulverhofsweg	17
4.5.	Variantenuntersuchung Bushaltestelle	19
4.6.	Auswahl der Vorzugsvarianten.....	20
4.7.	Wirtschaftlichkeit der gewählten Variante	20
5.	Geplanter Zustand.....	20

5.1.	Verkehrsbelastung	20
5.2.	ÖPNV.....	20
5.3.	Fußverkehr.....	21
5.4.	Radverkehr	22
5.5.	Barrierefreiheit.....	23
5.6.	Motorisierter Individualverkehr (MIV).....	23
5.7.	Lichtsignalanlagen (LSA)	24
5.8.	Nördlicher Anschluss Kupferdamm	25
5.9.	Öffentliche Beleuchtung (ÖB).....	25
5.10.	Straßenbegleitgrün.....	26
5.11.	Ruhender Verkehr.....	26
5.12.	Entwässerung	27
5.13.	Ausstattung / Möblierung.....	28
5.14.	Versorgungsanlagen	28
5.15.	Grundwasser.....	28
6.	Bautechnische Einzelheiten	29
6.1.	Auflistung der Aufbauten nach ReStra	29
6.1.1.	Auflistung der Randeinfassungen nach ReStra.....	29
6.1.2.	Sonstige bautechnische Einzelheiten.....	29
6.2.	Durchführung der Baumaßnahme inkl. Kosten.....	29
7.	Umweltbelange	30
7.1.	Umweltverträglichkeitsprüfung	30
7.2.	Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen.....	30
7.3.	Auswirkungen aus Immissionen	30
8.	Grunderwerb	30
9.	Anmerkungen zur Finanzierung.....	30
10.	Sonstiges	31
	<i>Anhang 1 - Typische Bilder der Strecke im Bestand.....</i>	<i>32</i>

1. Allgemeines

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



Abbildung 1: Lage im Raum (Quelle: Stadtplan Hamburg)

Der Kupferdamm liegt im Bezirk Wandsbek. Er verbindet den Sonnenweg mit dem Rahlstedter Weg. Zusätzlich erschließt er die anliegende Bebauung.

1.2. Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit

Der Kupferdamm weist eine schadhafte Fahrbahn, unzureichende Radverkehrsanlagen und schadhafte Gehwege auf. Die Busverkehrsanlagen sind nicht regelkonform. Die Entwässerung ist mangelhaft.

Der südliche Anschluss Kupferdamm / Sonnenweg wurde 2019 zu einem Kreisverkehrsplatz umgebaut. Das Verkehrsaufkommen liegt bei ca. 8.000 Kfz/Tag im Querschnitt mit Spitzenstunden von ca. 400 Kfz/h. Die Bahnunterführung Sonnenweg bündelt den Verkehr auf der Achse Sonnenweg / Kupferdamm. Der Bahnübergang Am Pulverhof soll im Zuge der S 4 für Kfz aufgehoben werden, wodurch weitere kleinere Verlagerungen im Netz zu erwarten sind.

1.3. Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag

Auftraggeber ist die FHH, vertreten durch das Bezirksamt Wandsbek, Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt, Fachamt Management des öffentlichen Raumes.

Die Projektdurchführung erfolgt über die Abteilung Straßen MR2.

1.4. Beschlüsse parlamentarischer Gremien

Diese Maßnahme Kupferdamm geht vom Sonnenweg bis Pulverhofsweg. Mit der Drucksache 21-1391.1 hat die Bezirksversammlung auch die Überplanung des nördlichen Kupferdamms vom Pulverhofsweg bis zum Rahlstedter Weg in das Arbeitsprogramm aufgenommen.

2. Planungsrechtliche Grundlagen

Im Bereich der Maßnahme gelten:

Name	von	Lage
B-Plan Tonndorf 18 / Farmsen-Berne 18	1971	Ostseite südlich Barenkrug
BS-Farmsen	1955	Beidseitig Bebauung
TB 569	1959	Straßenfläche und Vorgärten Kupferdamm
B-Plan Farmsen-Berne 1	1965	Nördlich westlicher Pulverhofsweg

Das Gebäude Kupferdamm Haus-Nr. 61 einschließlich Einfriedung ist als Denkmal registriert.

3. Technische Beschreibung der Baumaßnahme

3.1. Gegenwärtiger Zustand

3.1.1. Baulicher Zustand

Kupferdamm / Sonnenweg

Die vorhandene Straßenbreite (Grenzen) beträgt ca. 16,80m – 17,00 m. Der Kupferdamm weist eine ca. 7 m breite Asphaltfahrbahn auf. Auf der Ostseite steht auf ca. 260 m Länge eine Baumreihe in einem ca. 3-3,5 m breiten Grünstreifen. Hinter dem Grünstreifen liegt ein Gehweg mit wechselnder Breite mit Grandbefestigung (i. M. ca. 2 m). Auf der Nord-/ Westseite bestehen ein Trennstreifen von 1,15 m Breite und ein schadhafter Asphaltweg (nicht benutzungspflichtig) in ca. 1,50 m Breite. Diese Flächen werden häufig zugeparkt. Dahinter besteht ein i. M. ca. 1,5-2,0 m breiter Gehweg mit wechselnder Befestigung aus Platten-/ Asphalt-/ Grandabschnitten. Der südliche Knotenpunkt (Kupferdamm / Sonnenweg) wurde bis 2019 als „Kleiner Kreisverkehr“ mit 30 m Durchmesser umgebaut. Der Kreisverkehr wird im Mischbetrieb (Radfahrer auf der Fahrbahn) befahren. Im Sonnenweg und Kupferdamm (West) endet der Schutzstreifen jeweils vor dem Kreisverkehr.

Der östliche Kupferdamm ist heute zum Kreisverkehr im Mischverkehr angebunden, wobei Radfahrer auf der nordwestlichen Nebenfläche mit einer Ableitung ca. 40 m vor dem Kreis auf die Fahrbahn abgeleitet werden.

Barenkrug

Der Barenkrug ist eine von Osten zuführende „unechte“ Einbahnstraße mit Freigabe für Radverkehr. Die Verkehrsbelastung ist gering. Die Fahrbahnbreite beträgt ca. 7 m.

Das PK 38 hat im Dezember 2022 bestätigt, dass diese Regelung erhalten bleiben soll.

Es wird wechselseitig am Fahrbahnrand geparkt.

Kroneweg

Der Kroneweg ist eine Sackgasse, die einige mehrstöckige Gebäude erschließt. Die Verkehrsbelastung ist gering. Die Fahrbahnbreite beträgt ca. 6 m.

Es wird wechselseitig am Fahrbahnrand geparkt.

Kupferdamm / Pulverhofsweg

Der nördliche Knotenpunkt mit dem Pulverhofsweg ist signalisiert mit stark abgerückten Furten auf allen Armen. Alle möglichen Abbiegebeziehungen sind erlaubt. Die Fahrbahnen sind 6-7 m breit. Zwischen Kroneweg und Pulverhofsweg besteht keine Baumreihe mehr. Dadurch weiten sich die Nebenflächen stark auf.

Kupferdamm Nord

Nördlich des Pulverhofswegs bestehen beidseitig zunächst breite Nebenflächen. Danach verengt sich der Querschnitt deutlich. Einzelheiten siehe Abschnitt 5.8 Nördlicher Anschluss Kupferdamm.

Pulverhofsweg

Der Pulverhofsweg hat eine vorhandene Straßenbreite von ca. 13,0 m mit einer Fahrbahn von ca. 6,15 m Breite. Auf der Südseite sind in den ca. 3,3 m breiten Nebenflächen ein Grünstreifen mit Baumbestand und ein Gehweg i.d.R. mit Grandbefestigung vorhanden. Die nördlichen Nebenflächen sind abschnittsweise mit 1,0 m breitem Asphaltweg (nicht benutzungspflichtig) und einem ca. 2,3 m breiten ebenfalls teilweise asphaltiertem Gehweg ausgebaut. Zwischenstücke haben Grandbefestigung.

Gefälle

Die Straße Kupferdamm steigt von Südwest nach Nordost von ca. 17,5 m ü. NHN auf ca. 19,5 m ü. NHN mit i. M. 0,5 %.

Zustand

Die Fahrbahn weist Risse, Schadstellen und viele alte Aufgrabungen auf. Alle Nebenflächen im Planungsbereich sind schadhaft und entsprechen nicht den heutigen Ausbaurkriterien. Es bestehen keine Einrichtungen zur Verbesserung der Barrierefreiheit, außer den Anforderungssignalen und Akustiksignalgebern für sehbehinderte Fußgänger an der Lichtsignalanlage (LSA).

3.1.2. Verkehrsbelastung

Am 10.05.2022 erfolgte eine videogestützte Verkehrszählung am Knotenpunkt Pulverhofsweg. Am Knotenpunkt wurden in 24 h ca. 600 Fußgänger und ca. 240 Radfahrer / E-Scooter gezählt. In der Spitzenstunde vor 8 Uhr traten in der Summe ca. 30 Radfahrende am Knoten auf.

Die ca. Kfz-Belastung im Zulauf beträgt am Tag bzw. in der Spitzenstunde:

	Tag	Spitzenstunde	Uhrzeit
Kupferdamm Nordost:	ca. 8.300	701	16:45-17:45
Kupferdamm Südwest:	ca. 8.000	651	16:30-17:30
Pulverhofsweg Nordwest:	ca. 5.500	497	16:00-17:00
Pulverhofsweg Südost:	ca. 2.100	201	16:00-17:00

Die verschiedenen Kfz-Abbiegeströme (Links-, bzw. Rechtsabbieger) im Knoten liegen als Spitzenbelastung bei 25-40 Kfz / 15 Minuten jeweils auch in den o.g. Uhrzeiten.

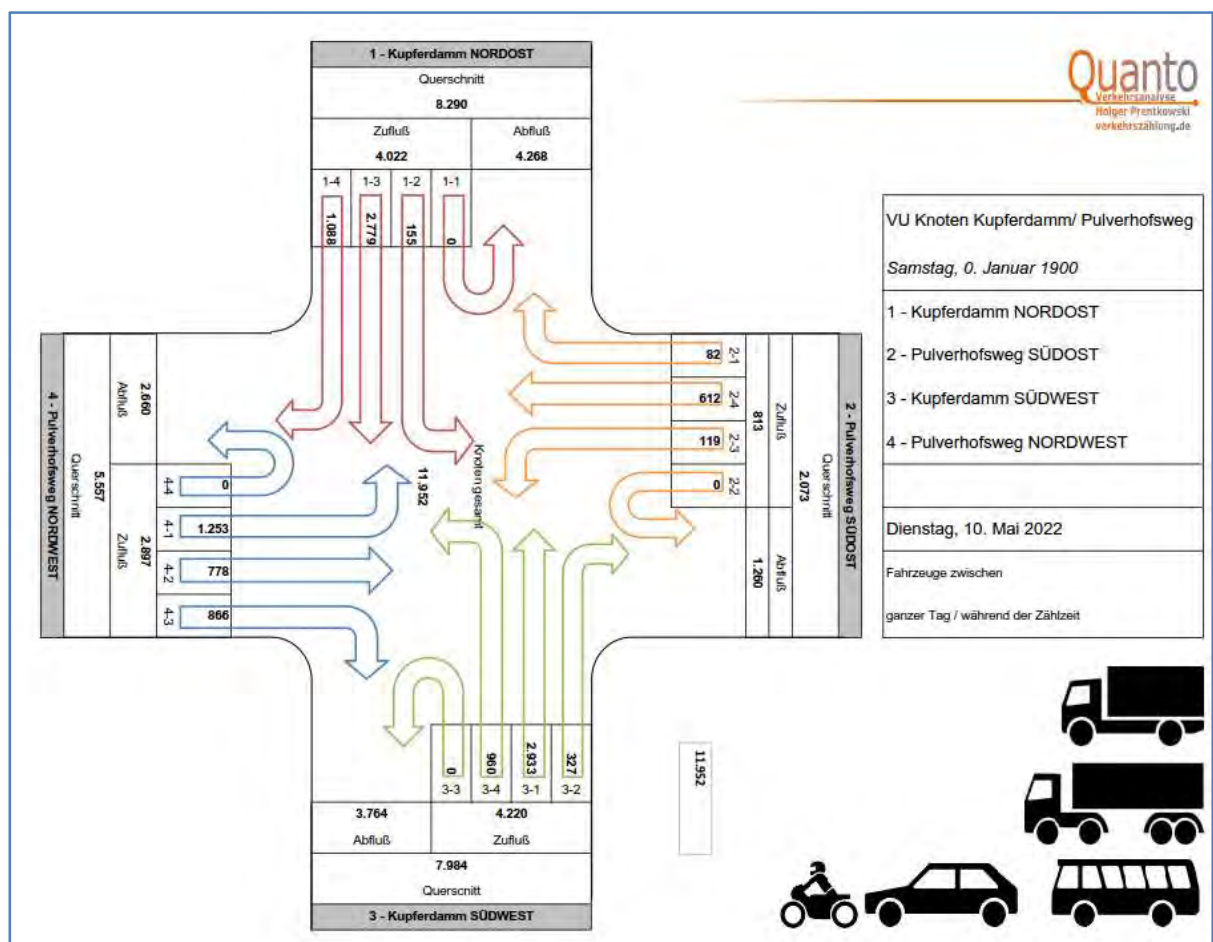


Abbildung 2: Zählung 10.05.2022 Grafik / Ganzer Tag

Im Knoten Pulverhofsweg gibt es einen nennenswerten Eckverkehr von Pulverhofsweg (Nordwest) zum Kupferdamm (Nordost) und etwas geringer vom Kupferdamm (Südwest) zum Pulverhofsweg (Nordwest).

Die Gesamtbelastung am Knotenpunkt beträgt knapp 12.000 Kfz/Tag.

Der Lkw-Anteil ist gering. Zusätzlich verkehren diverse Buslinien. (s. Abschnitt 3.1.4 ÖPNV).

Die Signalanlage kann den Verkehr heute ausreichend abwickeln. Durch eine entsprechende Steuerung kommt es nicht zu größeren Rückstaus.

3.1.3. Verkehrsunfallauswertung

Nach der Auswertung der BfI vom November 2022 ergaben sich ca. 39 Unfälle mit 4 verletzten Personen in 3 Jahren. Darunter wurden einzelne verursacht durch unspezifische Fehlverhalten, Alkohol, Vorfahrt, Schwächeanfall etc. Die Mehrzahl, der Unfälle (24 Stk.) traten aber mit ruhendem Verkehr auf. U.a kollidieren Fahrzeuge mit den z.T. halb auf der Nebenfläche parkenden Pkw. Die heute vorhandene Fahrgasse ist zu schmal und die verbleibenden kurzen Auswechlücken in der Reihe der parkenden Fahrzeuge sind zu weit voneinander entfernt.

3.1.4. ÖPNV

Auf dem Kupferdamm (Südwest) / Pulverhofsweg (West) verkehrt die Buslinie 167 (U Berne - U Farmsen - Bf. Tonndorf) in der Hauptverkehrszeit im 20-Minuten-Takt.

In den Schwachlastzeiten besteht ein 30-Minuten-Takt. Zusätzlich verkehrt die Verstärkerlinie 567 mit 4 Fahrten morgens vom Bf. Tonndorf bzw. Jenfeld Zentrum zur U Farmsen in der Morgenspitze und 3 Fahrten nachmittags zurück jeweils zur Bedienung der Schule.

Auf dem Pulverhofsweg (West) / Kupferdamm (Nordost) verkehrt die Metrobuslinie 16 (Rugenfeld - EEZ - City – Bf. Rahlstedt) im 20-Minuten-Takt.

Beide Linien haben eine gemeinsame Haltestelle „Pulverhofsweg“ 75 m westlich des Knotenpunktes im Pulverhofsweg.

Die Haltestelle „Gyula-Trebitsch-Schule“ Richtung U Farmsen / U Berne wurde im Zuge des Ausbaus des Kreisverkehrs im Sonnenweg außerhalb dieser Maßnahme vor dem Kreisverkehr neu angelegt. Die Gegenrichtung hält heute ca. 125 m nördlich des Kreisverkehrs innerhalb dieser Maßnahme am Fahrbahnrand vor Kupferdamm Haus-Nr. 33.

Die vorhandenen Haltestellen am Fahrbahnrand entsprechen nicht den aktuellen Richtlinien (Bordhöhe / Leitstreifen / Betonfahrbahn).

Im Pulverhofsweg ist durch beidseitiges Haltverbot uneingeschränkte Begegnung der Busse untereinander und mit Lkw möglich. Der Knotenpunkt mit dem Kupferdamm läuft i. d. R. zufriedenstellend. Der Knotenpunkt ist aber geometrisch recht eng bemessen und erfordert für Busse / LKW ein umsichtiges Abbiegen.

Auf der Strecke im Kupferdamm kommt es zu starken Einschränkungen durch auf der Fahrbahn parkenden Fahrzeuge, wodurch auch der Busverkehr beeinträchtigt wird.

3.1.5. Fußgängerverkehr

Der Fußgängerverkehr ist i. d. R. schwach. Es gibt kurze Spitzen zum Schulbeginn/-ende.

Auf der Nordwest-Seite besteht ein durchgehender Gehweg in i. M. ca. 2,0-2,5 m Breite neben dem Parken (s. Abschnitt 5.11 Ruhender Verkehr). Dieser ist überwiegend in Grand und Asphalt befestigt. Auf der Süd-Ost-Seite ist der Gehweg schmaler und teilweise mit Grand befestigt, da er hinter der Baumreihe oder ausgewiesenem Parken auf der Nebenfläche verläuft.

3.1.6. Radverkehr

Der Radverkehr ist, über den Tag verteilt, eher gering. Es gibt kurze Spitzen zum Schulbeginn/-ende mit ca. 30 Radfahrenden pro Stunde. Auf der Nordwest-Seite findet sich im Bestand ein ca. 1,5m breiter Radweg, der größtenteils in Asphalt befestigt ist und starke Unebenheiten aufweist. Auf der Süd-Ostseite sind keine Radverkehrsanlagen vorhanden

Am Pulverhofsweg bestehen noch alte Fragmente eines baulichen Radwegs auf der Nordseite, welche jedoch keine Durchgängigkeit aufweisen. Eine Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr besteht nicht. An der Lichtsignalanlage ist jedoch noch eine Furt Markierung für den Radverkehr vorhanden. Daher besteht im Pulverhofsweg eine gewisse Verunsicherung, welche Verkehrsflächen genutzt werden können.

3.1.7. Barrierefreiheit

Der Ausbau entspricht dem Standard der 70er-Jahre. Es gibt einzelne Bordabsenkungen. An der LSA sind nach elektrotechnischer Erneuerung Anforderungstaster und akustische Signalgeber für Blinde und sehbehinderte Menschen vorhanden. Ein durchgehendes taktilen Leitsystem besteht aber weder auf der Strecke noch am Knoten oder an den Bushaltestellen.

Die schadhafte Oberflächen besonders der Nebenflächen sind für Zufußgehende und mobilitätseingeschränkte Personen sehr unkomfortabel.

3.1.8. Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Der Kfz-Verkehr läuft weitgehend störungsfrei.

Zwischen Kreisverkehr und 50 m vor Pulverhofsweg besteht tagsüber eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h (VZ 274-30 / 1042-31). Richtung Süden beginnt diese Beschränkung vor Haus-Nr. 63 ca. 25 m nördlich des Kroneweges und endet im Kreisverkehr ohne zusätzliche Beschilderung.

Barenkrug und Pulverhofsweg (Ost) sind Tempo-30-Zonen. Der Kroneweg, als kurze Sackgasse, ist formal für eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zugelassen, die dort praktisch nicht gefahren werden kann.

Aus Richtung Sonnenweg treten die Fahrzeuge weitgehend gleichverteilt auf, weil der Kreisverkehr die Pulks in Einzelfahrzeuge auflöst. Aus Richtung Pulverhofsweg (West) und Kupferdamm (Nord) treten kleinere Pulks aus den benachbarten Signalanlagen auf.

Auf der Strecke im Kupferdamm müssen Pkw z. T. den am Fahrbahnrand parkenden Fahrzeugen ausweichen, um Gegenverkehre durchzulassen. Da tagsüber i. d. R. weniger geparkt wird, ergeben sich in den Hauptverkehrszeiten kaum Behinderungen. Abends und am Wochenende steigt die Störung, auch des Busverkehrs, deutlich.

3.1.9. Lichtsignalanlagen (LSA)

Am Knotenpunkt Pulverhofsweg besteht eine relativ neue LSA. Die vorhandene Steuerung erfasst den Verkehrsfluss und schaltet, soweit möglich, ausreichend lange Grünzeiten. Nach Beobachtungen kommt es nur zu kurzen Rückstaus einzelner Fahrzeuge. Die Pulks aus den benachbarten Signalanlagen kommen wegen der großen Abstände nicht genau koordiniert an. Der Linksabbieger von Süden nach Westen kann aber beispielsweise i. d. R. ohne Gegenverkehr frei abbiegen.

3.1.10. Straßenbegleitgrün

Auf der Ostseite des Kupferdamms stehen ca. 25 Bäume in einem 1,8 m – 3,0 m breiten, erhöhten Grünstreifen mit Grasbewuchs.

Im Anschluss an den Kreisverkehr Sonnenweg sind 2 Bäume auf den westlichen Nebenflächen vorhanden. Im nördlichen Kupferdamm stehen einige Bäume auf Privatflächen. Im Anschluss verengt sich die Straßentrasse.

Im Pulverhofsweg östlich des Knotens befinden sich großkronige mind. 80 Jahre alte Bäume beidseitig direkt am Fahrbahnrand. Die vorhandenen Bordeinfassungen weisen im Wurzelbereich Schäden auf (hochgedrückte Borde).

Im Pulverhofsweg westlich des Knotens befinden sich auf der Südseite ebenfalls große Bäume mit $\geq 1,0$ m Abstand zum vorhandenen Bordstein. Einige private Bäume stehen dort unmittelbar an der Grundstücksgrenze zum öffentlichen Grund.

3.1.11. Ruhender Verkehr

Im ganzen Planungsbereich gibt es keine baulich hergestellten Parkstände. Teilflächen des östlichen Grünstreifens sind für das Parken freigegeben. Das Parken auf den Nebenflächen ist grundsätzlich unzulässig.

Auf der Nordwestseite des Kupferdamms werden derzeit verbotswidrig Fahrzeuge halb auf dem alten baulichen Asphalt-Radweg und dem davor liegenden Trennstreifen abgestellt. Auf der Südostseite besteht zum Teil eine Anordnung zum Parken auf der Nebenfläche (VZ 315). Demzufolge können hier ca. 12 Fahrzeuge in dem straßenbegleitenden Grünstreifen / dortigen Grandflächen abgestellt werden. In den Nebenflächen nördlich des Pulverhofswegs ist der Gehweg für das Abstellen zweier weiterer Fahrzeuge mittels VZ 315 freigegeben.

Im Pulverhofsweg ist das Halten beidseitig verboten.

3.1.12. Entwässerung

Kupferdamm (Süd): Kreisverkehr Sonnenweg bis Pulverhofsweg

Die Fahrbahn hat ein Dachgefälle und entwässert beidseitig über vorhandene Straßenabläufe (27 Stück). Die Straßenabläufe sind teilweise noch mit Rosten 50/50 versehen, die erneuerten Ablaufroste 30/50 sind ummauert. Der Abstand der Straßenabläufe beträgt 22 bis 55 m. Die maßgebliche Vorflut bildet das vorhandene Regenwassersiel (R-Siel) DN 700 südlich der Einmündung Barenkrug mit Vorflut über den Kreisverkehr Sonnenweg in den Kupferteich (Farmsen-Berne), der als Rückhalteraum für das gesamte Oberflächenentwässerungssystem im Gewässer Berner Au dient.

Nördlich der Einmündung Barenkrug ist ein R-Siel DN 300 / DN 400 in den westlichen Nebenflächen als Vorflut im Kupferdamm vorhanden.

Pulverhofsweg

Die Fahrbahn hat ein Dachgefälle und entwässert beidseitig über vorhandene Straßenabläufe. Die Straßenabläufe sind teilweise noch mit Rosten 50/50 versehen, die erneuerten Ablaufroste 30/50 sind ummauert. Die maßgebliche Vorflut bildet das vorhandene R-Siel DN 600 mit direkter Vorflut an die Berner Au. Es befindet sich in den nördlichen Nebenflächen.

