

Entwurfsdienststelle: Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer

Baumaßnahmen: Erhaltungsmanagement für Hamburgs Straßen (EMS-HH)

Teilbaumaßnahmen: Osdorfer Landstraße zwischen Flurstraße und Zum Hünengrab

Erläuterungsbericht

1	Anlass der Planung	2
2	Vorhandener Zustand	2
2.1	Allgemeines	2
2.2	Verkehrsbelastung	3
2.3	Aufteilung der Fahrbahn und Nebenflächen, Oberflächenbefestigung	3
2.4	Fußgänger- und Radverkehrsführung	3
2.5	Öffentlicher Personennahverkehr	4
2.6	Ruhender Verkehr	4
2.7	Straßenentwässerung	4
2.8	Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung	4
2.9	Straßenbegleitgrün	4
2.10	Art und Nutzung der anliegenden Bebauung	5
3	Geplanter Zustand	5
3.1	Abmessungen d. Fahrbahn u. Nebenflächen, Oberflächenbefestigung	5
3.2	Lichtsignalanlagen	7
3.3	Fußgänger- und Radverkehrsführung	7
3.4	Öffentlicher Personennahverkehr	7
3.5	Ruhender Verkehr	8
3.6	Höhenanpassung und Straßenentwässerung	8
3.7	Barrierefreiheit	8
3.8	Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung	9
3.9	Grün- und Baumpflanzungen	9
3.10	Straßenmöblierung	9
3.11	Ver- und Entsorgungsleitungen	9
3.12	Anliegerbetroffenheiten	9
3.13	Lärmschutz	10
4	Planungsrechtliche Grundlagen	10
5	Umweltverträglichkeitsprüfung	10
6	Umsetzung der Planung	10
6.1	Grunderwerb	10
6.2	Kampfmittelräumdienst	10
6.3	Wirtschaftlichkeit	10
6.4	Finanzierung	11
6.5	Entwurfs- und Baudienststelle	11
6.6	Realisierungstermin	11

1 Anlass der Planung

Die Fahrbahn in der Osdorfer Landstraße im Abschnitt zwischen der Flurstraße im Westen und der Straße Zum Hünengrab im Osten befindet sich in einem schlechten Zustand. Die messtechnische Zustandserfassung und Bewertung (ZEB) aus dem Jahr 2014 weist insbesondere für die beiden stadtauswärts führenden Fahrstreifen zwischen Stiller Weg und Eisenkrautweg sowie zwischen den Straßen Zum Hünengrab und Urnenfeld und im Einmündungsbereich Notkestraße rot markierte Bereiche und damit den schlechtesten Wert auf. Auch für die stadteinwärts führenden Fahrstreifen werden in der ZEB rote Flächen dargestellt. Der augenscheinlich schlechte Zustand der Fahrbahn wird ebenfalls durch die Auswertung der Asphaltuntersuchungen bekräftigt.

Es besteht daher dringender Sanierungsbedarf.



Auszug aus ZEB 2014

Daher soll dieser Abschnitt im Zuge des Erhaltungsmanagement für Hamburgs Straßen (EMS-HH) überplant werden. Ziel ist es auch, eine durchgängige und sichere Radverkehrsführung anzubieten.

Durch den Umbau soll die Verkehrssicherheit erhöht und die Verkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmer verbessert werden.

2 Vorhandener Zustand

2.1 Allgemeines

Die Osdorfer Landstraße (Bundesstraße B 431) verläuft im Zuge einer überregionalen Ausfallstraße von der Bundesautobahn A7, Anschlussstelle HH-Bahrenfeld kommend, nach Westen in Richtung Wedel.

Der zu überplanende Bereich der Osdorfer Landstraße zwischen Flurstraße im Westen und der Straße Zum Hünengrab im Osten befindet sich im Bezirksamtbereich Altona, Stadtteil Groß Flottbek. Sie gehört zum Hauptverkehrsstraßennetz der Freien und Hansestadt Hamburg. Die Osdorfer Landstraße ist zusätzlich Bestandteil der Streckennetze für Großraumtransporte sowie für Schwerlast- und Gefahrguttransporte.

Im betrachteten Abschnitt gehen nördlich die Straßen Flurstraße, Flottbeker Drift, Notkestraße, Urnenfeld und Zum Hünengrab von der Osdorfer Landstraße ab, südlich die Straßen Heinrich-Plett-Straße, Viereck (zweimal), Seestraße (wegführende Einbahnstraße) und Groß Flottbeker Straße. Zudem gehen von der Osdorfer Landstraße die Geh- bzw. Radwegeverbindungen Eisenkrautweg (nördlich) und Windmühlenweg (südlich) ab. Westlich der Straße Flottbeker Drift verläuft eine ca. 180 m lange Nebenfahrbahn nördlich der Osdorfer Landstraße.

Die Knotenpunkte Osdorfer Landstraße / Flurstraße / Heinrich-Plett-Straße, Osdorfer Landstraße / Seestraße / Flottbeker Drift / Notkestraße und Osdorfer Landstraße / Zum Hünengrab / Groß Flottbeker Straße sind lichtsignalgeregelt. In Höhe der Geh- bzw. Radwegeverbindungen Eisenkrautweg und Windmühlenweg befindet sich eine Fußgängerlichtsignalanlage.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt in der Osdorfer Straße 50 km/h.

Die Veloroute 14 (Äußere Ringroute: Othmarschen - Schnelsen - Niendorf - Poppenbüttel - Billstedt) und der 2. Grüne Ring (=Freizeitroute 11) verlaufen u. a. entlang der Wege bzw. Straßen Eisenkrautweg und Windmühlenweg und kreuzt damit die Osdorfer Landstraße. Das Queren der Straße wird durch die dort vorhandene Fußgängerlichtsignalanlage erleichtert bzw. erst ermöglicht. Die vorhandenen Radwege entlang der Osdorfer Landstraße sind benutzungspflichtig.

2.2 Verkehrsbelastung

Die Verkehrsbelastung des Knotenpunktes Osdorfer Landstraße / Zum Hünengrab / Groß Flottbeker Straße beträgt ca. 39.200 Kfz/24h bei 4,5 % Schwerverkehrsanteil. Die maximale Verkehrsbelastung in der Spitzenstunde liegt bei 2.900 Kfz bei einem Schwerverkehrsanteil von 2,2 %.

