

ERLÄUTERUNGSBERICHT ZUR SCHLUSSVERSCHICKUNG

INHALTSVERZEICHNIS

1	Allgemeines	2
1.1	Anlass und Grundlagen der Planung	2
1.2	Entwurfs- und Baudienststelle.....	2
2	Planungsrechtliche Grundlagen.....	2
3	Vorhandener Zustand	3
3.1	Fahrbahn	3
3.2	Ruhender Verkehr	3
3.3	ÖPNV	3
3.4	Fuß- und Radverkehr	3
3.5	Lichtsignalanlagen	4
3.6	Öffentliche Beleuchtung	4
3.7	Straßenbegleitgrün.....	4
3.8	Entwässerung	4
3.9	Ausstattung und wegweisende Beschilderung	4
3.10	Versorgungsleitungen	5
3.11	Verkehrsbelastung	5
3.12	Umweltverträglichkeit	6
3.13	Bodengutachten und Grundwasser	6
3.14	Kampfmittel	6
4	Geplanter Zustand	7
4.1	Fahrbahn	7
4.2	Ruhender Verkehr	8
4.3	ÖPNV	8
4.4	Fuß- und Radverkehr	8
4.5	Lichtsignalanlagen	9
4.6	Öffentliche Beleuchtung	9
4.7	Straßenbegleitgrün.....	9
4.8	Entwässerung	9
4.9	Ausstattung und wegweisende Beschilderung	10
4.10	Versorgungsleitungen	10
4.11	Barrierefreiheit.....	10
4.12	Ersatzbaustoffe	10
5	Erläuterungen zu der Wirtschaftlichkeit und der Finanzierung	10
6	Baudurchführung	10
7	Lärmschutz	11
8	Grunderwerb.....	11

1 Allgemeines

1.1 Anlass und Grundlagen der Planung

Die Langenhorner Chaussee ist eine Hauptverkehrsstraße im Stadtteil Langenhorn (Belastungsklasse Bk 32) und verbindet den Stadtteil Fuhlsbüttel mit Norderstedt. Sie liegt im Zuständigkeitsbereich des Bezirksamtes Hamburg-Nord.

An der gesamten Langenhorner Chaussee wurden vom zuständigen PK vermehrt Unfälle im Längsverkehr und mit dem ruhenden Verkehr festgestellt, die auf die unechte Vierstreifigkeit zurückzuführen sind. Weiterhin trägt nach Angaben des PK auch der nicht ordnungsgemäße Zustand der Trummen zu unerwarteten Brems-/Lenkmanövern bei, so dass sich auch hieraus Handlungsbedarf ergibt.

Gegenstand dieser Planung ist die Neuordnung der Hauptverkehrsstraße auf ca. 165 m Länge nur für den Abschnitt Langenhorner Chaussee nördlich Bärenhof bis zur Landesgrenze Schleswig-Holstein zwischen Hausnr. 680 und 692.

Neben der Einrichtung von zwei Fahrstreifen stadtein- und einem Fahrstreifen stadtauswärts werden auch die Radverkehrsanlagen neu hergestellt. Im Bereich Schmuggelstieg wird der Radverkehr auf der Fahrbahn mittels Radfahrstreifen geführt und im übrigen Teil werden die Radwege neu hergestellt. Sämtliche Nebenflächen werden PLAST-gerecht an die vorgenannten Änderungen angepasst. Die Maßnahme wird an den im Jahr 2016 umgeplanten Knotenbereich Langenhorner Chaussee/Stockflethweg angeschlossen.

1.2 Entwurfs- und Baudienststelle

Entwurfs- und Baudienststelle ist die Freie und Hansestadt Hamburg vertreten durch den Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, Abteilung S2 und S3.

2 Planungsrechtliche Grundlagen

Die geplante Maßnahme erfolgt innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinien gem. den geltenden rechtsverbindlichen Bebauungsplänen Langenhorn 3 v. 04.02.1991, Langenhorn 4 v. 12.10.1970 und Langenhorn 12 Blatt 2 v. 14.01.1972.

Darüber hinaus wird derzeit der Bebauungsplan Langenhorn 68 aufgestellt. Weiterhin liegt die Maßnahme vollständig im Wasserschutzgebiet Langenhorn/Glashütte (Schutzzone III).