Kupferdamm (Nord): ab Pulverhofsweg nach Norden

Die Fahrbahn hat ein Dachgefälle und entwässert im Knoten beidseitig über 2 vorhandene Straßenabläufe mit Vorflut an ein R-Siel DN 300 (6 m) / DN400 (19 m) an das R-Siel DN 600 im Pulverhofsweg.

Alle weiteren Straßenabläufe im Kupferdamm nördlich davon sind aber jeweils nur an Sickerschächte angeschlossen. Es bestehen keine weiteren Entwässerungsanlagen.

Die Nebenflächen entwässern jeweils zur Fahrbahn. Im Kupferdamm Süd und im Pulverhofsweg besteht ein großes Schmutzwassersiel (DN 1550/2000).

3.1.13. Ausstattung / Möblierung

Die Straßen haben die übliche Ausstattung mit Beschilderung und Baumschutzbügeln. Die Bushaltestelle im Pulverhofsweg hat einen Fahrgastunterstand (FGU). Im Knoten Pulverhofsweg bestehen rundum umfangreiche Leitgitter, um die Fußgänger zu den weit abgerückten Furten zu lenken.

3.1.14. Sondernutzungen

Genehmigte Sondernutzungen sind nicht bekannt.

3.1.15. Versorgungsanlagen

In den Straßen liegen die üblichen Ver- und Entsorgungsleitungen. Diese sind i. d. R. auf der baumlosen Nordwestseite angeordnet.

3.1.16. Grundwasser

Der Grundwasserstand liegt gem. Geo-Online über 2 m unter Gelände. Im Bereich Barenkrug/Sonnenweg liegt er etwas höher.

3.1.17. Bodengutachten

s. Abschnitt 3.1.19 Asphaltuntersuchungen

3.1.18. Trummenuntersuchung

Eine Trummenuntersuchung liegt noch nicht vor. Da nahezu alle Trummen beim Vollausbau entfallen, bzw. neue Standorte erhalten, ist der Zustand der alten Trummenkisten nicht maßgebend. Zusätzlich muss die Entwässerung grundsätzlich überarbeitet werden. Über die weitere Nutzung der vorhandenen Anschlussleitungen wird in späteren Planungsphasen entschieden.

3.1.19. Asphaltuntersuchungen

Die vorhandenen Befestigungen wurden im Dezember 2020 untersucht.

Die Bohrerergebnisse sind sehr uneinheitlich. Da die Fahrbahn sehr alt ist und immer wieder neue Deckschichten aufgebracht wurden, sind alte Aufgrabungen bzw. alte Schäden darunter nicht zu erkennen. Neuere, sichtbare Aufgrabungen wurden beim Bohren vermieden.

Es ergaben sich Aufbauten zwischen 30 cm Asphalt in mehreren Lagen auf Tragschicht bis zu nur 7 cm Asphalt auf Pflaster bzw. 10 cm Asphalt auf Einstreudecke.

Der Pulverhofsweg hat im Herbst 2020 eine neue Deckschicht (4 cm) bekommen.

Auf den Nebenflächen und in den Einmündungen wurden ebenfalls stark wechselnde Asphaltaufbauten erbohrt. Viele Bohrstellen sind mit PAK belastet.

Die tieferen Tragschichten sind meist Sand-Kiesgemische, z. T. mit Ziegelsplit.

Die Planung geht von einem Vollausbau in ganzer Breite im Kupferdamm aus. Im Pulverhofsweg soll nur ein Teilabschnitt des nördlichen Gehweges und die Betonplatte der Bushaltestelle neu gebaut werden. Die übrigen einmündenden Straßen zum Kupferdamm werden auf einigen Metern Länge mit erneuert.

Einzelheiten werden zur AU-Bau festgelegt.

3.1.20. Kampfmittel

Eine Kampfmittelanfrage wurde im Sommer 2019 gestellt. Es bestehen nach heutigem Kenntnisstand keine Hinweise auf Bombenblindgänger oder vergrabene Kampfmittel im Bereich der Maßnahme.

4. Variantenuntersuchung

4.1. Planungsziel

Ziel der Planung ist es, alle Oberflächen zu sanieren (Grundinstandsetzung). In diesem Zusammenhang sollen ausreichende Verkehrsflächen für Fußgänger und Radfahrer hergestellt werden. Die Nutzung durch den Busverkehr ist zu berücksichtigen.

Die neuen Verkehrsflächen sind nach den aktuellen Regeln für mobilitätseingeschränkte Personen herzurichten.

4.2. Zwangspunkte / Randbedingungen

- Die vorhandene Baumreihe soll erhalten bleiben.
- Die Fahrgasse ist für den Busverkehr zu bemessen.
- Die heute vorhandene Behinderung des Bus / LKW Verkehrs durch parkende Fahrzeuge (siehe Unfallauswertung) soll vermieden werden.
- Die Gehwege sollten mindestens 2,65 m breit (Netto 2,0 m zzgl. 0,65 m für Schilder, Absenkungen etc.) sein, um Begegnungen bequem zuzulassen.
- Die Gehwege sollen ausreichend breit für die Unterbringung / Erhalt der Versorgungsleitungen angelegt werden.
- Der Knotenpunkt Pulverhofsweg ist ausreichend leistungsfähig und sicher zu gestalten.

4.3. Variantenuntersuchung Strecke

Auf der Strecke steht zwischen dem nördlichen Gehweg (Mindestbreite 2,15 m bzw. 2,65 m) und der Baumreihe nur ca. 8,80 m Breite zur Verfügung. Die vorhandene östliche Bordkante liegt direkt im Wurzelbereich der Bäume und wird bereits hochgedrückt. Diese Bordkante ist jedoch nicht parallel zur westlichen Grundstücksgrenze. Beim Umbau soll die neue Bordkante parallel zur nördlichen Grundstücksgrenze i. d. R. ca. >30 cm vor der Bestandsbordkante erstellt werden, um einen ausreichenden Abstand zu den vorhandenen Baumwurzeln zu erreichen.

Mindestbreite des Gehweges

Nach den einschlägigen Richtlinien beträgt die absolute Mindestbreite des Gehweges im Bereich der Tempo-30-Strecke auf der Nordwestseite 2,15 m. Im Kupferdamm ist aber als Schulanmarschweg mit Schülergruppen zu rechnen. Außerdem liegen, bedingt durch die Baumreihe gegenüber, praktisch alle Leitungsträger auf dieser Seite (siehe Querschnitte).

Bei einer Überbauung der bisherigen Nebenfläche als Fahrbahn / Radverkehrsfläche können nicht mehr alle Versorgungsleitungen im Gehwegbereich untergebracht werden. Die gegenüberliegende Seite mit Baumbestand kann nicht als Ersatz genutzt werden. Schächte, Schieber, Schaltschränke und ÖB-Masten engen die Nutzung zusätzlich ein. Auch die Querneigung des Gehwegs an den Überfahrten steigt bei 2,15 m Breite stark an.

Deshalb wird die Mindestgehwegbreite mit 2,65 m angesetzt.

a) Variante „baulicher Radweg“

Für Busverkehr mit beidseitigen Bordkanten wäre eine Fahrbahnbreite von 6,0 m (besser 6,50 m) erforderlich. Somit verbleibt bei 2,65 m Gehweg für Radverkehrsflächen in beiden Richtungen zusammen nur 2,80 m (bzw. 2,30 m) nutzbare Restbreite. Auf dieser Breite kann kein regelkonformer Radweg ((1,60 m Mindestbreite + 0,65 m Sicherheitstrennstreifen)*2 = 4,50 m) hergestellt werden, ohne den gesamten Baumbestand zu entfernen.

Ein einseitiger Zweirichtungsradweg soll nur in Ausnahmefällen angelegt werden. Er hätte eine Breite von 2,50 m zzgl. 0,65 m Trennstreifen = 3,15 m und wäre ggf. zulasten der Fahrbahn- und Gehwegbreiten einzurichten. Er läge aber zusätzlich in einem Bereich mit vielen Überfahrten und könnte nicht in die anschließende Verkehrsführung integriert werden.

Bauliche Radwege sind somit nicht möglich.

b) Variante „Radfahrstreifen“

Der Ausbau mit beidseitigen Radfahrstreifen (Mindestbreite 1,85 m inkl. Markierung pro Radfahrstreifen = 3,70 m) würde mit der Einengung des Gehwegs auf 2,15 m die Fahrgasse auf 6,0 m einengen.

Bei dieser Breite ist ein Begegnungsverkehr Bus/Bus bzw. Bus/Lkw bei 30 Km/h möglich. Der Breitstrich zum Radfahrstreifen darf nicht überfahren werden, auch wenn sich dort kein Radfahrer befindet.

Der Gehweg kann nur mit einer Breite von 2,15 m realisiert werden. Dies ist nicht ausreichend um alle Leitungen, Laternen, Schaltschränke etc. in diesem Streifen unterzubringen. Der Vollausbau gefährdet zudem die Baumreihe, da noch über die eigentliche Fahrbahn hinweg eine Baugrube ausgehoben werden muss.

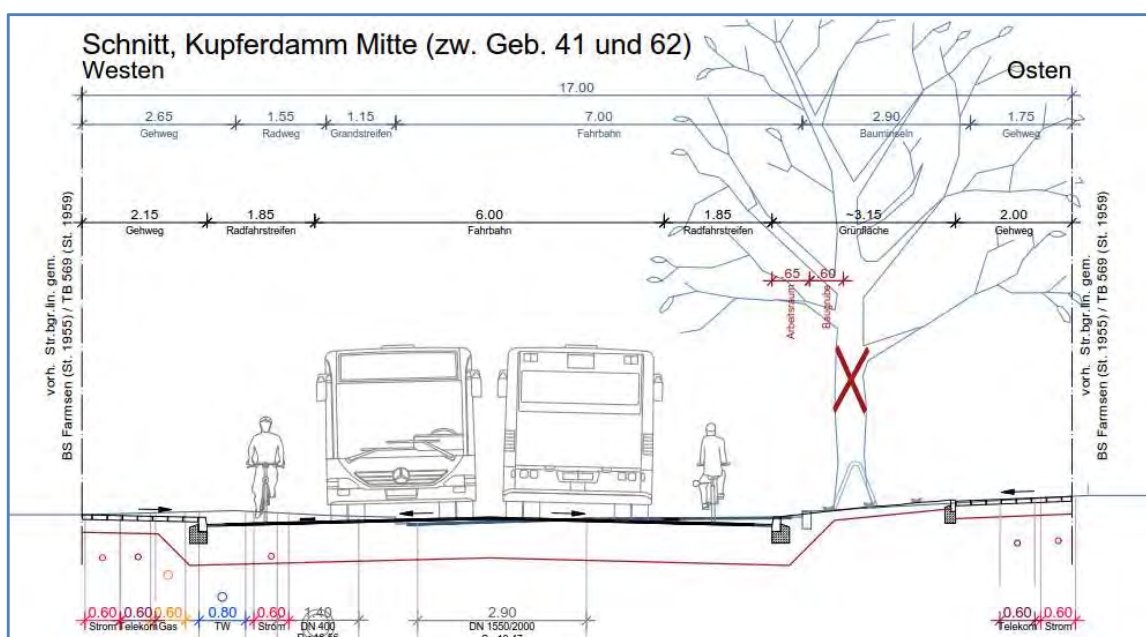


Abbildung 3: Querschnitt mit Radfahrstreifen

Diese Lösung bedeutet die nicht empfohlene Kombination von Mindestbreiten. Neben dem Leitungsproblem geht der Querschnitt zusätzlich zu Lasten des schwächsten Verkehrsteilnehmers, der Fußgänger. Parken oder Halten ist auf gesamter Länge des Ausbaus nicht möglich.

Deshalb wird die Variante Radfahrstreifen nicht weiter verfolgt.

c) Variante „Schutzstreifen“

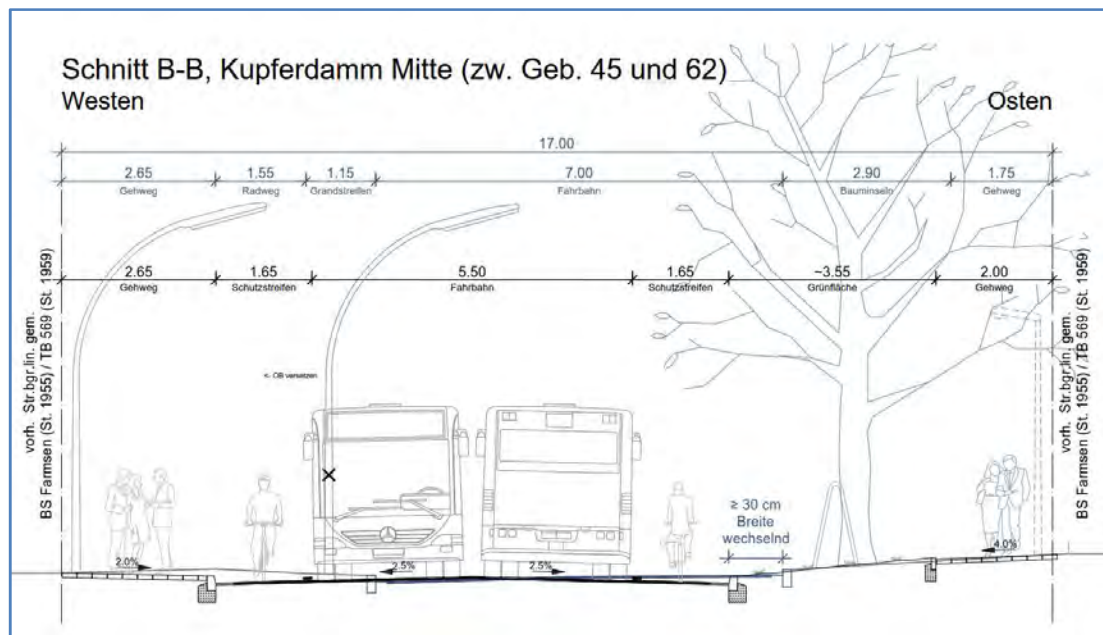


Abbildung 4: Querschnitt mit Schutzstreifen

Bei der Anlage von Schutzstreifen kann die Radverkehrsfläche im Bedarfsfall grundsätzlich überfahren werden. Natürlich nur, wenn sich dort kein Radfahrer befindet. Da der Schwerverkehr im Kupferdamm gering ist, kann die verbleibende Netto-Fahrgasse auf 5,50 m verengt werden. Diese Breite reicht für den üblichen Pkw-Verkehr gut aus. Großfahrzeuge / Linienbusse müssen im Bedarfsfall den Schutzstreifen mitbenutzen und gegebenenfalls hinter dem Radverkehr warten, bis sich im Gegenverkehr eine Lücke ergibt, um an Radfahrenden vorbeizufahren. Die verbleibende Restbreite wird beidseitig als Schutzstreifen in 1,65 m Breite markiert. Zusätzliche Sicherheit ergibt sich durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung während der Hauptverkehrszeit, zwischen dem Kreisverkehr Sonnenweg bis etwa Hausnummer 80 / 61. Anschließend werden die Schutzstreifen zu 1,85 m breiten Radfahrstreifen erweitert und über den Knotenpunkt Pulverhofsweg fortgeführt.

Die Fahrbahn erhält keine Mittelmarkierung, sodass Pkw grundsätzlich nach links ausholen können, um mit dem erforderlichen Seitenabstand von 1,5m zum Radverkehr zu überholen. In dieser Variante könnte ein ausreichender Gehweg vorgesehen werden.

Im Bereich nordöstlich Kroneweg (ab Haus Nr. 80 / 61) endet die Baumreihe und es steht deutlich mehr Platz zur Verfügung. Dort endet ebenfalls die Geschwindigkeitsbegrenzung und der Radverkehr wird beidseitig auf Radfahrstreifen (1,85 m) über den Knotenpunkt hinweg geführt.

Die Variante Radverkehr im Mischverkehr (auf der Strecke) wird als Zielvariante weiter verfolgt.

Damit wird zwischen dem Kreisel Sonnenweg und dem Kroneweg auf ca. 320 m Länge der Radverkehr bei Tempo 30 im Mischverkehr geführt um die vorhandene Baumreihe zu schützen. Im Anschluss werden ca. 100 m Radverkehrsanlagen vorgesehen, die ggf. im nächsten Ausbauabschnitt weiter nach Norden fortgeführt werden.

4.4. Variantenuntersuchung Knotenpunkt Pulverhofsweg

a) Variante „Kreisverkehr“

Der südliche Knotenpunkt Sonnenweg / Kupferdamm funktioniert als 3-armiger Kreisverkehr grundsätzlich gut. Die Wartezeiten sind i. M. für alle Verkehrsteilnehmer deutlich kürzer als an einer LSA. Der dortige Knotenpunkt wurde allerdings bei der Aufstellung des zugehörigen B-Planes bereits mit Grunderwerb berücksichtigt. Der Kreisverkehr hat keine Radverkehrsanlagen.

Es wurde untersucht, ob auch am Pulverhofsweg / Kupferdamm ein Kreisverkehr möglich ist. Die Verkehrsbelastung liegt in der gleichen Größenordnung. Auch hier ohne Radverkehrsanlagen.

Der Knoten Pulverhofsweg hat allerdings 4 statt nur 3 Knotenpunktarme. Diese Knotenpunktarme münden zusätzlich asymmetrisch bzw. nicht orthogonal ein.

Besonders der westliche Pulverhofsweg liegt sehr schief und verfügt über einen Baumbestand mit größeren Bäumen. Zusätzlich befinden sich im nordwestlichen Einmündungsbereich Grundstückszufahrten. Die umliegenden Grundstücke sind auf 2 Quadranten historisch bebaut. Die alten B-Pläne sehen keine Straßenerweiterungsflächen vor.

Auch die aktuellen Neubauten in den südlichen Quadranten orientieren sich am Bestand. Nur im NW-Quadranten vor Haus-Nr. 69 sind Straßenerweiterungsflächen gem. altem B-Plan ausgewiesen. Da die Grundstücke jedoch erst kürzlich einen Eigentümerwechsel vollzogen haben, kann aktuell kein Vorkaufsrecht ausgeübt werden.

Die Anlage eines klassischen 30 m-Kreisverkehrs, der hier auch 4-armig denkbar ist, würde massiv in die umliegenden Grundstücke eingreifen. Besonders die erforderlichen umlaufenden Nebenflächen am Kreis und Fahrbahnteiler in den Einmündungstropfen vergrößern den Flächenbedarf erheblich.

Deshalb wurde geprüft, ob ein kleinerer Kreisverkehrsplatz mit 25 m-Teller und überfahrbarer Mittelinsel (ähnlich Ebersreya / Berner Heerweg, dort jedoch mit Bypass) möglich ist.

Hier verhindert aber die asymmetrische Knotenform sinnvolle Fahrkurven, besonders für Busbeziehungen über Eck. Ein Bypass ist hier geometrisch nicht möglich. Die Enge führt weiterhin dazu, dass keine regelkonformen Fahrbahnteiler in den Zufahrten möglich sind.

Mit Busverkehr und nennenswertem Kfz- und Fußgänger Verkehr muss der Kreisverkehr verständlich und sicher ausgebildet werden. Dies ist in der verfügbaren Fläche nicht möglich.

Nach Abwägung kann ein Kreisverkehrsplatz nicht realisiert werden. Die Schleppkurven, Trenninseln etc. sind auch mit geringem Grunderwerb nicht regelkonform herstellbar. Eine großzügige Lösung ist in der Bestandsbebauung / Nutzung auch mit größerem Grunderwerb kaum machbar. Ein Grunderwerb von den Anliegern ist mangels B-Plan mit Schwierigkeiten verbunden.

b) Variante „Lichtsignalanlage“

Der heutige Knotenpunkt hat eine Signalanlage mit Verkehrserfassung, die den Verkehr zufriedenstellend steuert. Der Verkehr vom Sonnenweg kommt weitgehend zufallsverteilt aus dem Kreisverkehr. Aus Richtung Norden kommen Pulks aus der LSA Rahlstedter Weg.

Es gibt 2 wesentliche Eckbeziehungen West<>Nord und West<>Süd.

Verkehrsbeobachtungen zeigen, dass die Linksabbieger aus dem Pulverhofsweg (West) gut räumen können, da der Gegenverkehr im Pulverhof (Ost) inkl. Fußgängern schwach ist. Es ergeben sich ausreichend Lücken.

Die Linksabbieger vom Kupferdamm Süd in den Pulverhofsweg (nord) können ebenfalls i. d. R. gut räumen. Nur bei einzelnen Störungen werden dort mehr als 2 Pkw aufgehalten. Für diese 2 Pkw sind Aufstellflächen in der Knotenpunktmittle möglich, sodass der Geradeausverkehr erst ab dem 3. Pkw / Bus behindert wird.

Somit kann der neue Knotenpunkt ohne gesonderte Linksabbiegefahrstreifen angelegt werden. Im inneren Knotenpunkt muss aber eine Aufweitung vorgesehen werden, damit sich Fahrzeuge im Knotenpunkt aufstellen können. Durch diese Aufstellfläche für Linksabbieger wird das Überfahren des Radfahrstreifens durch Geradeausverkehr vermindert.

Gemäß Schleppkurvenprüfung wird die nördliche Einmündung beidseitig gegenüber dem Bestand um 0,50-0,75 m zu Lasten der Nebenflächen aufgeweitet. Damit werden Behinderungen für abbiegende Busse reduziert.

c) Untervariante „ohne“ Radverkehrsanlage mit Lichtsignalanlage“

Diese Variante wurde bei Planungsbeginn 2019 untersucht, da damals noch keine Verkehrszählung vorlag und eine Weiterführung der Radverkehrsanlage nach Norden nicht absehbar war. Diese Lösung ergäbe einen deutlich kompakteren Knotenpunkt ggf. mit mehr Platz für Fußgänger und Linksabbieger. Abbiegende Radfahrer fahren dann im Mischverkehr.

Allerdings überschreitet die zwischenzeitlich gezählte Verkehrsbelastung den entsprechenden Grenzwert für die Erfordernis von Radverkehrsanlagen bei 50 km/h, sodass, wenn es vom verfügbaren Platz möglich ist, Radverkehrsanlagen vorzusehen sind.

Die Variante „ohne“ Radverkehrsanlage mit Lichtsignalanlage wird deshalb verworfen.

d) Untervariante „mit“ Radverkehrsanlage und Lichtsignalanlage“

Der Kupferdamm wird ab Kroneweg beidseitig mit einer Radverkehrsanlage versehen die dann bis über den Knotenpunkt hinweg verlängert wird. Die Anlage eines regelbreiten Linksabbiegers ist aus Platzgründen zusammen mit beidseitigen Radverkehrsanlagen nicht möglich. Im Knotenpunkt erfolgt deshalb eine Aufweitung um Aufstellraum für Linksabbieger zu schaffen.

Im Bereich Haus-Nr. 71 / 90 geht das Profil in den Bestand über. Gemäß Beschluss der Bezirksversammlung Drs. 21-1391.1 ist der Ausbau des nördlichen Kupferdammes beabsichtigt. Bei einer späteren Umsetzung des nördlichen Bauabschnitts bis zum Rahlstedter Weg kann ohne Umbau an den Knotenpunkt angeschlossen werden.

Die Variante „mit“ Radverkehrsanlage und Lichtsignalanlage ist somit die Zielvariante.