Die Verkehrsstärke im Fahrbahnquerschnitt der Osdorfer Landstraße in Höhe des Knotenpunktes beträgt ca. 36.500 Kfz/24h mit einem Schwerlastverkehrsanteil von ca. 4,7.

Alle Zahlen stammen aus einer Tagesverkehrserhebung vom 18. September 2007. Da sich die Verkehrsstärke im betrachteten Abschnitt in den letzten 10 Jahren nicht signifikant verändert hat, wird davon ausgegangen, dass die der Planung zu Grunde liegenden Verkehrszahlen den heutigen Ist-Zustand widerspiegeln.

Gegenüber der Einmündung östlichen Einmündung Viereck befindet sich eine stationäre Geschwindigkeitsmessanlage.

2.3 Aufteilung der Fahrbahn und Nebenflächen, Oberflächenbefestigung

Die Fahrbahn der Osdorfer Landstraße ist asphaltiert. Sie weist eine Breite von ca. 12,0-14,0 m auf und ist mit Granitbordkanten eingefasst. In Richtung Osten bzw. in Richtung Westen führen jeweils zwei Fahrstreifen. In den Kreuzungsbereichen zu den Straßen Flurstraße / Heinrich-Plett-Straße, Flottbeker Drift / Notkestraße und Zum Hünengrab werden die jeweiligen Fahrtrichtungen durch Mittelinseln voneinander getrennt. An der Kreuzung Osdorfer Landstraße / Flottbeker Drift / Notkestraße weitet sich die Osdorfer Landstraße um jeweils einen Linksabbiegefahrstreifen auf. In Richtung Heinrich-Plett-Straße kommen zwei Linksabbiegefahrstreifen hinzu.

Die Nebenflächen bestehen beidseitig aus Sicherheitsstreifen, Radwegen, Gehwegen und in Abschnitten auf der Südseite aus Längsparkplätzen. Die Sicherheitsstreifen und die Gehwege sind mit Betongehwegplatten 50/50 cm befestigt, die Längsparkplätze sind asphaltiert. Die Sicherheitstrennstreifen haben Breiten von ca. 0,65-1,15 m, die Gehwege von 1,20-4,80 m. Die Längsparkplätze auf der Südseite sind ca. 2,0 m breit. Die Befestigung der Radwege besteht aus einem Mix aus Betonsteinpflaster 10/20 cm rot bzw. Betonsteinpflaster 25/25 cm rot. Die Radwege haben eine Breite von 1,00 m bis 1,60 m und sind im betrachteten Abschnitt benutzungspflichtig. Die Furten in den Einmündungsbereichen verlaufen z. T. nicht parallel zur Fahrbahn und sind teilweise zu weit abgesetzt.

Die Überfahrten sind mit Granitkleinpflaster, Betonwabensteinpflaster oder Betongehwegplatten befestigt.

Im Gehweg stehen einige Straßenbäume, die die nutzbare Breite des Gehweges zum Teil halbieren.

Die Bushaltestellen sind in Form von Busbuchten mit Beton, Granitgroßpflaster bzw. Betonwabensteinen befestigt.

Zwischen der Nebenfahrbahn und der Hauptfahrbahn der Osdorfer Landstraße besteht ein Höhenunterschied von ca. 60-80 cm, der im Bereich der Bushaltestelle Flottbeker Drift stadtauswärts über drei Treppenstufen ausgeglichen wird.

2.4 Fußgänger- und Radverkehrsführung

Entlang der Osdorfer Landstraße sind beidseitig Gehwege vorhanden. Diese sind zum größten Teil mit Betongehwegplatten befestigt. Sie weisen Breiten zwischen 1,20 und 4,80 m auf.

Der Radverkehr findet entlang der Osdorfer Landstraße beidseitig auf benutzungspflichtigen Radwegen statt. Die Radwege sind zwischen 1,0 und 1,6 m breit und mit Betonsteinpflaster befestigt. Zwischen Flottbeker Drift und Stiller Weg sind auf der Nordseite der Osdorfer Landstraße keine Radver-

kehrsanlagen vorhanden, hier wird der Radverkehr über die Nebenfahrbahn geführt. Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen sind nicht vorhanden.

Gesicherte Querungsstellen für Fußgänger und Radfahrer sind an den signalisierten Knotenpunkten Osdorfer Landstraße / Flurstraße / Heinrich-Plett-Straße, Osdorfer Landstraße / Flottbeker Drift / Seestraße / Notkestraße, Osdorfer Landstraße / Zum Hünengrab / Groß Flottbeker Straße sowie an der Fußgängerlichtsignalanlage Eisenkrautweg / Windmühlenweg vorhanden. Am Knotenpunkt Osdorfer Landstraße / Flurstraße / Heinrich-Plett-Straße ist allerdings auf der Ostseite keine Fußgänger- und Radfahrerfurt vorhanden.

2.5 Öffentlicher Personennahverkehr

Die Osdorfer Landstraße wird von Bussen der Metrobuslinie 1 (S Rissen - Bhf. Altona), der Linie 186 (S Othmarschen - S Halstenbek) sowie der Nachtbuslinien 601 (S Wedel - Rathausmarkt) und 621 (S Wedel - Bhf. Altona) befahren. Im betrachteten Bereich befinden sich die Bushaltestellen Windmühlenweg (stadtein- und auswärts), Flottbeker Drift (stadtauswärts) und Groß Flottbeker Straße (stadtein- und auswärts). Die Haltestellen Windmühlenweg und Flottbeker Drift werden von allen erwähnten Linien angefahren, die Haltestelle Groß Flottbeker Straße nur von den Linien 186 und 621. Die Metrobuslinie 1 und die Linie 186 fahren zur Hauptverkehrszeit im 10-Minuten-Takt. Alle Haltestellen sind als Busbuchten ausgebildet und alle, bis auf die Haltestelle Flottbeker Drift, sind mit Fahrgastunterständen ausgestattet. Die Haltestelle Groß Flottbeker Straße stadtauswärts ist mit Betonwabensteinpflaster befestigt, die Haltestelle Flottbeker Drift mit Granitgroßpflaster. Die anderen drei Haltestellen sind in Beton hergestellt worden. Die Haltestelle Flottbeker Drift stadtauswärts liegt ungünstig in einer Kurvenlage.

