

Baumaßnahme: Umbau Dratelnstraße

Bau-/ Teilbaumaßnahme: 1. Bauabschnitt

ERLÄUTERUNGSBERICHT ZUR 1. VERSCHICKUNG

INHALTSVERZEICHNIS

1	Allgemeines	2
1.1	Darstellung der Baumaßnahme, Lage und Einordnung in die überörtliche Situation...	2
1.2	Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit der Baumaßnahme	2
1.3	Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag	3
1.4	Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien	3
1.5	Angaben zu weiteren Vereinbarungen.....	3
2	Planungsrechtliche Grundlagen	3
3	Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage	3
3.1	Beschreibung des Bestandes	3
3.2	Rahmenbedingungen	4
4	Variantenuntersuchung	5
5	Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante	6
6	Erläuterungen zu den Kosten, der Wirtschaftlichkeit und der Finanzierung	9
7	Durchführung und Auswirkung der Baumaßnahme	9
7.1	Auswirkungen aus Immissionen	9
7.2	Voraus- und Folgemaßnahmen	9
7.3	Auswirkungen der Baumaßnahme auf das unmittelbare und erweiterte Umfeld	9
7.4	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft	10
7.5	Anlagevermögen.....	10
8	Sonstiges	10

1 Allgemeines

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

Die Dratelnstraße befindet sich im Bezirk Hamburg-Mitte, Stadtteil Wilhelmsburg und verläuft in Süd-Nord-Richtung von der Mengestraße/Neuenfelder Straße zur Rotenhäuser Straße. Sie ist eine Bezirksstraße. Über sie werden die anliegende Gewerbeschule mit rd. 4.000 Schüler/innen, Gewerbe- und Produktionsbetriebe, Supermärkte sowie einzelne Wohngebäude erschlossen. Der Querschnitt entspricht einer Gewerbestraße.

Zukünftig wird die verlegte B 4/ 75 über die Rotenhäuser Straße an die Dratelnstraße angebunden. Sie dient dann auch dem Verkehr in Richtung Hafen als Verbindungsstraße. Gleichzeitig soll sie mit der Planung des neuen Rathausviertels städtebaulichen Ansprüchen genügen.

Die vorliegende Planverschickung umfasst das südliche Teilstück der Dratelnstraße zwischen Neuenfelder- und Thielenstraße.

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

In 2019 soll der Neubau der Wilhelmsburger Reichsstraße (B75) in Betrieb gehen. Hierdurch entfällt die Anschlussstelle HH-Wilhelmsburg an der Neuenfelder Straße zugunsten einer neuen Anschlussstelle an der Rotenhäuser Straße. Ab diesem Zeitpunkt muss die Dratelnstraße die Verkehre von und zu der neuen Anschlussstelle aufnehmen. Zusätzlich werden im Rahmen der Funktions- bzw. B-Pläne Wilhelmsburg 89 und 91 neue Nutzungen entlang der Dratelnstraße entwickelt, deren Quell- und Zielverkehre ebenfalls von der Dratelnstraße aufgenommen werden müssen. Zur Bewältigung der Mehrverkehre und zur Erfüllung der neuen Funktion als Hauptverkehrsstraße ist ein Ausbau der Dratelnstraße erforderlich. Dieser soll insbesondere auch städtebauliche Anforderungen berücksichtigen, da die Dratelnstraße den umliegenden, teils neuen Nutzungen als zentrale Hauptachse dienen wird.

Da nach Eröffnung der Anschlussstelle Rotenhäuser Straße eine Sperrung der Dratelnstraße aus verkehrlichen Gründen nicht mehr in Frage kommt, ist bis zur Eröffnung der verlegten Wilhelmsburger Reichsstraße das südliche Teilstück der Dratelnstraße zwischen Neuenfelder Straße und Thielenstraße einschließlich des Knotenpunktes Dratelnstraße/Planstraße 1/Thielenstraße leistungsgerecht fertigzustellen. Eine Realisierung nach Eröffnung der neuen B75 würde zu einem erheblich komplexeren Bauablauf und damit auch zu deutlich höheren Kosten führen.

Die Realisierung des nördlichen Abschnitts bis zur Rotenhäuser Straße ist aufgrund des erforderlichen Grunderwerbs von privaten Eigentümern und wegen der derzeit nicht sicher abzuschätzenden verkehrlichen Ansprüche noch nicht durchführbar .