4.5. Variantenuntersuchung Bushaltestelle

Die Bushaltestelle Richtung Tonndorf liegt heute vor Haus-Nr. 33 / Bau-Km 1+100 und damit weit abgerückt von der Gegenrichtung und der Querungsmöglichkeit am Kreisverkehr.

a) Variante „ähnlich wie Bestand“ vor Nr. 33

Vor Haus Nr. 33 würde ähnlich wie heute ein Buskap (Halten am Fahrbahnrand) angelegt. In diesem Bereich sind auf der gegenüberliegenden Seite Bestandsbäume vorhanden, sodass eine Aufweitung der Fahrbahn nicht möglich ist. Die Querung zum Barenkrug ist ebenfalls durch die Bäume behindert. Die Haltestelle ist weit abgelegen von der Schule als Hauptziel, der Haltestelle der Gegenrichtung und der Querung am Kreisverkehr.

b) Variante „Bushaltestelle als Bucht vor Nr. 29“

Bei der Anlage einer Busbucht könnte an dem haltenden Bus auch bei Gegenverkehr vorbeigefahren werden. Für die Aufweitung müssten 2 Bäume im Bereich der Bushaltestelle entfallen.

c) Variante „Bushaltestelle als Teil-Kap / Bucht vor Nr. 29“

Die Fahrgasse wird etwas **weniger** aufgeweitet. Der Bus hält am Fahrbahnrand und Pkw und Radfahrer können den wartenden Bus mit einer Restfahrbahnbreite von ca. 5,50 m auch bei Gegenverkehr passieren. Die Begegnung von Großfahrzeugen ist nicht möglich, was aufgrund der schlechten Sichtverhältnisse auf den unmittelbar anschließenden Kreisverkehr ungünstig ist. Die beiden Bäume können ggf. erhalten bleiben, es müsste jedoch in den Wurzelbereich eingegriffen werden.

d) Variante „Bushaltestelle als Kap vor Nr. 29“

Die Fahrgasse wird **nicht** aufgeweitet und verbleibt in der Regelbreite von 6,0 m. Der Bus hält am Fahrbahnrand und der nachfolgende Verkehr muss während der Haltezeit hinter dem Bus warten. Hierdurch wird gewährleistet, dass immer ausreichende Sichtbeziehung zu dem Fußgängerüberweg am Kreisverkehr besteht. Die beiden Bäume können erhalten bleiben.

Der Wegfall der Begegnungsmöglichkeit neben den haltenden Bussen wird bei einem 20 Minuten Bustakt als unschädlich angesehen.

4.6. Auswahl der Vorzugsvarianten

Mischverkehr

Nach Abwägung der verfügbaren Breiten und unter Berücksichtigung des Baumerhalts, wird die Variante „Verschwenkte Fahrbahn - Radverkehr im Mischverkehr“ weiter verfolgt. Der Regelquerschnitt beginnt nach der Bushaltestelle Bereich Haus-Nr. 29 und endet vor Haus-Nr. 61/80. (Bau-Km 1+000 bis 1+325)

Strecke mit Radverkehrsanlage

Im Anschluss werden ab Nr. 61/80 (Bau-Km 1+325 bis 1+430) beidseitige Radfahrstreifen angelegt.

Knotenpunkt mit Radverkehrsanlage

Es wird die Variante „Lichtsignalanlage“ mit Aufweitung für Linksabbieger und beidseitigen Radfahrstreifen im Kupferdamm bevorzugt. Der Pulverhofsweg hat keine Radverkehrsanlagen.

Bushaltestellen

Es wird die Variante als Buskap / Halten am Fahrbahnrand mit 6 m Fahrbahnbreite vorgesehen.

4.7. Wirtschaftlichkeit der gewählten Variante

Die Baukosten der Varianten unterscheiden sich grundsätzlich nur gering, da alles im Vollausbau neu hergestellt wird. Die Lichtsignalanlage ist jedoch sowohl in Bau und Planung, als auch im Betrieb deutlich teurer als der Kreisverkehr. Dafür entfallen bei einer LSA die Grunderwerbskosten.

Da der Kreisverkehr baulich nicht umsetzbar ist, bleibt nur die LSA-Lösung.

5. Geplanter Zustand

5.1. Verkehrsbelastung

Die Maßnahme erfolgt im Bestandsnetz. Somit sind keine Verlagerungen des Kfz-Verkehrs gegenüber dem Bestand zu erwarten.

5.2. ÖPNV

Auf der Strecke im Kupferdamm entfallen die heutigen Behinderungen durch parkende Fahrzeuge. Am Knotenpunkt erfolgen Aufweitungen um Behinderungen bei Linksabbiegevorgängen zu verringern.

Haltestelle im Pulverhofsweg

Die Haltestelle im Pulverhofsweg Richtung Norden wird ähnlich zum derzeitigen Bestand erneuert. Die Bushaltestelle wird in Betonbauweise für den optionalen Einsatz von Capa-City Bussen (21 m) hergestellt und erhält eine Randeinfassung mit Bussonderborden. An der Haltestelle halten 2 Linien jeweils nur im 20-Minuten-Takt. Deshalb wird auf die Ausbildung als lange Doppelhaltestelle verzichtet.

Die Nebenflächen werden saniert und mit taktilen Leitelementen versehen. Der vorhandene Fahrgastunterstand bleibt erhalten.

Haltestelle im Kupferdamm Richtung Süden vor dem Kreisverkehr

Gemäß der in der Variantenuntersuchung beschriebenen Lösung, erfolgt ein Umbau als Buskap unmittelbar vor dem Kreisel.

Die Ausstiegskante der Haltestelle wird leicht von der vorhandenen Bordkante abgesetzt, da dort Wurzeln der angrenzenden Baumstandorte gefunden wurden.

Die vorhandene östliche Bordführung Richtung Norden wird schlanker verzogen und geht in ein Bord mit Abstand zum Bestandsbaum über. Die Fahrbahn wird, in einer Breite von 6 m hergestellt. Dabei wird die Haltefläche zur besseren Haltbarkeit in Fließbeton angelegt. Die Nebenflächen werden mit taktilen Leitelementen ausgestattet.

Die bisherige Radwegableitung zum Kreisel entfällt. Auf der gewonnen Fläche könnte in Abstimmung mit der HHA ein Fahrgastunterstand hergestellt werden. Die beiden Bäume können erhalten werden. Die breite Nebenfläche gegenüber wird für einen kleinen Fahrradstand genutzt.

Weitere Haltestellen

Die Haltestelle aus Richtung Tonndorf liegt im Sonnenweg direkt vor der Schule und wurde beim Ausbau des Sonnenweges neu erstellt. Die Haltestelle Pulverhofsweg Richtung Tonndorf liegt ca. 50 m weiter westlich zum Ausbauende, gegenüber der Einmündung der Straße Weissenhof. Die dortige Fläche wurde im Zuge der Einrichtung der Linie 167 bereits mit 16 cm hohen Bordkanten versehen. Die Nebenflächen sind durch Bäume beschränkt. Auf einen erneuten Umbau wird im Rahmen dieser Maßnahme verzichtet.

5.3. Fußverkehr

Die Nebenflächen werden saniert und nach Bedarf mit taktilen Leitelementen versehen.

Alle Gehwege werden, außer im Baumbereich, in der Mindestbreite von $\geq 2,65$ m neu hergestellt. Im Kupferdamm wird der östliche Gehweg in Abhängigkeit von den Bäumen saniert. Entlang der Bäume bleibt es ggf. bei der vorhandenen Grandbefestigung in wechselnder Breite. Die Einzelheiten der Befestigung an den Bäumen werden zur Ausführungsplanung / vor Ort festgelegt.

Der westliche Gehweg wird, z.T. hinter dem Parkstreifen, durchgehend in einer Breite von $\geq 2,65$ m / 3,25 m neu hergestellt.

Die Anschlüsse an die einmündenden Straßen werden örtlich angeglichen.

Im Pulverhofsweg wird der schadhafte nördliche Gehweg im Zuge des Ausbaus der Bushaltestelle saniert. Der südliche Grandgehweg mit Baumreihe bleibt aus Gründen des Baumschutzes unverändert.

Im Knotenpunkt Pulverhofsweg werden die Furten zur Knotenmitte verschoben und die Leitgitter entfallen.

Die große Einmündungstrompete Barenkrug wird zur Verkürzung des Querungsweges verengt. Um die Querung vom / zum nördlichen Gehweg Barenkrug zur Nordwestseite Kupferdamm zu ermöglichen, wird im Grünstreifen an der Einmündung ein Gehwegstummel mit Absenkung angelegt. Die Querung erfolgt dann zur gegenüberliegenden Zufahrt.

Am Kroneweg bestehen auf der Südseite Überfahrten im Park-/ Grünstreifen, sodass der dortige Gehweg erreicht werden kann.

Diese beiden Querungen sind ein fakultatives Angebot und werden nicht mit Leitstreifen ausgerüstet.

5.4. Radverkehr

Der Radverkehr wird im Kupferdamm vom Kreisverkehr Sonnenweg bis Haus Nr. 61 / 80 (Bau-Km 1+000 bis Bau-Km 1+325) in beiden Richtungen auf der Fahrbahn geführt. Einzelheiten zur Begründung der Querschnittswahl siehe Abschnitt 4 Variantenuntersuchung.

In diesem Abschnitt bleibt die Tempo-30-Streckenbeschränkung tagsüber erhalten.

Der Radverkehr wird schon heute im Kreisverkehr als Mischverkehr geführt. Richtung Norden ist derzeit durchgehend Mischverkehr. Richtung Süden wird der vorhandene Asphaltstreifen in den Nebenflächen heute als „nicht benutzungspflichtiger Radweg“ geführt. Dieser wird ca. 30 m vor dem Kreisverkehr auf die Fahrbahn geführt. Dieser „Radweg“ entfällt ersatzlos.

Die Radfahrer fahren somit weiter im Mischverkehr. Die Fahrbahn wird in Abstimmung mit VD / PK in 6 m Breite hergestellt. Damit soll ein enges Überholen der Radfahrer durch Kfz, bei Kfz-Gegenverkehr vermieden werden. Bei 6,50 m Breite wäre dies eher möglich. Kfz müssen also entweder regelkonform mit 1,50 m Seitenabstand überholen, was nur ohne Gegenverkehr möglich ist, oder hinter dem Rad bleiben.

Ab Haus-Nr. 65 / 82 (Bau-Km 1+325) und im Knotenpunkt Pulverhofsweg wird er als Radfahrstreifen (1,85 m / Breitstrich) geführt, der nach dem Knotenpunkt in den Mischverkehr abgeleitet wird.

Die linksabbiegenden Radfahrer werden in allen Richtungen im Mischverkehr geführt. Im Nachlauf der Linksabbieger vom Kupferdamm in den Pulverhofsweg bestehen beidseitig keine Radverkehrsanlagen. Linksabbieger können sich im Mischverkehr einordnen oder indirekt aus dem Radfahrstreifen abbiegen.

Richtung Süden beginnt die Radverkehrsanlage in einer Aufweitung vor dem Knotenpunkt als Radfahrstreifen. Ab Haus-Nr. 61 endet die Radverkehrsanlage und wird über einen Verfechtungsbereich in den Mischverkehr bis zum Kreisverkehr überführt.

Historisch ist im Pulverhofsweg die Nebenfläche z. T. für Radfahrer freigegeben gewesen. Es bestehen heute noch bauliche Radwegreste und alte Furtmarkierungen bis zum Berner Heerweg. Innerhalb des Maßnahmenbereiches werden die Radwegfragmente zurückgebaut. Die im Knotenpunkt Kupferdamm noch bestehende Radfurtmarkierung entfällt ersatzlos.

In der Einmündung Barenkrug wird ein kurzer Rad-Schutzstreifen markiert um den zulässigen Gegenverkehr der Radfahrer zu verdeutlichen.

Einzelne Radabstellbügel werden im Bereich der Bushaltestellen angeordnet. Zusätzlich werden Radabstellbügel auf Nebenflächen, werden an leicht zugänglichen Stellen (z.B. Überfahrten) über die gesamte Strecke verteilt. Diese können beispielsweise von Liefer- und Pflegediensten genutzt werden.

5.5. Barrierefreiheit

Die Nebenflächen werden durchgehend saniert. Die Hinterkante Gehweg (i. A. die Grundstücksgrenze) als taktile Leitkante wird bereinigt. Verbleibende Hindernisse werden taktil eingefasst.

Die Querung zur Bushaltestelle Richtung Tonndorf erfolgt über den vorhandenen Kreisverkehr. Die Einmündung Barenkrug erhält in Laufrichtung Kupferdamm Bodenindikatoren. Die Einmündung Kroneweg wird als Grundstückszufahrt ohne Streifen hergestellt.

Die Querungsstellen an der Signalanlage werden gemäß H BVA mit taktilen Bodenindikatoren und Bordabsenkungen hergestellt.

5.6. Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h tagsüber als Streckenbegrenzung west- / südlich Haus Nr. 63 (Bau-Km 1+135) bleibt erhalten. Der MIV wird im Kupferdamm auf einer Fahrgasse in 6,0 m Breite zwischen den Borden geführt. Damit ist Begegnungsverkehr i. d. R. möglich. Die Fahrbahn erhält drei Verschwenkungen. Die jeweiligen seitlichen Versätze um ca. 2,10 m sind relativ eng trassiert. Um ein Begegnen von Bussen etc. auch im Schlenker, zu ermöglichen, wird im Versatz die Fahrbahn im Innenbogen schleifend um 25-30 cm aufgeweitet. Durch die Versätze und das zugehörige Parken / neue Bäume ist zukünftig der bisher mögliche gerade Durchblick vom Barenkrug bis Kroneweg behindert.

Das Parken erfolgt künftig in baulichen Parkständen. Im Bereich der Radfahrstreifen ist halten am Fahrbahnrand unzulässig. Auf der verschwenkten Fahrbahn bzw. gegenüber den Parkständen könnte jedoch zeitweiliges Halten / Laden durch Beschilderung zugelassen werden, soweit keine Grundstückszufahrten behindert werden. Einzelheiten werden durch das PK geregelt.

Da die heute vorhandene z.T. lange Einengung der Fahrgasse durch parkende Fahrzeuge mit nur kleinen Lücken an den Überfahrten entfällt, wird die Geschwindigkeit zukünftig durch die Bogenführung auf ein angemessenes Tempo reduziert. Die Busse müssen sich beim Begegnen mit Gegenverkehr nicht mehr nach den Lücken in der Parkreihe orientieren, wodurch sich die Situation für den ÖPNV verbessert.

Im Pulverhofsweg ist die Fahrbahn im Bestand bereits ≥ 6 m breit.

Die beiden untergeordneten Einmündungen im Kupferdamm werden verengt. Die Einmündung Kroneweg wird im Bestand oft bis in den Einmündungsbereich zugeparkt. Um die Sicht auf die Fußgänger und Radfahrer sowie die Befahrbarkeit im Gegenverkehr zu verbessern, wird sie auf der Südseite bis zur 1. Grundstückszufahrt verengt und die Einmündung als Gehwegüberfahrt hergestellt. Damit soll das Parken dort unterbunden und die Sichtverhältnisse verbessert werden.

Die Straße Barenkrug wird im Knotenpunkt ebenfalls schleppkurvenkonform verengt und im rechten Winkel dem Kupferdamm zugeführt. Hierdurch kann die Straße besser in beide Fahrrichtungen eingesehen und die Querungszone der Fußgänger / die Leitstreifen optimiert werden.

Für einbiegende Radfahrer wird ein kurzer Radfahrstreifen gegen Einbahnrichtung angelegt. Der Knotenpunkt Pulverhofsweg wird verkehrsgerecht umgebaut. (siehe Abschnitt 5.7 Lichtsignalanlagen).

5.7. Lichtsignalanlagen (LSA)

Im Bestand ist der Pulverhofsweg gegenüber dem Kupferdamm bevorrechtigt. Die Hauptfahrtrichtung folgt inzwischen jedoch dem Kupferdamm.

Da im Neubau der Kupferdamm durch die zusätzlichen Radverkehrsanlagen optisch den Eindruck einer Vorfahrtsstraße bekommt, sollte die Beschilderung aus Sicherheitsgründen diesen neuen Gegebenheiten angepasst werden. Der Planfall „LSA-Aus“ tritt bei moderner LED-Technik nur noch selten und i.d.R. nur bei planmäßigen Wartungsarbeiten auf.

Die Einmündung Pulverhofsweg wird durch den Umbau schleppkurvenkonform aufgeweitet, sodass die Begegnung im Knoten vereinfacht wird.

Der Knotenpunkt Pulverhofsweg wird in Knotenmitte aufgeweitet. Damit können sich dort 2-3 Fahrzeuge aufstellen. Die Signalanlage wird ähnlich wie heute verkehrsgerecht geschaltet. Die Furten werden zur Knotenmitte verschoben. Die Grundstückszufahrt Haus-Nr. 53 liegt zukünftig nicht mehr innerhalb des signalgesicherten Bereichs.

Die Einzelheiten der Signaltechnik werden in späteren Planungsphasen erarbeitet.

5.8. Nördlicher Anschluss Kupferdamm

Gemäß Beschluss der Bezirksversammlung Drs. 21-1391.1 vom 03.09.2020 hat das Bezirksamt die Überplanung des Kupferdamms zwischen Pulverhofsweg und Rahlstedter Weg als Grundinstandsetzung in den Maßnahmenspeicher des Arbeitsprogramms aufgenommen.

Die Umsetzung des nördlichen Anschnitts erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt, da der für den Ausbau notwendige Grunderwerb noch nicht vollständig vollzogen wurde.

Die vorliegende Planung für den Knoten Pulverhofsweg definiert deshalb im Bereich südlich der Haus-Nr. 71 (Bau-Km 1+430) ein sinnvolles Anschlussprofil.

Die vorhandene Trassenbreite im Übergang beträgt ca. 17 m, sodass im Anschluss das Profil gemäß Schnitt C-C des südlichen Kupferdamms aus dem Bereich Haus-Nr. 80 weitergeführt werden kann.

Die Weiterführung des Ausbaus nach Norden über ca. 400 m bis zum Rahlstedter Weg wird von vorhandenen B-Plänen, schon erworbenen Teil-Flächen und Baumbestand bestimmt. Nach Festlegung des anschließenden Sollprofils kann der Übergang ggf. angepasst werden. Auch ein späterer Umbau ist leicht möglich. Der Knotenpunkt selber kann jedoch unverändert beibehalten werden.

Der nördliche Kupferdamm verfügt derzeit über keine Straßenentwässerungsleitung, sondern entwässert in Sickertrümmen. Im Zuge der weiteren Planung dieses Abschnitts sollte auch die Machbarkeit der Entwässerung des Nordabschnitts der Straße Kupferdamm geprüft werden. Es wird daher geprüft, ob ein Anschluss einer Straßenentwässerungsanlage am Knoten Kupferdamm / Pulverhofsweg erforderlich werden könnte.

5.9. Öffentliche Beleuchtung (ÖB)

Die öffentliche Beleuchtung wird im weiteren Verfahren durch HHVA betreut. Aus verkehrsplanerischer Sicht wird gemäß Lageplan folgender Umbau vorgeschlagen:

- Grundsätzliches Versetzen der vorhandenen Peitschenmasten auf der West-/Nordseite des Kupferdamms vom Trennstreifen zur Hinterkante Gehweg.
- Ggf. Erneuerung der Leuchten in LED-Technik mit Änderung der Abstände / Auslegerlänge gem. Fachplanung HHVA. Da fast alle Peitschenleuchten grundsätzlich umgesetzt / erneuert werden, ist durch HHVA der erforderliche Mastabstand /-Typ / Bestückung etc. neu zu bemessen.
- Es werden zusätzliche Leuchten (kleine Lichtpunkthöhe) im östlichen Gehweg zur Ausleuchtung des Gehwegs hinter / unter den Bäumen vorgeschlagen. Standorte sind im Lageplan eingetragen. An der Grundstücksgrenze liegt bereits ein Stromkabel, dessen Nutzung / Erweiterung zu prüfen ist.
- Umsetzen und Ergänzen der Leuchten im Knotenpunkt.
- Zusätzlicher Peitschenmast im Pulverhofsweg vor Nr. 36 gegenüber der Bushaltestelle zur Ausleuchtung des Wartebereiches, der genau in einer Lücke der Mastreihe liegt.

5.10. Straßenbegleitgrün

Die Maßnahme orientiert sich am vorhandenen Baumbestand.

Die östliche Baumreihe im Kupferdamm vor Haus-Nr. 56 bis 76 bleibt erhalten.

Der Fahrbahn / Radverkehrs-Querschnitt wird so gewählt, dass die vorhandene Bordkante vor den Bäumen grundsätzlich stehen bleiben kann. Die neue Bordkante inkl. Vollausbau (70 cm) der Fahrbahn kann 30-50 cm davor erstellt werden. Somit werden Eingriffe in den Wurzelbereich vermieden.

Im Pulverhofsweg bleiben alle Bäume erhalten. Für 3 private Bäume auf der Grenze vor Haus-Nr. 39/41 werden im Gehweg kleine Grünflächen angelegt, da dort bereits die Wurzeln den Belag hochdrücken.

Durch den Umbau können bis zu 8 neue Baumstandorte geschaffen werden.

5.11. Ruhender Verkehr

Kraftfahrzeuge

Der ruhende Verkehr ist im Planungsraum derzeit wenig geregelt. Es wird ungeordnet auf allen verfügbaren Flächen geparkt. Somit ist die genaue Anzahl der heute abgestellten Fahrzeuge nur abzuschätzen. Üblicherweise werden je nach örtlichen Gegebenheiten 10-20% Besucherparkstände pro Wohneinheit im öffentlichen Grund bereitgestellt. In dem Überplanten Abschnitt befinden sich etwa 95 Wohneinheiten direkter Anlieger, dies würde max. 19 Besucherparkständen entsprechen.

Durch die Anlage der Fahrbahnversätze entstehen im Kupferdamm beidseitig wechselnd Parkstände. Diese Parkstände werden z. T. durch Bordkanten unterbrochen um Sichtdreiecke der Ausfahrten und den Zugang zu vorhandenen Sielschächten freizuhalten.

Die neuen Parkstände erhalten die Regelbreite von 2,10 m.

Die Bilanz der vorhandenen / geplanten öffentlichen Parkplätze innerhalb der Planungsgrenzen stellt sich überschlägig wie folgt dar:

Abschnitt	vorhanden	geplant	Bilanz
Pulverhofsweg	keine	keine	unverändert
Kupferdamm (Südwest)	0	12	+12
Kupferdamm (Südost)	ca. 12 (VZ 315) zwischen den Bäumen	7	-5
Kupferdamm (Nordwest)	2 (VZ 315) auf den Nebenflächen	0	-2
Summe	14	19	+5

Auf die Ausweisung von Behindertenplätzen (3 %) wird wegen der geringen Anzahl und fehlender Zuordnung zu konkreten Zielen verzichtet.

Fahrradparken

Im Planungsgebiet werden in der Nähe von Bushaltestellen größere Anstellanlagen vorgesehen. Zudem werden entlang der Strecke an möglichst gut unfaahrbaren Stellen (Überfahrten) weitere Einzelstandorte vorgesehen. Diese können z.B. auch von Liefer- und Pflegediensten in Anspruch genommen werden. Insgesamt werden 39 neue Radanlehnbügel eingerichtet, welche Platz für 88 Fahrräder bieten.

Der vorhandene private Fahrradstand vor Haus-Nr. 90 wird ersetzt.

5.12. Entwässerung

Es gab im Jahr 2019 bei Planungsbeginn einige Vorabstimmungen zur Entwässerung, die im Zuge der weiteren Planung nach aktuellen Vorgaben zu verfeinern sind. Hier wird zunächst der 2019 abgestimmte Zwischenstand dargestellt. Die befestigte Fläche bzw. der Abfluss ändert sich durch die Grundinstandsetzung praktisch nicht.

Die Entwässerungssituation teilt sich entsprechend dem Bestand in zwei Bereiche auf:

Vorflut DN 700 im Kupferdamm

Die Fahrbahn im Kupferdamm wird voraussichtlich ein Dachprofil mit beidseitig angeordneten Straßenabläufen (Trummen) erhalten. Die Straße Kupferdamm soll dann nördlich der Einmündung Barenkrug eine zusätzliche Straßenentwässerungsleitung bis zum Pulverhofsweg erhalten. Das auf den Straßenflächen anfallende Oberflächenwasser wird gesammelt und gereinigt an das R-Siel DN 700 im Knotenpunkt Barenkrug angeschlossen. Auf eine Drosselung und Rückhaltung kann aufgrund der nahen Vorflut des Rückhaltebeckens Kupferteich verzichtet werden.