2.6 Ruhender Verkehr

Auf der Südseite der Osdorfer Landstraße sind abschnittsweise Längsparkplätze vorhanden, die fast ausschließlich asphaltiert sind. Auf der Nordseite sind keine Parkplätze im öffentlichen Raum vorhanden. Das Parken bzw. Halten am Fahrbahnrand ist im betrachteten Abschnitt der Osdorfer Landstraße verboten.

Abstellmöglichkeiten für Fahrräder in Form von Fahrradanhängern sind nur an der Bushaltestelle Groß Flottbeker Straße stadteinwärts vorhanden.

2.7 Straßenentwässerung

Die Straßenentwässerung erfolgt im zu überplanenden Bereich über Trummen im Fahrbahnbereich. Die Trummen entwässern über Anschlussleitungen in die vorhandenen Mischwassersiele der Hamburger Stadtentwässerung. Diese Siele liegen in den betrachteten Straßen zum größten Teil in der Fahrbahn. Die Nebenflächen leiten das anfallende Oberflächenwasser über die Querneigung in Richtung Fahrbahn.

2.8 Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung

Die öffentliche Beleuchtung erfolgt über Langfeldleuchten an Auslegermasten. Die Masten stehen in allen betrachteten Straßenabschnitten beidseitig in den Nebenflächen. Im Kreuzungsbereich stehen zusätzlich gerade Masten mit Kofferleuchten auf den Mittelinseln.

Inner- und überörtliche Wegweiser sind in dem zu überplanendem Gebiet vorhanden. Auf der Mittelinsel in der Heinrich-Plett-Straße befinden sich Wegweiser in Richtung "Autobahn", "Centrum" und "Altona" (sichtbar für Verkehrsteilnehmer aus Richtung Norden und Süden kommend), auf der Mittelinsel in der Osdorfer Landstraße westlich der Flurstraße sind Wegweiser in Richtung "Klinikum Dr. Guth" und "Botanischer Garten" vorhanden (sichtbar für Verkehrsteilnehmer aus Richtung Westen und Osten kommend). Östlich der Kreuzung Osdorfer Landstraße / Flurstraße / Heinrich-Plett-Straße steht auf der Mittelinsel ein Hinweisschild zu den Parkplätzen des Elbe-Einkaufszentrums. An der Einmündung Notkestraße befinden sich zwei Hinweisschilder in Richtung "DESY".

2.9 Straßenbegleitgrün

Beidseitig befinden sich in der Osdorfer Landstraße in den Nebenflächen vereinzelt mehrere Straßenbäume. Diese stehen z. T. sehr dicht am Fahrbahnrand oder engen die nutzbare Breite der Geh- und Radwege erheblich ein. An der Ecke Osdorfer Landstraße / Heinrich-Plett-Straße sind hauptsächlich Berg-Ahorn vorhanden. Die vorhandenen Mittelinseln sind zum größten Teil auch begrünt und mit großen Bäumen bepflanzt. Auf der Mittelinsel zwischen der Heinrich-Plett-Straße und der Einmündung Viereck stehen vier Linden und neun Eichen mit Stammdurchmessern zwischen 25 und 50 cm.

Die Nebenfahrbahn der Osdorfer Landstraße zwischen Flottbeker Drift und Stiller Weg wird durch eine ca. 2,0-3,0 m breite Grünfläche, auf der mehrere Bäume (Hänge-Silber-Linden und Winter-Linden) stehen, von der Hauptfahrbahn der Osdorfer Landstraße getrennt. Auf der Mittelinsel östlich der Notkestraße stehen 3 Eichen mit Stammdurchmessern von 20 bis 25 cm. Auf der Südseite der Osdorfer Landstraße zwischen Seestraße und Groß Flottbeker Straße stehen hauptsächlich Eichen und Linden, wovon die beiden größten Bäume Stammdurchmesser von 60 bzw. 70 cm aufweisen. Westlich der Einmündung Urnenfeld stehen sieben Kaiser-Linden mit Stammdurchmesser zwischen 15 und 20 cm.

An der Südostecke Osdorfer Landstraße / Heinrich-Plett-Straße befindet sich eine Grünanlage mit einem Kinderspielplatz.

2.10 Art und Nutzung der anliegenden Bebauung

Im betrachteten Abschnitt der Osdorfer Landstraße sind zwei Tankstellen, zwei Supermärkte (Discounter), ein Autohaus, ein Autoteilefachmarkt, ein Büromarkt sowie einige kleine Läden und Geschäfte vorhanden. An der südöstlichen Ecke Osdorfer Landstraße / Heinrich-Plett-Straße befinden sich eine Grünfläche und eine Tennisanlage. Auf der Nordseite stehen auch einige Einfamilienhäuser, die größtenteils über die einmündenden Straßen oder über die vorhandene Nebenfahrbahn erschlossen werden.

Unmittelbar südwestlich der Kreuzung Osdorfer Landstraße / Heinrich-Plett-Straße / Flurstraße befindet sich das Elbe-Einkaufszentrum.

3 Geplanter Zustand

Die Osdorfer Landstraße soll im Zuge einer EMS-Maßnahme saniert und zudem für Radfahrer attraktiver und verkehrssicherer hergestellt werden.

Die Knotenpunkte werden kompakter gestaltet, um leistungsfähigere Signalzeitenprogramme verwirklichen zu können. Die Anordnung von "Berliner Lösungen" für Radfahrer in fast allen Knotenpunktzufahrten wird ganz wesentlich dazu beitragen, die Verkehrsabläufe auch für die nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer entsprechend den heutigen Ansprüchen sicherer, flüssiger und wartezeitenreduzierender zu gestalten. Aufgrund des schlechten Zustandes der Oberflächenbefestigungen ist zudem eine Sanierung der Fahrbahn sowie von Teilen der Nebenflächen erforderlich. Im Abschnitt zwischen Flottbeker Drift und Notkestraße werden die beiden nördlichen Fahrspuren grundinstandgesetzt.