3 Vorhandener Zustand

3.1 Fahrbahn

Die zweistreifige Fahrbahn der Langenhorner Chaussee ist in Asphaltbauweise in einer Gesamtbreite von ca. 10,0 m hergestellt. Durch die überbreiten Fahrstreifen von ca. 5 m entsteht eine unechte Vierstreifigkeit, wobei die Fahrstreifen insbesondere in Fahrrichtung Süden durch haltenden Anlieferungsverkehr eingeschränkt wird.

In Höhe Hausnr. 690 (Stat. 0+060) weist die Asphaltdeckschicht Längs- bzw. Querrisse auf.

Für die Randeinfassung wurden Granithochbordsteine verwendet.

Der Zufahrtsbereich/Parallelfahrbahn vor Hausnr. 688-690 ist ebenfalls teilweise in Asphalt hergestellt. Auf dem Flurstück 717 hingegen ist die Fahrbahn mit anthrazitfarbenem Rechteckpflaster hergestellt.

3.2 Ruhender Verkehr

Entlang der Langenhorner Chaussee sind beidseitig öffentliche gebührenfreie Längsparkstände zwischen den Bäumen angeordnet und auf der Ostseite als Parkplätze mit werktäglicher Einschränkung gekennzeichnet (Z314-30, ZZ1040-32 und ZZ1042). Die Parkstände sind mit Natursteinkleinpflaster befestigt und weisen eine Breite von ca. 2,10 m bis 3,00 m auf. Die Bäume sind mit Schutzbügeln gegen Beschädigungen gesichert.

In der Parallelfahrbahn besteht absolutes Haltverbot (Z283).

3.3 ÖPNV

Auf der Langenhorner Chaussee verkehren die Buslinien 278, 606, 7550 und 7551, im Planungsbereich liegt allerdings keine Haltestelle. Südlich des Planungsbereiches verläuft die U-Bahnlinie U1 mit der Haltestelle Ochsenzoll.

3.4 Fuß- und Radverkehr

Fußgänger:

Der Gehweg ist mit handelsüblichen Betonplatten 50/75x50 hergestellt. Auf der Westseite liegt die Gehwegbreite bei ca. 2,5 m und auf der Ostseite bei bis zu ca. 7,5 m.

Radfahrer:

In der Langenhorner Chaussee sind im Planungsbereich beidseitig baulich hergestellte, benutzungspflichtige Radwege mit einer Breite von ca. 0,80 m in Asphalt- oder Pflasterbauweise vorhanden. Die Radwege sind mit Rasenbordsteinen eingefasst.

Auf der Ostseite ist im weiteren Verlauf Richtung Norderstedt ab der Landesgrenze ein benutzungspflichtiger getrennter Rad- und Gehweg (Z 241) mit einer vorh. Breite von ca. 1,0 m eingerichtet.

Südlich des Planungsgebietes beginnt ab der U-Bahnstation Ochsenzoll die Hamburger Veloroute 4. Weiterhin verläuft westlich des Planungsgebietes durch den -mit Einschränkung an Markttagen- nur mit Radfahrern befahrbaren Schmuggelstieg die Radwander-Rundwege Kreis Segeberg Nr. 35 und Nr. 36.

3.5 Lichtsignalanlagen

Am südlichen Rand des Planungsbereiches ist in Höhe der Einmündung Bärenhof eine Fußgängerlichtsignalanlage (FLSA Schmuggelstieg) eingerichtet. Die FLSA ist mit der LSA am Knoten Stockflethweg signaltechnisch gekoppelt.

3.6 Öffentliche Beleuchtung

Die öffentliche Beleuchtung erfolgt über vier Auslegermasten am östlichen Fahrbahnrand im Bereich der Längsparkstände mit ca. 2 m Abstand zum Fahrbahnrand.

3.7 Straßenbegleitgrün

Beidseitig der Fahrbahn sind mehrere Laubbäume (Linde, Stamm Ø ca. 0,3 bis 0,6 m) vorhanden und unterbrechen die Längsparkstände. Die Bauminseln sind je Baum ca. 2 x 3 m groß, mit Bordsteinen eingefasst und unbefestigt.

3.8 Entwässerung

Die Fahrbahn ist als Dachprofil hergestellt, so dass beidseitig der Fahrbahn Trummen angeordnet sind.

Gemäß der Entwässerungsstudie durch das Ingenieurbüro [REDACTED] vom Dezember 2014 und der Kanalbefahrung vom August 2014 durch [REDACTED] erfolgt die Entwässerung über die beidseitig in der Nebenfläche angeordneten verrohrten Straßengräben/ Straßenentwässerungsleitungen DN 200 bis DN 300 sowie das Regensiel DN 700 der HSE. In Höhe Zufahrt Haus 679/681 sowie entlang der Landesgrenze verlaufen die Regenwasserleitungen in westlicher Richtung bis zur Tarpenbek bzw. münden in ein Rückhaltebecken.