Aufgrund der Platzverhältnisse, des Leitungs- und des Baumbestandes ist die Errichtung eines Regenklärbeckens nicht möglich. Deshalb wird als Behandlungsmaßnahme voraussichtlich ein Lamellenklärer bzw. eine Sedimentationsanlage als unterirdisches Bauwerk erforderlich werden. Die Bemessung der erforderlichen Straßenentwässerungsleitung einschl. der wahrscheinlich erforderlichen Behandlungsanlagen erfolgt nach Vorlage der Schlussverschickung im Zuge der Ausführungsplanung.

Das vorhandene westliche R-Siel verbleibt im Straßenraum und dient dann nur noch der Entwässerung der anliegenden privaten Grundstücke.

Vorflut R-Siel DN 600 Pulverhofsweg

Die zu überplanende Fläche im Pulverhofsweg und dem Kupferdamm Nord wird voraussichtlich wie im Bestand ein Dachprofil mit beidseitig angeordneten Straßenabläufen (Trummen) erhalten.

Im Pulverhofsweg erfolgt nur der Umbau einer Bushaltestelle und einiger Nebenflächen, sodass keine Anpassungen der Entwässerung erforderlich sind.

Zum Knotenpunkt mit dem Kupferdamm wurde 2019 im Vorwege abgestimmt, dass der umzubauende Knotenpunkts-Bereich aufgrund des geringen Anteils am gesamten Einzugsgebiet des R-Sieles Pulverhofsweg wie im Bestand ohne Reinigung und Rückhaltung wieder Richtung Pulverhofsweg angeschlossen werden kann.

Ein Anschluss aus dem Kupferdamm (Nord) an die geplante zusätzliche Straßenentwässerungsleitung im südlichen Kupferdamm wurde überschlägig geprüft.

Aufgrund der querenden Siele im Pulverhofsweg und der vorhandene Anschlusshöhe am Barenkrug kann die ansteigende Leitung von Süden kommend nicht über den Knoten Pulverhofsweg hinaus nach Norden verlängert werden.

Ob und wie in Anschluss des nördlichen Bauabschnittes möglich ist, muss daher zu einem späteren Zeitpunkt geklärt werden.

5.13. Ausstattung / Möblierung

Der Fahrgastunterstand im Pulverhofsweg Richtung Westen bleibt unverändert. An der alten Bushaltestelle Richtung Tonndorf, 100 m vor dem Kreisverkehr besteht heute kein FGU. Es wäre grundsätzlich möglich, gem. Lageplan einen neuen FGU oder eine Bank in der umgebauten Nebenfläche bis zum Kreisverkehr anzuordnen. Das ist mit den Busunternehmen / Werbeträgern abzustimmen.

Die vorhandenen Baumschutzbügel werden bei Bedarf erneuert und die überarbeiteten bzw. neuen Grünflächen durch Eichenspaltpfähle gesichert.

Da die Fußgängerführungen in den Knotenpunkten enger zur Kreuzungsmitte angelegt werden, können die dort vorhandenen Leitgitter entfallen.

Vorhandene Briefablageschränke der Post im NW-Quadranten der LSA werden auf die Grundstücksgrenze versetzt.

Einzelheiten zur Ausstattung werden zur Ausführungsplanung dargestellt.

5.14. Versorgungsanlagen

Die Abstimmung mit den Versorgungsträgern erfolgt in späteren Planungsphasen.

Nach aktuellem Stand müssen einige Anlagen im nördlichen Quadranten des Knotens Pulverhofsweg versetzt werden. Dies betrifft u. a. ein Schachtbauwerk der Telekom / Vodafone im Bereich der östlichen Furt. Die Telekom hat die technische Machbarkeit vorab bestätigt. Einzelheiten werden im Rahmen der Leitungstrassenplanung abgestimmt.

5.15. Grundwasser

Die Grundwasserabstände sind unproblematisch. Die Bohrungen haben Sand-/Kieslagen erbohrt. Im Straßenbau sind somit voraussichtlich keine Maßnahmen gegen Grundwasser oder als zusätzliche Frostschutzmaßnahme erforderlich.

Die geplanten Straßenentwässerungseinrichtungen liegen vrstl. oberhalb des erbohrten Grundwasserstandes. Einzelheiten werden in der Entwässerungsplanung verfeinert.

6. Bautechnische Einzelheiten

6.1. Auflistung der Aufbauten nach ReStra

Es ist grundsätzlich ein Vollausbau aller Flächen vorgesehen. Die von der Baumaßnahme betroffenen Flächen erhalten Befestigungen gemäß dem aktuellen Hamburger Regelwerk für Planung und Entwurf von Stadtstraßen (ReStra), in Anlehnung an die Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Einzelheiten werden im Rahmen der Ausführungsplanung festgelegt.

6.1.1. Auflistung der Randeinfassungen nach ReStra

Die von der Baumaßnahme betroffenen Flächen erhalten Randeinfassungen gemäß dem aktuellen Hamburger Regelwerk für Planung und Entwurf von Stadtstraßen (ReStra), in Anlehnung an die Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Einzelheiten werden im Rahmen der Ausführungsplanung festgelegt.

An den Bushaltestellen werden Bussonderborde eingebaut.

6.1.2. Sonstige bautechnische Einzelheiten

Für die Herstellung ist eine längere Vollsperrung erforderlich.

Die Umleitung, besonders des Busverkehrs, ist im umliegenden Netz zu prüfen. Möglicherweise sind Ertüchtigungen oder LSA-Umschaltungen erforderlich. Die Umsetzung erfolgt in Koordination mit anderen straßenbaulichen Maßnahmen und Umleitungsverkehren im näheren Umfeld.

Einzelheiten werden zur Ausführungsplanung geprüft.

6.2. Durchführung der Baumaßnahme inkl. Kosten

Die Maßnahme soll voraussichtlich ab 2024/2025 umgesetzt werden. Die Einzelheiten des Bauablaufs werden beeinflusst durch:

- Maßnahmen im Umfeld, besonders für die S4,
- Leitungsbauarbeiten Dritter / Erneuerung von Versorgungsanlagen,
- dem noch nicht genau bekannten Umfang der Sielbauarbeiten.

Die überschlägigen Bau- und Planungskosten für Straßenbau, Signalanlage und Ableitung bzw. Reinigung des Straßenwassers betragen ca. 3,95 Millionen Euro brutto.

Die überschlägige Kostenschätzung beruht auf den Preisen der Jahre 2021 / 22 und enthält Risikozuschläge von ca. 20 %.

Die genaue Kostenentwicklung bis zum späteren Baubeginn nach 2024 ist derzeit nicht zuverlässig abschätzbar. Zur Aufstellung der AU-Bau werden die aktuellen Preisentwicklungen voraussichtlich genauer abschätzbar sein.

7. Umweltbelange

7.1. 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.

7.2. Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen

Sind nicht erforderlich.

7.3. 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.

8. Grunderwerb

Grunderwerb ist nicht vorgesehen.

9. Anmerkungen zur Finanzierung

Der Kostenträger der Baumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg.

Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt aus der bezirklichen Rahmenzuweisung der PSP-Elemente:

PSP investiv (i-PSP-Nr.): 2-22403010-10010.18
PSP konsumtiv (k-PSP-Nr.): 3-22403010-100010.04


Die Bruttobaukosten (incl. Planung und 20 % Risikozuschläge) wurden in einer überschlägigen Kostenschätzung (Stand Sommer 2023) mit **3,95 Millionen Euro** ermittelt.

Grunderwerbskosten fallen nicht an.

Dieser Straßenabschnitt liegt im Anlagevermögen des Bezirks. Die Unterhaltung und das Anlagemanagement obliegen weiterhin dem Bezirk.

10. Sonstiges

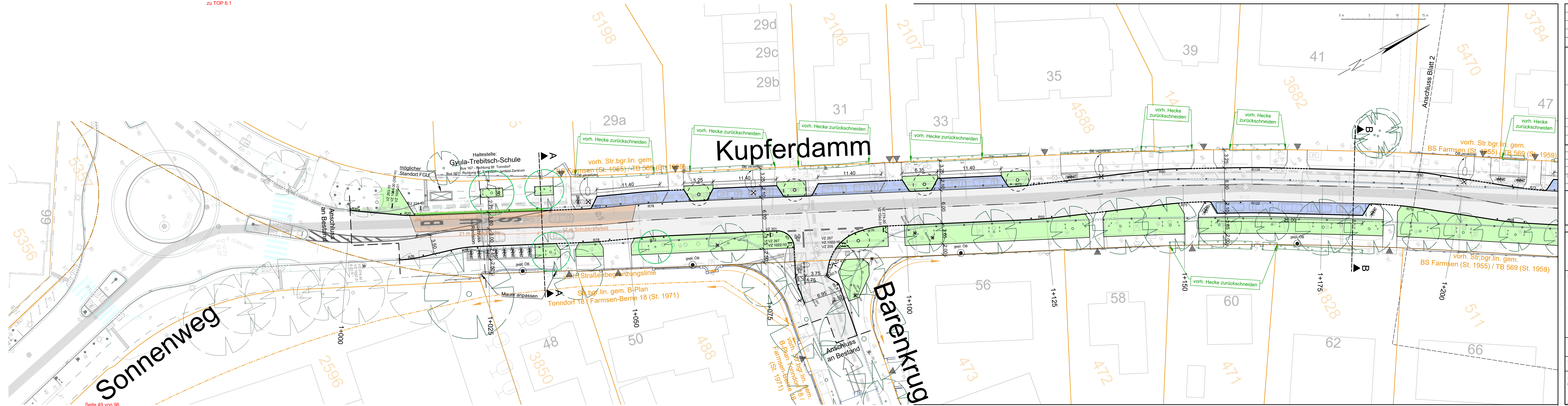
Im Zuge dieser 1. Verschickung werden alle erforderlichen Dienststellen, Personen und Institutionen über die Planung des Straßenbaus in der Straße Kupferdamm informiert und um Stellungnahme gebeten.

Funktion	Leitzeichen	Zeichnungsvermerk	Datum	Unterschrift
	-	Verfasst	14.07.2023	

Anhang 1 - Typische Bilder der Strecke im Bestand

Bilder Kupferdamm / Pulverhofsweg aus 2019 bis 2021
(alle Bilder Quelle: wfw nord consult)

		
<p>Kupferdamm Gehweg vor Nr. 48 / 50 Bestandsbereich Blickrichtung zum Kreisverkehr</p>		<p>Kupferdamm Gehweg vor der Schule Ausbauende Blickrichtung vom Kreisverkehr</p>
		
<p>Kupferdamm Ableitung anderer Radweg Ausbauende Blickrichtung vom Kreisverkehr</p>		<p>Kupferdamm vor Haus Nr. 74/76 Blickrichtung nach Norden</p>
		
<p>Pulverhofsweg Bushaltestelle und Gehweg Nordseite Blickrichtung zum Kupferdamm</p>		<p>Kupferdamm Nord Übergangsbereich vor Nr. 90 Blickrichtung Norden</p>
		
<p>Kupferdamm Vorh. Bushaltestelle vor Nr. 35 / 39 mit halbseitigem Parken auf der Westseite Tagsüber nur 2 Fahrzeuge Blickrichtung zum Kreisel</p>		<p>Kupferdamm vor Nr. 41 / 47 mit halbseitigem Parken Tagsüber nur 1 Fahrzeug Blickrichtung nach Norden</p>



Vermessung:	FREIE UND HANSESTADT HAMBURG, LGV S1-2019369224 / LGV S1-2019376671
gemessen am:	Januar 2019 / Juni 2019
Bezugssystem:	ETRS 89 - Abb. Gauß-Krüger (LS320)
Höhensystem:	DHHN 2016 (HS 170)

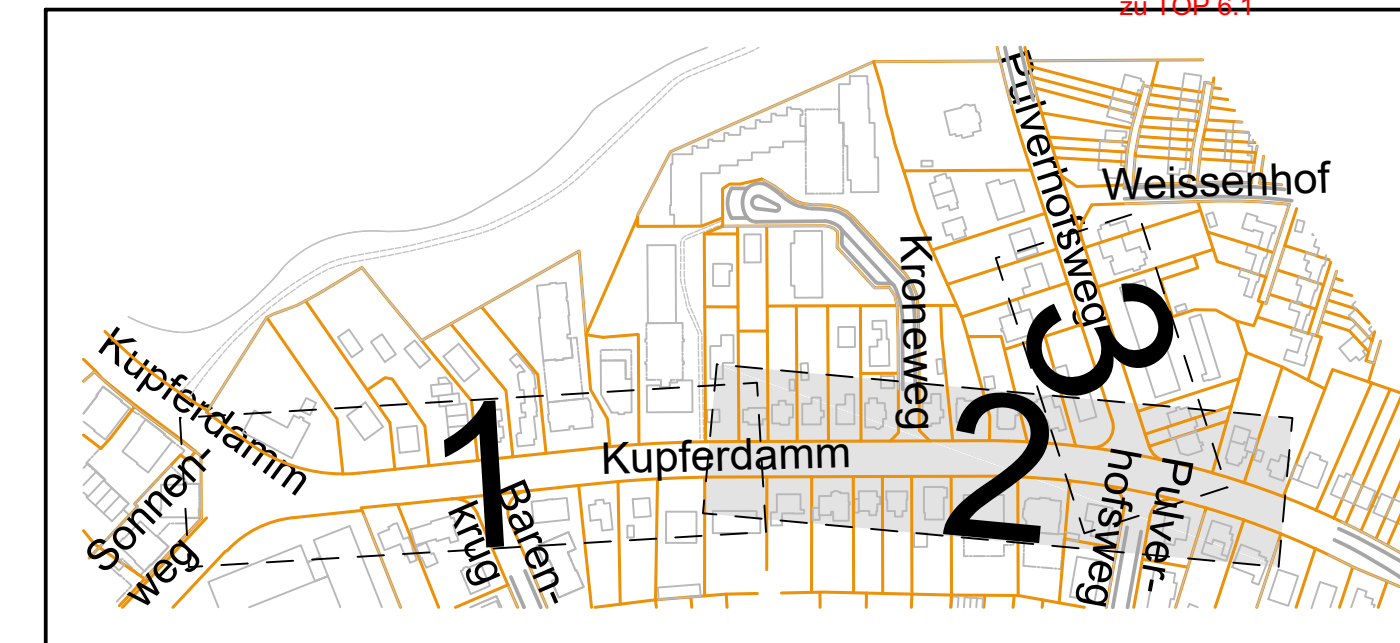
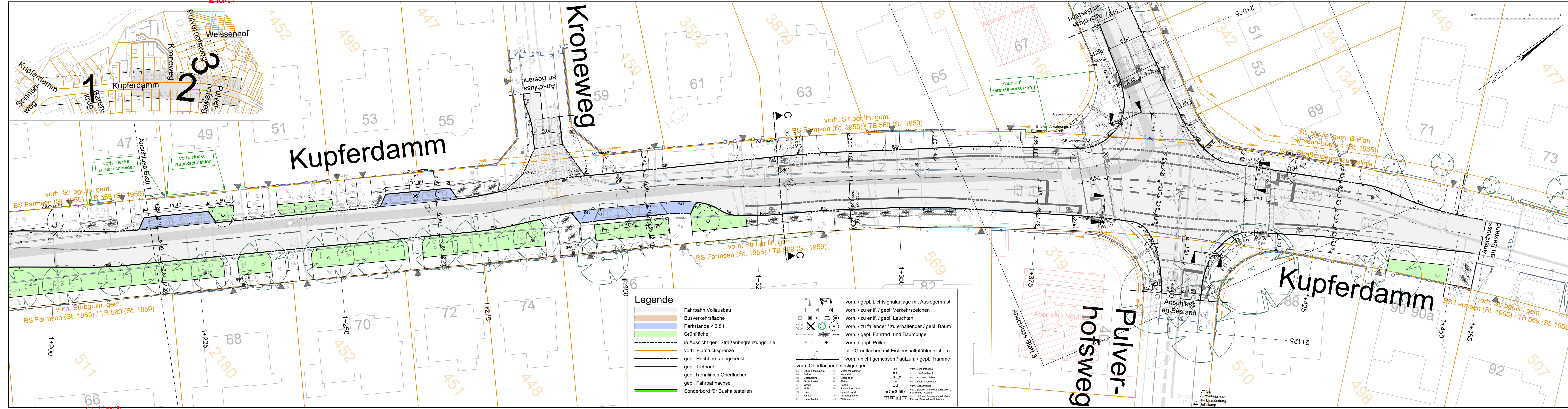
	Banksstraße 4	Projektnummer: 2019014
		Maßstab: 1:250
Projekt: Kupferdamm		Lagebezug ETRS89 Abbildung GK (LS320 HH) Die Höhen sind in m über NN angegeben
Verkehrstechnischer Lageplan		Verfasst: gez. Sachbearbeiter:
Projektnummer / Referenzstaten: H:\wfw\1919014\CAD-Planung\wfw-19014-320-P.dwg Plotdatei: h:\wfw\1919014\Plots\VL-wfw-19014-320-P-KD-VL-01.pdf		Gezeichnet: Becker Stand: 9. Juni 2023
<small>Datengrundlage: Datenfundus Deutschland; http://www.gisdata.smb.bund.de/2-7 Karte verfügbar durch die Freie und Hansestadt Hamburg; Landbesitzdaten Geodatenamt und Vermessung; http://www.lageplan.hamburg.de/ Amtliches Liegenschaftskatasteramtbezogenes 3D-CAD-Planung/Hamburg; Landesbetrieb Geodatenamt und Vermessung von Hamburg; Hamburg.de</small>		

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet (Name)	Leit-/Kurzzeichen und Unterschrift	Datum

Bedarfssträger:	Freie und Hansestadt Hamburg Bezirksamt Wandsbek Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt Fachamt Management des öffentlichen Raumes Abschnitt Straßenplanung	
-----------------	---	--

Realisierungsträger:	Freie und Hansestadt Hamburg Bezirksamt Wandsbek Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt Fachamt Management des öffentlichen Raumes Abschnitt Straßenplanung	
----------------------	---	--

Baumaßnahme:	Bündnis für den Rad- und Fußverkehr zwischen Sonnenweg (Kreisverkehr) und Pulverhofsweg	Datum: 29.06.2023 Bearbeitet: Unterschrift, Projektleiter / Sachbearbeiter
Teilbaumaßnahme:	Kupferdamm zwischen Sonnenweg (Kreisverkehr) und Pulverhofsweg	Datum: Fachtechnisch geprüft: Unterschrift, Abschnittsleiter
Planinhalt:	Verkehrstechnischer Lageplan 1. Verschickung	Datum: Aufgestellt: Unterschrift, Abteilungsleiter
Zeichnungs-Nr.:	07-018-04-01	Maßstab: 1:250
Geprüft:	Unterschrift, Technische Aufsicht	Datum: Freigegeben: Unterschrift, Fachamtsleiter



Kupferdamm

Kronenweg

Kupferdamm

Pulver- hofsweg

Legende

	Fahrbahn Vollausbau
	Busverkehrsfläche
	Parkstände < 3,5 t
	Grünfläche
	in Aussicht gen. Straßenbegrenzungslinie
	vorh. Flurstücksgrenze
	gepl. Hochbord / abgesenkt
	gepl. Tiefbord
	gepl. Trennlinien Oberflächen
	gepl. Fahrbahnachse
	Sonderbord für Bushaltestellen

vorh. Oberflächenbefestigungen:

	vorh. Schachdeckel		vorh. Metallgitter
	vorh. Beton		vorh. Naturstein
	vorh. Betonstein		vorh. Oberboden
	vorh. Gießflaster		vorh. Hydrant Unterfuß
	vorh. Grand		vorh. Platten
	vorh. Rasen		vorh. Raster
	vorh. Rasengittersteine		vorh. Gasschieber
	vorh. Kies		vorh. Elektro-, Telekommunikation-, Fernwärme-Kästen
	vorh. Klinker		vorh. Elektro-, Telekommunikation-, Fernwärme-Schächte
	vorh. Klempflaster		

vorh. / gepl. Lichtsignalanlage mit Auslegermast

vorh. / zu entf. / gepl. Verkehrszeichen

vorh. / zu entf. / gepl. Leuchten

vorh. / zu fällender / zu erhaltender / gepl. Baum

vorh. / gepl. Fahrrad- und Baumbügel

vorh. / gepl. Poller

alle Grünflächen mit Eichenspaltpfählen sichern

vorh. / nicht gemessen / aufzuh. / gepl. Trumme

Vermessung:	FREIE UND HANSESTADT HAMBURG, LGV S1-2019369224 / LGV S1-2019376671
gemessen am:	Januar 2019 / Juni 2019
Bezugssystem:	ETRS 89 - Abb. Gauß-Krüger (LS320)
Höhensystem:	DHHN 2016 (HS 170)

	Banksstraße 4 20097 Hamburg	Projektnummer: 2019014
	INGENIEURGESELLSCHAFT mbH	Maßstab: 1:250
Projekt: Kupferdamm		Lagebezug ETRS89 Abbildung GK (LS320 HH) Die Höhen sind in m über NN angegeben
Verkehrstechnischer Lageplan		Verfasst: gez.
Projektnummer / Referenzdatei: H:\wfw\1919014\CAD-Planung\wfw-19014-320-P.dwg		Sachbearbeiter:
Plottdatei: h:\wfw\1919014\Plots\VLwfw-19014-320-P-KD-VL-02.pdf		Gezeichnet: Becker
Datengrundlage: <small>Bestand: Deutschland; http://www.gisdata.de/etrs89-25; Karte veröffentlicht durch die Freie und Hansestadt Hamburg, Landbetrieb Geoinformation und Vermessung; H20 Technische Impressum Hamburg.de</small>		Stand: 9. Juni 2023

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet (Name)	Leit-/ Kurzzeichen und Unterschrift	Datum

Bedarfsräger:	Freie und Hansestadt Hamburg Bezirksamt Wandsbek Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt Fachamt Management des öffentlichen Raumes Abschnitt Straßenplanung	
---------------	---	--