1.3 Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag

Bedarfsträger und Auftraggeber ist die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI). Realisierungsträger ist der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG).

1.4 Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien

Im Koalitionsvertrag des Senates wird der Ausbau der Dratelnstraße erwähnt: „Die verlegte Wilhelmsburger Reichsstraße wird gebaut [...]. Im Zuge der Verlegung [...] wollen wir für eine wirkungsvolle Entlastung der Elbinseln von hafenbezogenen Lkw-Verkehren sorgen und werden keinen durchgängig vierspurigen Ausbau der Dratelnstraße planen.“

1.5 Angaben zu weiteren Vereinbarungen

-entfällt-

2 Planungsrechtliche Grundlagen

Planungsrechtliche Grundlage ist die Planfeststellung für die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße (26.06.2013, geändert am 09.10.2014), der Funktionsplan Wilhelmsburg 91 („Rathausviertel“) mit Stand vom 01.07.2016 sowie der Entwurf des B-Planes Wilhelmsburg 89 vom 22.12.2009. Die Maßnahme setzt eine Zustimmung nach § 125 BauGB voraus.

3 Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage

3.1 Beschreibung des Bestandes

Kraftfahrzeugverkehr

Die Dratelnstraße verfügt über eine 7,0 m breite, zweistreifige Fahrbahn. Die Grundstücke werden aus beiden Fahrtrichtungen erschlossen. Im überwiegenden Teil der Strecke gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h.

Öffentlicher Personennahverkehr

Im Planungsbereich befindet sich im östlichen Arm des Knotenpunktes Dratelnstraße/Neuenfelder Str. die Bushaltestelle Dratelnstraße. Diese wird von den Linien 13, 151, 152, 154, 156, 252 und 640 angefahren. Auf der Dratelnstraße verkehrt keine Buslinie.

Fuß- und Radverkehr

Auf der Westseite ist heute ein durchgängiger, 1,50 m breiter Gehweg vorhanden. Auf der Ostseite ist der Gehweg mit einer Breite von 2,00 m ausgebildet. Weiter nördlich reduzieren sich die Flächen auf eine Breite von 1,50 m. Es sind beidseitig untermaßige, benutzungspflichtige Radwege mit einer Breite von 1,50 m vorhanden.

Im Zuge des Gert-Schwämmle-Weges verläuft eine wichtige Fuß- und Radverkehrsachse, die die Dratelnstraße unsignalisiert kreuzt.

Barrierefreiheit

Es sind keine Einrichtungen der Barrierefreiheit vorhanden.

Lichtsignalanlagen, Knotenpunkte

Am südlichen Ausbauende wird der Knotenpunkt Neuenfelder Straße/AS HH-Wilhelmsburg/Mengestraße/Dratelnstraße mit einer Lichtsignalanlage geregelt. Im unsignalisierten Einmündungsbereich der Thielenstraße und im ebenfalls unsignalisierten Knotenpunkt Rotenhäuser Straße/Rubbertstraße/Dratelnstraße sind keine separaten Abbiegestreifen vorhanden.

Ruhender Verkehr

Dem ruhenden Verkehr stehen abschnittsweise baulich angelegte Parkstände mit einer Tiefe von 2,50 m zur Verfügung.

Öffentliche Beleuchtung

Es ist eine Straßenbeleuchtung mit Peitschenmasten vorhanden.

Straßenbegleitgrün

Die Fahrbahn wird in weiten Teilen beidseitig von Baumscheiben/Baumstreifen gesäumt, außerdem befinden sich zahlreiche Baumstandorte auf Privatgrund.

Entwässerung

Die Straßenentwässerung erfolgt über Trummen in ein Regensiel. Dieses leitet ohne Behandlung und ungedrosselt in die Vorflut Neuenfelder Wettern ein.

Versorgungsleitungen

Unterhalb der Fahrbahn verlaufen ein Regen- sowie ein Schmutzwassersiel. Versorgungsleitungen befinden sich unterhalb Nebenflächen.