3.9 Ausstattung und wegweisende Beschilderung

Im Planungsgebiet sind keine Werbeträger o.ä. vorhanden. An allen Bäumen sind Schutzbügel angeordnet.

Vor Haus 681 (Stat. 0+046, Fahrtrichtung Süden) sind in der Baumscheibe die

Sonderschilder „Evangelischer Gottesdienst“ und „Heilige Messe“ aufgestellt.
An der Landesgrenze sind beidseitig Ortstafeln (Vz 310) Hamburg bzw. Norderstedt angeordnet. Es befindet sich ansonsten keine wegweisende Beschilderung im Planungsgebiet.

3.10 Versorgungsleitungen

Neben den genannten Entwässerungsleitungen verläuft eine Schmutzwasserleitung im Bereich der Fahrbahn stadteinwärts.

Weiterhin besteht umfangreicher Leitungsbestand in den Nebenflächen (Gas-, Wasser-, Telekom-/Fernmelde- und Stromleitungen).

Eine Leitungsanfrage wurde durchgeführt und ein Leistungsbestandsplan erstellt.

Am 23.11.2015 und am 01.11.2016 wurden Leitungsbesprechungen durchgeführt.

3.11 Verkehrsbelastung

Die vorhandene Verkehrsbelastung beträgt an den Fahrbahnquerschnitten gemäß Hamburger Zählung vom 25.10.2012:

- Langenhorner Chaussee (nördl. Stockflethweg)
rd. 25.600 Kfz/24h, ca. 3,5 % Schwerlastanteil
- Langenhorner Chaussee (nördl. Schmuggelstieg)
rd. 25.400 Kfz/24h, ca. 3,5 % Schwerlastanteil

Gemäß einer Hamburger Zählung vom 06.02.2014 wurde eine davon abweichende Verkehrsbelastung festgestellt:

- Langenhorner Chaussee (südl. Am Ochsenzoll)
rd. 24.300 Kfz/24h, ca. 3,8 % Schwerlastanteil

Diese Verkehrszählung wird durch eine Verkehrszählung der Stadt Norderstedt vom 23.01.2014 im Kreisverkehrsbereich unmittelbar nördlich der Landesgrenze bestätigt:

- Langenhorner Chaussee (nördl. Am Ochsenzoll/Landesgrenze)
rd. 24.200 Kfz/24h, ca. 4,6 % Schwerlastanteil

In einer gesonderten Hamburger Zählung vom 26.08.2015 wurden auch die Fußgänger und Radfahrer im Planungsgebiet erfasst:

- Langenhorner Chaussee, Stockflethweg
rd. 710 Radfahrer Ri. Norden, rd. 760 Radfahrer Ri. Süden
- Langenhorner Chaussee, Am Ochsenzoll
rd. 270 Radfahrer Ri. Norden, rd. 300 Radfahrer Ri. Süden

3.12 Umweltverträglichkeit

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

3.13 Bodengutachten und Grundwasser

Aus dem Planungsbereich wurden am 24.04.2014 von der [REDACTED] GmbH 4 Bohrkerne aus der Fahrbahn sowie 12 Bodenproben entnommen.

Die Fahrbahn besteht demnach überwiegend aus einer pechbelasteten Asphaltdeck-/binder- und -tragschicht auf einer Großpflasterdecke in Sand. Sämtlicher belasteter Straßenaufbruch wird einer fachgerechten Verwertung über die [REDACTED] GmbH zugeführt. Die unterhalb anstehenden F1 Sande sind der LAGA Einbauklasse Z2 zuzuordnen und daher je nach Ausbautiefe einer fachgerechten Verwertung zuzuführen.

In den Nebenflächen wurden im Bereich der Stellplätze eine Kleinpflasterdecke in Sand auf einer ca. 13 cm dicken Schlackeschicht (LAGA >Z1.2) festgestellt. Die Asphaltdecke der Radwege ist ebenfalls pechbelastet und einschließlich der anstehenden Sande einer entsprechenden Verwertung zugeführt.

Die übrigen ungebundenen Schichten im Gehwegbereich sind der LAGA Einbauklasse Z1 zugeordnet.

Gem. Geoportal der Metropolregion Hamburg beträgt der minimale Grundwasserflurabstand ca. 2,5 - 5 m, so dass der Hauptgrundwasserleiter durch die Maßnahme unbeeinflusst ist. Im Rahmen der Straßenausbaumaßnahme ist daher mit keinem Grundwasser zu rechnen.

3.14 Kampfmittel

Eine Prüfung des Planungsgebietes hinsichtlich Kampfmittelverdacht wurde beantragt.

Gem. Prüfung des Kampfmittelkatasters der Feuerwehr Gefahrenerkundung Kampfmittelverdacht (GEKV) vom 21.12.2012 (Gz. BIS/F046-12/10306) und vom 08.07.2013 (Gz. BIS/F046-13/5272) und der Luftbildauswertungen vom 1.11.2013 (Gz. BIS/F046-13/7343) und vom 16.06.2015 (Gz. BIS/F046-15/03795_1) ist das Planungsgebiet vollständig als grün schraffierte Fläche ausgewiesen (kein Hinweis auf Bombenblindgänger oder vergrabene Munition).

4 Geplanter Zustand

Im Vorfeld der 1. Verschickung vom 5.11.2015 wurden verschiedene Planungsvarianten betrachtet und unter Berücksichtigung von Kriterien (z.B. Verkehrssicherheit, Stellplatzbilanz, Entfall von Straßenbäumen, Grunderwerb) bewertet. Am 25.04.2016 wurden die bis dahin erarbeiteten Varianten dem Regionalausschuss Lagenhorn-Fuhlsbüttel-Ohlsdorf-Alsterdorf-Groß Borstel vorgestellt.

Im Nachgang der eingegangenen Stellungnahmen und der Vorstellung im Regionalausschuss wurde insbesondere die Thematik der bestehenden Straßenbäume neu bewertet und im Frühjahr 2016 ein Baumgutachter mit entsprechenden Untersuchungen (Wurzelsuchgräben) beauftragt. Demnach ist eine Inanspruchnahme der meisten Baumscheiben nicht oder nur in geringem Umfang möglich. Eine Verbreiterung der Fahrbahn u.a. Zwecks Einrichtung eines Radfahrstreifens bei gleichzeitigem Baumerhalt ist somit nicht möglich. Weiterhin wurde das Grunderwerbsverfahren für die drei östlich gelegenen Flurstücke 792, 717 und 11313 durch das LIG durchgeführt, das bis zum Sommer 2016 andauerte. Im Ergebnis kann nur Grunderwerb auf Flurstück 792 umgesetzt werden.

Unter Berücksichtigung der konkreten Randbedingungen und Anpassung an die Voraussetzungen (u.a. größtmöglicher Baumerhalt, umsetzbarer Grunderwerb, ausreichende Verziehungsstrecke und Ausbau mit drei Richtungsfahrstreifen (2 RFS stadteinwärts, 1 RFS stadtauswärts)) ist die beiliegende Planung aufgestellt worden. Die Planung wurde am 5.12.2016 im Regionalausschuss Lagenhorn-Fuhlsbüttel-Ohlsdorf-Alsterdorf-Groß Borstel vorgestellt.

Die benötigte Dreistreifigkeit mit zwei Fahrstreifen Richtung Süden ergibt sich aus der FLSA im Süden, da es hier einer Aufstellung mit zwei Fahrspuren bedarf. Außerdem soll eine Pulkbildung vermieden werden. Dies geschieht indem der Verkehr aus Richtung Norderstedt kommend zweispurig weiter geführt wird, der hier zum einem aus dem Tunnel und zum anderen von einem freien Rechtsabbieger vom Kreisverkehr kommt.

Die Verziehungsstrecke in Richtung Norden ist so kurz wie verkehrssicherheitstechnisch vertretbar gehalten. Der Verkehrsfluss ist in der vorliegenden Planung gewährleistet.

Der Radverkehr wird in beiden Fahrtrichtungen fast ausschließlich auf dem Radweg geführt, wobei die klare und nutzerspezifische Zuweisung der Verkehrsflächen dabei konsequent beibehalten wird.

4.1 Fahrbahn

Die Fahrbahn wird dreistreifig ausgebaut. Aus Richtung Süden kommend werden die beiden Fahrstreifen in Höhe Haus Nr. 684 (ca. Stat. 0+110) zu einem Fahrstreifen zusammengeführt. Im Bereich der Verziehungsstrecke wird die Gesamtfahrbahn auf

rd. 12,75 m verbreitert. Auf der nördlich anschließenden Strecke mit drei Fahrstreifen bleibt die Fahrbahnbreite zwischen den vorhandenen Bordsteinen von insgesamt ca. 9,95 m erhalten. Unter Berücksichtigung der Asphalt-/ Baugrunduntersuchungen und der entwässerungstechnischen Aspekte wird der neue Fahrstreifen entsprechend der Belastungsklasse Bk 32 in vollgebundener Asphaltbauweise mit gem. ER 1 Zeile D neu hergestellt. Im übrigen Bereich bleibt die Asphaltfahrbahn aus wirtschaftlichen Aspekten grundsätzlich erhalten und erhält eine neue Deck- und Binderschicht. Zwischen Stat. 0+000 und 0+085 bleibt der vorhandene Bordstein beidseitig erhalten bzw. wird in Teilbereichen in der Höhe reguliert.

4.2 Ruhender Verkehr

Auf der Westseite bleiben die Längsparkstände zwischen den Bäumen erhalten und werden gemäß Entwurfsrichtlinie ER 2 Bauweise 7-1 mit Wabensteinpflaster neu befestigt. Durch die erforderliche Verziehungsstrecke entfallen auf der Ostseite 11 Stellplätze. 2 Stellplätze und eine Ladebucht sind auf dem Längsstreifen vor Haus Nr. 686-692 vorgesehen.

4.3 ÖPNV

Die Belange des ÖPNV werden durch die Maßnahme nicht berührt oder beeinträchtigt.

4.4 Fuß- und Radverkehr

Fußgänger:

Der Gehweg in der westlichen Nebenfläche wird auf 2,0 m Breite zugunsten des baulichen Radweges mit 1,625 m Breite reduziert. Im Bereich der Radwegableitung zwischen den Bäumen Nr. 37 und 27 (Stat. 0+125) entsteht eine örtliche Engstelle mit einer Breite von 1,60 m.

Auf der Ostseite wird die Breite des Gehweges ebenfalls zugunsten des Radweges vermindert. Im Bereich von Flurstück 11313 wird der Gehweg mit Abmaßen von mindestens 1,60 m hergestellt.

Sämtliche Flächen werden gem. ER Nr. 2 Anlage 1 Bauweise 1-1 mit neuen Betonplatten 50-75/50/7 cm hergestellt.

Radfahrer:

Der Radverkehr wird grundsätzlich auf Radwegen mit einer Breite von 1,625 m in den Nebenflächen geführt.

Aus Norderstedt kommend wird der Radverkehr bereits auf einem Radweg geführt.

Weiter in Richtung Süden erfolgt eine Ableitung im Schutz einer Hochbordverziehung zwischen den Bäumen Nr. 37 und 27 (Stat. 0+125) auf einen Radfahrstreifen mit 1,60 m Regelbreite zzgl. Breitstrich 0,25 m.

Auf der Ostseite findet vor Haus Nr. 684 (Stat 0+017) und außerhalb der Verflechtungsstrecke eine Aufleitung des Radverkehrs in Richtung Norderstedt von

einem Radfahrstreifen mit einer Regelbreite von 1,60 m auf einen Radweg statt. Im Bereich der Einmündung Am Ochsenzoll erfolgt die Reduzierung auf den weitergehenden 1,0 m breiten Radweg der Stadt Norderstedt. Eine Unfallauswertung für die Einmündung Langenhorner Chaussee/ Am Ochsenzoll ergab, dass sich dort in den letzten drei Jahren kein Unfall ereignet hat. Es liegen somit keine besonderen Anforderungen für die Kennzeichnung der Radfahrerfurt vor. Im Bereich der Parkplätze auf der Ostseite wird ein mindestens 0,65 m breiter Sicherheitstrennstreifen zzgl. Markierung vorgesehen. Sämtliche Anschlussbereiche werden gem. ER Nr. 2 Anlage 1 Bauweise 2-1 mit rotem Betonpflaster 25/25/7 cm hergestellt und PLAST-gerecht zum Gehweg mit taktilen Elementen abgegrenzt. Im Bereich der Baumscheiben wird im Zuge der Entwurfsplanung eine alternative Ausführung untersucht und umgesetzt werden.

4.5 Lichtsignalanlagen

An der FLSA Schmuggelstieg ist durch die neue Trassierung Fahrtrichtung Norden die Verkehrsinsel und der östliche Radfahrstreifen geringfügig anzupassen. In Fahrtrichtung Norden ist ein ausreichend langer Verflechtungsstreifen vorzusehen, der im vorliegenden Fall in Abstimmung mit der unteren Verkehrsbehörde bei ca. 50 m liegen muss.

4.6 Öffentliche Beleuchtung

Die vier Auslegermasten am östlichen Fahrbahnrand sind im Zuge der Maßnahme und unter Berücksichtigung des Leitungs- und Baumbestandes umzusetzen.

4.7 Straßenbegleitgrün

Auf der Westseite bleiben alle 7 Bäume erhalten, auf der Ostseite entfallen 2 Bäume durch die Ausbaumaßnahme. Die zu fällenden Bäume weisen einen insgesamt guten Gesundheitszustand mit 20-60% Schädigung auf.

Auf der Ostseite sind insgesamt 3 Neupflanzungen (Linden) vorgesehen. An der Fahrbahn wird die Baumart *Tilia cordata* ‚Greenspire‘ und zurückgesetzt die schlankere Sorte *Tilia cordata* ‚Rancho‘ vorgesehen.

4.8 Entwässerung

Die Fahrbahn wird wie bisher über das Längs- und Quergefälle und Trummen gemäß ER 4 in das vorhandene Regenwassersiel DN 700 entwässert. Die Trummenanschlussleitungen werden je nach Bauzustand erneuert oder renoviert.

Eine Behandlung des anfallenden Straßenabwassers wird in Abstimmung mit der BSU Amt U in einer separaten Maßnahmen festgelegt.

4.9 Ausstattung und wegweisende Beschilderung

An der Ausstattung erfolgt keine Änderung. Optional wird die Anordnung neuer Fahrradanhänger geprüft.

Der Standort der Ortstafel VZ 310-50 Fahrtrichtung stadteinwärts ist geringfügig zu versetzen. Der Standort der Ortstafel stadtauswärts bleibt erhalten.

4.10 Versorgungsleitungen

Erforderliche Leitungsumlegungen werden vor Baubeginn mit den Leitungsträgern abgestimmt und durch diese vorgenommen.

4.11 Barrierefreiheit

Der Geh- und Radweg wird mit Bodenindikatoren gemäß PLAST 10 voneinander getrennt.

Die Einmündung am Ochsenzoll wird als ungesicherte Querung mit durchgängiger Bordhöhe 3 cm hergestellt. Eine getrennte Querung kann auf Grund der vorhandenen Gehwegbreite nicht vorgesehen werden.

Weiterhin werden die erforderlichen Bordsteinhöhen an Stellplätzen und Überfahrten gemäß PLAST bzw. ER berücksichtigt.

4.12 Ersatzbaustoffe

Die Prüfung gem. Merkblatt zum Einsatz von Ersatzbaustoffen in Hamburg hat ergeben, dass das Planungsgebiet gem. Flächenklassifikation als „ungeeignet“ eingestuft wird (Lage im Wasserschutzgebiet Langenhorn/Glashütte). Der Einsatz von Ersatzbaustoffen ist somit nicht zulässig.

5 Erläuterungen zu der Wirtschaftlichkeit und der Finanzierung

Bei der Planung wurden die einschlägigen Hamburger Regelwerke mit den darin enthaltenen optimierten Bauweise und Regelbreiten berücksichtigt. Die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit wurden daher im Rahmen der Planung berücksichtigt.

Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt durch Mittel der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation.

6 Baudurchführung

Es ist eine Bauzeit von ca. 16 Wochen vorgesehen. Die Straßenbauarbeiten sollen vsl. im Sommer 2017 durchgeführt werden.

7 Lärmschutz

Die umfangreiche Umbaumaßnahme mit Einrichtung eines zusätzlichen Fahrstreifens Richtung Süden stellt einen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV dar, so dass eine schalltechnische Untersuchung in Auftrag gegeben wird.

8 Grunderwerb

Das Bezirksamt Nord hat für die Ausbaumaßnahme ein Grunderwerbsverfahren initiiert da auf der Ostseite die Flurstücksgrenze innerhalb der Straßenbegrenzungslinie verläuft. Den Eigentümern der Häuser [REDACTED] wurde daher ein Angebot durch den Landesbetrieb Immobilienmanagement und Grundvermögen (LIG) unterbreitet. Die Rückmeldungen ergaben, dass lediglich das Flurstück [REDACTED] angekauft werden kann.

Verfasst: [REDACTED]

Aufgestellt: Projektleiter/-in

Datum: 18.01.2017

Datum: 18.01.2017

[REDACTED]

[REDACTED]