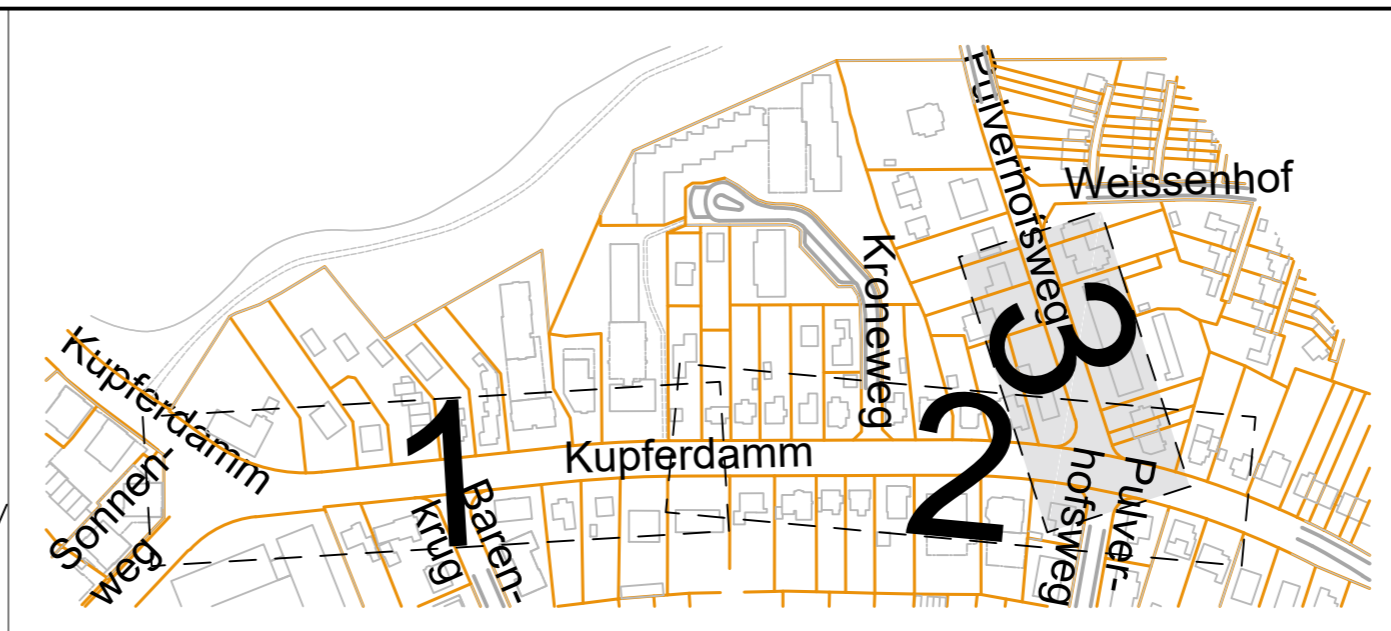
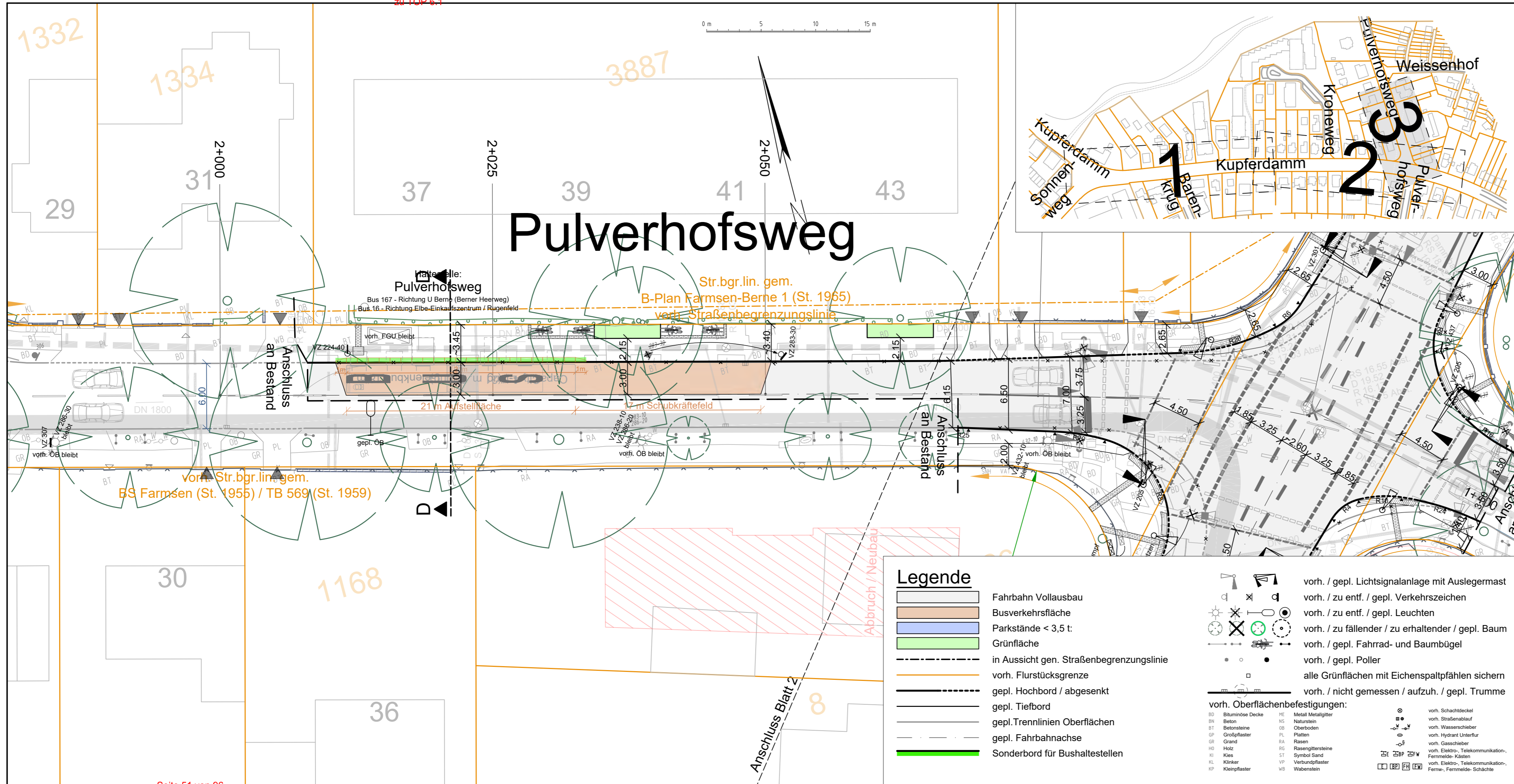
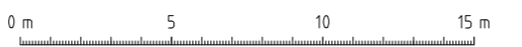
Realisierungsträger:	Freie und Hansestadt Hamburg Bezirksamt Wandsbek Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt Fachamt Management des öffentlichen Raumes Abschnitt Straßenplanung	
----------------------	---	--

Baumaßnahme:	Bündnis für den Rad- und Fußverkehr	Datum: 29.06.2023
Teilbaumaßnahme:	Kupferdamm zwischen Sonnenweg (Kreisverkehr) und Pulverhofsweg	Bearbeitet:

Unterschrift, Projektleiter / Sachbearbeiter	Datum:
Unterschrift, Fachtechnisch geprüft:	Datum:
Unterschrift, Abschnittsleiter	Datum:

Planinhalt:	Verkehrstechnischer Lageplan 1. Verschickung
Zeichnungs-Nr.:	07-018-04-02
Maßstab:	1:250

Datum:	Geprüft:	Unterschrift, Fachamtsleiter
Unterschrift, Technische Aufsicht	Unterschrift, Fachamtsleiter	



Legende

- Fahrbahn Vollausbau
- Busverkehrsfläche
- Parkstände < 3,5 t
- Grünfläche
- in Aussicht gen. Straßenbegrenzungslinie
- vorh. Flurstücksgrenze
- gepl. Hochbord / abgesenkt
- gepl. Tiefbord
- gepl. Trennlinien Oberflächen
- gepl. Fahrbahnachse
- Sonderbord für Bushaltestellen

- vorh. / gepl. Lichtsignalanlage mit Auslegermast
 - vorh. / zu entf. / gepl. Verkehrszeichen
 - vorh. / zu entf. / gepl. Leuchten
 - vorh. / zu fällender / zu erhaltender / gepl. Baum
 - vorh. / gepl. Fahrrad- und Baumbügel
 - vorh. / gepl. Poller
 - alle Grünflächen mit Eichenspaltpfählen sichern
 - vorh. / nicht gemessen / aufzuh. / gepl. Trumme
- vorh. Oberflächenbefestigungen:**
- BD Bituminöse Decke
 - BN Beton
 - BT Betonsteine
 - GP Großpflaster
 - GR Grand
 - HO Holz
 - KI Kies
 - KL Klinker
 - KP Kleinpflaster
 - ME Metall Metallgitter
 - NS Naturstein
 - OB Oberboden
 - PL Platten
 - RA Rasen
 - RG Rasengittersteine
 - ST Symbol Sand
 - VP Verbundpflaster
 - WB Wabenstein
 - vorh. Schachdeckel
 - vorh. Straßenablauf
 - vorh. Wasserschieber
 - vorh. Hydrant Unterflur
 - vorh. Gasschieber
 - vorh. Elektro-, Telekommunikation-, Fernmelde- Kästen
 - vorh. Elektro-, Telekommunikation-, Fernw., Fernmelde- Schächte

Vermessung:	FREIE UND HANSESTADT HAMBURG, LGV S1-2019369224 / LGV S1-2019376671
gemessen am:	Januar 2019 / Juni 2019
Bezugssystem:	ETRS 89 - Abb. Gauß-Krüger (LS320)
Höhensystem:	DHHN 2016 (HS 170)

NORD wfw CONSULT
INGENIEURGESELLSCHAFT mbH
Banksstraße 4
20097 Hamburg

Projekt: **Kupferdamm**
Verkehrstechnischer Lageplan

Projektnummer: 2019014
Maßstab: 1:250
Lagebezug ETRS89 Abbildung GK (LS320 HH)
Die Höhen sind in m über NHN angegeben

Sachbearbeiter: Käthner / v.Werder
Gezeichnet: Becker
Stand: 9. Juni 2023

Projektnummer / Referenzdateien:
H:\wfw\19\19014\CAD-Planung\wfw-19014-320-P.dwg
Plotdatei:
h:\wfw\19\19014\Plots\VL\wfw-19014-320-P-KD-VL-03.pdf

Datengrundlage: Datenlizenz Deutschland; http://www.govdata.de/dl-datby-2-0; Karte veröffentlicht durch die Freie und Hansestadt Hamburg; Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung - http://suche.transparenz.hamburg.de
Ärztliches Liegenschaftskatasterinformationssystem ALIKIS® Freie und Hansestadt Hamburg; Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung www.geoinfo.hamburg.de

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet (Name)	Leit-/ Kurzzeichen und Unterschrift	Datum

Bedarfsträger: **Freie und Hansestadt Hamburg**
Bezirksamt Wandsbek
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachamt Management des öffentlichen Raumes
Abschnitt Straßenplanung

Realisierungsträger: **Freie und Hansestadt Hamburg**
Bezirksamt Wandsbek
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachamt Management des öffentlichen Raumes
Abschnitt Straßenplanung

Baumaßnahme: **Bündnis für den Rad- und Fußverkehr**
Datum: **29.06.2023**
Bearbeitet:

Teilbaumaßnahme: **Kupferdamm zwischen Sonnenweg (Kreisverkehr) und Pulverhofsweg**
Datum:
Fachtechnisch geprüft:

Planinhalt: **Verkehrstechnischer Lageplan 1. Verschickung**
Datum:

Zeichnungs-Nr.: 07-018-04-03
Maßstab: 1:250
Datum:
Geprüft:
Unterschrift, Technische Aufsicht

Datum:
Freigegeben:
Unterschrift, Fachamtsleiter



Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Wandsbek
Bezirksversammlung

Mitteilungsvorlage BV-Vorsitz	Drucksachen-Nr.: 21-8193 Datum: 21.12.2023 Status: öffentlich
--------------------------------------	--

Beratungsfolge		
	Gremium	Datum
Öffentlich	Bezirksversammlung Wandsbek	01.02.2024
Öffentlich	Ausschuss für Mobilität und Wirtschaft	15.02.2024
Öffentlich	Regionalausschuss Alstertal	21.02.2024
Öffentlich	Regionalausschuss Rahlstedt	21.02.2024
Öffentlich	Regionalausschuss Bramfeld-Steilshoop-Farmsen-Berne	22.02.2024

**Fahrgastauslastung der Buslinie 168
Beschluss der Bezirksversammlung vom 16.11.2023 (Drs. 21-7952)**

Sachverhalt:

Folgender Beschluss wurde gefasst:

Die Fahrgastauslastung der Buslinie 168 möge geprüft werden. Das Ergebnis möge dem Ausschuss für Mobilität und Wirtschaft schriftlich mitgeteilt werden.

Die BVM nimmt auf Grundlage von Auskünften der Hamburger Hochbahn AG (Hochbahn) wie folgt Stellung:

Die Auslastung der Stadtbuslinie 168 wird regelmäßig - mindestens einmal im Jahr – seitens der Hochbahn – geprüft. Auffälligkeiten für das Jahr 2023 inklusive einer ersten Prognose für das Jahr 2024 sind nicht erkennbar. Das Leistungsangebot der Stadtbuslinie 168 ist passend zur vorhandenen Nachfrage.

Die höchsten Auslastungen befinden sich im Mittelteil der Linie zwischen den Haltestellen U Farmsen und U Berne, welche jedoch nicht zur Überschreitung der Kapazitätsgrenzen führen. Um in den Spitzenzeiten die punktuell höhere Nachfrage befördern zu können, werden auf der Linie gezielt Verstärkerfahrten eingesetzt.

Petition/Beschluss:

Die Bezirksversammlung nimmt Kenntnis.

Anlage/n:
keine Anlage/n



Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Wandsbek
Bezirksversammlung

Mitteilungsvorlage BV-Vorsitz	Drucksachen-Nr.: 21-8195 Datum: 21.12.2023 Status: öffentlich
--------------------------------------	--

Beratungsfolge		
	Gremium	Datum
Öffentlich	Bezirksversammlung Wandsbek	01.02.2024
Öffentlich	Ausschuss für Mobilität und Wirtschaft	15.02.2024
Öffentlich	Regionalausschuss Bramfeld-Steilshoop-Farmsen-Berne	22.02.2024

**Unfallsituation Kreuzung Tegelweg Eckerkoppel in Farmsen (bez. Drs. 21-7641)
Beschluss der Bezirksversammlung vom 12.10.2023 (Drs. 21-7794)**

Sachverhalt:

Folgender Beschluss wurde gefasst:

Die Verwaltung wird um Stellungnahme zu der Eingabe gebeten.

Das Bezirksamt nimmt wie folgt Stellung:

Das Bezirksamt überplant aktuell den Bereich.

Die Verkehrsdirektion (VD) 51 nimmt wie folgt Stellung:

Vorbemerkung

Die Straße Eckerkoppel wird aktuell überplant. Inwieweit die an der Planung beteiligten Stellen (u.a. der Bezirk Wandsbek) hierbei die Einrichtung einer Tempo 30-Zone berücksichtigen, entzieht sich der Kenntnis der VD 51. Die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) entscheidet unter verkehrspolitisch konzeptionellen Gesichtspunkten und unter Berücksichtigung einer flächendeckenden Verkehrsplanung im Einvernehmen mit der Gemeinde (Bezirk) über die Einrichtung von Tempo 30-Zonen in Hamburg nach Maßgabe bezirklicher Vorschläge. Die Umsetzung der positiv bewerteten Vorschläge gehört zu den regulären Aufgaben der Bezirksämter.

Stellungnahme

Die Einrichtung einer Tempo 30-Strecke ist im besagten Bereich der Eckerkoppel aus rechtlichen Gründen nicht möglich. Auch die angeführten Unfallzahlen lassen eine Geschwindigkeitsreduzierung nicht zu. Eine Überprüfung des Kreuzungsbereichs mittels Elektronischer Unfalltypensteckkarte (EUSka) ergab in einem Dreijahreszeitraum eine Anzahl von vier Verkehrsunfällen. Unfallursache waren hierbei die Missachtung der Lichtzeichenanlage, das Nichtbeachten des entgegenkommenden Verkehrs, Fehler beim Abbiegen und ein Unfall aus anderen Gründen. Nicht angepasste Geschwindigkeit wurde bei keinem Verkehrsunfall als ursächlich ermittelt.

Fazit

Die Anordnung einer Tempo 30-Strecke im besagten Bereich der Eckerkoppel ist rechtlich nicht möglich. Die Anordnung einer Tempo 30-Zone liegt nicht im Zuständigkeitsbereich der Straßenverkehrsbehörde (siehe Vorbemerkung).

Stellungnahme der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) zum Beschluss:

Die Verkehrsbelastung der Straße Eckerkoppel wurde in 2017 im östlichen Abschnitt zu ca. 6.500 Kfz/24 h mit einem Schwerlastanteil von 3 % bestimmt. Der Durchgangsverkehr wird als nicht von übergeordneter Bedeutung eingeschätzt, insbesondere da Verkehre in diesem Abschnitt auch den parallel verlaufenden Friedrich-Ebert-Damm nutzen können. Vor diesem Hintergrund wird die Anordnung einer Tempo-30-Zone als möglich eingestuft. Im Bereich der Schule Traberweg ist bereits eine Tempo-30-Strecke auf einer Länge von ca. 230 m angeordnet.

Im Rahmen der Prüfung, ob eine Straße für die Einrichtung einer Tempo-30-Zone geeignet ist, sind jedoch grundsätzlich auch die Belange des Busbetriebes zu berücksichtigen. Die Straße Eckerkoppel wird zwischen Tegelweg und Berner Heerweg von der StadtBus-Linie 167 (Bf. Tonndorf – U Berne) an allen Wochentagen in beiden Fahrtrichtungen mit etwa 100 Fahrten werktags befahren, während der Abschnitt der Straße Eckerkoppel zwischen Bullenkoppel und Tegelweg nicht von Bussen befahren wird. Für den Busverkehr ist bedeutend, dass die bauliche Ausführung der Tempo-30-Zone keine rechts-vor-links Regelung für den Busverkehr vorsieht.

Im Zuge der Planung der Veloroute 6 zwischen Am Stadtrand und Friedrich-Ebert-Damm finden derzeit Planungs- und Abstimmungstermine statt, welche auch die Umsetzungsmöglichkeiten einer Tempo-30-Zone für die Straße Eckerkoppel beinhalten.

Petition/Beschluss:

Die Bezirksversammlung nimmt Kenntnis.

Anlage/n:

keine Anlage/n



Freie und Hansestadt Hamburg
 Bezirksamt Wandsbek
 Bezirksversammlung

Mitteilungsvorlage Bezirksamt	Drucksachen-Nr.: 21-8211 Datum: 04.01.2024 Status: öffentlich
--------------------------------------	--

Beratungsfolge		
	Gremium	Datum
Öffentlich	Bezirksversammlung Wandsbek	01.02.2024
Öffentlich	Regionalausschuss Bramfeld-Steilshoop-Farmsen-Berne	22.02.2024

Wochenmarkt und Stadtteilstadt müssen zusammen stattfinden können - Arbeitsgruppe gründen
Beschluss der Bezirksversammlung vom 14.12.2023 (Drs. 21-8180)

Sachverhalt:

Folgender Beschluss wurde gefasst:

Die Verwaltung wird gebeten, zum Antrag (Drs. 21-8091) Stellung zu nehmen und den Ausschuss in seiner nächsten Sitzung über den Sachstand zu informieren.

Das Bezirksamt nimmt wie folgt Stellung:

Mit E-Mail vom 12.07.2023 übersandte das Quartiermanagement Bramfeld dem Bezirksamt ein Konzept für ein Stadtteilstadt 2024, welches über den Umfang vorheriger Stadtteilstädte hinausging. Das Stadtteilstadt sollte an einem Freitag beginnen, wobei der Aufbau bereits ab Mittwoch erfolgen sollte. In der E-Mail bat das Quartiersmanagement um einen „wochenmarktfreien Freitag“.

Dieses Ansinnen wurde durch das für die Veranstaltung der Wochenmärkte zuständige Fachamt Verbraucherschutz, Gewerbe und Umwelt fachlich abgelehnt. Ein vollständiger Ausfall des Wochenmarktes zugunsten eines Stadtteilstädtes war keine Option. Die Verlegung des Wochenmarktes in benachbarte Straßen kommt an dem Standort nicht in Betracht.

Zwecks Erörterung der möglichen Alternativen für ein Stadtteilstadt trotz Wochenmarktes fand am 18.09.2023 ein gemeinsamer Skype-Termin des Bezirksamts mit dem Quartiersmanagement und unter Beteiligung des Kulturzentrums „Brakula“ statt. In diesem Termin wurde folgender Kompromiss vereinbart:

- Der Wochenmarkt am Veranstaltungsfreitag findet – wie auch während der bezirklichen Volksfeste – auf einem Teilbereich der Marktfläche statt. Es können damit nicht alle Wochenmarkthändler am Wochenmarkt teilnehmen.
- Auf der restlichen Fläche kann an den Vortagen der Aufbau der Veranstaltung beginnen, wobei berücksichtigt werden muss, dass die Zwischenräume am Markttag für die Händlerfahrzeuge genutzt werden und der ungestörte Marktaufbau und -betrieb am Freitag sichergestellt wird.
- Das Stadtteilfest startet erst nach vollständigem Marktabbau. Der Wochenmarkt hat bis dahin Vorrang vor den Veranstaltern/Anbietern des Stadtteilfestes. Nach dem Marktabbau kann sich das Stadtteilfest auf die gesamte Marktfläche ausdehnen. Der Veranstalter des Stadtteilfestes wird sich nach Absprache mit dem Bezirksamt den Aufbau des Volksfestes anschauen, um die Abläufe am Veranstaltungsfreitag reibungslos gestalten zu können.

Die Verwaltung sieht den Auftrag aus der Drs. 21-8091 eine Lösung zu erarbeiten, „*die die Interessen aller Parteien wahrt und eine harmonische Koexistenz von Wochenmarkt und Stadtteilfest ermöglicht*“, somit als durch Verwaltungshandeln erledigt an.

Petition/Beschluss:

Die Bezirksversammlung nimmt Kenntnis.

Anlage/n:

keine Anlage/n



Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Wandsbek
Bezirksversammlung

Mitteilungsvorlage BV-Vorsitz	Drucksachen-Nr.: 21-8281 Datum: 16.01.2024 Status: öffentlich
--------------------------------------	--

Beratungsfolge		
	Gremium	Datum
Öffentlich	Bezirksversammlung Wandsbek	01.02.2024
Öffentlich	Ausschuss für Mobilität und Wirtschaft	15.02.2024
Öffentlich	Regionalausschuss Bramfeld-Steilshoop-Farmsen-Berne	22.02.2024

**Einrichtung der sog. "Brötchentaste" an den Parkscheinautomaten in der Region
Beschluss der Bezirksversammlung vom 14.12.2023 (Drs. 21-8179)**

Sachverhalt:

Folgender Beschluss wurde gefasst:

Die Verwaltung wird gebeten, bei den Fachbehörden Informationen zu Erfahrungen mit der sogenannten Brötchentaste einzuholen.

Stellungnahme der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM):

Die „Brötchentaste“ an Parkscheinautomaten sollte Parkenden die Möglichkeit bieten, kurze Erledigungen zu tätigen, ohne in vollem Umfang für das Parken bezahlen zu müssen. Die Entrichtung der Parkgebühren konnte zum damaligen Zeitpunkt – anders als heute – nur stundenweise erfolgen.

Beim letzten Test der Funktion im Jahr 2005 konnte der Befund nicht überzeugen. Die „Brötchentaste“ wurde nur von einem sehr geringen Teil der Parkenden genutzt. Vielmehr wurde entweder gänzlich ohne Parkschein oder gegen Gebühr geparkt. Wurde die „Brötchentaste“ genutzt, wurde die zulässige Parkzeit von dem weit überwiegenden Teil der Nutzer:innen überzogen.

In den Stadtteilen Bramfeld, Steilshoop und Farmsen-Berne sind der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende zudem lediglich die seit längerer Zeit bestehenden sieben Parkautomaten an der Bramfelder Chaussee, zwei Parkautomaten an der U-Haltestelle Farmsen und einer am

Berner Heerweg bekannt. Die genannten Parkscheinautomaten sind der Gebührenzone 4 zugeordnet, die Parkgebühr beträgt damit 1,50 € je Stunde und 0,40 € für 15 Minuten.

Petition/Beschluss:

Die Bezirksversammlung nimmt Kenntnis.

Anlage/n:

keine Anlage/n



Freie und Hansestadt Hamburg
 Bezirksamt Wandsbek
 Bezirksversammlung

Mitteilungsvorlage BV-Vorsitz	Drucksachen-Nr.: 21-8322 Datum: 23.01.2024 Status: öffentlich
--------------------------------------	--

Beratungsfolge		
	Gremium	Datum
Öffentlich	Bezirksversammlung Wandsbek	01.02.2024
Öffentlich	Ausschuss für Klima, Umwelt und Verbraucherschutz	06.02.2024
Öffentlich	Regionalausschuss Bramfeld-Steilshoop-Farmsen-Berne	22.02.2024

Nachnutzung der Altablagerungsfläche "Neusurenland"
Beschluss der Bezirksversammlung vom 14.12.2023 (Drs. 21-8157)

Sachverhalt:

Folgender Beschluss wurde gefasst:

1. Die zuständigen Fachbehörden und die Verwaltung werden gebeten, im Regionalausschuss jeweils zu berichten, a. welche Bedarfe, Ideen oder Nutzungen für die genannte Fläche bisher vorgeschlagen, angemeldet und in welchem Umfang durch die Fachbehörden oder die Verwaltung bereits mit welchen Ergebnissen (vor)geprüft wurden?
 b. über den Zeitplan, Umfang und Inhalte des geplanten Wettbewerbsverfahren;
 c. hierbei sicherzustellen, dass im Rahmen des Wettbewerbsverfahrens die Anwohnerschaft und deren Interessen angemessen berücksichtigt und in angemessener Form beteiligt wird.
2. Die Verwaltung wird gebeten,
 - a. zu prüfen, in welchem Umfang auf nicht kontaminierten Teilen des Flurstücks Wohnungsbau erfolgen kann, ohne neues Planrecht zu schaffen (§ 34 BauGB);
 - b. darzulegen, mit welchen Mehrkosten zu rechnen sind und welche technischen Anforderungen zu berücksichtigen sind, wenn auf kontaminierten Teilbereichen Wohnungsbau mittels Pfahlgründung zu errichten wären;
 - c. zu prüfen, welche Flächen für eine sportliche oder kulturelle Nutzung geeignet und sinnvollerweise zu nutzen sind;
 - d. über die vorgenannten Punkte im Regionalausschuss zu berichten, hierbei ist auch der zusätzliche Stellplatzbedarf zu prognostizieren;
3. Die zuständige Fachbehörde wird gebeten, darzulegen, in welchem Umfang kontaminierte Teilflächen für eine Nutzung zur Aufforstung in Frage kommt, welche Bäume hierbei besonders geeignet sind und in welchem Umfang hierbei mit einer Absorption von Kohlendioxid durch die gepflanzten Bäume in 5, 10, 25 und 100 Jahren zu rechnen ist.