Im Vorwege wurden mehrere Varianten aufgestellt, deren Vor- und Nachteile abgewogen und mit diversen Dienststellen der FHH (Polizei, Bezirksamt Altona, BWVI) erörtert und diskutiert wurden. Es wurden u. a. verschiedene Varianten für die Radverkehrsführung (Radwege, Schutzstreifen, Radfahrstreifen) und für die Ausgestaltung der Bushaltestellen (Busbucht oder Haltestelle am Fahrbahnrand) untersucht. Die Idee, beidseitig entlang der Osdorfer Landstraße einen durchgängigen Radfahrstreifen herzustellen, wurde aufgrund der hohen Verkehrsbelastung und des vorhandenen Platzes in den Nebenflächen für Radwege verworfen. Auch für die Verkehrsführung (insbesondere der Radfahrer) am Knoten Osdorfer Landstraße / Flottbeker Drift / Notkestraße / Seestraße wurden verschiedene Varianten entwickelt. Aufgrund der örtlichen Verhältnisse (Platzangebot, Verkehrsstärken) wurden die hier aufgetragenen Lösungen gewählt und die anderen Varianten nicht weiter verfolgt.

3.1 Abmessungen d. Fahrbahn u. Nebenflächen, Oberflächenbefestigung

Die Fahrbahn der Osdorfer Landstraße wird in Teilabschnitten grundinstandgesetzt (nördliche Fahrspuren zwischen Flottbeker Drift und Notkestraße), weitere Teilflächen erhalten eine Decken- bzw. Deckschichtsanierung.

Am Knoten Osdorfer Landstraße / Flurstraße / Heinrich-Plett-Straße wird ein Rechtsabbiegefahrstreifen aus der Osdorfer Landstraße West in Richtung Heinrich-Plett-Straße hergestellt. Am östlichen Arm wird eine zusätzliche Radfahrerfurt über die Osdorfer Landstraße geplant. Damit können Radfahrer aus der Heinrich-Plett-Straße geradlinig in die Flurstraße einfahren. Eine zusätzliche Fußgängerfurt an dieser Stelle ist aus Gründen der Leistungsfähigkeit nicht möglich. Durch eine zusätzliche Mittelinsel zwischen den Geradeaus- und den Linksabbiegefahrstreifen in der Osdorfer Landstraße Ost, auf der die LSA-Masten gestellt werden, können die Haltlinien in dem Bereich erheblich näher an den Knotenpunkt verschoben werden. An sämtlichen Knotenarmen werden für die Radfahrer die sogenannten „Berliner Lösungen“ hergestellt. Für die Radfahrer, die die Osdorfer Landstraße in Richtung Westen befahren, wird zwischen den Geradeausfahrstreifen und dem Rechtsabbiegefahrstreifen in Richtung Flurstraße ein Radfahrstreifen mit einer Breite von 2,00 m angelegt. Rechtsabbiegender Radfahrer in

Richtung Flurstraße nutzen den Abbiegestreifen des Kfz-Verkehrs. Ansonsten wird die Fahrstreifenaufteilung an diesem Knoten nicht geändert. Die Fahrstreifen erhalten Breiten zwischen 3,00 und 3,50 m.

Zwischen der Heinrich-Plett-Straße und der Straße Viereck wird auf der Südseite ein Radfahrstreifen hergestellt und der Radweg in den Nebenflächen zurückgebaut. Auf der Nordseite wird zwischen der Flurstraße und dem Eisenkrautweg der Radweg auf 2,00 m verbreitert und mit Betonsteinpflaster 25/25 cm rot befestigt. Die Gehwege werden in diesem Abschnitt beidseitig in einer Breite von mind. 3,00 m mit Betongehwegplatten belegt. Der Sicherheitstrennstreifen auf der Nordseite erhält eine Breite von 0,90 m.

Die Bushaltestellen Windmühlenweg werden beide in Fahrtrichtung hinter die Fußgängerlichtsignalanlage verlegt und zu Haltestellen am Fahrbahnrand umgebaut. Die Bushaltestellen werden in einer Breite von 3,00 m und einer Länge von 40,00 m mit frühhochfestem Straßenbeton mit Fließmittel befestigt. Diese Halteflächen werden mit Bussonderbordsteinen zur Wartefläche (Ansichtshöhe 18 cm) abgegrenzt. Die vorhandenen Busbuchten werden zu Längsparkplätzen umgestaltet und diese in einer Breite von 2,30 m mit Betonwabensteinen befestigt. Die Fußgängerlichtsignalanlage wird um ca. 6,0 m weiter nach Osten verschoben. Um Platz auf der Südseite zwischen Windmühlenweg und Einmündung Viereck für die Bushaltestelle und den Radfahrstreifen zu erzeugen, wird in dem Bereich die vorhandene Mittelinsel um ca. 17,0 m verkürzt und etwas verschmälert. Zwischen der Fußgängerlichtsignalanlage und den versetzten Einmündungen Eisenkrautweg bzw. Windmühlenweg werden beidseitig Zweirichtungsradwege vorgesehen, sodass das Queren der Osdorfer Landstraße im Streckenverlauf der Veloroute 14 weiterhin möglich ist.

Von der Fußgängerlichtsignalanlage bis zur Einmündung Stiller Weg wird auf der Nordseite ein 1,63 m breiter Radweg mit Betonsteinpflaster 25/25 cm rot hergestellt. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse ist in dem Bereich ein breiterer Radweg nicht möglich. Der Gehweg wird in einer Breite von 2,70-3,50 m mit Betongehwegplatten befestigt. Bei Hausnummer 20 ist eine Engstelle im Gehweg aufgrund der Bebauung vorhanden. Dort wurde die Fahrbahn etwas verschwenkt und der Sicherheitsstreifen eingeeengt, um zumindest eine Gehwegbreite von 1,90 m realisieren zu können. Die Nebenbahn zwischen Stiller Weg und Flottbeker Drift wird nicht verändert. Auf der Südseite wird der Radfahrer an der westlichen Einmündung Viereck vom Radfahrstreifen auf den folgenden 1,75 m breiten Radweg aufgeleitet. Zwischen den beiden Einmündungen Viereck werden die Längsparkbuchten zu Gunsten der Geh- und Radwege zurückgebaut. Gegenüber der Einmündung Flottbeker Stieg (Höhe Hausnummer 17) beginnt ein Radfahrstreifen, der bis zum Knotenpunkt Osdorfer Landstraße / Seestraße / Notkestraße / Flottbeker Drift verläuft.