3.2 Rahmenbedingungen

Abhängigkeiten zu weiteren Baumaßnahmen

Der Ausbau der Dratelnstraße steht in unmittelbarer Beziehung zur Realisierung der verlegten Wilhelmsburger Reichsstraße durch die DEGES. Diese Maßnahme ist ursächlich für den Ausbau der Dratelnstraße. Gleichzeitig ist mit der Fertigstellung Anfang 2019 auch der zeitliche Rahmen für die bauliche Umsetzung der Dratelnstraße gegeben.

Die Entwicklung neuer Nutzungen westlich der Dratelnstraße gemäß dem B-Plan Wilhelmsburg 91 soll ab 2018 erfolgen.

Umweltverträglichkeit

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung ist nach Prüfung der Kriterien des §13a Hamburgisches Wegegesetz (HWG) nicht erforderlich.

Für die im Zuge dieser Maßnahme zu verlegende Neuenfelder Wettern ist eine entsprechende Vorprüfung durchzuführen.

Bodengutachten

Ein Boden- und Baugrundgutachten liegt noch nicht vor.

Grundwasser

Angaben zum Grundwasser sind Teil des Boden- und Baugrundgutachtens.

Kampfmittel

Im Planungsbereich sind Bombenblindgängerverdachtsflächen vorhanden. Ein Sondierungskonzept wird im Auftrag des LSBG erstellt.

4 Variantenuntersuchung

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung Dratelnstraße (ARGUS, 2016) wurde das erstmals 2010 für die Planfeststellung zum Neubau der Wilhelmsburger Reichsstraße entwickelte Verkehrsmodell für die Elbinsel umfassend aktualisiert. Dabei konnten insbesondere die geplanten Nutzungen und die dafür prognostizierte zusätzliche Verkehrsnachfrage unter Berücksichtigung aktueller Daten zum Verkehrsverhalten in Hamburg intensiv überarbeitet werden. Das Ergebnis ist eine aktualisierte Fassung des Verkehrsmodells für die Elbinsel. Auf Grundlage dieses Modells wurden insgesamt sechs Verkehrsführungs- bzw. Erschließungsvarianten für das Gebiet des Bebauungsplans Wilhelmsburg 91 sowie die nähere Umgebung der Dratelnstraße untersucht und vergleichend bewertet.

Für die Erschließung des Bebauungsplangebiets wurden Varianten mit einer oder zwei Anbindungen an die Dratelnstraße behandelt. Der Knotenpunkt Anbindung B-Plan-Gebiet/Thielenstraße/Dratelnstraße wurde in Form von zwei versetzten Einmündungen sowie als Kreuzung geprüft. Im Ergebnis wurde die einfache und direkte Anbindung an die Dratelnstraße auf Höhe der Thielenstraße empfohlen. Dabei handelt es sich auch für den in Ost-West-Richtung orientierten nichtmotorisierten Verkehr um die attraktivste Lösung.

Südlich der Thielenstraße ergaben die verschiedenen untersuchten Szenarien eine Verkehrsbelastung zwischen 12.200 und 16.200 Kfz/d. Für diesen Abschnitt ist daher ein zweistreifiger Ausbau leistungsfähig.

Die prognostizierten Verkehrsbelastungen nördlich der Thielenstraße liegen mit 18.700 bis 24.900 Kfz/d im Grenzbereich eines langfristig vierstreifigen Ausbaus. Alternativ kann auch ein überbreiter Fahrstreifen je Richtung in Frage kommen.

5 Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante

Von einem sofortigen vierstreifigen Ausbau nördlich der Thielenstraße wird angesichts der Prognoseunsicherheiten und aufgrund des Umstandes, dass die betreffenden Schwellenwerte nur knapp überschritten wurden, abgesehen. Durch die langen Entwicklungshorizonte der städtebaulichen Maßnahmen im Umfeld und den vielschichtigen Variablen in den Prognoseansätzen ist ein stufenweises Vorgehen konzipiert worden, das entsprechend der zukünftigen Entwicklung Handlungsoptionen aufzeigt, mit denen sichergestellt werden kann, dass eine optimierte Erschließungsplanung weiterverfolgt wird:

1. Die Dratelnstraße wird sowohl im Nord- als auch im Südabschnitt zweistreifig hergestellt. Im nördlichen Abschnitt ist dies bei Eröffnung der Wilhelmsburger Reichsstraße ohnehin gegeben, da bis zum Erwerb der zum Ausbau notwendigen Grundstücke die bestehende Straße weiter genutzt wird. Sobald hier der Ausbau erfolgen kann, wird ein Querschnitt hergestellt, der zunächst einstreifig je Richtung befahrbar sein wird. Der Abschnitt südlich der Thielenstraße wird endgültig mit einem Fahrstreifen je Richtung hergestellt.
2. Bei Eintreten von Kapazitätsengpässen wird durch die Sperrung der Thielenbrücke für den MIV eine Entlastung des maßgebenden Knotenpunktes Dratelnstraße/Planstraße 1/Thielenstraße bewirkt, die eine Beibehaltung der Zweistreifigkeit weiter erlaubt. Die betroffenen Verkehre aus dem Bahnhofsviertel müssten dann auf die Anschlussstellen Georgswerder oder Wilhelmsburg Süd ausweichen. Es wird davon ausgegangen, dass ausreichende Kapazitäten auf den davon hauptsächlich betroffenen Straßen Niedergeorgswerder Deich und Otto-Brenner-Straße vorhanden sind.
3. Sollte trotz der Sperrung der Thielenbrücke die Kapazität nördlich der Thielenstraße weiterhin unzureichend sein, wird der Abschnitt vierstreifig oder mit einem überbreiten Fahrstreifen je Richtung ausgebaut.

Da also langfristig ein vierstreifiger Ausbau nicht ausgeschlossen werden kann, ist der öffentliche Straßenraum in ausreichender Breite vorzuhalten. Dies betrifft auch die Freihaltung von Flächen, die für größere Rückstaulängen südlich der Thielenstraße erforderlich werden können.

Südlich der Thielenstraße wird die Dratelnstraße als dreireihige Allee mit einstreifigen Richtungsfahrbahnen und einer Mittelinsel geplant. Durch den Alleencharakter soll somit insbesondere städtebaulichen Ansprüchen als zentrale Eingangs- und Erschließungsachse der B-Plan-Gebiete Rechnung getragen werden.

Kraftfahrzeugverkehr

Im Streckenbereich stehen einstreifige Richtungsfahrbahnen mit 5,85 m Breite zur Verfügung, auf welchen ein Radfahrstreifen sowie ein 3,25 m breiter Fahrstreifen markiert sind. Die Breite der Richtungsfahrbahnen erlaubt ein Vorbeifahren eines Lkw an einem anderen, am Fahrbahnrand haltenden (defekten) Lkw.

Die Fahrstreifenbreite variiert lokal durch Kurvenverbreiterungen zwischen 3,25 m und 3,50 m. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt im gesamten Planungsbereich 50 km/h (Hauptverkehrsstraße).

Öffentlicher Personennahverkehr

Über die Nutzung der Dratelnstraße durch Linienbusverkehr erfolgt eine Abstimmung mit der Hochbahn. Im nachrichtlich dargestellten Ausbau des Knotenpunktes Neuenfelder Straße/Mengestraße/Dratelnstraße ist eine Busbucht als mögliche Haltestellenform berücksichtigt. Weitere Haltestellen können als Haltestellenkaps in die Planung integriert werden.

Fuß- und Radverkehr

Für den Fußverkehr werden Gehwege mit einer Verkehrsraumbreite von 2,00 m zuzüglich der erforderlichen Sicherheitsräume zu beispielsweise Fahrbahnen und aufgehenden Bauteilen vorgesehen. Diese erfüllt auch die Anforderungen an die Barrierefreiheit (min. 2,00 m gem. H-BVA). Im Bereich der Brücke am Gert-Schwämmle-Weg ist aus baulichen Gründen der Verkehrsraum auf 1,70 m (2,40 m einschließlich der Sicherheitsräume) begrenzt. Zudem können lokal Einengungen für Einbauten oder den Schutz von Bäumen notwendig werden. In der Thielenstraße wird an die rd. 1,50 m breiten Bestandsgehwege angeschlossen. Im nordöstlichen Quadranten des Knotenpunktes kann aufgrund des noch nicht erfolgten Grunderwerbs zunächst nur ein verengter Gehweg angeboten werden.