Stellungnahme der Finanzbehörde unter Beteiligung der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft sowie dem Bezirksamt Wandsbek:

Zu 1.

Gegenstand des derzeitigen Verfahrens ist die Vorbereitung und Durchführung eines Ideenwettbewerbs zur zukünftigen Nutzung der Altblagerungsfläche „Neusurenland“ in Farmsen unter Federführung des LIG. Dieses Areal soll perspektivisch auch einer öffentlichen Nutzung zugeführt werden. In einem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb sollen hierfür verschiedene Konzeptansätze erarbeitet werden. In diesem Prozess werden die Projektbeteiligten von einem externen Büro unterstützt, das die EU-Bekanntmachung für den Teilnahmewettbewerb begleitet. Der Siegerentwurf wird von einer fachkundigen Jury mit Vertretungen von Verwaltung und Politik ermittelt. Im Anschluss an diesen Ideenwettbewerb, der im Laufe des aktuellen Jahres abgeschlossen sein soll, könnte bei entsprechendem Wettbewerbsergebnis eine Konzeptausschreibung erstellt werden. Zu den bisherigen bekannten Präferenzen siehe Drucksachen der Bezirksversammlung Wandsbek 21/6945 und 21/7372 sowie Bürgerschaftsdrucksache 22/13386.

Zu 2.

Siehe Antwort zu 1. Da der konkrete Untersuchungsraum für den Ideenwettbewerb noch festgelegt werden muss, konnten noch keine Erkenntnisse bzgl. möglichen Wohnungsbaus auf nicht kontaminierten Teilen der Fläche eruiert werden.

Die Altablagerung wird permanent durch Messungen überwacht und stellt derzeit keine Gefahr für das Grundwasser oder die unmittelbare Umgebung dar. Durch die Gasbildung im Ablagerungskörper könnte eine Gefährdungssituation eintreten, wenn migrierendes Deponiegas in bauliche Anlagen eindringt und sich dort ansammelt. Bei Neubauvorhaben sind daher bauliche Gassicherungsmaßnahmen erforderlich. Ein aktueller Handlungsbedarf zur Sicherung der Altablagerung besteht bei der aktuellen Nutzung auf Basis der vorliegenden Erkenntnisse nicht. Bei einer Nutzung- oder Planrechtsänderung kann unter Umständen ein Handlungsbedarf ausgelöst werden. Mikrobiologische Umsetzungsprozesse innerhalb des Ablagerungskörpers bilden Gase, die zu deutlichen Setzungen im Boden führen, so dass dieser instabil und uneben ist und selbst nach etwaigen Einebnungen auch wieder sein wird. Für sportliche Aktivitäten, insbesondere Mannschaftssport (Fußball, Hockey o.ä.) besteht auf der Fläche daher ein höheres Verletzungsrisiko. Die gleiche Problematik gilt für die Errichtung baulicher Anlagen auf der Altablagerung. Die Setzungen im Boden führen ggf. dazu, dass Ver- und Entsorgungsleitungen absacken und/oder abreißen könnten. Somit ergeben sich höhere Anforderungen an die Verlegung (u.a. setzungssicher) und an die Materialien. Wohnungsbau wird auf der Fläche wohl ausgeschlossen, da dies eine komplette Sanierung der Altlast erfordern würde, die unter den derzeitigen Rahmenbedingungen wirtschaftlich nicht abbildbar ist.

Zu 3.

Hierzu sind noch keine verbindlichen Aussagen möglich. Erst nach Abschluss des Ideenwettbewerbs kann ggf. eine Entscheidung getroffen werden, ob und welche Fläche aufgeforstet werden soll. Sollte eine (Teil-)Aufforstung in Betracht gezogen werden, sind auch die Betriebsziele entscheidend, da zum Beispiel bei einem Nutzungsverzicht die Substitutionseffekte (durch die Verwendung von Holz können Bau- und Werkstoffe, die unter einem höherem Energieaufwand erzeugt wurden, sowie fossile Brennstoffe ersetzt werden) wegfallen. Die BUKEA könnte für einzelne Baumartengruppen (Eiche, Buche, Edellaubholz, Weichlaubholz, Fichte, Kiefer, Lärche und Douglasie) grobe theoretische Werte als Anhaltspunkte liefern, die aber auch von der Bewirtschaftungsform abhängig sind. Würde man bspw. einen Birkenwald etablieren und nicht weiter pflegen, würde dieser nach 100 Jahren höchstwahrscheinlich sein natürliches Ende erreicht haben und damit würde seine (kumulativ ansteigende) CO₂-Bindungsleistung wieder rapide sinken.

Dies vorausgeschickt kann die BUKEA folgende Schätzung liefern: Grundlage ist hier das pauschalere Berechnungstool der Leitstelle Klima, basierend auf den Werten für die Landnutzungsänderungs-Maßnahme „Aufforstung“ der Klimarahmenkonvention (UNFCCC [United Nati-

ons Framework Convention on Climate Change] der Vereinten Nationen; Zahlen für Deutschland aus dem Jahr 2023). Danach ergeben sich folgende Netto-CO₂ Einsparungs- bzw. Bindungsleistungen in Tonnen CO₂-Äquivalent pro Hektar:

CO ₂ -Bindungsleistung von Wald in to CO ₂ -Äquivalent pro Hektar nach			
5 Jahren	10 Jahren	25 Jahren	100 Jahren
35	70	160	460

Petition/Beschluss:

Die Bezirksversammlung nimmt Kenntnis.

Anlage/n:

keine Anlage/n



Freie und Hansestadt Hamburg
 Bezirksamt Wandsbek
 Bezirksversammlung

Mitteilungsvorlage BV-Vorsitz	Drucksachen-Nr.: 21-8379 Datum: 02.02.2024 Status: öffentlich
--------------------------------------	--

Beratungsfolge		
	Gremium	Datum
Öffentlich	Ausschuss für Mobilität und Wirtschaft	15.02.2024
Öffentlich	Regionalausschuss Bramfeld-Steilshoop-Farmsen-Berne	22.02.2024

Verkehrssituation Karlshöhe
Beschluss der Bezirksversammlung vom 14.12.2023 (Drs. 21-8177)

Sachverhalt:

Folgender Beschluss wurde gefasst:

Der LSBG wird aufgefordert, für die Baumaßnahme Farmsener Weg – Karlshöhe – August-Krogmann-Straße eine strategische Umleitungsplanung vorzunehmen und zu kommunizieren, um die überlasteten Wohnstraßen zu entlasten. Das Ergebnis sollte in einer öffentlichen Veranstaltung präsentiert werden. Eine Freigabe des Haselnussweges und der Straße Grootmoor ist zu prüfen.

Stellungnahme der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM):

Für die Baumaßnahme im Straßenzug Farmsener Weg/Karlshöhe ist mit Baubeginn im August 2023 die Ausweisung einer leistungsfähigen Umleitungstrecke erfolgt (siehe Anlage Umleitungsplan). Diese ist mit der Behörde für Inneres und Sport sowie der Hamburger Hochbahn AG (Hochbahn) abgestimmt.

Der Motorisierte Individualverkehr (MIV) wird dabei über folgende Umleitungstrecken geführt:

- Aus Richtung Süden kommend über die Straßen Pezolddamm – Berner Chaussee und weiter Bramfelder Chaussee – Saseler Chaussee.
- Aus Richtung Norden kommend über die Straßen Saseler Chaussee – Bramfelder Chaussee und weiter über Berner Chaussee – Pezolddamm bis in die Karlshöhe.
- Aus Westen kommend über die Straßen Volksdorfer Weg, Meiendorfer Mühlenweg, Beim Farenland, Karlshöher Weg, Berner Allee und schließlich in die Karlshöhe.

Die Sperrung der Straße Grootmoor war nicht geplant und ist erst kurzfristig durch die Polizei aufgrund der bauzeitlichen verkehrlichen Situation angeordnet worden. Ohne die Sperrung der Straße Grootmoor wären die Baumaßnahmen Farmsener Weg/ Karlshöhe und Am Stühm Süd als verkehrsverträglich anzusehen. Mit der Beendigung der Baumaßnahme in der Straße am Stühm Süd wird sich die Situation wieder entschärfen.

Im nächsten Baufeld in der Karlshöhe (geplant nach Ende der Frost- und Schneeperiode) wird sich die Situation der Schleichverkehre durch die jetzt belasteten Straßen Grootmoor und Waldingstraße stark reduzieren, weil die Zufahrtsmöglichkeit aus Richtung Farmsener Weg/Karlshöhe nicht mehr gegeben ist.

Über Anliegerinformationsschreiben, zuletzt als Postwurfsendung zum Jahreswechsel 2023/2024, wurden alle Betroffenen erneut großräumig über die Baumaßnahme und die Umleitungsstrecken informiert.

Schleichverkehre werden hauptsächlich jedoch nicht durch Anliegerinnen und Anlieger verursacht, sondern durch Pendlerinnen und Pendler sowie nicht immer ortskundige Hindurchfahrende. Daher ist die Durchführung einer öffentlichen Veranstaltung hier nicht zielführend. Die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende und der Landesbetriebs Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) raten davon ab.

Weitere Informationen hat der LSBG auf seiner Internetseite <https://lsbg.hamburg.de> zur Verfügung gestellt. Aktuelle Hinweise finden sich auch unter www.hamburg.de/baustellen.

Außerdem soll die durch die Sperrung der Straße Grootmoor eingestellte Buslinienverbindung zur S-Bahn Wellingsbüttel wieder aufgenommen werden. Dazu wurde zwischen den beteiligten Dienststellen und dem HVV eine alternative Linienführung abgestimmt. Diese umfährt den gesperrten Streckenabschnitt der Straße am Grootmoor über den Pezolddamm, die Straße Am Stühm Süd, Grootmoor und Bramfelder Chaussee zur S-Bahn Wellingsbüttel und zurück. Damit wird auch das Gymnasium Grootmoor gut angebunden sein. Dieser Ersatz wird unmittelbar nach Abschluss der Baumaßnahme auf der Straße Am Stühm Süd eingerichtet. Derzeit wird davon ausgegangen, dass dies Mitte Februar soweit sein wird.

Bis zur Wiederaufnahme der Buslinienverbindung wurde am 2. Februar 2024 ein MOIA-Pendelverkehr als Zwischenlösung eingerichtet. Hierbei werden die Haltestellen in der Reihenfolge S-Wellingsbüttel, Rolfinckstraße, Waldingstraße, Grootmoor, Gut Karlshöhe, Buddenbrookweg, Werfelring, Quittenweg, Gut Karlshöhe, Grootmoor, Waldingstraße, Rolfinckstraße und S-Wellingsbüttel mit jeweils mindestens zwei MOIA-Fahrzeugen in der Bedienungszeit von 5:16 Uhr an Wochentagen und 5:24 Uhr am Wochenende, bis jeweils 22:05 im Halbstundentakt bedient. Jedes Fahrzeug der Firma MOIA verfügt über sechs Fahrgastsitzplätze. Auf Grundlage der Fahrgastzahlen der Linie 27 aus dem vergangenen Jahr vor Einrichtung der Baustelle im Farmsener Weg kommen für viele Fahrten auch drei oder vier Kleinbusse zum Einsatz, montags bis freitags in den Spitzenzeiten des Schülerverkehrs sogar fünf Kleinbusse, so dass je Abfahrt insgesamt 12, 18, 24 oder 30 Plätze zur Verfügung stehen. Die Busse sind mit einem HVV-Ticket nutzbar. Ein Linienplan wird als Anlage zur Verfügung gestellt.

Petition/Beschluss:

Die Ausschüsse werden um Kenntnisnahme gebeten.

Anlage/n:

Linienplan

Linie 268

Fahrerinformation zur BETRIEBSANWEISUNG - 2024/0449

Titel: Farmsener Weg / Karlshöhe - zwischen Saseler Chaussee und Thomas-Mann-Straße -8-

Status Aktuell

Starttermin: Freitag, 02.02.2024 Betriebsbeginn
bis voraussich.: Montag, 12.02.2024 Bis auf Widerruf

Maßnahme: Einrichtung einer Kleinbuslinie (MOIA)

Anlaß: Straßenbau

Fahrweg

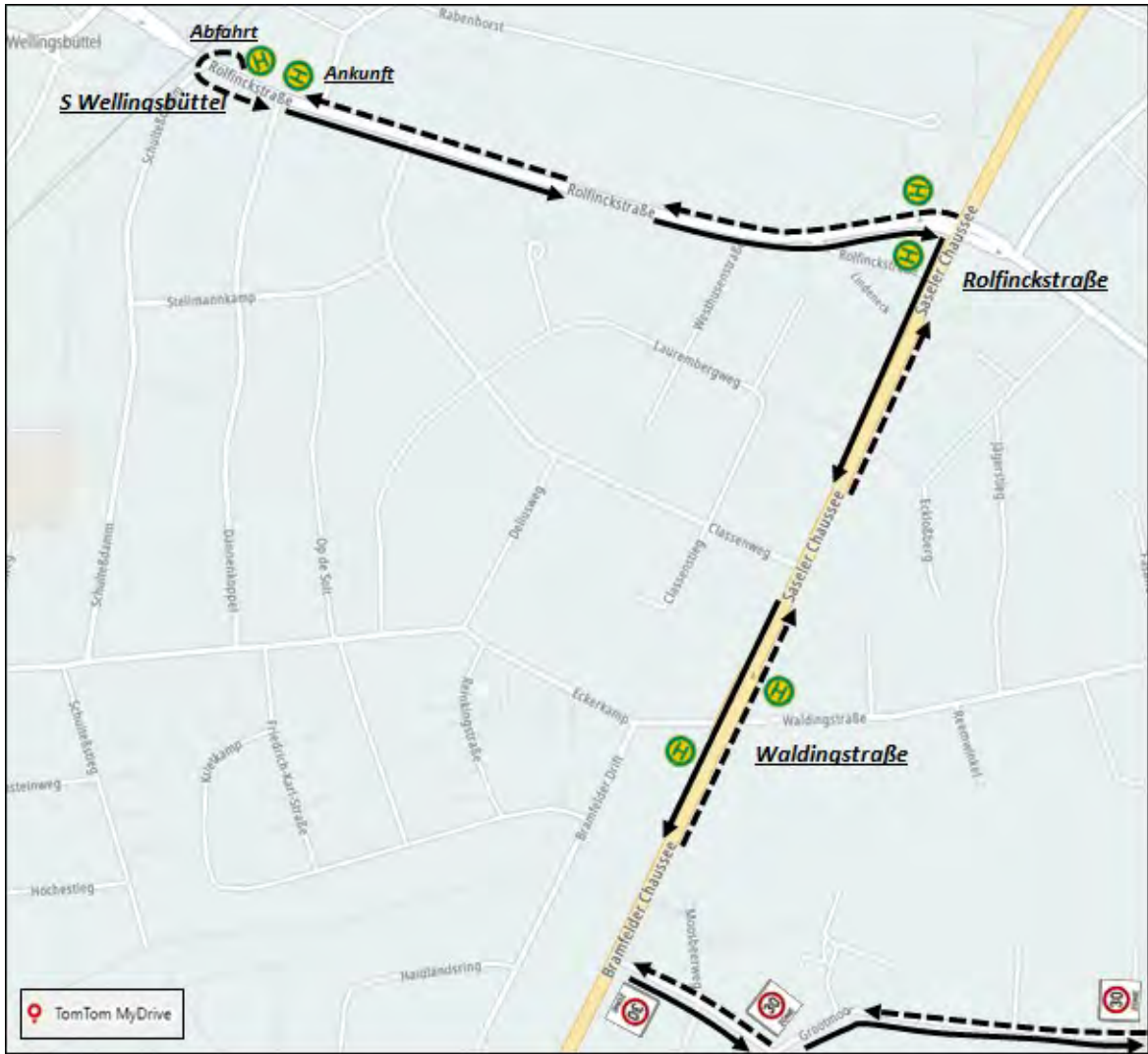
Richtung "Wellingsbüttel":

Ab der Abfahrtshaltestelle über

- links Rolfinckstraße
- rechts Saseler Chaussee (Busse frei) - Bramfelder Chaussee
- links Am Damm
- links Grootmoor
- rechts Haselnußweg
- links Bucheckerweg
- rechts Karlshöhe
- links Pezolddamm
- links Thomas-Mann-Straße
- rechts Karlshöhe
- links Bucheckerweg
- rechts Haselnußweg
- links Grootmoor
- rechts Am Damm
- rechts Bramfelder Chaussee - Saseler - Chaussee
- links Rolfinckstraße

bis zur Endhaltestelle "S Wellingsbüttel", hinter der Einmündung Rabenhorst.

Siehe Skizzen:





Haltestelle

"S Wellingsbüttel" - Abfahrtshaltestelle:
Haltestelle vor dem S-Bahnhof.

"Rolfinckstraße":
Haltestelle der Linien in der Rolfinckstraße,
vor der Kreuzung Saseler Chaussee.

"Waldingstraße":
Ersatzhaltestelle hinter der Kreuzung Eckerkamp/Waldingstraße.

"Grootmoor":
Haltestelle in der Straße Grootmoor, vor der Einmündung Am Stühm-Süd.

"Gut Karlshöhe":
Haltestelle nach dem Einbiegen in die Straße Grootmoor.

"Karlshöhe":
Haltestelle der nach dem Einbiegen in den Pezolddamm.

"Buddenbrookweg":
Haltestelle nach dem Einbiegen in die Thomas-Mannn-Straße.

"Werfelring":

Haltestelle in der Thomas-Mannn-Straße,
zwischen den Einmündungen Werfelring.

"Quittenweg":

Haltestelle in der Thomas-Mann-Straße, vor der Kreuzung Karlshöhe.

"Gut Karlshöhe":

Haltestelle in der Straße Karlshöhe, an der Parkplatzzufahrt zum 'Gut Karlshöhe'.

"Grootmoor":

Ersatzhaltestelle in der Straße Grootmoor, hinter der Einmündung Am Stühm-Süd.

"Waldingstraße":

Ersatzhaltestelle hinter der Kreuzung Waldingstraße/Eckerkamp,
in einem Parkstreifen.

"Rolfinckstraße":

Haltestelle nach dem Einbiegen in die Rolfinckstraße.

"S Wellingsbüttel" - Ankunft- und Überliegehaltestelle:

Haltestelle in der Rolfinckstraße, hinter der Einmündung Rabenhorst.

Anmerkung

Die Linie fährt als Ringlinie und ersetzt die MetroBus-Linie 27
zwischen "Thomas-Mann-Straße" und "S Wellingsbüttel".

Die MetroBus-Linie 27 verkehrt weiterhin auf dem Streckenabschnitt
"U Billstedt" - "Thomas-Mann-Straße".

Verweisen Sie die Fahrgäste an der Haltestelle "Karlshöhe" bzw. "Buddenbrookweg"
zum Umstieg auf die MetroBus-Linie 27 bzw. die StadtBus-Linie 171.

zustän. Bearbeiter:

/HHA/DE am 31.01.2024

montags - freitags																																		
S Wellingsbüttel	05:16	05:44	06:14	06:44	07:14	07:44	08:14	08:44	09:14	09:44	10:14	10:44	11:14	11:44	12:14	12:44	13:19	13:49	14:19	14:49	15:19	15:49	16:19	16:49	17:19	17:49	18:19	18:49	19:19	19:47	20:17	20:47	21:17	21:47
Rolfinckstraße	05:17	05:45	06:15	06:45	07:15	07:45	08:15	08:45	09:15	09:45	10:15	10:45	11:15	11:45	12:15	12:45	13:20	13:50	14:20	14:50	15:20	15:50	16:20	16:50	17:20	17:50	18:20	18:50	19:20	19:48	20:18	20:48	21:18	21:48
Waldingsstraße	05:18	05:47	06:17	06:47	07:17	07:47	08:17	08:47	09:17	09:47	10:17	10:47	11:17	11:47	12:17	12:47	13:22	13:52	14:22	14:52	15:22	15:52	16:22	16:52	17:22	17:52	18:22	18:52	19:22	19:49	20:19	20:49	21:19	21:49
Grootmoor	05:20	05:50	06:20	06:50	07:20	07:50	08:20	08:50	09:20	09:50	10:20	10:50	11:20	11:50	12:20	12:50	13:25	13:55	14:25	14:55	15:25	15:55	16:25	16:55	17:25	17:55	18:25	18:55	19:25	19:51	20:21	20:51	21:21	21:51
Gut Karlshöhe	05:21	05:51	06:21	06:51	07:21	07:51	08:21	08:51	09:21	09:51	10:21	10:51	11:21	11:51	12:21	12:51	13:26	13:56	14:26	14:56	15:26	15:56	16:26	16:56	17:26	17:56	18:26	18:56	19:26	19:52	20:22	20:52	21:22	21:52
Karlshöhe	05:23	05:53	06:23	06:53	07:23	07:53	08:23	08:53	09:23	09:53	10:23	10:53	11:23	11:53	12:23	12:53	13:28	13:58	14:28	14:58	15:28	15:58	16:28	16:58	17:28	17:58	18:28	18:58	19:28	19:54	20:24	20:54	21:24	21:54
Buddenbrookweg	05:24	05:54	06:24	06:54	07:24	07:54	08:24	08:54	09:24	09:54	10:24	10:54	11:24	11:54	12:24	12:54	13:29	13:59	14:29	14:59	15:29	15:59	16:29	16:59	17:29	17:59	18:29	18:59	19:29	19:55	20:25	20:55	21:25	21:55
Werfelring	05:25	05:55	06:25	06:55	07:25	07:55	08:25	08:55	09:25	09:55	10:25	10:55	11:25	11:55	12:25	12:55	13:30	14:00	14:30	15:00	15:30	16:00	16:30	17:00	17:30	18:00	18:30	19:00	19:30	19:56	20:26	20:56	21:26	21:56
Quittenweg	05:26	05:56	06:26	06:56	07:26	07:56	08:26	08:56	09:26	09:56	10:26	10:56	11:26	11:56	12:26	12:56	13:31	14:01	14:31	15:01	15:31	16:01	16:31	17:01	17:31	18:01	18:31	19:01	19:31	19:57	20:27	20:57	21:27	21:57
Gut Karlshöhe	05:27	05:57	06:27	06:57	07:27	07:57	08:27	08:57	09:27	09:57	10:27	10:57	11:27	11:57	12:27	12:57	13:32	14:02	14:32	15:02	15:32	16:02	16:32	17:02	17:32	18:02	18:32	19:02	19:32	19:58	20:28	20:58	21:28	21:58
Grootmoor	05:28	05:59	06:29	06:59	07:29	07:59	08:29	08:59	09:29	09:59	10:29	10:59	11:29	11:59	12:29	12:59	13:34	14:04	14:34	15:04	15:34	16:04	16:34	17:04	17:34	18:04	18:34	19:04	19:34	19:59	20:29	20:59	21:29	21:59
Waldingsstraße	05:30	06:02	06:32	07:02	07:32	08:02	08:32	09:02	09:32	10:02	10:32	11:02	11:32	12:02	12:32	13:02	13:37	14:07	14:37	15:07	15:37	16:07	16:37	17:07	17:37	18:07	18:37	19:07	19:37	20:01	20:31	21:01	21:31	22:01
Rolfinckstraße	05:32	06:04	06:34	07:04	07:34	08:04	08:34	09:04	09:34	10:04	10:34	11:04	11:34	12:04	12:34	13:04	13:39	14:09	14:39	15:09	15:39	16:09	16:39	17:09	17:39	18:09	18:39	19:09	19:39	20:03	20:33	21:03	21:33	22:03
S Wellingsbüttel	05:35	06:07	06:37	07:07	07:37	08:07	08:37	09:07	09:37	10:07	10:37	11:07	11:37	12:07	12:37	13:07	13:42	14:12	14:42	15:12	15:42	16:12	16:42	17:12	17:42	18:12	18:42	19:12	19:42	20:06	20:36	21:06	21:36	22:06
sonnabends																																		
S Wellingsbüttel	05:24	06:04	06:44	07:15	07:45	08:15	08:45	09:15	09:45	10:15	10:45	11:15	11:45	12:15	12:45	13:15	13:45	14:15	14:45	15:15	15:45	16:15	16:45	17:15	17:46	18:16	18:46	19:16	19:46	20:16	20:46	21:16	21:46	
Rolfinckstraße	05:25	06:05	06:45	07:16	07:46	08:16	08:46	09:16	09:46	10:16	10:46	11:16	11:46	12:16	12:46	13:16	13:46	14:16	14:46	15:16	15:46	16:16	16:46	17:16	17:47	18:17	18:47	19:17	19:47	20:17	20:47	21:17	21:47	
Waldingsstraße	05:26	06:06	06:46	07:17	07:47	08:17	08:47	09:17	09:47	10:17	10:47	11:17	11:47	12:17	12:47	13:17	13:47	14:17	14:47	15:17	15:47	16:17	16:47	17:17	17:48	18:18	18:48	19:18	19:48	20:18	20:48	21:18	21:48	
Grootmoor	05:28	06:08	06:48	07:19	07:49	08:19	08:49	09:19	09:49	10:19	10:49	11:19	11:49	12:19	12:49	13:19	13:49	14:19	14:49	15:19	15:49	16:19	16:49	17:19	17:50	18:20	18:50	19:20	19:50	20:20	20:50	21:20	21:50	
Gut Karlshöhe	05:29	06:09	06:49	07:20	07:50	08:20	08:50	09:20	09:50	10:20	10:50	11:20	11:50	12:20	12:50	13:20	13:50	14:20	14:50	15:20	15:50	16:20	16:50	17:20	17:51	18:21	18:51	19:21	19:51	20:21	20:51	21:21	21:51	
Karlshöhe	05:31	06:11	06:51	07:22	07:52	08:22	08:52	09:22	09:52	10:22	10:52	11:22	11:52	12:22	12:52	13:22	13:52	14:22	14:52	15:22	15:52	16:22	16:52	17:22	17:53	18:23	18:53	19:23	19:53	20:23	20:53	21:23	21:53	
Buddenbrookweg	05:32	06:12	06:52	07:23	07:53	08:23	08:53	09:23	09:53	10:23	10:53	11:23	11:53	12:23	12:53	13:23	13:53	14:23	14:53	15:23	15:53	16:23	16:53	17:23	17:54	18:24	18:54	19:24	19:54	20:24	20:54	21:24	21:54	
Werfelring	05:33	06:13	06:53	07:24	07:54	08:24	08:54	09:24	09:54	10:24	10:54	11:24	11:54	12:24	12:54	13:24	13:54	14:24	14:54	15:24	15:54	16:24	16:54	17:24	17:55	18:25	18:55	19:25	19:55	20:25	20:55	21:25	21:55	
Quittenweg	05:34	06:14	06:54	07:25	07:55	08:25	08:55	09:25	09:55	10:25	10:55	11:25	11:55	12:25	12:55	13:25	13:55	14:25	14:55	15:25	15:55	16:25	16:55	17:25	17:56	18:26	18:56	19:26	19:56	20:26	20:56	21:26	21:56	
Gut Karlshöhe	05:35	06:15	06:55	07:26	07:56	08:26	08:56	09:26	09:56	10:26	10:56	11:26	11:56	12:26	12:56	13:26	13:56	14:26	14:56	15:26	15:56	16:26	16:56	17:26	17:57	18:27	18:57	19:27	19:57	20:27	20:57	21:27	21:57	
Grootmoor	05:36	06:16	06:56	07:28	07:58	08:28	08:58	09:28	09:58	10:28	10:58	11:28	11:58	12:28	12:58	13:28	13:58	14:28	14:58	15:28	15:58	16:28	16:58	17:28	17:58	18:28	18:58	19:28	19:58	20:28	20:58	21:28	21:58	
Waldingsstraße	05:38	06:18	06:58	07:31	08:01	08:31	09:01	09:31	10:01	10:31	11:01	11:31	12:01	12:31	13:01	13:31	14:01	14:31	15:01	15:31	16:01	16:31	17:01	17:31	18:00	18:30	19:00	19:30	20:00	20:30	21:00	21:30	22:00	
Rolfinckstraße	05:40	06:20	07:00	07:33	08:03	08:33	09:03	09:33	10:03	10:33	11:03	11:33	12:03	12:33	13:03	13:33	14:03	14:33	15:03	15:33	16:03	16:33	17:03	17:33	18:02	18:32	19:02	19:32	20:02	20:32	21:02	21:32	22:02	
S Wellingsbüttel	05:43	06:23	07:03	07:36	08:06	08:36	09:06	09:36	10:06	10:36	11:06	11:36	12:06	12:36	13:06	13:36	14:06	14:36	15:06	15:36	16:06	16:36	17:06	17:36	18:05	18:35	19:05	19:35	20:05	20:35	21:05	21:35	22:05	
sonntags																																		
S Wellingsbüttel	05:24	06:04	06:44	07:24	08:05	08:45	09:15	09:45	10:15	10:45	11:15	11:45	12:15	12:45	13:15	13:45	14:15	14:45	15:15	15:45	16:15	16:45	17:15	17:46	18:16	18:46	19:16	19:46	20:16	20:46	21:16	21:46		
Rolfinckstraße	05:25	06:05	06:45	07:25	08:06	08:46	09:16	09:46	10:16	10:46	11:16	11:46	12:16	12:46	13:16	13:46	14:16	14:46	15:16	15:46	16:16	16:46	17:16	17:47	18:17	18:47	19:17	19:47	20:17	20:47	21:17	21:47		
Waldingsstraße	05:26	06:06	06:46	07:26	08:07	08:47	09:17	09:47	10:17	10:47	11:17	11:47	12:17	12:47	13:17	13:47	14:17	14:47	15:17	15:47	16:17	16:47	17:17	17:48	18:18	18:48	19:18	19:48	20:18	20:48	21:18	21:48		
Grootmoor	05:28	06:08	06:48	07:28	08:09	08:49	09:19	09:49	10:19	10:49	11:19	11:49	12:19	12:49	13:19	13:49	14:19	14:49	15:19	15:49	16:19	16:49	17:19	17:50	18:20	18:50	19:20	19:50	20:20	20:50	21:20	21:50		
Gut Karlshöhe	05:29	06:09	06:49	07:29	08:10	08:50	09:20	09:50	10:20	10:50	11:20	11:50	12:20	12:50	13:20	13:50	14:20	14:50	15:20	15:50	16:20	16:50	17:20	17:51	18:21	18:51	19:21	19:51	20:21	20:51	21:21	21:51		
Karlshöhe	05:31	06:11	06:51	07:31	08:12	08:52	09:22	09:52	10:22	10:52	11:22	11:52	12:22	12:52	13:22	13:52	14:22	14:52	15:22	15:52	16:22	16:52	17:22	17:53	18:23	18:53	19:23	19:53	20:23	20:53	21:23	21:53		
Buddenbrookweg	05:32	06:12	06:52	07:32	08:13	08:53	09:23	09:53	10:23	10:53	11:23	11:53	12:23	12:53	13:23	13:53	14:23	14:53	15:23	15:53	16:23	16:53	17:23	17:54	18:24	18:54	19:24	19:54	20:24	20:54	21:24	21:54		
Werfelring	05:33	06:13	06:53	07:33	08:14	08:54	09:24	09:54	10:24	10:54	11:24	11:54	12:24	12:54	13:24	13:54	14:																	

montags - freitags

S Wellingsbüttel	05:16	05:44		12:44	13:19		19:19	19:47		21:47
Rolfinckstraße	05:17	05:45		12:45	13:20		19:20	19:48		21:48
Waldingstraße	05:18	05:47		12:47	13:22		19:22	19:49		21:49
Grootmoor	05:20	05:50	alle	12:50	13:25	alle	19:25	19:51	alle	21:51
Gut Karlshöhe	05:21	05:51		12:51	13:26		19:26	19:52		21:52
Karlshöhe	05:23	05:53		12:53	13:28		19:28	19:54		21:54
Buddenbrookweg	05:24	05:54	30	12:54	13:29	30	19:29	19:55	30	21:55
Werfelring	05:25	05:55		12:55	13:30		19:30	19:56		21:56
Quittenweg	05:26	05:56		12:56	13:31		19:31	19:57		21:57
Gut Karlshöhe	05:27	05:57	Min.	12:57	13:32	Min.	19:32	19:58	Min.	21:58
Grootmoor	05:28	05:59		12:59	13:34		19:34	19:59		21:59
Waldingstraße	05:30	06:02		13:02	13:37		19:37	20:01		22:01
Rolfinckstraße	05:32	06:04		13:04	13:39		19:39	20:03		22:03
S Wellingsbüttel	05:35	06:07		13:07	13:42		19:42	20:06		22:06

sonnabends

S Wellingsbüttel	05:24	06:04	06:44	07:15		17:15	17:46		21:46
Rolfinckstraße	05:25	06:05	06:45	07:16		17:16	17:47		21:47
Waldingstraße	05:26	06:06	06:46	07:17		17:17	17:48		21:48
Grootmoor	05:28	06:08	06:48	07:19	alle	17:19	17:50	alle	21:50
Gut Karlshöhe	05:29	06:09	06:49	07:20		17:20	17:51		21:51
Karlshöhe	05:31	06:11	06:51	07:22		17:22	17:53		21:53
Buddenbrookweg	05:32	06:12	06:52	07:23	30	17:23	17:54	30	21:54
Werfelring	05:33	06:13	06:53	07:24		17:24	17:55		21:55
Quittenweg	05:34	06:14	06:54	07:25		17:25	17:56		21:56
Gut Karlshöhe	05:35	06:15	06:55	07:26	Min.	17:26	17:57	Min.	21:57
Grootmoor	05:36	06:16	06:56	07:28		17:28	17:58		21:58
Waldingstraße	05:38	06:18	06:58	07:31		17:31	18:00		22:00
Rolfinckstraße	05:40	06:20	07:00	07:33		17:33	18:02		22:02
S Wellingsbüttel	05:43	06:23	07:03	07:36		17:36	18:05		22:05

sonntags

S Wellingsbüttel	05:24		07:24	08:05	08:45		17:15	17:46		21:46
Rolfinckstraße	05:25		07:25	08:06	08:46		17:16	17:47		21:47
Waldingstraße	05:26		07:26	08:07	08:47		17:17	17:48		21:48
Grootmoor	05:28	alle	07:28	08:09	08:49	alle	17:19	17:50	alle	21:50
Gut Karlshöhe	05:29		07:29	08:10	08:50		17:20	17:51		21:51
Karlshöhe	05:31		07:31	08:12	08:52		17:22	17:53		21:53
Buddenbrookweg	05:32	40	07:32	08:13	08:53	30	17:23	17:54	30	21:54
Werfelring	05:33		07:33	08:14	08:54		17:24	17:55		21:55
Quittenweg	05:34		07:34	08:15	08:55		17:25	17:56		21:56
Gut Karlshöhe	05:35	Min.	07:35	08:16	08:56	Min.	17:26	17:57	Min.	21:57
Grootmoor	05:36		07:36	08:17	08:58		17:28	17:58		21:58
Waldingstraße	05:38		07:38	08:19	09:01		17:31	18:00		22:00
Rolfinckstraße	05:40		07:40	08:21	09:03		17:33	18:02		22:02
S Wellingsbüttel	05:43		07:43	08:24	09:06		17:36	18:05		22:05



Freie und Hansestadt Hamburg
 Bezirksamt Wandsbek
 Bezirksversammlung

Mitteilungsvorlage Bezirksamt	Drucksachen-Nr.: 21-8454 Datum: 13.02.2024 Status: öffentlich
--------------------------------------	--

Beratungsfolge		
	Gremium	Datum
Öffentlich	Regionalausschuss Bramfeld-Steilshoop-Farmsen-Berne	22.02.2024

Zubenennung diverser Wohnwege

Sachverhalt:

Die nachfolgend genannten Straßen bzw. Wegeteile sind bereits seit langem unter diesem Namen beschildert und bildet die postalische Adresse der Anlieger. Es erfolgt nun der formale Schritt der Zubenennung für die angegebenen Flächen.

Stadtteil: Bramfeld

Ortsteil: 515

- Stefan-Zweig-Straße
- Tucholskyring
- Fritz-Reuter-Straße

Stadtteil: Farmsen-Berne

Ortsteil: 514

- Kiebitzhegen
- Tegelweg

Petition/Beschluss:

Der Regionalausschuss Bramfeld-Steilshoop-Farmsen-Berne wird um Kenntnisnahme gebeten.

Anlage/n:

Auszug aus der Übersichtskarte im Maßstab 1:1000 (blau dargestellt)_nicht öffentlich



Stadtteil: Bramfeld
Ortsteil: 515

Flurstück: 4562

Gemarkung: Bramfeld



5942462

0 10 20 30 Meter



Flurstück: 4551

Gemarkung: Bramfeld



32573442

5942375

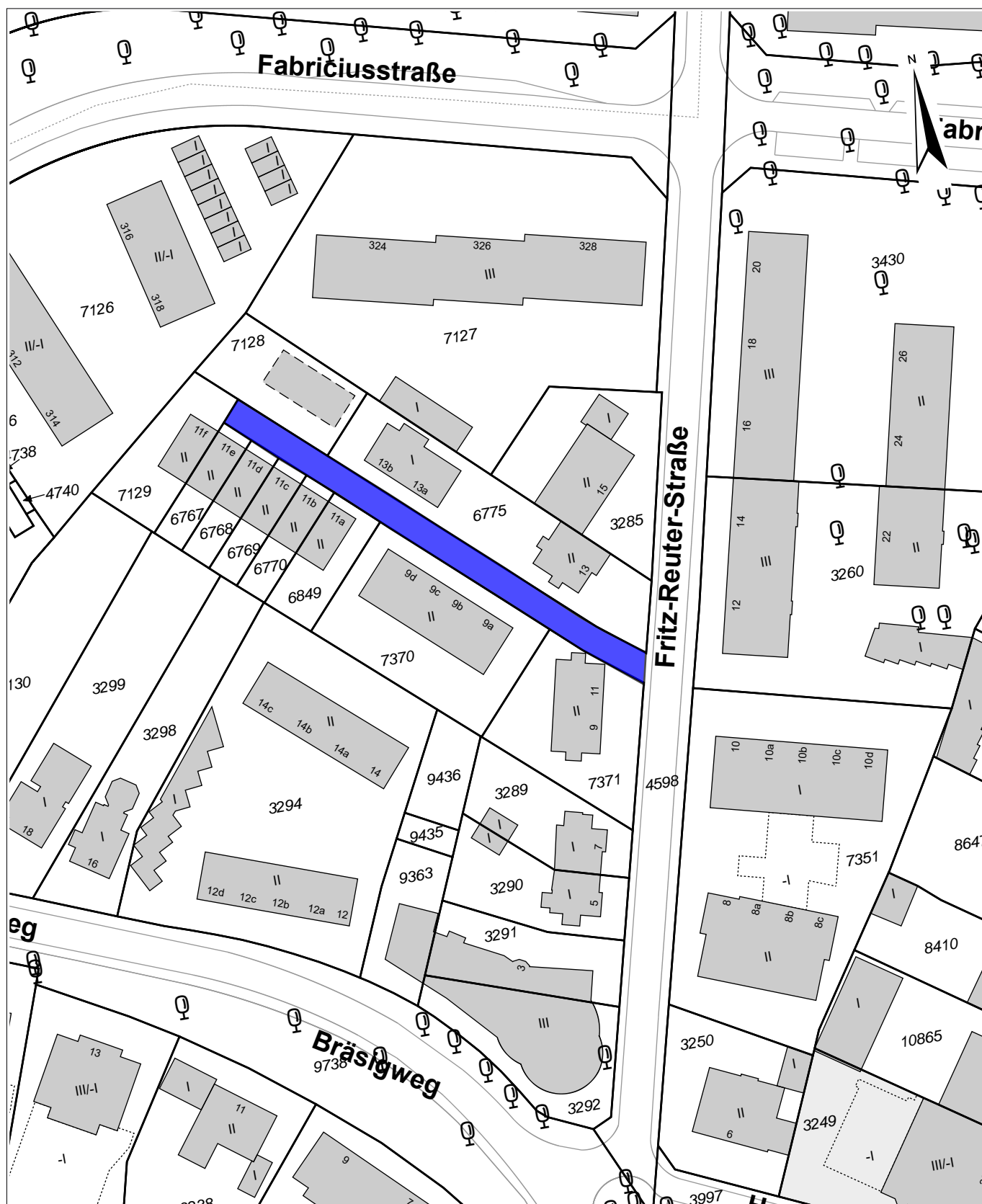
0 10 20 30 Meter



Stadtteil: Bramfeld
Ortsteil: 515

Flurstück: 4598

Gemarkung: Bramfeld



5941545

0 10 20 30 Meter



Stadtteil: Farmsen-Berne
Ortsteil: 514

Flurstück: 2777

Gemarkung: Farmsen



32572624

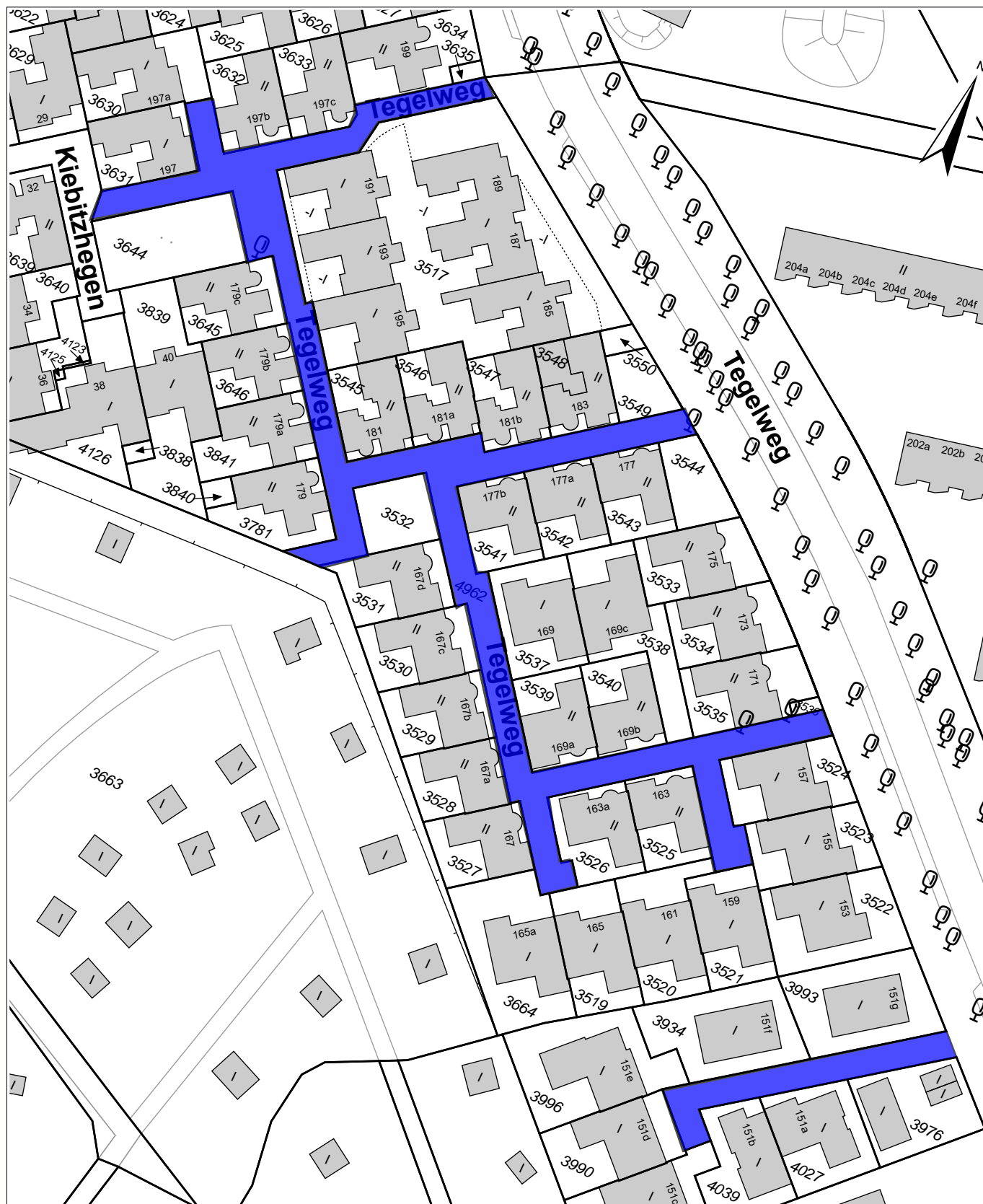
5940437

0 10 20 30 Meter



Flurstück: 4962

Gemarkung: Farmsen



32572815

5940358

0 10 20 30 Meter



Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Wandsbek
Bezirksversammlung

Mitteilungsvorlage Bezirksamt	Drucksachen-Nr.: 21-8474 Datum: 14.02.2024 Status: öffentlich
--------------------------------------	--

Beratungsfolge		
	Gremium	Datum
Öffentlich	Regionalausschuss Bramfeld-Steilshoop-Farmsen-Berne	22.02.2024

Straßenverkehrsbehördliche Anordnungen der Region Bramfeld-Steilshoop-Farmsen-Berne

Sachverhalt:

Folgende straßenverkehrsbehördliche Anordnungen wurden dem Bezirksamt Wandsbek zur Kenntnis gegeben:

- **Gropiusring 6**
Demontage der Beschilderung des personenbezogenen Sonderparkplatzes
- **Gropiusring 4**
Rückbau eines personenbezogenen Stellplatzes
- **Gropiusring 6**
Einrichtung eines personenbezogenen Stellplatzes
- **Steilshooper Straße**
Kennzeichnung des vorhandenen Radfahrstreifens durch Verkehrszeichen 237 (Radweg)
- **Bramfelder Chaussee zwischen Fabriciusstraße und Werner-Otto-Straße**
Beendigung des Pilotversuchs und unbefristete Anordnung
- **Ilenkruut 46-52**
Aufhebung eines personenbezogenen Parkstandes
- **Haldesdorfer Straße**
Kennzeichnung des vorhandenen Radfahrstreifens durch Verkehrszeichen 237 (Radweg)
- **Am Luisenhof 1f gegenüber**

Anpassung der Beschilderung v. Parkpl. für E-Fahrzeuge an Ladesäulen

- **Fahrenkrön 5**
Einrichtung eines personenbezogenen barrierefreien Parkstandes

Petition/Beschluss:

Der Regionalausschuss Bramfeld-Steilshoop-Farmsen-Berne wird um Kenntnisnahme gebeten.

Anlage/n:

Straßenverkehrsbehördliche Anordnungen (anonymisiert)

STRASSENVERKEHRSBEHÖRDLICHE ANORDNUNG

Gropiusring 6

1 Anordnung

Das PK362-StVB als zuständige Straßenverkehrsbehörde ordnet gemäß § 45 StVO aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs für die

Gropiusring 6

folgendes an:

Die **Beschilderung** (VZ 314-50 und ZZ 1044-11 StVO) des personenbezogenen Sonderparkplatzes ist zu demontieren.

2 Durchzuführende Maßnahmen

Zur Realisierung der o.a. Anordnung sind folgende Maßnahmen erforderlich:

Diese Anordnung macht nur die Demontage des VZ 314-50 und ZZ 1044-11 (Nr.25734/2017) erforderlich.

Die Parkstandmarkierung mit Piktogramm sowie der VZ Träger müssen vor Ort belassen werden.

