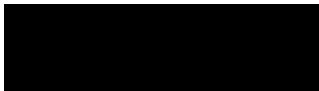


Äußere Erschließung Neuland 23

Zufahrt Logistikpark Neuland

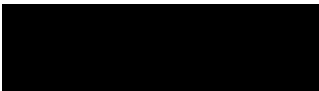
Fachtechnisch abgestimmte Planung





INHALTSVERZEICHNIS

- 1 ANLASS UND ZIEL DER PLANUNG..... 4
- 2 VORHANDENER ZUSTAND..... 5
 - 2.1 Allgemeines5
 - 2.2 Vorhandene Querschnitte.....6
 - 2.3 Verkehrsbelastung6
 - 2.4 Lichtsignalanlagen7
 - 2.5 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)7
 - 2.6 Ruhender Verkehr7
 - 2.7 Lieferverkehr.....7
 - 2.8 Radverkehr7
 - 2.9 Entwässerung7
 - 2.10 Öffentliche Beleuchtung7
 - 2.11 Straßenbegleitgrün8
 - 2.12 Kampfmittel8
 - 2.13 Ausstattung8
- 3 GEPLANTER ZUSTAND 9
 - 3.1 Allgemeines9
 - 3.2 Verkehrsbelastung 10
 - 3.3 Lichtsignalanlagen 10
 - 3.4 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) 12
 - 3.5 Ruhender Verkehr 12
 - 3.6 Lieferverkehr..... 12
 - 3.7 Radverkehr 12
 - 3.8 Variantenuntersuchung 12



- 3.9 Gehwege 14
- 3.10 Straßenbegleitgrün 14
- 3.11 Entwässerung 15
- 3.12 Öffentliche Beleuchtung 15
- 3.13 Möblierung..... 15
- 3.14 Barrierefreiheit 15
- 3.15 Angrenzende Projekte..... 15
- 4 UMWELTVERTRÄGLICHKEIT 16
- 5 PLANUNGSRECHTLICHE GRUNDLAGEN 16
- 6 LÄRMSCHUTZ 16
- 7 UMSETZUNG DER PLANUNG..... 16
 - 7.1 Grunderwerb..... 16
 - 7.2 Finanzierung 16
 - 7.3 Wirtschaftlichkeit..... 16
 - 7.4 Planungs-, Entwurfs- und Baudienststelle 17
 - 7.5 Bautermine 17

1 ANLASS UND ZIEL DER PLANUNG

Im Rahmen der Erschließung des Logistikparks Neuland 23, westlich der Anschlussstelle Hamburg-Harburg, ist für die Zufahrt der Bau eines Knotenpunkts erforderlich. Die grundsätzliche Lage und Ausformulierung dieses Knotenpunkts unter Abwicklung der prognostizierten Verkehre wurde in einer Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Neuland 23 (ARGUS, 2015) geprüft und vorabgestimmt. Der Logistikpark an der Einmündung Neuländer Straße/Zufahrt Betonwerk wird mittels eines vierarmigen, vollsignalisierten Knotenpunktes erschlossen.



Abbildung 1: Luftbild der bestehenden Einmündung und des bestehenden Kreisverkehrsplatzes (Quelle: Freie Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung)

2 VORHANDENER ZUSTAND

2.1 Allgemeines

Das Erschließungsgebiet Logistikpark Neuland 23 befindet sich auf einer GI-Fläche im Bebauungsplan Neuland 23 westlich der Anschlussstelle Hamburg-Harburg. Die Anbindung des Logistikparks befindet sich an der Neuländer Straße gegenüber dem Betonwerk der Firma Neuland Beton GmbH & Co. KG.

Die Neuländer Straße ist eine innerörtliche Hauptverkehrsstraße, zur Verbindung zwischen der Bundesstraße B4 und der Anschlussstelle Hamburg-Harburg der A1 im Süden von Hamburg, mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Sie befindet sich innerhalb des Baustufenplans B 58 der Freien und Hansestadt Hamburg vom 10.06.1954. Die Zufahrt zum Gewerbegebiet befindet sich innerhalb des am 23.06.2015 festgestellten Bebauungsplans Neuland 23. Die in den Plänen vorgesehenen Grenzen der öffentlichen Straßenverkehrsflächen sind in der Straßenplanung berücksichtigt. Die folgende Abb. 2 zeigt die Lage des Straßenbauvorhabens im umliegenden Straßennetz.

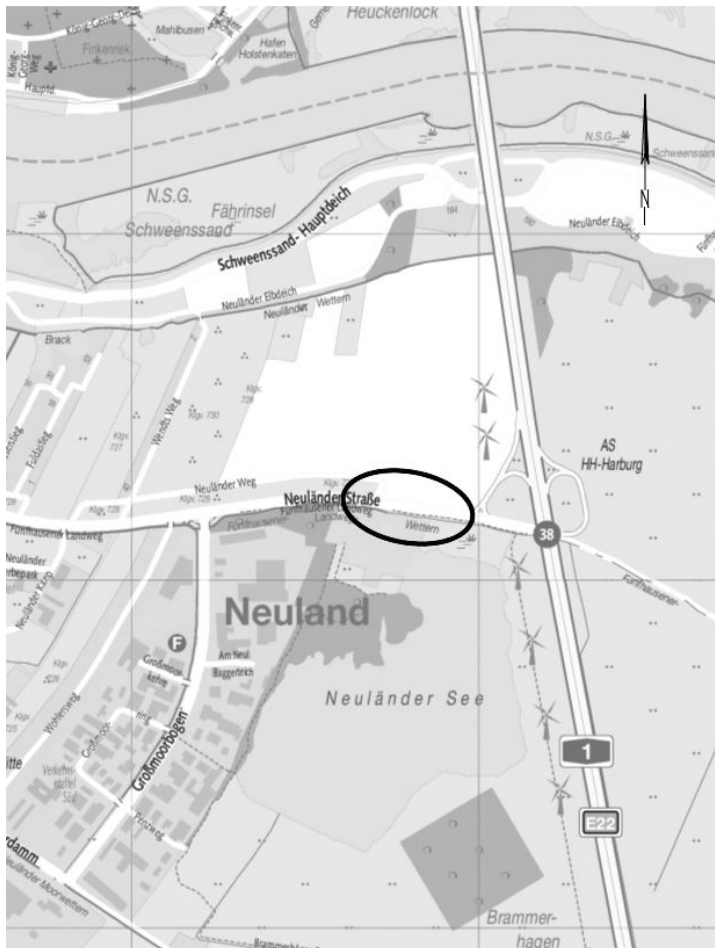
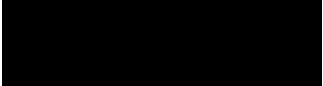


Abbildung 2: Lage des geplanten Straßenbauvorhabens
(Quelle: Stadtkarte von Hamburg, Version 6.0, FHH: Hamburg 2008)



Im näheren Umfeld des Erschließungsgebiets wurde im Jahr 2012 der Kreisverkehr Neuländer Straße/ A1 realisiert. Südlich angrenzend befindet sich ein Betonwerk mit dem dahinterliegenden Neuländer See. Das Zentrum von Hamburg Harburg befindet sich westlich des Erschließungsgebietes Logistikpark Neuland 23.

Im Norden grenzt der Neuländer Weg mit einer Kleingartenanlage an den Straßenraum.

2.2 Vorhandene Querschnitte

Im Betrachtungsgebiet weist die Neuländer Straße Richtung Westen zwei Geradeausfahrstreifen mit einer Breite von ca. 3,25 m, sowie einen eigenen Linksabbiegefahrstreifen in Richtung Betonwerk mit einer Breite von 3,25 m auf. Die beiden Geradeausfahrstreifen in Richtung Westen verflechten sich nach der Abzweigung zum Betonwerk auf einer Länge von 80 m zu einem Fahrstreifen. In Fahrtrichtung Osten ist ein Geradeausfahrstreifen mit einer Breite von 3,25 m vorhanden. Nach der Zufahrt zum Betonwerk verbreitert sich die Fahrbahn. Ein zusätzlicher Linksabbiegefahrstreifen von 3,25 m verläuft in Richtung Kreisverkehr.

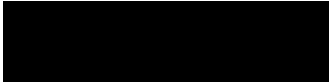
Aus der Knotenpunktzufahrt „Betonwerk“ kann man heute nur rechts in die Neuländer Straße einbiegen. Ein Linksabbiegen in Richtung Neuländer Straße West ist untersagt.

Die Fußgänger und der Radverkehr werden im südlichen Bereich der Neuländer Straße auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg geführt. Eine Fußgängerschutzinsel mit einer Breite von 3,00 m ermöglicht das Überqueren der Neuländer Straße ca. 30 m westlich der Abzweigung zum Betonwerk. Querungsbedarf besteht an der vorhandenen Insel hauptsächlich durch den Radverkehr kommend aus dem Neuländer Weg über die Neuländer Straße in Richtung Neuländer Seen.

2.3 Verkehrsbelastung

Die im Bestand aufgenommenen Verkehrsbelastungen auf der Neuländer Straße wurden von der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) ermittelt und sind nachfolgend dargestellt:

- Für die Anschlussstelle A1 HH-Harburg – A1 Neuländer Straße ergibt sich eine Querschnittsbelastung (BWVI, 29.04.2015) von 24.219 Kfz pro Tag auf der Neuländer Straße, wovon 13.470 Kfz Richtung Osten zur Anschlussstelle A1 fahren. Für den gesamten Querschnitt beträgt der Schwerverkehrsanteil 11,8 %.
- Eine Verkehrszählung vom 27.11.2007 liegt für den Knotenpunkt Neuländer Str. / Zufahrt Betonwerk vor. Hieraus ergibt sich eine Querschnittsbelastung von 24.633 Kfz pro Tag, wovon 13.254 Kfz Richtung Osten (Neuländer Str. Ost) fahren. Für den gesamten Querschnitt ergibt sich ein Schwerverkehrsanteil von 13,3 %.



Aufgrund der differierenden Querschnittsbelastungen der Neuländer Straße in den Spitzenstunden, zwischen den Zählungen der Anschlussstelle und der Einmündung zum Betonwerk, wurde in Abstimmung mit der BWVI eine gemittelte Querschnittsbelastung für die weitere Planung zugrunde gelegt. Die für die Kapazitätsprüfung des Knotenpunktes ermittelten Verkehrsmengen sind unter Punkt 3.2 näher erläutert und dargestellt.

Am 16.11.2017 wurden weitere Zählungen durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde geliefert.

- Für die Neuländer Straße ergibt sich eine Querschnittsbelastung von 13.352 Kfz pro Tag in West-Richtung (22.-29.09.2017) mit einem Schwerverkehrsanteil von 12,99 % und 15.868 Kfz pro Tag (07.-09.11.2017) in Ost-Richtung zur Anschlussstelle A1 mit einem Schwerverkehrsanteil von 15,22 %.

2.4 Lichtsignalanlagen

- entfällt.

2.5 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

- entfällt.

2.6 Ruhender Verkehr

- entfällt.

2.7 Lieferverkehr

- entfällt.

2.8 Radverkehr

Der Radverkehr wird nördlich der Neuländer Straße auf dem Neuländer Weg im Mischverkehr geführt. Auf der Südseite wird der Radverkehr auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg mit einer Breite von ca. 3,00 m geführt (Fünfhausener Landweg). Westlich der Zufahrt zum Betonwerk ist eine Mittelinsel als Quierungsmöglichkeit vorhanden.

2.9 Entwässerung

Die Entwässerung der Fahrbahn- und Nebenflächen erfolgt über Quer- und Längsgefälle in die Versickerungsmulden am nördlichen und südlichen Fahrbahnrand.

2.10 Öffentliche Beleuchtung

- nicht vorhanden.



2.11 Straßenbegleitgrün

Im Planungsbereich sind 12 Bäume nördlich der Fahrbahn und 24 Bäume auf den südlichen Nebenflächen vorhanden. Insgesamt 27 der vorhandenen Bäume (8 nord-östlich, 4 nord-westlich, 11 süd-östlich und 4 süd-westlich des Knotens) wurden im Rahmen der Baumaßnahme von 2012 als Ausgleich gepflanzt. Im Zuge der Herrichtung der Flächen Neuland 23 mussten bereits 2 Bäume im Bereich der Baustraße (östlich der künftigen Zufahrt) versetzt werden.

2.12 Kampfmittel

Ein Auszug aus dem Kampfmittelbelastungskataster vom 03.02.2017 liegt vor. Zum Teil im Bereich der heutigen Fahrbahn liegen der GEKV keine Informationen über die Kampfmittelbelastung vor. Südlich des Fünfhausener Landwegs und westlich der Einmündung zum Neuländer Weg befinden sich Flächen mit Verdacht auf vergrabene Kampfmittel sowie einem allg. Verdacht auf Bombenblindgänger aus dem II. Weltkrieg. Eine Baugrunderkundung durch eine Fachfirma ist beauftragt.

2.13 Ausstattung

Die vorhandene Straßenmöblierung besteht im Wesentlichen aus Beschilderung und Straßenausstattung. Entlang der Neuländer Straße ist eine Vielzahl von Absperrelementen wie Pfosten, Findlinge, Absperrbügel und Holzpoller vorhanden.

3 GEPLANTER ZUSTAND

3.1 Allgemeines

Ziel der Maßnahme ist es, die zukünftigen Mehrverkehre durch die Erschließung des Logistikparks Neuland 23 sicher, direkt, komfortabel und konfliktfrei abzuwickeln. Dazu ist laut Kapazitätsprüfung (Argus 2017) die Einrichtung einer Lichtsignalanlage notwendig.

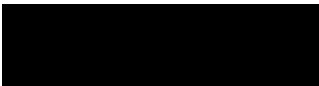
Der geplante Knotenarm Logistikpark Neuland 23 wird mit einem kombinierten Geradeaus-Linksabbiegefahrstreifen und aufgrund der erhöhten abbiegenden Verkehre (bis zu 167 Kfz/h), mit einem separaten Rechtsabbiegefahrstreifen aus dem Erschließungsgebiet berücksichtigt. Weiterhin wird eine Fußgängerquerung berücksichtigt.

Für den Knotenarm „Neuländer Straße Ost“ werden zwei Geradeausfahrstreifen mit einer Breite von ca. 3,25 m und 3,50 m in Richtung Neuländer Straße West und jeweils ein separater Rechts- und Linksabbiegefahrstreifen vorgesehen. Die Länge des Rechtsabbiegefahrstreifens von ca. 60 m ist auf die Rückstaulänge des maßgebenden Geradeausstroms bemessen, um eine durchgehende Erreichbarkeit des Rechtsabbiegers zu gewährleisten. Weiterhin muss innerhalb des Knotenpunktes eine Aufstellfläche für einen Lkw berücksichtigt werden, um ein Abfließen in Richtung Betonwerk während eines Phasenüberganges zu ermöglichen. Auf eine Fußgängerquerung wird aufgrund von fehlenden fußläufigen Anbindungen verzichtet.

Die Verkehrsmengen aus dem Betonwerk sind gering und können in einer eigenen Phase mit den Verkehren aus dem Gewerbegebiet zusammen abgewickelt werden. Daher wird hier ein kombinierter Fahrstreifen mit ca. 4,15 m für beide ausfahrenden Fahrtrichtungen vorgesehen. Weiterhin wird eine Fußgängerfurt über diesen Knotenarm berücksichtigt.

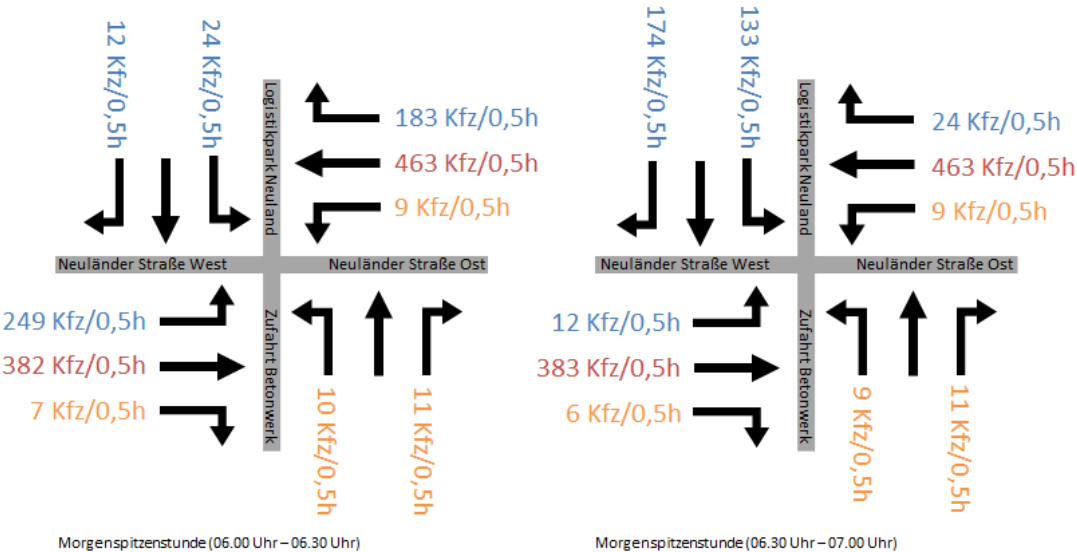
Angesichts der zahlreichen Abbiegeverkehre aus Richtung der Neuländer Straße West in den Logistikpark Neuland 23 (bis zu 261 Kfz/h), werden zwei Linksabbiegefahrstreifen mit einer Breite von ca. 3,50 m bzw. 3,25 m vorgesehen. Die Verkehre in Richtung Neuländer Straße Ost/ BAB1 und in Richtung des Betonwerkes können über einen kombinierten Geradeaus-Rechtsabbiegefahrstreifen mit einer Breite von ca. 3,50 m abgewickelt werden. Um die Querungsmöglichkeit für Fußgänger westlich der Neuländer Straße zu erhalten, wird über diesen Knotenarm ebenfalls eine signalisierte Fußgängerfurt vorgesehen.

Alle kombinierten Fuß- und Radfahrerfurten erhalten eine Breite von 4,00 m. In den Nebenflächen wird die gemäß ReStra (H BVA) geforderte Barrierefreiheit berücksichtigt. An Fußgänger- und Radwegquerungen werden die Borde abgesenkt und an den Furten wird das Blindenleitsystem eingebaut, sowie die LSA-Maste mit Taster und akustischem Signal ausgestattet.



3.2 Verkehrsbelastung

Grundlage für die Kapazitätsprüfung des endgültigen Knotenpunktes bildet, in Abstimmung mit der BWVI VE2, eine Kombination der Verkehrszählungen aus den Jahren 2007 und 2015 (Verkehre der Hauptrichtung Neuländer Straße Ost/ West) mit einer angenommenen Erhöhung auf Basis des Prognosenullfalls 2030 der Untersuchung zum Neubau der A26 Ost. Des Weiteren wurden die prognostizierten Verkehre der Logistikparkerschließung (Zufluss/ Abfluss Knotenarm Logistikpark Neuland 23, Verkehrsprognose „Logistik-Verkehr“) sowie die zu- und abfließenden Verkehre in das Betonwerk (Zählung von 27.11.2007) berücksichtigt. Aufgrund des Schichtbetriebs der Beschäftigten können die zu- und ausfahrenden Verkehre des Logistikparks in den Spitzenstunden nicht gleichverteilt angenommen werden. In Abstimmung mit der BWVI VE2 wurde die Annahme getroffen, dass die Verkehre zum Großteil in den Logistikpark in einer 1/2 h eintreten, d.h. es bestehen halbe Spitzenstundenbelastungen aufgrund des zu erwarteten Schichtbetriebs. Da mit halben Spitzenstundenbelastungen keine nach dem HBS typischen Kapazitätsnachweise durchgeführt werden können, wurde die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes mit einer Verkehrsflusssimulation nachgewiesen. Die der Verkehrsflusssimulation zugrunde gelegten halben Spitzenstunden sowie die, zur besseren Verständlichkeit erstellten vollen Spitzenstunden, sind in den Abbildungen 3 und 4 dargestellt.



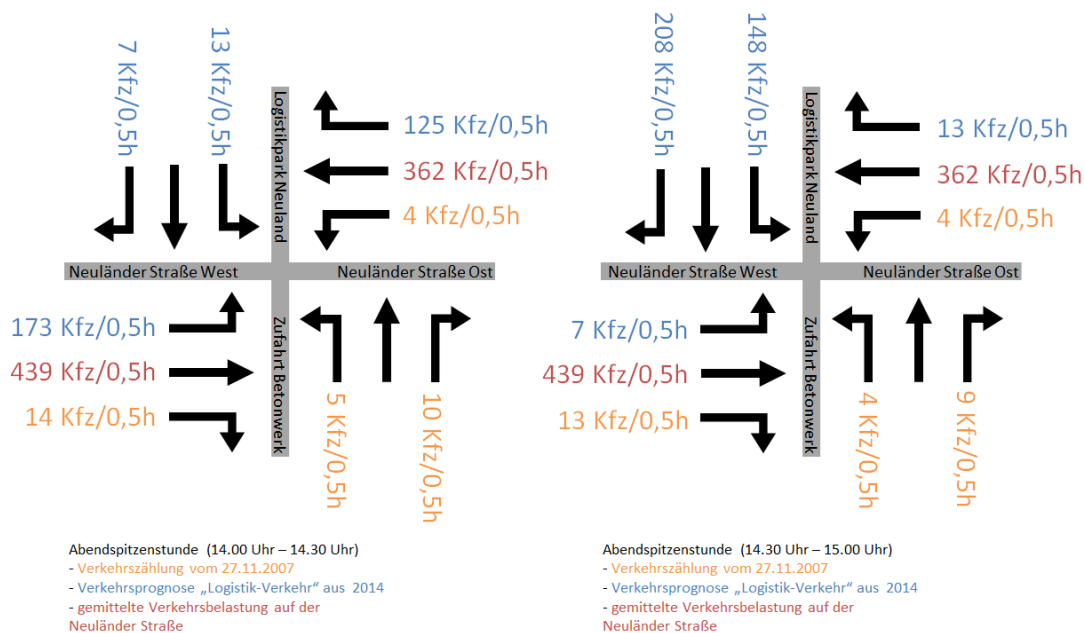


Abbildung 3: Darstellung der morgendlichen und nachmittäglichen halben Spitzenstunde (Quelle: ARGUS, 2017)

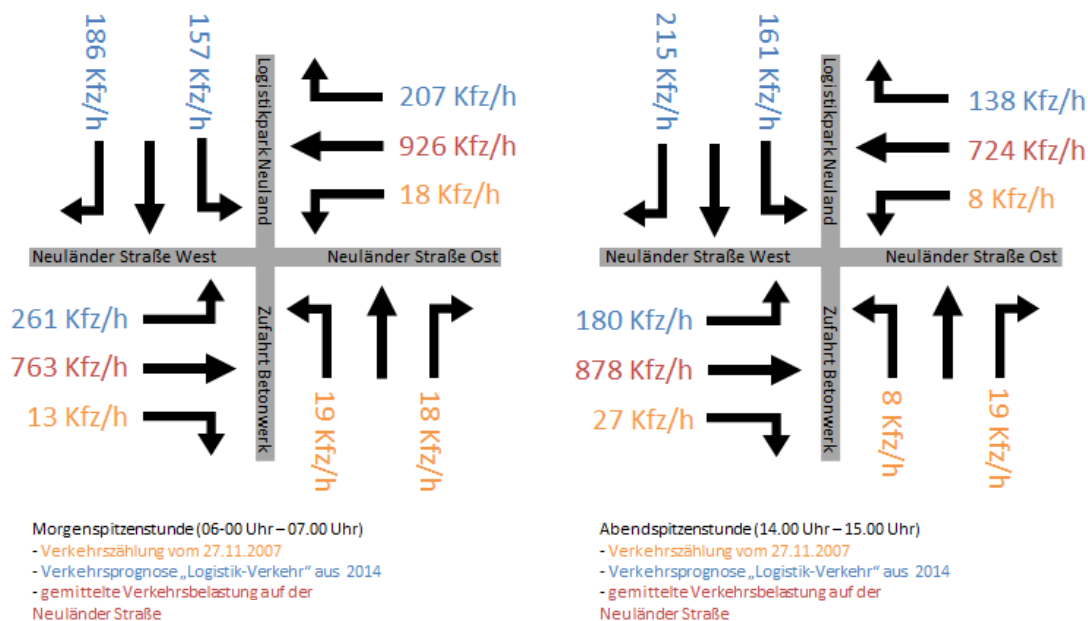


Abbildung 4: Darstellung der morgendlichen und nachmittäglichen Spitzenstunde (Quelle: ARGUS, 2017)

3.3 Lichtsignalanlagen

Die Lichtsignalanlage des Knotenpunktes wird neu geplant und aufgestellt. D.h. Signalprogramme werden erstellt und die Anlage wird mit LED-Technik ausgerüstet. Eine verkehrabhängige Steuerung wird erstellt, um auf etwaige Verkehrsschwankungen und Grüne-Welle-Koordination zu dem Nachbarknoten Neuländer Straße/ Großmoorbogen reagieren zu können.

Die Lichtsignalanlage wird mit akustischen und taktilen Einrichtungen für Blinde ausgestattet. Aufgrund der gering zu erwartenden Fußgängerverkehre erfolgt die Freigabe der Fußgänger nur auf Anforderung.

3.4 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Seitens der Verkehrsunternehmen wird darauf hingewiesen, dass derzeit eine Linienverlängerung in dem östlichen Abschnitt der Neuländer Straße nicht grundsätzlich ausgeschlossen wird. Die Kehrfaht wäre dann über den östlich anschließenden Kreisverkehr denkbar. Mit der vorliegenden Planung ist dies möglich.

3.5 Ruhender Verkehr

- entfällt.

3.6 Lieferverkehr

- entfällt.

3.7 Radverkehr

Der Radverkehr wird weiterhin auf den Nebenflächen auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg geführt und die Radwegebenutzungspflicht bleibt bestehen. Die Engstelle des bestehenden Geh- und Radweges südwestlich des Knotenpunktes und die zu erstellende Winkelstützwand südl. der Fahrbahn befinden sich derzeit in der Prüfung und werden im weiteren Planungsverlauf konkretisiert. Eine getrennte Führung des Geh- und Radverkehrs wird aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht vorgesehen, da die vorhandenen gemeinsamen Geh- und Radwege, an die wir im Bestand anschließen, eine gemeinsame Führung (gem. Geh- und Radweg) vorsehen. Außerdem ist die Nutzerfrequenz des gemeinsamen Geh- und Radwegs aufgrund der dezentralen Lage so gering, dass eine entsprechende Trennung als nicht zweckmäßig gesehen wird.

3.8 Variantenuntersuchung

Für die Anbindung des Logistikparks Neuland 23 wurden vor Aufstellung der vorliegenden Straßenplanung drei weitere Lösungsvarianten untersucht, welche nachfolgend dargestellt werden. Die Varianten wurden in Gesprächsrunden mit den zuständigen Verkehrs- und Straßenbaubehörden diskutiert und bewertet. Simulationen zu den Planungsvarianten bestätigten die Leistungsfähigkeit



Folgende Planungsrandbedingungen lagen der Variantenerstellung zu Grunde:

- 1. Variante: einstreifiger Linksabbieger zum Logistikpark Neuland 23 mit Betrachtung des bestehenden Kreisverkehrs- Anschlussstelle A1.
- 2. Variante: zweistreifiger Linksabbieger zum Logistikpark Neuland 23 mit bestehendem Kreisverkehr- Anschlussstelle A1. (Vorliegende Variante)
- 3. Variante: einstreifiger Linksabbieger zum Logistikpark Neuland 23 mit Kreisverkehr-mit angepasstem Bypass.
- 4. Variante: zweistreifiger Linksabbieger zum Logistikpark Neuland 23 mit Kreisverkehr mit angepasstem Bypass.

Variante 1 - einstreifiger Linksabbieger zum Logistikpark Neuland 23 mit bestehendem Kreisverkehr

In Variante 1 besteht die geplante Knotenpunktausfahrt Logistikpark Neuland 23 aus einem kombinierten Geradeaus-Linksabbiegefahrstreifen und einem separaten Rechtsabbiegefahrstreifen. Für den Knotenarm „Neuländer Straße Ost“ werden zwei Geradeausfahrstreifen in Richtung Neuländer Straße West und jeweils ein separater Rechts- und Linksabbiegefahrstreifen vorgesehen. Die Länge des Rechtsabbiegefahrstreifens ist auf die Rückstaulänge des Geradeausstroms zu bemessen, um eine durchgehende Anfahrbarkeit des Rechtsabbiegers zu gewährleisten. Weiterhin muss innerhalb des Knotenpunktes eine Aufstellfläche für einen Lkw berücksichtigt werden, um ein Abfließen in Richtung Betonwerk während eines Phasenüberganges zu ermöglichen. Auf eine Fußgängerquerung wird aufgrund von fehlenden fußläufigen Anbindungen verzichtet.

Die Verkehrsmengen aus dem Betonwerk sind gering und können in einer eigenen Phase mit den Verkehrsmengen aus dem Logistikpark gemeinsam abgewickelt werden. Daher wird hier ein kombinierter Fahrstreifen mit ca. 4,00 m für beide ausfahrenden Fahrrichtungen vorgesehen. Weiterhin wird eine Fußgängerfurt über diesen Knotenarm berücksichtigt.

Angesichts der hohen Abbiegeverkehre aus Richtung der Neuländer Straße West in den Logistikpark Neuland 23 (bis zu 261 Kfz/h), muss ein separater Linksabbiegefahrstreifen vorgesehen werden. Die Verkehre in Richtung Neuländer Straße Ost/ BAB1 und in Richtung des Betonwerkes können über einen kombinierten Geradeaus-Rechtsabbiegefahrstreifen abgewickelt werden. Die Kapazitätsprüfung nach HBS 2015 der Variante 1 ergab in der Leitungsfähigkeitsbetrachtung für den Linksabbieger zum Erschließungsgebiet ein D in der Gesamtqualitätsstufe mit einer maximalen Rückstaulänge von ca. 340 – 350 m. Aufgrund der bestehenden angrenzenden Brückenbauwerke zum Parkplatz zum Neuländer See kann diese Variante nicht umgesetzt werden.

Variante 2 - zweistreifiger Linksabbieger zum Logistikpark Neuland 23 mit bestehendem Kreisverkehr

Variante 2 ist die vorliegende verkehrstechnische Planung. Die Kapazitätsprüfung nach HBS 2015 der Variante 2 ergab in der Leitungsfähigkeitsbetrachtung für den doppelten Linksabbieger zum Erschließungsgebiet eine Gesamtqualitätsstufe C mit einer maximalen Rückstaulänge von ca. 80 - 90 m.

Variante 3 - einstreifiger Linksabbieger zum Logistikpark Neuland 23 mit Kreisverkehr und angepasstem Bypass.

Variante 3 unterscheidet sich anhand der Rückstaulängen und der HBS-Betrachtung nicht von der Variante 1. Die Rückstaulängen für den Linksabbieger betragen ca. 340 m – 350 m und die Gesamtqualitätsstufe D wird erreicht. Durch den angepassten Bypass des Kreisverkehrs wurde nicht, wie erhofft, der Verflechtungsbereich für KFZ-Verkehre, welche von der Autobahn und aus dem KVP kommen, verbessert. Die Ergebnisse der Simulation zeigen keine Verbesserung. Durch den Umbau des Bypasses ist somit keine Verbesserung zu erreichen. Daher wurde diese Variante verworfen.

Variante 4 - zweistreifiger Linksabbieger zum Logistikpark Neuland 23 mit Kreisverkehr und angepasstem Bypass.

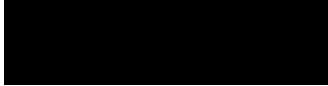
Variante 4 ist anhand der Rückstaubetrachtung und Kapazitätsergebnis mit Variante 2 gleichzusetzen. Die Rückstaulängen für den Linksabbieger betragen ca. 80 m – 90 m und die Gesamtqualitätsstufe C wird erreicht. Die durch den Umbau des Bypasses entstehenden Baukosten würden in keinem Verhältnis zu dem gleichbleibenden Ergebnis der Variante 2 stehen. Daher wurde diese Variante verworfen.

3.9 Gehwege

Die Gehwege werden im gesamten Planungsbereich an die neue Straßenplanung angepasst. Die lange Furt quer zur Neuländer Straße wird mit einer Mittelinsel unterteilt. Der Gehweg östl. der Einmündung zum Betonwerk dient ebenfalls als Wirtschaftsweg für die Unterhaltung der Windkraftanlagen westlich der A1 und muss für Fahrzeuge zugänglich sein, weshalb die vorhandene Zufahrt nicht zurückgebaut wird. Die Führung von sehgeschädigten Personen erfolgt über taktile Elemente, die zur Fußgängerfurt leiten. Der Gehweg westl. der Einmündung zum Betonwerk soll auf ca. 50 m Länge angehoben werden. Die geplanten Umbauten erfolgen barrierefrei unter Berücksichtigung der Belange mobilitäts- und sehbehinderter Verkehrsteilnehmer (H BVA). Die Engstelle südwestlich des Knotenpunktes und die zu erstellende Stützwand südl. der Fahrbahn befinden sich derzeit in der Prüfung und werden im weiteren Planungsverlauf konkretisiert.

3.10 Straßenbegleitgrün

Für die Einrichtung des doppelten Linksabbiegefahrstreifens und den Verschwenk in den südlichen Nebenflächen müssen insgesamt 6 Bäume gefällt und 11 weitere umgepflanzt werden. Als Ausgleich für die Baumfällungen sind Neupflanzungen vorgesehen. Diese dürfen die vorhandenen



wasserwirtschaftlichen Anlagen nicht beeinträchtigen. Die genauen Baumstandorte und Baumarten werden mit dem Bezirksamt abgestimmt und final festgelegt. Der beidseitig neben der Fahrbahn vorhandene Böschungsbereich wird angepasst.

3.11 Entwässerung

Die Entwässerung der süd-östlichen Fahrbahn- und Nebenflächen erfolgt über Quer- und Längsgefälle in die bestehende Versickerungsmulden am südlichen Fahrbahnrand. Die restlichen Entwässerungsmulden werden zurückgebaut. Die Entwässerung der restlichen Fahrbahn erfolgt künftig über Quer- und Längsgefälle in Trummen.

Die erforderliche Reinigung des anfallenden Regenwassers erfolgt mittels einer Regenwasser-Behandlungsanlage nach dem Sedimentations und Koaleszenzprinzip. Anschließend wird das Regenwasser in einem Regenrückhaltebecken zwischengespeichert bevor es gedrosselt in das Entwässerungssystem des Gewerbegebietes eingeleitet wird.

Die Entwässerungsplanung ist nicht Gegenstand der verkehrstechnischen Planung und wird gesondert mit den betroffenen Stellen abgestimmt. Sie ist jedoch nachrichtlich in beiliegendem Lageplan dargestellt.

3.12 Öffentliche Beleuchtung

In der Neuländer Straße werden 6 Beleuchtungsmasten vorgesehen, wovon 4 nördlich der Fahrbahn als reine Beleuchtungsmasten erstellt werden und 2 als Kombi-ÖB-LSA-Mast ausgeführt werden. In der Zufahrt zum Gewerbegebiet werden zwei weitere Beleuchtungsmasten in der westlichen Nebenfläche vorgesehen.

3.13 Möblierung

Möblierungseinrichtungen wie bspw. die Beschilderung, werden erneuert und/oder versetzt.

3.14 Barrierefreiheit

Zur Sicherstellung der Barrierefreiheit finden die Regelungen der ReStra (H-BVA) Anwendung.

3.15 Angrenzende Projekte

Im Planungsbereich grenzen folgende Projekte an die Planung an:

- Verlegung Wilhelmsburger Reichsstraße
- Herrichtung der Flächen Neuland 23
- Innere Erschließung Neuland 23
- Hochbaumaßnahmen Neuland 23
- Deckschichtsanierung BAB 1 Richtung Hamburg

Die Planungen der angrenzenden Projekte werden aufeinander abgestimmt.

4 UMWELTVERTRÄGLICHKEIT

Die Baumaßnahme unterliegt nach Prüfung der in § 13a Hamburgisches Wegegesetz (HWG) genannten Kriterien keiner Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in Hamburg. Der Umfang der Maßnahme erreicht keine der im §13a HWG genannten Grenzwerte.

5 PLANUNGSRECHTLICHE GRUNDLAGEN

Das Planungsgebiet befindet sich im Bereich des festgestellten Bebauungsplans Neuland 20/ Baustufenplan Harburg 58 aus dem Jahr 1954 und des Bebauungsplans Neuland 23 aus dem Jahr 2017. Die vorhandenen Straßenbegrenzungslinien werden durch die Planung nicht verändert.

6 LÄRMSCHUTZ

Der Umfang der geplanten Arbeiten stellt einen baulichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV dar.

Eine überschlägige Berechnung der Lärmemissionen hat keine signifikante Verschlechterung der derzeitigen Situation ergeben. Eine Lärmtechnische Untersuchung wird aufgrund der dezentralen Lage sowie der umliegenden gewerblichen Nutzungen nicht weiter berücksichtigt.

7 UMSETZUNG DER PLANUNG

7.1 Grunderwerb

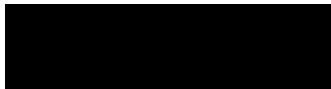
Die Realisierung der o.g. Planung erfordert keinen Grunderwerb. Die Planung erfolgt innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinien.

7.2 Finanzierung

Die Finanzierung des Straßenbaus für den Bauabschnitt erfolgt aus der Produktgruppe 271.02 - Wirtschaftsförderung.

7.3 Wirtschaftlichkeit

Nach Abstimmung und Abwägung in diversen Planungsterminen mit den zu beteiligenden Dienststellen und unter Berücksichtigung der örtlichen und verkehrlichen Randbedingungen ist die aufgetragene Planung die wirtschaftlichste Lösung. Die Maßnahme wird nach den gültigen „Hamburger Regelwerk für Planung und Entwurf von Stadtstraßen“ ausgeführt. Die gewählte Lösung entspricht diesen technischen Anforderungen sowie dem Planungsziel, sich so nah wie möglich am Bestand zu orientieren. Während der Baumaßnahme kann der Verkehrsfluss auf den Straßen aufrechterhalten bleiben, so dass kein volkswirtschaftlicher Schaden durch Behinderungen zu erwarten ist. Die schadhafte Substanz der Fahrbahn- und Nebenfläche wird durch die Erneuerung des Oberbaus an den heutigen Stand der Technik angepasst.



7.4 Planungs-, Entwurfs- und Baudienststelle

Die Planung erfolgt durch den Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, S2, im Auftrag der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation.

Den Entwurf sowie die Bauausführung übernimmt die Projekt-Realisierungsgesellschaft mbH Hamburg.

7.5 Bautermine

Die Straßenbaumaßnahme wird voraussichtlich im Sommer 2018 begonnen.

Verfasst: 

Aufgestellt: 

Hamburg, 14.12.2017

19.12.2017