Der Radverkehr wird im gesamten Planungsbereich auf Radfahrstreifen geführt. Diese haben Breiten zwischen 1,85 m und 2,60 m einschließlich Markierung. Damit insbesondere der Schwerverkehr einen möglichst großen Abstand zu Radfahrenden hält, werden bei der Aufteilung der 5,85 m breiten Richtungsfahrbahnen breitere Radfahrstreifen anstelle nicht erforderlicher, breiterer MIV-Fahrstreifen vorgesehen. Zwischen Parkständen und Radfahrstreifen befindet sich ein Sicherheitstrennstreifen von 50 cm. An den Ausbauenden wird der Radverkehr wieder auf die Nebenflächen aufgeleitet.

Barrierefreiheit

Die Planung berücksichtigt die Anforderungen der PLAST 10 bzw. der H-BVA. Die Querungen werden grundsätzlich als getrennte Querungen ausgeführt. Die Gehwege werden an der inneren Leitlinie mit einem taktil erfassbaren Tiefbord begrenzt. Die Gehwegbreiten berücksichtigen die Begegnung von Rollstuhlfahrenden durch ein liches Maß von 2,00 m gem. H-BVA zzgl. der erforderlichen Sicherheitsräume.

Lichtsignalanlagen/Knotenpunkte

Der Knotenpunkt Neuenfelder Straße/Mengestraße/Dratelnstraße wird nach Entfall der Anschlussstelle provisorisch auf den neuen Betriebszustand umgebaut. Die Zufahrten zur alten Wilhelmsburger Reichsstraße werden mit Betonleitsteinen bzw. einem Erdwall gut wahrnehmbar versperrt. Die Fahrstreifenaufteilung bleibt im restlichen Knotenpunkt gleich. Die Notwendigkeit einer Anpassung der LSA-Steuerung wird geprüft.

Im Zuge des Gert-Schwämmle-Weges entsteht eine signalisierte Querung. Im Zuge dieser wichtigen Fuß- und Radverkehrsachse wird hierdurch die Überquerung erleichtert und die Verkehrssicherheit erhöht. Die LSA wird mit dem nahe liegenden Knotenpunkt an der Mengestraße koordiniert.

Gegenüber den Turnhallen der Gewerbeschule mündet die Planstraße 2 des Rathausviertels ein. Sie erhält eine untergeordnete Anbindung mit einer Gehwegüberfahrt und einer „rechts rein, rechts raus“-Regelung. Aufgrund der Dichte der bereits bestehenden Zufahrten in diesem Bereich soll keine zusätzliche Linksabbiege- oder Einbiegemöglichkeit geschaffen werden. Ebenso wird eine LSA ausgeschlossen, da eine Koordinierung mit den angrenzenden Anlagen nicht möglich ist.

Der Knotenpunkt Dratelnstraße/Thielenstraße wird um einen westlichen Arm, Planstraße 1, ergänzt und zum LSA-Knotenpunkt umgebaut. Bei einem zweistreifigen Nordabschnitt der Dratelnstraße verfügt der Knotenpunkt von Süden kommend über einen Linksabbiegestreifen sowie einen gemeinsamen Fahrstreifen für die Richtungen geradeaus und rechts. Sollte ein vierstreifiger Ausbau der nördlichen Dratelnstraße erforderlich werden, kann durch Ummarkieren eine Fahrstreifenaufteilung „geradeaus/links“ und „geradeaus/rechts“ eingerichtet werden. Falls erforderlich, kann auch der Rückstauraum vergrößert werden. Die hierfür erforderlichen öffentlichen Flächen werden vorgehalten. Im nördlichen Knotenpunktarm erfolgt der Übergang auf den Bestand, wobei die äußeren Borde bis zur Überleitung des Radverkehrs in die Nebenflächen bereits dem endgültigen Verlauf entsprechen. Um von Norden kommend einen rd. 50 m langen Linksabbieger einzurichten, werden Parkstände provisorisch zu Fahrbahnfläche umgewandelt.

Ruhender Verkehr

Entlang der Dratelnstraße sind 60 öffentliche Längsparkstände vorgesehen.

Öffentliche Beleuchtung

Im Alleebereich werden Peitschenmaste in alternierender Aufstellung vorgesehen, südlich davon werden die Leuchten einseitig auf der Westseite angeordnet.