3 Begründung

Die Stellplatzinhaberin ist verstorben.

Für diesen Stellplatz ist bereits ein neuer Antrag eingegangen. Somit kann dafür der bereits vorhandene VZ Träger sowie die Bodenmarkierung weiter genutzt werden.

4 Anhörung

Die vorstehende Anordnung wird zur Anhörung übersandt. Einwände sind der anordnenden Dienststelle umgehend schriftlich mitzuteilen.

5 Ausführung

Bestehen aus Sicht des Straßenwegebausträgers keine Einwände, wird um Durchführung der Anordnung unter Beteiligung der anordnenden Dienststelle gebeten.

Die beigefügte Erledigungsmeldung ist der anordnenden Dienststelle nach Ausführung zu übersenden.

STRASSENVERKEHRSBEHÖRDLICHE ANORDNUNG

Gropiusring 4

1 Anordnung

Das PK362-StVB als zuständige Straßenverkehrsbehörde ordnet gemäß § 45 StVO aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs für die

Gropiusring 4

folgendes an:

Der personenbezogene Stellplatz an der Anschrift **Gropiusring 4** ist zurückzubauen.

2 Durchzuführende Maßnahmen

Zur Realisierung der o.a. Anordnung sind folgende Maßnahmen erforderlich:

Diese Anordnung macht die Demontage des VZ 314-50 und ZZ 1044-11 (Nr.6958/2015) erforderlich. Die Verkehrszeichen sind aufzubewahren, da der Stellplatz an eine andere Örtlichkeit verlegt wird.

Die Parkstandmarkierung mit Piktogramm sowie der VZ Träger sind zu entfernen.

3 Begründung

Dieser Stellplatz wird zur Anschrift **Gropiusring 6** verlegt.

4 Anhörung

Die vorstehende Anordnung wird zur Anhörung übersandt. Einwände sind der anordnenden Dienststelle umgehend schriftlich mitzuteilen.

5 Ausführung

Bestehen aus Sicht des Straßenwegebausträgers keine Einwände, wird um Durchführung der Anordnung unter Beteiligung der anordnenden Dienststelle gebeten.

Die beigefügte Erledigungsmeldung ist der anordnenden Dienststelle nach Ausführung zu übersenden.

STRASSENVERKEHRSBEHÖRDLICHE ANORDNUNG

Gropiusring 6

1 Anordnung

Das PK362-StVB als zuständige Straßenverkehrsbehörde ordnet gemäß § 45 StVO aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs für die

Gropiusring 6

folgendes an:

Ein personenbezogener Stellplatz ist an der Anschrift **Gropiusring 6** einzurichten. Dieser befand sich vorher an der Anschrift Gropiusring 4.

2 Durchzuführende Maßnahmen

Zur Realisierung der o.a. Anordnung sind folgende Maßnahmen erforderlich:

Diese Anordnung macht die Montage des VZ 314-50 und ZZ 1044-11 (Nr.6958/2015) an dem bereits dort vorhandenen VZ Träger erforderlich.

Diese Verkehrszeichen wurden vorab beim Rückbau des Stellplatzes im Gropiusring 4 demontiert.

Die Parkstandmarkierung mit Piktogramm sowie der VZ Träger sind bereits vorhanden.

3 Begründung

Dieser Stellplatz wird von der Anschrift Gropiusring 4 zur Anschrift **Gropiusring 6** verlegt.

Im Gropiusring 4 wohnt eine Person mit einer außergewöhnlichen Gehbehinderung, die zur Aufrechterhaltung ihrer Mobilität durch Familienangehörige mit dem PKW gefahren wird.

Sie zählt daher zu den in §§ 45 und 46 der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) aufgeführten begünstigten Personenkreis.

Auf Grund des hohen Parkdrucks ist eine feste Parkstandzuweisung erforderlich.

4 Anhörung

Die vorstehende Anordnung wird zur Anhörung übersandt. Einwände sind der anordnenden Dienststelle umgehend schriftlich mitzuteilen.

5 Ausführung

Bestehen aus Sicht des Straßenwegebausträgers keine Einwände, wird um Durchführung der Anordnung unter Beteiligung der anordnenden Dienststelle gebeten.

Die beigefügte Erledigungsmeldung ist der anordnenden Dienststelle nach Ausführung zu übersenden.

Anlage(n)

Verteiler

Ablage

*)

HR 21-06, 08.02.2024:

Nach Abstimmung mit (PK36)
Wird nun Umsetzung der stvb. Anordnung
gebeten.

Bauliche Maßnahmen sind laut Mit-
teilung von nicht erforderlich.

Bezirksamt Wandsbek
Management des öffentlichen Raumes
Straßenplanung
Am Alten Posthaus 2, 22041 Hamburg

STRASSENVERKEHRSBEHÖRDLICHE ANORDNUNG

Steilshooper Straße, 22309 Hamburg

1 Anordnung

Das PK362-StVB als zuständige Straßenverkehrsbehörde ordnet gemäß § 45 StVO aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs für den

Steilshooper Straße, 22309 Hamburg

folgendes an:

Kennzeichnung des vorhandenen Radfahrstreifens durch Verkehrszeichen 237 (Radweg).

2 Durchzuführende Maßnahmen

Zur Realisierung der o.a. Anordnung sind folgende Maßnahmen erforderlich:

Aufstellen von insgesamt 6 Verkehrszeichen 237 StVO (Radweg). Die Verkehrszeichen können zum Teil an vorhandenen Lichtmasten angebracht werden. Jedoch sind auch die Montage von VZ-Trägern erforderlich. Näheres siehe beigefügte Bilder.

Die Vorgaben der ReStra ist bei der Anbringung der Verkehrszeichen zu beachten.

3 Begründung

Gemäß Schreiben von BIS/A430 vom 29. August 2023 wird entsprechend § 45 Absatz 9 Satz 4 Nr. 3 StVO in Verbindung mit der VwV-StVO zu § 2 Absatz 4 Satz 2 I. Nr. 3 (Rn. 10) das Zeichen 237 nachträglich für den Radfahrstreifen angeordnet, da eine bloße Kennzeichnung durch das Piktogramm „Radfahrer“ nicht ausreicht, um eine Radwegbenutzungspflicht zu erwirken.

4 Anhörung

Die vorstehende Anordnung wird zur Anhörung übersandt. Einwände sind der anordnenden Dienststelle umgehend schriftlich mitzuteilen.

5 Ausführung

Bestehen aus Sicht des Straßenwegebausträgers keine Einwände, wird um Durchführung der Anordnung unter Beteiligung der anordnenden Dienststelle gebeten.

Die beigefügte Erledigungsmeldung ist der anordnenden Dienststelle nach Ausführung zu übersenden.

Anlage(n)

1 Verkehrszeichenplan

STRASSENVERKEHRSBEHÖRDLICHE ANORDNUNG

Bramfelder Chaussee zwischen Fabriciusstraße und Werner-Otto-Straße

1 Anordnung

Die VD51 als zuständige Straßenverkehrsbehörde ordnet gemäß § 47 d Absatz 6 i. V. m. § 47 Absatz 6 Satz 1 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) i. V. m. § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 3 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) i. V. m. § 40 Absatz 1 Satz 1 BImSchG zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm aufgrund des LAP für die Straße

Bramfelder Chaussee zwischen Fabriciusstraße und Werner-Otto-Straße

folgendes an:

Beendigung des Pilotversuchs und unbefristete Anordnung

Im Einvernehmen mit der Behörde für Inneres und Sport (BIS)/A 43 sowie der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) und der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA) wird im oben genannten Abschnitt die zulässige Höchstgeschwindigkeit dauerhaft in der Zeit von 22.00 bis 06.00 Uhr auf 30 km/h abgesenkt.

2 Durchzuführende Maßnahmen

Zur Realisierung der o.a. Anordnung sind folgende Maßnahmen erforderlich:

Aufstellung von Verkehrszeichen gem. beigefügtem Verkehrszeichenplan..

Aufgrund einer geänderten Rechtsauffassung ist VZ 274-50 zu entfernen und durch VZ 278-30 zu ersetzen. Die weitere bestehende Beschilderung ist zu belassen.

3 Begründung

Mit dem Lärmaktionsplan für Hamburg (Dritte Stufe) wurde der Lärmaktionsplan Hamburg 2013 überprüft und fortgeschrieben.

Anlass dieser Maßnahme ist die Umsetzung der EG-Umgebungslärmrichtlinie, die in Hamburg über ein zweiphasiges Vorgehen erfolgt. Zunächst wurde ein strategischer Lärmaktionsplan erstellt, der alle grenz- und bezirksübergreifenden Lärmquellen berücksichtigt und grundsätzliche Empfehlungen zur Reduzierung der Lärmbelastungen in Hamburg gibt. Aufbauend auf diese strategische Planung erfolgt nun in der zweiten Phase eine lokale Betrachtung. Der Schwerpunkt liegt dabei auf der durch den Kfz-Verkehr erzeugten Lärmbelastung und der Möglichkeit, durch eine Geschwindigkeitsreduzierung in der Nacht eine Verringerung der Belastung zu erreichen. Basierend auf den gemäß Lärmaktionsplan festgestellten 40 am stärksten durch Verkehrslärm

betroffenen Straßen Hamburgs wurde die Straße Bramfelder Chaussee als weitere Pilotstrecke ausgewählt. Nach mehrjähriger Pilotierung und Evaluierung wird die Geschwindigkeitsreduzierung nun dauerhaft angeordnet.

Der Straßenabschnitt ist ca. 1.010 m lang und nachts mit einer stündlichen Verkehrsmenge von 292 Kfz, davon 4,6 % LKW-Anteil, belastet. Er dient dem Verkehr als eine der Hauptein- bzw. ausfallstraßen in und aus dem Innenstadtbereich. Hier verkehren 5 Buslinien, wobei die Linie M7 Teil des Busbeschleunigungsprogramms ist.

Der Straßenabschnitt verfügt über zwei Fahrstreifen je Richtung, die an den Knotenpunkten für den abbiegenden Verkehr aufgeweitet sind. Auf beiden Seiten befinden sich baulich angelegte, benutzungspflichtige Radwege. Gehwege sind vorhanden.

Auf der südlichen Straßenseite befindet sich 2 – 4-geschossige, halboffene Bebauung mit Wohnnutzung und Gewerbe (zwischen Aral-Tankstelle und Fabriciusstraße). Zwischen Aral Tankstelle und Werner-Otto.-Straße befindet sich ausschließlich Gewerbe.

Auf der nördlichen Seite befindet sich ebenfalls 2 – 4-geschossige, offene Bebauung mit Wohnnutzung und vereinzelt Gewerbe. Für den genannten Bereich sind 203 Personen erfasst, die von einem Belastungspegel LNight >60 dB(A) betroffen sind.

Im Straßenabschnitt gilt bisher die innerorts zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

Eine von der ehemaligen Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt Hamburg auf der Basis der „Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen RLS-90“ durchgeführte Berechnung führte zum Ergebnis, dass mit einer Reduzierung der nächtlichen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h eine Pegelreduzierung von 3 dB (A) erzielt werden kann. Die Begutachtung ist in dem Steckbrief „Lärmbrennpunkt 39“ des Ingenieur-Büros LK Argus im Auftrag der heutigen BVM vom August 2015 dargestellt.

Während der Evaluierung der Pilotstrecke Bramfelder Chaussee wurde mit vorher / nachher-Geschwindigkeitsmessungen (V95) und ansonsten konstanten Randparametern mit einem vereinfachten Berechnungstool die Lärmpegel bestimmt (Berechnung von Pegeldifferenzen aufgrund veränderter Emissionen von Straßen nach RLS-90). Hierbei wurde eine aufgerundete Pegeldifferenz von 1 dB(A) berechnet, bei einem Rückgang der V95 von 6 km/h. Ein signifikanter Rückgang der Verkehrsstärke und damit einer Verdrängung auf andere Straßen konnte nicht festgestellt werden. Das Ergebnis der Evaluierung zeigt, dass an dem Straßenabschnitt die Geschwindigkeit abnimmt, jedoch aufgrund des Geschwindigkeitsrückganges von weniger als 20 km/h noch nicht in vollem Umfang der Berechnung.

Die Nr. 2.3 der Lärmschutz-Richtlinien-StV sieht vor, dass straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm mindestens eine Pegelminderung um 3 dB(A) bewirken sollen. Bei entsprechend hoher Vorbelastung besteht die Möglichkeit, dass der rechnerische Mittelungspegel ggf. nur eine eingeschränkte Aussagekraft beansprucht und dementsprechend der Wegfall bzw. das Unterbleiben einzelner Spitzenpegel einen für das akustische Empfinden des Betroffenen durchaus bemerkbaren Unterschied ergeben kann, auch wenn sich dieser im Mittelungspegel nur unterhalb der Schwelle von 3 dB(A) auswirkt. Somit würde sich eine sonst ohnehin schon unzumutbare Situation verschlechtern bzw. verfestigen, BVerwG Urteil vom 13. 3. 2008 – 3 C 18.07, SVR 2008, 231, 234 f.

Bei einer Pegelveränderung unter 3 dB(A) oberhalb der Grenzwerte, kann daher nicht automatisch auf eine Ungeeignetheit und damit ermessensfehlerhaften Entscheidung geschlossen werden.

4 Anhörung

Die vorstehende Anordnung wird zur Anhörung übersandt. Einwände sind der anordnenden Dienststelle umgehend schriftlich mitzuteilen.

5 Ausführung

Bestehen aus Sicht des Straßenwegebausträgers keine Einwände, wird um Durchführung der Anordnung unter Beteiligung der anordnenden Dienststelle gebeten.

Beschilderung T 30 zur Nachtzeit zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm

Beginn bzw. Wiederholung der T 30-Strecke



VZ 273-30



VZ 1040-30



VZ 1012-36

Ende der T 30-Strecke



VZ 278-30

STRASSENVERKEHRSBEHÖRDLICHE ANORDNUNG

Ilenkruut 46-52

1 Anordnung

Das PK362-StVB als zuständige Straßenverkehrsbehörde ordnet gemäß § 45 StVO aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs für den

Ilenkruut 46-52

folgendes an:

Aufhebung eines personenbezogenen Parkstandes

2 Durchzuführende Maßnahmen

Zur Realisierung der o.a. Anordnung sind folgende Maßnahmen erforderlich:

Demontage des VZ 314 mit dem ZZ 1044-11 (Nr. 4487/23) sowie das Entfernen des Piktogramms und der Parkstandmarkierung.

3 Begründung

Der Berechtigte ist verstorben und somit kann der Parkstand der Allgemeinheit wieder zur Verfügung gestellt werden.

4 Anhörung

Die vorstehende Anordnung wird zur Anhörung übersandt. Einwände sind der anordnenden Dienststelle umgehend schriftlich mitzuteilen.

5 Ausführung

Bestehen aus Sicht des Straßenwegebausträgers keine Einwände, wird um Durchführung der Anordnung unter Beteiligung der anordnenden Dienststelle gebeten.

Die beigefügte Erledigungsmeldung ist der anordnenden Dienststelle nach Ausführung zu übersenden.

Anlage(n)

STRASSENVERKEHRSBEHÖRDLICHE ANORDNUNG

Haldesdorfer Straße, 22309 Hamburg

1 Anordnung

Das PK362-StVB als zuständige Straßenverkehrsbehörde ordnet gemäß § 45 StVO aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs für den

Haldesdorfer Straße, 22309 Hamburg

folgendes an:

Kennzeichnung des vorhandenen Radfahrstreifens durch Verkehrszeichen 237 (Radweg).

2 Durchzuführende Maßnahmen

Zur Realisierung der o.a. Anordnung sind folgende Maßnahmen erforderlich:

Aufstellen von insgesamt 7 Verkehrszeichen 237 StVO (Radweg). Die Verkehrszeichen können zum Teil an vorhandenen Lichtmasten angebracht werden. Jedoch sind auch die Montage von VZ-Trägern erforderlich.

Näheres siehe beigefügte Bilder.

Die Vorgaben der ReStra ist bei der Anbringung der Verkehrszeichen zu beachten.

3 Begründung

Gemäß Schreiben von BIS/A430 vom 29. August 2023 wird entsprechend § 45 Absatz 9 Satz 4 Nr. 3 StVO in Verbindung mit der VwV-StVO zu § 2 Absatz 4 Satz 2 I. Nr. 3 (Rn. 10) das Zeichen 237 nachträglich für den Radfahrstreifen angeordnet, da eine bloße Kennzeichnung durch das Piktogramm „Radfahrer“ nicht ausreicht, um eine Radwegbenutzungspflicht zu erwirken.

4 Anhörung

Die vorstehende Anordnung wird zur Anhörung übersandt. Einwände sind der anordnenden Dienststelle umgehend schriftlich mitzuteilen.

5 Ausführung

Bestehen aus Sicht des Straßenwegebausträgers keine Einwände, wird um Durchführung der Anordnung unter Beteiligung der anordnenden Dienststelle gebeten.

Die beigefügte Erledigungsmeldung ist der anordnenden Dienststelle nach Ausführung zu übersenden.

Anlage(n)

Bilder

STRASSENVERKEHRSBEHÖRDLICHE ANORDNUNG

Am Luisenhof 1f gegenüber

Anpassung der Beschilderung v. Parkpl. für E-Fahrzeuge an Ladesäulen

1 Anordnung

Das PK382-StVB als zuständige Straßenverkehrsbehörde ordnet gemäß § 45 StVO aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs für

Am Luisenhof 1f gegenüber

folgendes an:

- Anordnung der VZ 314-10 und 314-20 StVO mit jeweils folgenden Zusatzzeichen:
1010-66 „Sinnbild Elektrofahrzeuge“
1053-54 (während des Ladevorgangs)
1040-32 (Parkscheibe 3 Std.)
1042-31 (werktags 9 – 20 Uhr)
- Wegordnung des VZ 314-30 StVO mit o. g. Zusatzzeichen
(ursprüngliche Anordnung siehe Az.: 038/8V/0402545/2018 vom 25.06.2018)

2 Durchzuführende Maßnahmen

Zur Realisierung der o.a. Anordnung sind folgende Maßnahmen erforderlich:

- Aufstellung der VZ 314-10 und 314-20 StVO zu Beginn und am Ende der E-Lade-Parkstände mit jeweils folgenden Zusatzzeichen:
1010-66 „Sinnbild Elektrofahrzeuge“
1053-54 (während des Ladevorgangs)
1040-32 (Parkscheibe 3 Std.)
1042-31 (werktags 9 – 20 Uhr)
- Abbau des VZ 314-30 StVO mit o. g. Zusatzzeichen

3 Begründung

Aufgrund eines Urteils des OVG Hamburg (3 BF 68/22 vom 13.12.2023) ist eine Anpassung der Beschilderung von Parkplätzen zur Bevorrechtigung elektrisch betriebener Fahrzeuge an Ladesäulen erforderlich geworden.

4 Anhörung

Die vorstehende Anordnung wird zur Anhörung übersandt. Einwände sind der anordnenden Dienststelle umgehend schriftlich mitzuteilen.

5 Ausführung

Bestehen aus Sicht des Straßenwegebausträgers keine Einwände, wird um Durchführung der Anordnung unter Beteiligung der anordnenden Dienststelle gebeten.

Die beigefügte Erledigungsmeldung ist der anordnenden Dienststelle nach Ausführung zu übersenden.

Anlage(n)

1 Verkehrszeichenplan

Verteiler

Ablage

STRASSENVERKEHRSBEHÖRDLICHE ANORDNUNG

Fahrenkrön 5/ 22309 Hamburg

1 Anordnung

Das PK362-StVB als zuständige Straßenverkehrsbehörde ordnet gemäß § 45 StVO aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs für die

Fahrenkrön 5/ 22309 Hamburg

folgendes an:

einen Personenbezogenen barrierefreien Parkstand (siehe Skizze).

2 Durchzuführende Maßnahmen

Zur Realisierung der o.a. Anordnung sind folgende Maßnahmen erforderlich:

Die Anordnung macht die Montage des VZ 314 mit dem Zusatz 1044-11 (Ausnahmegenehmigung Nr.: **7565/2022**) und das Aufbringen einer Parkstandmarkierung mit Piktogramm erforderlich.

Die Verkehrszeichen können am LM 3 montiert werden.

Näheres siehe beigefügte Fotos.



3 Begründung

Im Fahrenkrön wohnt der Antragsteller, mit einer außergewöhnlichen Gehbehinderung. Er zählt daher zu den in §§ 45 und 46 der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) aufgeführten begünstigten Personenkreis.

Der Antragsteller ist auf einen personengebundenen Behindertenparkplatz angewiesen, um weiterhin mobil zu sein.

Auf Grund des hohen Parkdrucks ist eine feste Parkstandzuweisung erforderlich. Ein Stellplatz auf Privatgrund ist nicht möglich.

4 Anhörung

Die vorstehende Anordnung wird zur Anhörung übersandt. Einwände sind der anordnenden Dienststelle umgehend schriftlich mitzuteilen.

5 Ausführung

Bestehen aus Sicht des Straßenwegebausträgers keine Einwände, wird um Durchführung der Anordnung unter Beteiligung der anordnenden Dienststelle gebeten.

Die beigefügte Erledigungsmeldung ist der anordnenden Dienststelle nach Ausführung zu übersenden.

Anlage(n)

1 Verkehrszeichenplan

Verteiler

Ablage

*)

KR 21-06, 05.02.2024:

Nach Abstimmung mit PK 36 wird
zur Umsetzung der Straßenverkehrs-
behördlichen Anordnung gemäß
beigefügter Anlage gebeten.

Bezirksamt Wandsbek
Management des öffentlichen Raumes
Straßenplanung
Am Alten Posthaus 2, 22041 Hamburg



Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Wandsbek
Bezirksversammlung

Mitteilungsvorlage BV-Vorsitz	Drucksachen-Nr.: 21-8453 Datum: 13.02.2024 Status: öffentlich
--------------------------------------	--

Beratungsfolge		
	Gremium	Datum
Öffentlich	Regionalausschuss Bramfeld-Steilshoop-Farmsen-Berne	22.02.2024

Themenspeicher des Regionalausschusses Bramfeld-Steilshoop-Farmsen-Berne für die 21. Legislatur

Sachverhalt:

Siehe Anlage.

Petition/Beschluss:

Der Regionalausschuss Bramfeld-Steilshoop-Farmsen-Berne wird um Kenntnisnahme gebeten.

Anlage/n:

Themenspeicher

Themenspeicher des Regionalausschusses Bramfeld-Steilshoop-Farmsen-Berne für die 21. Legislatur

Lfd. Nr.	Zuletzt im Ausschuss	Thema	Drucksache
1	18.06.2020	Altlasten am Neusurenland in Farmsen Beschluss der Bezirksversammlung vom 30.01.2020 (Drs. 21-0908.1)	21-1167
2	21.01.2021	Kommentar Erweiterung Hundeauslaufzone Appelhoffweiher (zu Drs. 21-1812.2)	21-2538
3	18.02.2021	Zugänge Ohlsdorfer Friedhof Beschluss der Bezirksversammlung vom 17.12.2020 (Drs. 21-2185.1)	21-2689
4	20.01.2022	Beleuchtung für den Schulweg entlang der Seebek zwischen Richeystrasse und Heinrich-Helbing-Straße	21-3626
5	20.01.2022	Beleuchtung für den Schulweg entlang der Seebek zwischen Richeystraße und Heinrich-Helbing-Straße	21-4413
6	20.01.2022	Umwidmung des Verbindungsweges an der Seebek von der Heinrich-Helbing-Straße bis zur Richeystraße	21-4191
7	20.01.2022	Appelhoffweiher: Ölfilm zukünftig verhindern	21-4650
8	24.02.2022	Parken auf der Markt- und Eventfläche Eingabe	21-3328
9	31.03.2022	Entfernung der Glas- und Papiercontainer vor der Friedenskirche Berne Eingabe	21-3513
10	31.03.2022	Entfernung der Glas- und Papiercontainer vor der Friedenskirche Berne Beschluss der Bezirksversammlung vom 23.09.2021 (Drs. 21-3835)	21-4802
11	25.08.2022	Kleiner Bunker – Bramfelder Chaussee 261 Eingabe	21-5221
12	25.08.2022	Kleiner Bunker – Bramfelder Chaussee 261	21-5491