Der Knotenpunkt Osdorfer Landstraße / Seestraße / Notkestraße / Flottbeker Drift wird kompakter gestaltet, indem die Furten und Haltlinien näher an den Knoten verschoben werden. Zusätzlich wird der Radverkehr geradliniger geführt, die Wege werden so kurz wie möglich gehalten. Radfahrer aus der Seestraße (Einbahnstraße von der Osdorfer Landstraße wegführend) kommend, können zukünftig in jede Richtung fahren, also auch in die Osdorfer Landstraße West und in den Flottbeker Drift. In der Notkestraße wird zwischen dem kombinierten Geradeaus- und Linksabbiegefahrstreifen und dem Rechtsabbiegefahrstreifen ein Radfahrstreifen sowie ein aufgeweiteter Radaufstellstreifen für die Radfahrer in Richtung Seestraße bzw. Osdorfer Landstraße Ost eingerichtet.

Die Bushaltestelle Flottbeker Drift wird in ihrer Lage nicht verändert. Die Busbucht wird in einer Breite von 3,00 m mit frühhochfestem Straßenbeton mit Fließmittel befestigt und mit Bussonderbordsteinen (Ansichtshöhe 16 cm) eingefasst. Im Bereich der Wartefläche muss ein Baum gefällt werden, um Platz für einen Fahrgastunterstand zu schaffen. Aufgrund der direkt an die Wartefläche angrenzenden und ca. 60 cm höher liegenden Nebenbahn der Osdorfer Landstraße wird die Wartefläche zu dieser Nebenbahn mit einer Winkelstützwand abgegrenzt. Vier Stufen ermöglichen das Erreichen der Bushaltestelle auch von der Nebenbahn aus. Der barrierefreie Zugang erfolgt vom Flottbeker Drift her.

Zwischen diesem Knotenpunkt und der Einmündung Urnenfeld erhält der Radweg auf der Nordseite eine Breite von 2,00 m (Betonsteinpflaster 25/25 cm rot), der Sicherheitstrennstreifen von 1,15 m (Betonsteinpflaster 25/25 cm grau) und der Gehweg von 4,00-4,40 m (Betongehwegplatten). Auf der Südseite wird der Radweg in einer Breite von 1,63-1,75 m mit Betonsteinpflaster 25/25 cm rot befestigt. In diesem Abschnitt werden vier Längsparkbuchten hergestellt.

Die Bushaltestellen Groß Flottbeker Straße werden zu Haltestellen am Fahrbahnrand umgebaut. Die Haltestelle stadteinwärts wird um ca. 35,0 m weiter nach Osten und damit näher an den Knotenpunkt Osdorfer Landstraße / Groß Flottbeker Straße / Zum Hünengrab versetzt. Beide Halteflächen werden in einer Breite von 3,00 m und einer Länge von 31,00 m (ausreichend für einen Großraumbus und die Aufnahme der Schubkräfte beim Bremsen) mit frühhochfestem Straßenbeton mit Fließmitteln befestigt.

tigt. Abgegrenzt werden die Halteflächen von den Nebenflächen mit Bussonderbordsteinen mit einer Ansichtshöhe von 18 cm. Beide Bushaltestellen werden mit taktilen Leitelementen ausgerüstet. Die Fahrgastunterstände mit Werbeträger werden im Gehweg bzw. der Wartefläche zwischen 1. und 2. Tür des haltenden Busses und zwischen Bordkante und Radweg platziert. Die Radwege (Breite zwischen 1,63 und 1,75 m) verlaufen im Bereich der Bushaltestellen zwischen Wartefläche und Gehweg, um den Konflikt zwischen den ein- bzw. aussteigenden Fahrgästen und den Radfahrern zu minimieren. Die Geh- und Warteflächen werden mit Betongehwegplatten belegt. Die Längsparkbucht, die sich im Bereich der neuen Haltestelle stadteinwärts befindet, wird vor die neue Haltestelle gelegt. Die Parkbucht wird in einer Breite von 2,30 m mit Betonwabensteinpflaster befestigt.

Unmittelbar hinter der Haltestelle Groß Flottbeker Straße stadteinwärts wird der Radfahrer vom Radweg auf einen Radfahrstreifen geleitet, der bis zum Knotenpunkt Osdorfer Landstraße / Groß Flottbeker Straße / Zum Hünengrab verläuft. Durch die Anordnung des Radfahrstreifens, der der Verkehrssicherheit dient, müssen an der Stelle vier Bäume gefällt werden. Zwei neue Bäume können in unmittelbarer Nähe neu gepflanzt werden. Auch stadtauswärts wird für den Radfahrer die sog. „Berliner Lösung“ eingerichtet.

Im gesamten Bereich werden die Gehwege den neuen Breiten der Radwege bzw. der Radfahrstreifen angepasst.

Sämtliche Fahrbahnen sowie die Nebenflächen und Bushaltestellen erhalten Befestigungen gemäß den aktuellen Entwurfsrichtlinien. Die Fahrbahnen und die Radfahrstreifen werden asphaltiert.

3.2 Lichtsignalanlagen

Durch die Verlegung der Haltlinien, der Änderung der Fahrstreifenanteile sowie der neuen Radverkehrsführung ist eine Anpassung der zurzeit versorgten Signalzeitenprogramme erforderlich. Durch die kompaktere Gestaltung der Knotenpunkte können allen Verkehrsteilnehmern mehr Grünzeit gegeben werden. Die geplanten Lichtsignalanlagen werden verkehrsabhängig gesteuert, um auf Schwankungen und Stausituationen im Verkehrsfluss reagieren zu können und die Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmer zu minimieren. Es können so auch nicht erforderliche Grünzeiten für Verkehrsströme mit höherem Bedarf zur Verfügung gestellt werden.

Die Fußgängerlichtsignalanlage im Bereich Eisenkrautweg / Windmühlenweg wird den neuen Gegebenheiten angepasst und etwas nach Osten verschoben.

Des Weiteren werden sämtliche Signalgeber auf LED-Technik umgerüstet und die Lichtsignalanlagen mit taktilen und akustischen Freigabesignalgebern versehen.

3.3 Fußgänger- und Radverkehrsführung

Die Geh- und Radwege bzw. Radfahrstreifen erhalten im gesamten Bereich geradlinige Führungen.

Die Gehwege im Planungsbereich werden ausgebessert und stellenweise verbreitert. Im gesamten überplanten Bereich der Osdorfer Landstraße werden auch zukünftig beidseitig Gehwege vorgesehen.