Straßenbegleitgrün

Im Alleebereich werden im Abstand von rd. 16,50 m Baumpflanzungen mit ca. 11 m² großen Baumscheiben vorgesehen. Die Pflanzgruben werden entsprechend den Anforderungen der Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung Landschaftsbau e. V. (FLL) - Empfehlungen für Baumpflanzungen, Teil 2 hergestellt. Die vorhandenen Straßenbäume entfallen. Außerhalb der Allee sollen die Bestandsbäume möglichst erhalten werden, sofern dies nach der Prüfung durch ein Wurzelgutachten mit dem Straßen- und Leitungsbau vereinbar ist. In der breiten Mittelinsel zwischen Schnellrestaurant und dem im Bau befindlichen Studentenwohnheim sollen zwei Bäume gepflanzt, bzw. vorhandene Bäume hierhin umgesetzt werden. Das Straßenbegleitgrün der Erschließung Rathausviertel soll bis zur Dratelnstraße ergänzt werden.

Entwässerung

Da durch die Funktionsänderung und die deutliche Verkehrszunahme eine Verschlechterung der Qualität des Straßenabwassers zu erwarten ist und darüber hinaus die Wahrscheinlichkeit einer Havarie steigt, wird die Straßenentwässerung grundsätzlich umgebaut. Das anfallende Oberflächenwasser soll weiterhin mit Trummen gefasst werden, allerdings erfolgt keine unmittelbare Einleitung in die Neuenfelder Wettern mehr. Es werden derzeit durch eine Planung Dritter zwei Varianten zur Entwässerung geprüft: Die Entwässerung mittels eines angepassten Regensieles und die Herstellung einer neuen Straßenentwässerungsanlage (SEA). In beiden Fällen erfolgt eine Regenwasserbehandlung vor der ggf. gedrosselten Einleitung in die Vorflut. Die Wahl der Entwässerungsanlage ist nicht Teil der Verschickung.

Versorgungsleitungen

Die Leitungsträger werden über die Planung informiert und erhalten im Rahmen der Leitungsplanung Gelegenheit zur Stellungnahme. Die vorhandenen und zukünftigen Versorgungsleitungen werden in der Leitungstrassenplanung (nicht Teil dieser Verschickung) berücksichtigt.

Baustoffe

Der Oberbau wird gemäß den in Hamburg gültigen Regelwerken gewählt, die Baustoffe müssen die in Hamburg gültigen Anforderungen erfüllen.

6 Erläuterungen zu den Kosten, der Wirtschaftlichkeit und der Finanzierung

-entfällt-

7 Durchführung und Auswirkung der Baumaßnahme

Die Realisierung ist ab Herbst 2017 vorgesehen. Die Baumaßnahme muss bis zur Eröffnung der verlegten Wilhelmsburger Reichsstraße Anfang 2019 abgeschlossen sein. Die genaue Verkehrsführung wird mit allen zu beteiligenden Dienststellen abgestimmt.

7.1 Auswirkungen aus Immissionen

-entfällt-

7.2 Voraus- und Folgemaßnahmen

Gegebenenfalls erfolgen als bezirkliche Vorausmaßnahme bereits Baumfällungen im Frühjahr 2017. Vor Beginn der Straßenbauarbeiten sind Leitungsverlegungen durch die Versorger auszuführen.

7.3 Auswirkungen der Baumaßnahme auf das unmittelbare und erweiterte Umfeld

Folgende Auswirkungen ergeben sich:

- Je nach Baufortschritt und Verkehrsführung eingeschränkte Erreichbarkeit der anliegenden Grundstücke
- Verkehrsverlagerungen auf die Thielenbrücke, zusätzliche bauzeitliche Belastung der Gebiete nördlich des Wilhelmsburger Busbahnhofs
- Bauverkehre sowie Lärm und Erschütterungen durch die Baumaßnahme

7.4 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft -entfällt-

7.5 Anlagevermögen

Für die Verbreiterung des Straßenraumes werden Flächen aus öffentlichem Grundvermögen erworben. Gegebenenfalls ist im Bereich des im Bau befindlichen Studentenwohnheims eine Fläche von Privat zu erwerben, bzw. mit eine Baulast (Wege- und Leitungsrecht) einzutragen.

8 Sonstiges

-entfällt-

Verfasst: ARGUS Stadt- und
Verkehrsplanung

Aufgestellt: Projektleiter/-in

Datum: 22.12.2016

Datum: 22.12.2016

Unterschrift: 
Stempel und Name

Unterschrift: 
Leitzeichen und Name