Für Radfahrer werden an fast allen Zufahrten an den Knotenpunkten die sog. "Berliner Lösungen" eingerichtet. Dies erhöht die Verkehrssicherheit insbesondere des Radverkehrs durch frühzeitige Erkennbarkeit für den jeweils rechts abbiegenden motorisierten Individualverkehr. Zwischen der Heinrich-Plett-Straße und der Einmündung Viereck sowie ab Station 0+620.000 bis inkl. Knotenpunkt Osdorfer Landstraße / Seestraße / Notkestraße / Flottbeker Drift werden auf der Südseite Radfahrstreifen angelegt. In den restlichen Straßenabschnitten werden beidseitig Radwege mit Breiten von 1,63-2,00 m geplant, die mit rotem Betonsteinpflaster befestigt werden. In den Bereichen, in denen auch zukünftig Radwege vorhanden sind, sind diese weiterhin benutzungspflichtig.

3.4 Öffentlicher Personennahverkehr

An der Linienführung des öffentlichen Personennahverkehrs sind keine Änderungen geplant. Die Busse der Buslinien 1, 186, 601 und 621 werden auch weiterhin die Osdorfer Landstraße befahren. Zusätzliche Haltestellen sind nicht geplant.

Die Haltestellen werden mit frühhochfestem Beton mit Fließmittel in einer Breite von 3,00 m befestigt und mit Kasseler Sonderborden mit einer Ansichtshöhe von 18 cm zur Nebenfläche abgegrenzt. Die Kasseler Sonderborde ermöglichen ein verschleißarmes Anfahren des Haltestellenbordes mit den Reifen des Fahrzeuges. Hierdurch können die Spaltbreiten und Spalthöhen zwischen Haltestellenbord und Fahrzeugfußboden deutlich reduziert werden. Dies wirkt sich wiederum mindernd sowohl auf die absolute Dauer als auch auf die Streuung der an dieser Haltestellen auftretenden Fahrgastwechselzeiten auf, da insbesondere Fahrgäste mit Kinderwagen, Gehhilfen und Rollstühlen deutlich zügiger und

ggf. sogar unter Verzicht auf den Einsatz der Klapprampe das Fahrzeug betreten können. Zwischen Fahrbahn und Betonhaltefläche wird jeweils eine Pressfuge ausgebildet. Die Warteflächen werden mit Betongehwegplatten 50/50 cm belegt. Die Haltestellen werden mit taktilen Leitelementen und Fahrgastunterständen ausgestattet.

Die Haltestellen Windmühlenweg und Groß Flottbeker Straße werden alle zu Haltestellen am Fahrbahnrand umgebaut. Aufgrund der geringen Anzahl an haltenden Bussen pro Stunde (Haltestellen Windmühlenweg 12 und Haltestellen Groß Flottbeker Straße 6 Busse pro Stunde) ist dadurch nicht mit nennenswerten Einbußen in der Leistungsfähigkeit für den Individualverkehr zu rechnen. Die Vorteile für den öffentlichen Personennahverkehr (eine Fremdnutzung der Haltestelle durch parkende oder haltende PKW wird weniger wahrscheinlich und die Einfahrt komfortabler und schneller aufgrund entfallender Lenkbewegungen) überwiegen. Dabei werden die beiden Haltestellen Windmühlenweg so verlegt, dass sie in Fahrtrichtung jeweils hinter der Fußgängerlichtsignalanlage liegen. Die Fußgängerlichtsignalanlage im Bereich Eisenkrautweg / Windmühlenweg wird entsprechend etwas nach Osten versetzt. Die Haltestelle Flottbeker Drift verbleibt als Busbucht am vorhandenen Standort.

Die Schleppekurven der verkehrenden Busses werden bei der Planung beachtet.

3.5 Ruhender Verkehr

15 Längsparkstände gehen durch die Baumaßnahme verloren, 18 neue Längsparkstände werden im Streckenverlauf hergestellt. Damit werden insgesamt 3 zusätzliche Längsparkstände erzeugt.

Das Halten am Fahrbahnrand bleibt im gesamten Planungsabschnitt verboten.

Im Bereich der Bushaltestellen sowie an weiteren geeigneten Standorten werden zur Verbesserung des Fahrradparkens insgesamt 17 zusätzliche Fahrradanhängerbügel aufgestellt.

3.6 Höhenanpassung und Straßenentwässerung

Die Gradienten und die Höhen der bestehenden Fahrbahn, Bushaltestellen und der Nebenflächen werden weitgehend übernommen und im Zuge der Ausführungsplanung angeglichen und ggf. optimiert.

Die Straßenentwässerung erfolgt weiterhin über Trummen im Bereich der Fahrbahn. Gussasphaltwasserläufe leiten das anfallende Oberflächenwasser in Richtung der Trummen. Die Lage der Trummen sowie der Trummenanschlussleitungen wird der Planung angepasst. Im Bereich der Bussonderbordsteine werden Trummen mit einem Seiteneinlauf eingebaut. Die Straßenentwässerung erfolgt weiterhin über Trummen im Bereich der Fahrbahn, die das Wasser in das vorhandene Mischwassersiel leiten. Die Trummen und Trummenanschlussleitungen werden noch untersucht. Die beschädigten Trummen und Trummenanschlussleitungen werden im Rahmen der Baumaßnahme saniert.

Da sich im gesamten Planungsgebiet Mischwassersiele der Hamburger Stadtentwässerung befinden, ist eine Reinigung des anfallenden Oberflächenwassers nicht erforderlich.

3.7 Barrierefreiheit

Die Belange von mobilitätseingeschränkten und sehbehinderten Personen werden berücksichtigt. Der Breiten- und Längenbedarf von Personen mit Stock oder Armstützen, blinden Menschen mit Langstock, Blindenführhund oder Begleitperson bzw. die Abmessungen von Rollstühlen wurden bei der Dimensionierung der Gehwege berücksichtigt. Die Quer- und Längsneigungen der Gehwege werden möglichst den Wert von 3 % nicht überschreiten.

Sowohl die signalisierten Knotenpunkte als auch die Querungsstellen an nicht signalisierten Einmündungen werden mit taktilen Leitelementen als getrennte Querung ("Doppelquerung") ausgestattet. Die Bordkanten in den Querungsbereichen werden für die mobilitätseingeschränkten Menschen auf 6 cm bzw. auf 0 cm abgesenkt.

Des Weiteren werden in den Nebenflächen der Kreuzungen bzw. Einmündungen taktile Leitstreifen aufgebracht, welche die betroffenen Personen zu den Furten führen und dort in die Richtung der Furten weisen.

Die Lichtsignalgeregelten Furten sind mit taktilen und Akustik-Signalgebern versehen, welche sich auf Anforderung hinzu schalten lassen.

Die Straßenmöblierung (Beleuchtungsmasten, Lichtsignalmasten, Fahrradanhängerbügel, Papierkörbe, Werbeträger etc.) wird so platziert, dass sie sich nicht in den Verkehrs- und Sicherheitsräumen befindet und die Wegebeziehungen für Blinde aufrechterhält.

An den Bushaltestellen werden jeweils ein Aufmerksamkeitsstreifen sowie ein Einstiegsfeld zum Auffinden der Haltestellen und der Einstiegszonen vorgesehen. Es werden Bussonderborde verbaut, die das Einsteigen in die Busse erleichtern. Vorhandene oder geplante Radwege innerhalb der Planungsgrenzen werden beidseitig durch Begrenzungsstreifen von den Gehwegen abgegrenzt.

3.8 Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung

Die öffentliche Beleuchtung muss der Planung angepasst werden. Diverse Masten müssen umgesetzt werden und es müssen einige Masten ergänzt werden. Die öffentliche Beleuchtung wird dem aktuellen Stand der Technik angepasst.

Die inner- und überörtliche wegweisende Beschilderung wird vom Grundsatz nicht verändert. Es müssen allerdings einige Masten aufgrund der neuen Bordkantenführung versetzt werden. Die vorhandene Veloroute entlang des Eisenkrautweges und des Windmühlenweges wird ausgeschildert.

3.9 Grün- und Baumpflanzungen

Im gesamten Baubereich stehen z. T. große Bäume. Diese sind zu schützen. Die Bäume, die im Nahbereich von weniger als 2 m von der heutigen Fahrbahn stehen und mit ihrer Kronentraufe und damit auch ihrem Wurzelwerk in das Straßenprofil hineinragen, können im Zuge der Ausbauplanung betroffen sein. Durch den erforderlichen Abtrag des heutigen Straßenaufbaus sind Beeinträchtigungen des Wurzelraums stellenweise nicht ausgeschlossen. Die Arbeiten im Kronen- bzw. Wurzelbereich werden von einem Baumgutachter begleitet.

Für die Baumaßnahme müssen insgesamt 10 Bäume in der Osdorfer Landstraße gefällt werden. Eine Linde mit einem Stammdurchmesser von 15 cm muss im Bereich der Bushaltestelle Flottbeker Drift gefällt werden, um Platz für einen Fahrgastunterstand zu schaffen. Ersatzpflanzungen werden in ausreichendem Maße vorgenommen. Bei Station 0+790 muss eine Eiche mit einem Stammdurchmesser von 50 cm und bei Station 0+925 muss eine Linde mit einem Stammdurchmesser von 25 cm entfernt werden, damit der Gehweg und der Radweg in den Bereichen verbreitert und geradlinig geführt werden können. Um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, müssen auf der Südseite der Osdorfer Landstraße kurz vor der Einmündung Groß Flottbeker Straße zwei Linden (Stammdurchmesser 35 cm) und zwei Eichen (Stammdurchmesser 5 und 45 cm) gefällt werden. Durch die Wegnahme der Bäume wird die Sicht auf die dort vorhandene Lichtsignalanlage verbessert und der Radfahrer kann verkehrssicherer auf einem Radfahrstreifen an den Knoten geführt werden. Es werden im Planungsbereich 15 neue Bäume gepflanzt. Weitere neue Bäume sind u. a. auch außerhalb des Baubereiches möglich. Die genauen Standorte sowie die Baumarten werden noch mit dem Bezirksamt Altona abgestimmt.

3.10 Straßenmöblierung

Die Standorte der Beleuchtungs- und LSA-Masten sowie der Werbeträger werden der Planung angepasst.

Im Bereich der Bushaltestellen sowie an weiteren geeigneten Standorten werden neue Fahrradanhänger in ausreichender Anzahl (insgesamt mehr als 15 Stück) eingebaut.

3.11 Ver- und Entsorgungsleitungen

Eine Leitungsanfrage ist Anfang 2016 gestellt worden. Die Leitungsbestandspläne wurden angefertigt, die erforderlichen Leitungstrassenpläne werden im nächsten Planungsschritt erstellt. Die Leitungstrassenanweisung wird im Anschluss an die Schlussverschickung verschickt.

Ver- und Entsorgungsleitungen müssen für diese Baumaßnahme auf Grundlage der Bestandsleitungspläne der Leitungsanfrage voraussichtlich von Stromnetz Hamburg, der Deutschen Telekom, Dataport, Hamburg Netz, Hamburg Wasser und Kabel Deutschland umgelegt werden. Die Anschlussleitungen der öffentlichen Beleuchtung sowie der Lichtsignalanlagen und einige Trummenanschlussleitungen müssen den neuen Gegebenheiten angepasst werden. Zudem müssen diverse Schächte und Schalt-schränke von Dataport und der Deutschen Telekom den neuen Bordkantenverläufen angepasst und versetzt werden sowie zum Teil überfahrbar hergestellt werden.

3.12 Anliegerbetroffenheiten

Durch die Beseitigung der vorhandenen Straßenschäden werden die durch den schlechten Fahrbahnzustand hervorgerufenen Erschütterungen vermindert.

Durch die Steigerung der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte werden unnötige Stauzeiten verringert. Dadurch werden die Lärmemissionen für die Anwohner, aber auch der Kraftstoffverbrauch und damit die Schadstoffemissionen vermindert.

Durch die verbesserte Radverkehrsanlage können sowohl die Anlieger als auch andere Radfahrer diese Strecke zukünftig sicherer und komfortabler zurücklegen. Durch die Verbesserung wird auch eine Steigerung des Radverkehrsanteils erwartet. Dies trägt ebenfalls zu Klimaschutz und Lärminderung sowie zur Luftreinhaltung und zur Gesundheitsvorsorge bei. Gemäß der Broschüre "Radverkehr in Deutschland" des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur belegen Städteumfragen, "dass Städte, Gemeinden und Regionen mit hohen Radverkehrsanteilen als besonders attraktiv und lebenswert empfunden werden".

Negative Auswirkungen auf die Anlieger sind nicht zu erwarten.

3.13 Lärmschutz

Der Umfang der geplanten Arbeiten stellt keinen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV dar, wie er als Auslöser für eine wesentliche Änderung vorausgesetzt wird. Es entstehen keine Ansprüche und keine Kosten für Lärmschutzmaßnahmen.

4 Planungsrechtliche Grundlagen

Als planungsrechtliche Grundlage gelten die Bebauungspläne Osdorf 4-Groß-Flottbek 5 aus dem Jahre 1964 und Osdorf 32 aus dem Jahre 1972, die Teilbepauungspläne 564 aus dem Jahre 1958, 568 und 842 aus dem Jahre 1960 und 1143 aus dem Jahre 1961 sowie die Baustufenpläne Bahrenfeld und Groß-Flottbek-Othmarschen jeweils aus dem Jahre 1955 (1. Änderung jeweils 1960). Die für die Maßnahme geltenden rechtsverbindlichen Bebauungspläne, Teilbepauungspläne und Baustufenpläne werden eingehalten. Die Umsetzung der geplanten Straßenbaumaßnahme erfolgt innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinien.

5 Umweltverträglichkeitsprüfung

Die Baumaßnahme unterliegt nach Prüfung der in § 13a Hamburgisches Wegegesetz genannten Kriterien keiner Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in Hamburg.

6 Umsetzung der Planung

6.1 Grunderwerb

Da der Umbau innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinien erfolgt, ist Grunderwerb nicht erforderlich.

6.2 Kampfmittelräumdienst

Für die überplanten Flächen, die noch nicht vom Kampfmittelräumdienst freigegeben sind, wurde eine Anfrage auf Auswertung der alliierten Luftbilder an die Feuerwehr (GEVK) gestellt.

6.3 Wirtschaftlichkeit

Eine Kosten-Nutzen-Analyse im eigentlichen Sinne ist hier nicht durchführbar. Der Nutzen ist eher aus einer gesamtwirtschaftlichen Betrachtungsweise zu sehen. Ohne eine exakte, monetäre Bewertung vorgenommen zu haben, kann abgeschätzt werden, dass die zu erwartenden Kosten in einem volkswirtschaftlich sinnvollen Verhältnis zu dem zu erwartenden Nutzen stehen.

Durch die gezielte Förderung des Radverkehrs wird auf die mögliche Verlagerung der Nahverkehrswege vom Pkw auf das Fahrrad und daraus resultierend auf eine Verringerung der negativen Auswirkungen des MIV eingewirkt. Zusätzlich gewährleistet der vorgesehene Ausbau eine sichere Verkehrsführung für Radfahrer in stark belasteten Hauptverkehrsstraßen, wodurch potentielle Unfallkosten eingespart werden.

Durch die Neugestaltung der Haltestellen kann die Attraktivität aus Sicht des Kunden gesteigert werden. Hierdurch werden zusätzliche Fahrgäste für den ÖPNV gewonnen und die Fahrgeldeinnahmen gesteigert. Die Bordkanten der Haltestellen werden mit 18 cm hohen Sonderborden ausgeführt, die ein verschleißarmes Anfahren des Haltestellenbordes mit den Reifen des Fahrzeuges ermöglichen. Hierdurch können die Spaltbreiten und Spalthöhen zwischen Haltestellenbord und Fahrzeugfußboden deutlich reduziert werden. Dies wirkt sich mindernd sowohl auf die absolute Dauer als auch auf die Streuung der an dieser Haltestellen auftretenden Fahrgastwechselzeiten auf, da insbesondere Fahrgäste mit Kinderwagen, Gehhilfen und Rollstühlen deutlich zügiger und ggf. sogar unter Verzicht auf

den Einsatz der Klapprampe das Fahrzeug betreten können. Somit trägt die Maßnahme zu einer Beschleunigung der Betriebsabläufe sowie zu einer Erhöhung der Betriebsstabilität und Fahrplantreue bei. Darüber hinaus werden taktile Leitelemente für sehbehinderte Fahrgäste eingebaut. Gemeinsam mit den oben beschriebenen Vorteilen des Einsatzes von Sonderborden werden die Haltestellen sowohl funktionell als auch visuell deutlich aufgewertet. Dies trägt erfahrungsgemäß zu einer höheren Kundenakzeptanz und Nutzung des bestehenden ÖPNV-Angebots bei, was sich wiederum positiv auf die zu erwartenden Fahrgeldeinnahmen auswirkt.

Das sehr hohe Alter des Fahrbahnaufbaus in Verbindung mit dem ausgeprägten Schadensbild im gesamten Knotenbereich lässt darauf schließen, dass der vorhandene Aufbau am Ende seiner Lebensdauer ist und seine Funktionsfähigkeit bereits weitgehend verloren hat. Er ist den heutigen und zukünftigen Belastungen nicht mehr gewachsen. Die vorhandenen Schäden sind durch Unterhaltungsarbeiten nicht mehr zu beseitigen. Daher ist in Teilbereichen eine Grundinstandsetzung der Osdorfer Landstraße erforderlich.

Die Maßnahme wurde entsprechend den "Planungshinweisen für Stadtstraßen" unter Berücksichtigung der örtlichen, städtebaulichen und verkehrlichen Randbedingungen geplant.

Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt nach den anerkannten Regeln der Technik, die grundsätzlich auch wirtschaftlichen Gesichtspunkten unterliegen.

Der konkret zu errechnende monetäre Nutzen dieser Maßnahmen lässt sich nicht darstellen.

6.4 Finanzierung

Kostenträger ist die Freie und Hansestadt Hamburg. Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt durch Mittel der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation. Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt aus der Produktgruppe Infrastruktur 269.02.

6.5 Entwurfs- und Baudienststelle

Die Planung und Durchführung der Baumaßnahme erfolgen durch den Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer.

6.6 Realisierungstermin

Die Durchführung der Baumaßnahme ist für den Sommer/Herbst 2017 geplant. Um die verkehrlichen Einschränkungen für die Anwohner sowie der Pendler so gering wie möglich zu halten, ist es vorgesehen, mit Beginn der Hamburger Sommerferien die Baumaßnahme zu starten.

Verfasst:

Aufgestellt: