

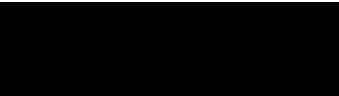
Äußere Erschließung Neuland 23

Zufahrt Logistikpark Neuland

1. geänderte Schlussverschickung

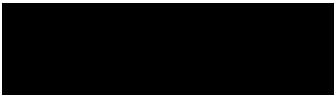
Stand: Juni 2019





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 Beleuchtung8
 - 2.11 Straßenbegleitgrün8
 - 2.12 Kampfmittel8
 - 2.13 Ausstattung8
- 3 GEPLANTER ZUSTAND 9
 - 3.1 Allgemeines9
 - 3.2 Verkehrsbelastung 10
 - 3.3 Variantenuntersuchung 12
 - 3.4 Lichtsignalanlagen 14
 - 3.5 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) 15
 - 3.6 Ruhender Verkehr 15
 - 3.7 Lieferverkehr..... 15
 - 3.8 Radverkehr 15



- 3.9 Gehwege 15
- 3.10 Straßenbegleitgrün 16
- 3.11 Entwässerung 16
- 3.12 Öffentliche Beleuchtung 16
- 3.13 Möblierung..... 17
- 3.14 Barrierefreiheit 17
- 3.15 Angrenzende Projekte..... 17
- 4 UMWELTVERTRÄGLICHKEIT 17
- 5 PLANUNGSRECHTLICHE GRUNDLAGEN 18
- 6 LÄRMSCHUTZ 18
- 7 UMSETZUNG DER PLANUNG..... 19
 - 7.1 Grunderwerb..... 19
 - 7.2 Finanzierung 19
 - 7.3 Wirtschaftlichkeit..... 19
 - 7.4 Planungs-, Entwurfs- und Baudienststelle 20
 - 7.5 Bautermine 20

1 ANLASS UND ZIEL DER PLANUNG

Im Rahmen der Erschließung des Logistikparks Neuland 23, westlich der Anschlussstelle Hamburg-Harburg, ist für die Anbindung 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 (2015) geprüft und vorabgestimmt. Demnach wird der Logistikpark über einen vierarmigen, vollsignalisierten Knotenpunkt erschlossen. Die Planung zu diesem Knotenpunkt wurde am 23.01.2018 schlussverschiedt.

Aus Gründen der Verkehrssicherheit der Verflechtungsströme aus östlicher Richtung (Bypass/ Kreisverkehr), sowie angepasster Prognosedaten der Verkehre aus dem Gewerbegebiet, musste die Planung der Verkehrsfläche angepasst werden.

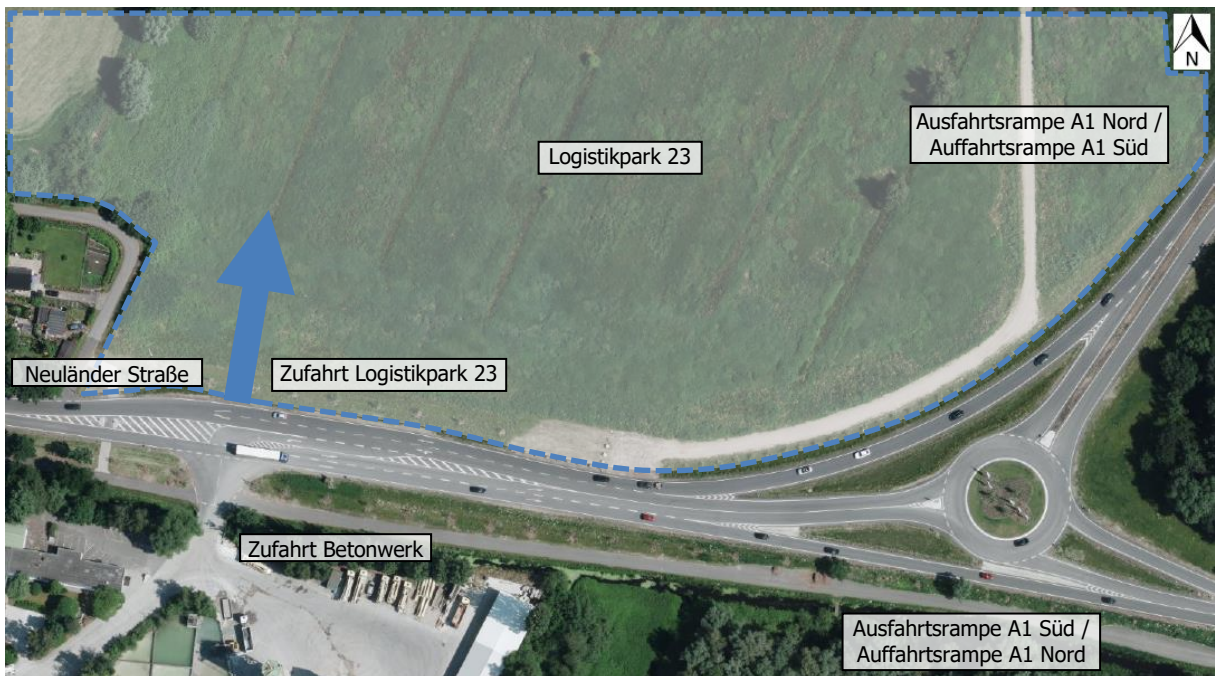
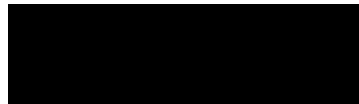


Abbildung 1: Luftbild der bestehenden Einmündung und des bestehenden Kreisverkehrsplatzes (Quelle: Freie Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung)



2 VORHANDENER ZUSTAND

2.1 Allgemeines

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

Die Neuländer Straße ist eine innerörtliche Hauptverkehrsstraße, als Verbindung 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 22.03.2017 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.

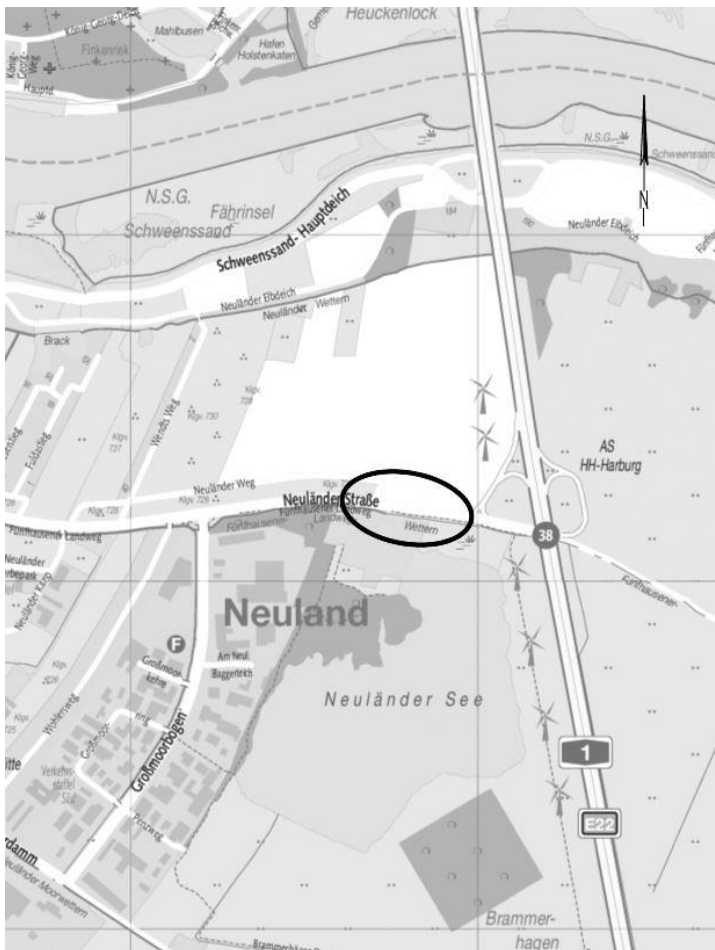



Abbildung 2: Lage des geplanten Straßenbauvorhabens
(Quelle: Stadtkarte von Hamburg, Version 6.0, FHH: Hamburg 2008)



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 der Neuländer Straße.

2.2 Vorhandene Querschnitte

Im Betrachtungsgebiet weist die Neuländer Straße Richtung Westen zwei Geradeausfahrstreifen mit einer Breite von jeweils ca. 3,25 m, sowie einen separaten 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. Östlich der Zufahrt zum Betonwerk verbreitert sich die Fahrbahn. Ein zusätzlicher Linksabbiegefahrstreifen von 3,25 m verläuft in Richtung Kreisverkehr.

Aus der Knotenpunktzufahrt „Betonwerk“ kann heute nur rechts in die Neuländer Straße eingebogen werden. Ein Linkseinbiegen in Richtung Neuländer Straße West ist untersagt.

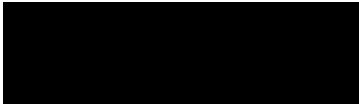
Die Fußgänger und der Radverkehr werden im südlichen Bereich der Neuländer Straße auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg geführt. Eine Fußgängerschutzinsel mit einer Breite von 3,00 m ermöglicht das Überqueren der Neuländer Straße ca. 30 m westlich der Abzweigung zum Betonwerk. Querungsbedarf besteht an 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 erhobenen 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 24.888 Kfz pro Tag, wovon 13.414 Kfz Richtung Osten (Neuländer Str. Ost) fahren. Für den gesamten Querschnitt ergibt sich ein Schwerverkehrsanteil von 13,9 %.

Aufgrund der differierenden Querschnittsbelastungen der Neuländer Straße in den Spitzenstunden, zwischen den Zählungen der Anschlussstelle und der Einmündung zum Betonwerk, wurde in Abstim-



mung mit der BWVI eine gemittelte Querschnittsbelastung für die weitere Planung zugrunde gelegt. Die für die Kapazitätsprüfung des Knotenpunktes ermittelten und zugrunde gelegten Verkehrsmengen sind unter Punkt 3.2 näher erläutert und dargestellt.

Im Bestand ist die Neuländer Straße hoch ausgelastet. Aufgrund der Zusammenführung von zwei auf einen Fahrstreifen konnten temporäre Rückstauereignisse festgestellt werden, die in Fahrtrichtung Harburg, insbesondere in der Morgenspitzenstunde, auftraten. Diese Ereignisse sind zurückzuführen auf Verkehrsschwankungen, die aufgrund der Netzbedeutung der Neuländer Straße als Ausweichroute/Verknüpfung der A1 und der Wilhelmsburger Reichstraße/Hafen/A7 hervorgerufen werden.

Das PK46/VD52 hat im November 2017 und Januar 2018 stichprobenartige Erhebungen im Bereich der Neuländer Straße/Zufahrt Betonwerk durchgeführt. Insbesondere in der Morgenspitzenstunde wurden in Fahrtrichtung Harburg höher Verkehrsmengen gegenüber der Zählung der BWVI ermittelt (ca. 200-300 Kfz/h). In Abstimmung mit der BWVI und dem LSBG wurden die aufgenommenen Belastungen des PK46/VD52 im Zuge der weiteren Planung nicht berücksichtigt, da diese nicht offiziell verifiziert sind und keiner Angleichung an den Pegel unterliegen. Im Rahmen der weiteren Planungen und Beurteilung der Verkehrssicherheit wurden die unter 3.2 beschriebenen erhöhten Verkehre gewürdigt.

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 Querungsmöglichkeit 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 23 Bäume nördlich der Fahrbahn und 31 Bäume auf den südlichen Nebenflächen vorhanden. Insgesamt 44 der vorhandenen Bäume (20 nord-östlich, 3 nord-westlich, 17 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. 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 erfolgt. Bestehende Verdachtsflächen wurden während des Erdbaus durch die ausführende Fachfirma freigemessen.

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 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 und leistungsgerecht abzuwickeln. Dazu ist laut Kapazitätsprüfung (■■■■■2015) die Einrichtung einer Lichtsignalanlage notwendig. Ein besonderes Augenmerk ist dabei auf die Befahrbarkeit der Verkehrsfläche für Lang-Lkw zulegen.

Der geplante Knotenarm Logistikpark Neuland 23 wird mit einem kombinierten Geradeaus-Linksabbiegefahrstreifen und aufgrund der erhöhten einbiegenden Verkehre (bis zu 170 Kfz/h), mit einem separaten Rechtsabbiegefahrstreifen berücksichtigt. Weiterhin wird eine Fußgängerquerung vorgesehen.

Für den Knotenarm „Neuländer Straße Ost“ werden zwei Geradeausfahrstreifen mit einer Breite von 3,25 m und 3,50 m in Richtung Neuländer Straße West geplant. Zusätzlich wird ein separater Rechtsabbiegefahrstreifen mit einer Länge von 35 m für die Verkehre aus dem Bypass vorgesehen. Für den Verkehr aus dem Kreisverkehr wird ein kombinierter Links-Rechtsabbiegefahrstreifen mit Signalisierung erstellt, damit der maßgebende Geradeausstrom in Richtung Harburg nicht durch abbiegende Fahrzeuge beeinträchtigt wird. Um frühzeitig eine Aufteilung der Verkehre nach dem Kreisverkehr zu ermöglichen, wird eine durchgehende Trenninsel zwischen dem kombinierten Links- und Rechtsabbiegefahrstreifen sowie dem Geradeausfahrstreifen vorgesehen. Auf eine Fußgängerquerung wird aufgrund von fehlenden Anbindungen verzichtet. Die baulichen Anpassungen gegenüber der Schlussverschickung vom 23.01.2018 und die damit verbundenen Verbreiterungen der Fahrbahn machen zusätzliche Baugrundverbesserungen in den Bereichen nord-östlich des Knotenpunktes erforderlich. Außerdem verschiebt sich die Ausbaugrenze um ca. 100 m in Richtung des Kreisverkehrs.

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 126 Kfz/h), wird ein separater Linksabbiegefahrstreifen mit einer Breite von 3,50 m und einer Länge von 50 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 und einen Geradeausfahrstreifen mit einer Breite von 3,25 m abgewickelt werden. Um die Querungsmöglichkeit für Fußgänger westlich der Neu-



länder Straße zu erhalten, wird über diesen Knotenarm ebenfalls eine signalisierte Fußgängerfurt vorgesehen.

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

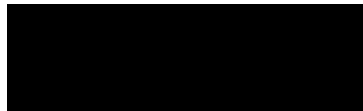
3.2 Verkehrsbelastung

Grundlage für die Kapazitätsprüfung des Knotenpunktes bildete, 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. Hierbei wurde der Analysefall berücksichtigt, um ein maßgebliches Belastungsszenario bis zur Freigabe der A26 zu berücksichtigen. Mit Fertigstellung der kompletten A26 werden die Verkehre auf der Neuländer Straße abnehmen (Schlussbericht Neubau der BAB A26 Ost AK HH-Süderelbe (BAB A7) bis AD/AS HH-Stillhorn (BAB A1)).

Die bisherigen zugrunde gelegten prognostizierten Logistikverkehre der BWVI wurden für den Standort Neuland überarbeitet. Diese aktualisierte Verkehrsprognose der DPDHL wurde analysiert sowie in die bisher geplante Signalisierung zugrunde gelegt und anhand des Handbuches für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen 2015 in Qualitätsstufen eingeteilt und bewertet.

Die von der DPDHL ausgegebenen Logistikverkehre unterscheiden sich im Grundsatz gegenüber den bislang zugrunde gelegten Prognoseverkehren bezüglich ihrer Verteilung über den Tag. Die BWVI ist in ihren Annahmen von einem Drei-Schicht-Betrieb ausgegangen. Entsprechend gab es drei deutliche Spitzenstunden (6:00 - 7:00, 14:00 - 15:00, 20:00 - 21:00 Uhr), in denen sich die Verkehre innerhalb einer halben Stunde ausgeprägt in Zu- und Abfahrt unterschieden. Dies lässt sich aus den aktualisierten Prognosen der DPDHL nicht mehr ableiten (Spitzenstunde 7:00 - 8:00, 16:00 - 17:00 Uhr). Hier gibt es eine klassische Morgen- und Nachmittagsspitze, die länger gestreckt sind (Verteilung Spitzenstunden 10 %, 40 %, 45 %, 5 %). Diese Spitzen überlagern sich mit den Spitzenstunden des allgemeinen Verkehrsaufkommens der Neuländer Straße.

In den Annahmen der BWVI gab es keine Überlagerung beider Spitzenstunden (Neuland 23 und Neuländer Straße). Mit der geplanten Geometrie/Fahrstreifenaufteilung des Knotenpunktes kommt es unter Berücksichtigung der aktualisierten Prognose am Morgen zu Entlastungen der Linksabbiegebewegung in das Gebiet, welches sich positiv auf die stauanfällige Fahrbeziehung Richtung Westen auswirkt (Freigabezeitreserven können dem Geradeausverkehr Richtung Westen zugesprochen werden). Am Nachmittag hingegen wirkt sich die Überlagerung der Spitzenstunden negativ aus. Hier ist die Freigabezeit aus dem Gebiet Neuland 23 gegenüber dem geplanten Zustand zu erhöhen, um die Ver-



kehre leistungsgerecht abwickeln zu können. Dies geschieht zu Lasten der Hauptrichtung, die am Nachmittag bereits mit der aktuellen Planung als ausgelastet einzustufen ist (Überlast bei allen Anforderungen). Durch die Anpassung der Verkehrsplanung sind Reserven zu generieren, die am Nachmittag eine Erhöhung der Kapazität des Knotenpunktes in Fahrtrichtung Osten ermöglichen. In Abbildung 3 und 4 sind die Spitzenstundenbelastungen aufgezeigt.

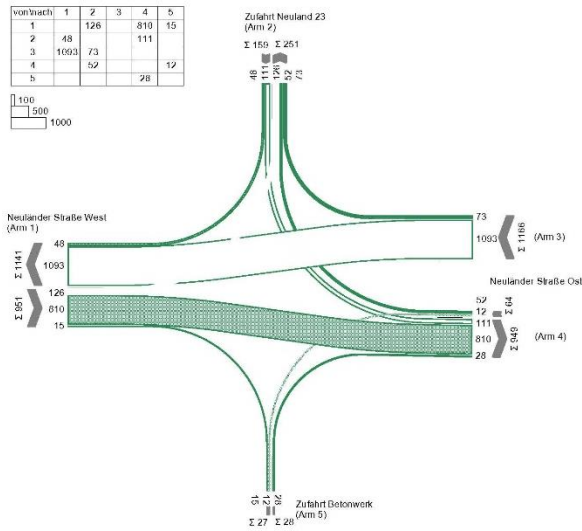


Abbildung 3: Darstellung der morgendlichen Spitzenstunde; 7-8 Uhr (Quelle: [Redacted] 2018)

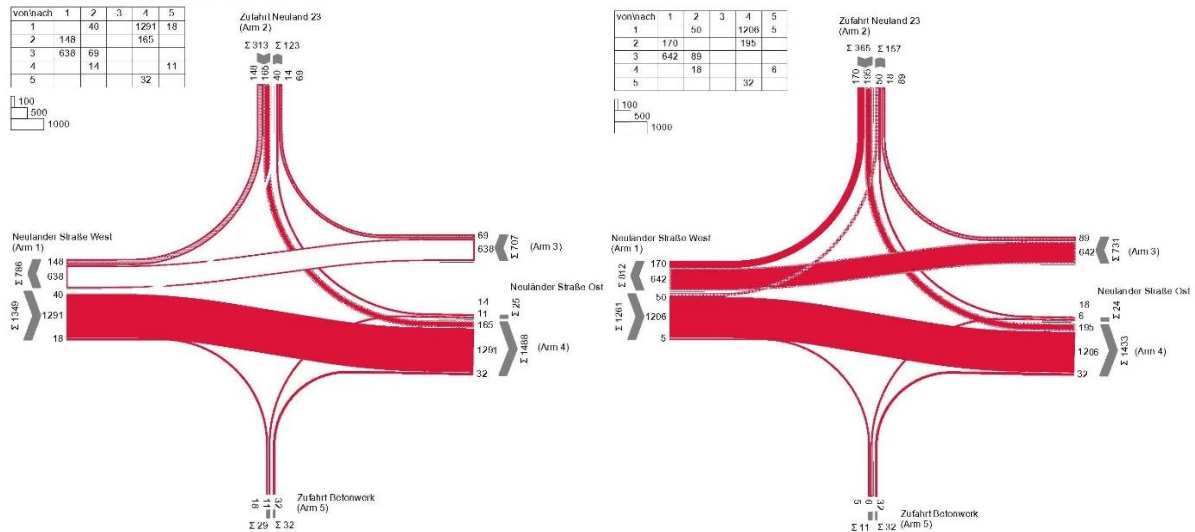


Abbildung 4: Darstellung der abendlichen Spitzenstunde; 16-17 und 17-18 Uhr (Quelle: [Redacted] 2018)

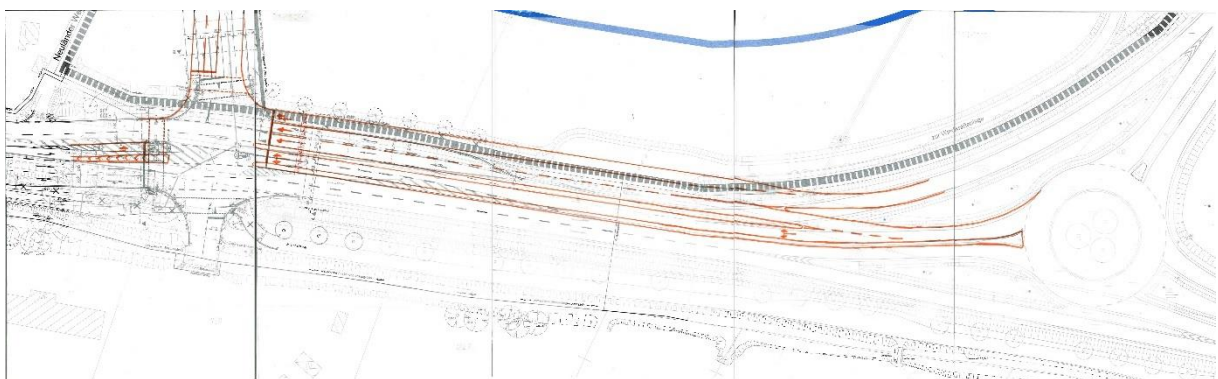
3.3 Variantenuntersuchung

Aufgrund der unterschiedlichen Geschwindigkeiten der Verkehre aus dem Kreisverkehr und des Bypasses wird der Verflechtungsbereich zwischen Kreisverkehr und signalisierten Knotenpunkt durch die Polizei als zu gering eingestuft. Daher wird die verschickte Planung seitens der Polizei als nicht verkehrssicher angesehen und abgelehnt. Daraufhin wurden drei Varianten zur Untersuchung ausgearbeitet und skizzenhaft aufgetragen. Zur Sicherung der Abbiegebeziehung von der A1 Süd in das Erschließungsgebiet Neuland 23 soll aus Gründen der Verkehrssicherheit eine Verflechtung mit den Verkehren aus dem Bypass verhindert werden. Dies wird durch Trennung der Verkehrsströme erreicht, in dem der Zielverkehr von der A1 Süd über einen kombinierten und separat freigegebenen Links- und Rechtsabbiegefahrstreifen geführt wird. So wird einer erhöhten Verkehrsmenge aus dem Bypass Rechnung getragen.

Die verschiedenen Varianten wurden hinsichtlich des Flächenbedarfes und verschiedener Signalisierungen am Knotenpunkt (Zufahrt Ost) untersucht. Bei der Ausformulierung der Variante 2 und 3 wurde darauf geachtet, dass der Eingriff auf der Südseite (Betonwerk) aufgrund der Bodenverhältnisse und der Böschung möglichst gering gehalten wird. Die Varianten wurden mit dem LSBG abgestimmt und bewertet.

Variante 1 - „rot“ (max. Flächenbedarf):

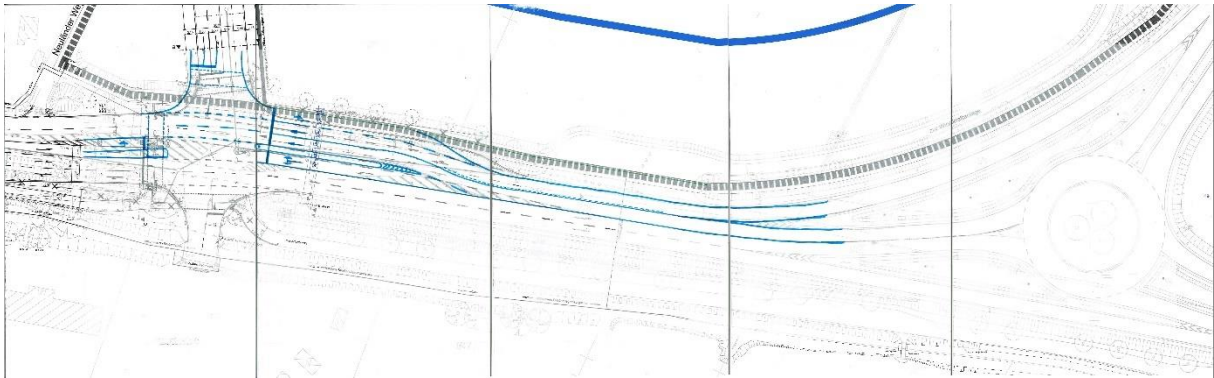
Die Variante 1 berücksichtigt in der östlichen Zufahrt vier durchgängige Fahrstreifen sowie zwei durchgängige Trenninseln (rechts | geradeaus | geradeaus | Verkehrsinsel | kombiniert links-rechts | Verkehrsinsel). Unter Beibehaltung der südlichen Fahrbahn werden die Grenzen des B-Plangebietes deutlich überschritten (ca. 3 m). Diese Variante kann nur umgesetzt werden, wenn die B-Plangrenze verschoben oder deutlich in die südlichen Nebenflächen eingegriffen wird.



Variante 2 - „blau“ (min. Flächenbedarf):

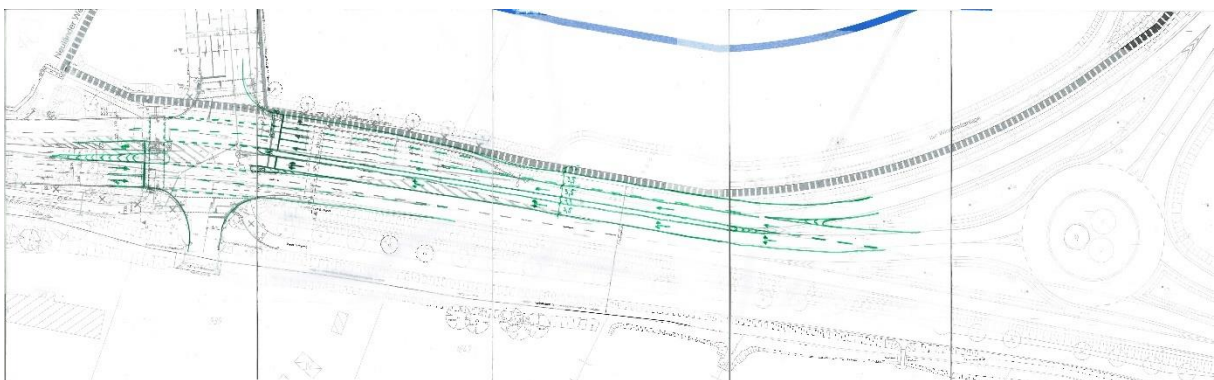
In der Variante 2 wird der Knotenpunkt geringfügig angepasst. Ebenso wird auf eine Trenninseln zu Gunsten des Flächenbedarfes verzichtet. Hier wird lediglich eine Markierung zwischen den Hauptfahrbahnen aus dem Kreisverkehr berücksichtigt, die einen Wechsel nur aus dem Bypass zulässt. Diese

Variante hat geringe Eingriffe in die Nebenflächen zur Folge, ermöglicht jedoch nicht die frühzeitige Aufteilung der Verkehre nach dem Kreisverkehr. Es ist sehr wahrscheinlich, dass Fahrzeuge in das Gebiet Neuland 23 den direkten Weg über dem Rechtsabbieger wählen werden. Ebenso ist die Signalisierung ohne zusätzliche linksseitige Verkehrsinsel für den kombinierten Links- und Rechtsabbiegefahrstreifen schwierig.

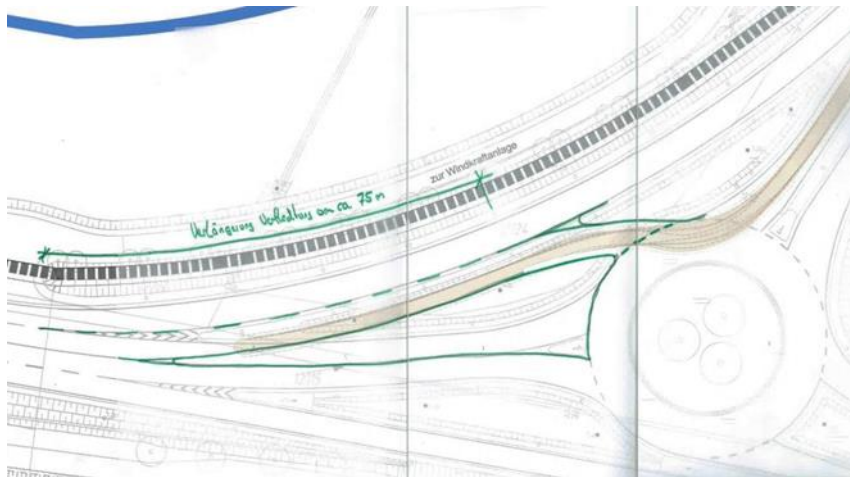


Variante 3 - „grün“ (mittl. Flächenbedarf):

Die Variante 3 „grün“ stellt eine Mischung aus Variante 1 und 2 dar. Die durchgehende Trenninsel zwischen dem kombinierten Links- und Rechtsabbiegefahrstreifen sowie dem Geradeausfahrstreifen wird beibehalten (rechts | geradeaus | geradeaus | Verkehrsinsel | kombiniert links-rechts), um frühzeitig eine Aufteilung der Verkehre nach dem Kreisverkehr zu ermöglichen. Des Weiteren wurde am Knotenpunkt eine zusätzliche kurze Insel angeordnet, um linksseitig (analog Variante 1) einen zusätzlichen Signalgeber berücksichtigen zu können. Der Abstand Fahrbahn zum Erschließungsgebiet Neuland 23 wird mit ca. 1,5 m aufgetragen. In die südlichen Nebenflächen wird im Knotenpunktbereich um ca. 1,0 – 1,5 m eingegriffen.



Eine weitere Variante sah die Anpassung des Kreisverkehrs vor, bei welcher durch die Verlegung der Abfahrt aus dem Kreisverkehr ein um 75 m verlängerter Verflechtungsbereich erreicht wurde. Diese wurde jedoch von der Polizei abgelehnt und nicht weiterverfolgt.



Eine weitere durch die BWVI vorgelegte Variante sah eine Anpassung der Ausfahrt aus dem Kreisverkehr in Richtung des Bypasses vor. Durch diese Anpassung kann die Verflechtungslänge um ca. 75 m erhöht werden. Diese Variante wurde jedoch seitens der Polizei aufgrund der schlechten Einsehbarkeit (Rückspiegel) und der zu erwartenden Geschwindigkeitsdifferenzen als nicht verkehrssicher abgelehnt.


Die vorliegende Planung entspricht der Variante 3, welche hinsichtlich des erforderlichen Flächenbedarfs und einer frühzeitigen Aufteilung der Verkehre nach dem Kreisverkehr die praktikabelste Lösung darstellt. Eine Trennung der Herkunftsströme und die damit verbundene Auflösung des Gefährdungsbereiches kann mit der vorliegenden Variante entsprochen werden.

Die Variante 3 wurde am 17.05.2018 bei einem Abstimmungstermin zwischen BWVI, LSBG, VD52 und PK14 von sämtlichen Beteiligten als beste Lösungsmöglichkeit für die Erschließungssituation aufgefasst und wird mit der vorliegenden Planung erneut schlussverschickt.

Am 21.08.2018 wurde die straßenverkehrsbehördliche Anordnung durch VD5 der Polizei Hamburg zur 1. geänderten Schlussverschickung erteilt. Die Lagepläne wurden gegenüber dem angeordneten Stand (Stand 15.06.2018) nachträglich geringfügig angepasst. Diese Anpassungen betrafen den Verlauf des „Fünfhausener Landweg“, welcher sich südl. der Fahrbahn befindet. Auf eine erneute straßenverkehrsbehördliche Anordnung wurde verzichtet, weil die Straßenverkehrsfläche sowie die Verkehrszeichen und die Fahrbahnmarkierungen nicht geändert wurden.

3.4 Lichtsignalanlagen

Die Lichtsignalanlage des Knotenpunktes wird neu geplant und aufgestellt. D.h. Signalprogramme werden erstellt und die Anlage wird mit LED-Technik ausgerüstet. Eine verkehrsunabhängige Steuerung wird erstellt, um auf etwaige Verkehrsschwankungen zu dem Nachbarknoten Neuländer Straße/ Großmoorbogen und der Anschlussstelle der A1 reagieren zu können. Des Weiteren werden Staude-



tektoren in der Neuländer Straße vor und hinter dem geplanten Knotenpunkt berücksichtigt, um verlängerte Freigabezeiten für die Hauptrichtung zu schalten.

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.

3.5 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 Kehrfahrt wäre dann über den östlich anschließenden Kreisverkehr denkbar. Mit der vorliegenden Planung wäre dies möglich.

3.6 Ruhender Verkehr

- entfällt.

3.7 Lieferverkehr

- entfällt.

3.8 Radverkehr

Der Radverkehr wird weiterhin in den Nebenflächen auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg geführt und die Radwegebenutzungspflicht bleibt bestehen. Eine getrennte Führung des Geh- und Radverkehrs wird aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht vorgesehen, da die vorhandenen Geh- und Radwege auch eine gemeinsame Führung 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.

3.9 Gehwege

Die Gehwege werden im 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 oberhalb der Brücke zum Betonwerk aufrechterhalten werden muss. 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).

3.10 Straßenbegleitgrün

Für die Einrichtung der zusätzlichen Fahrstreifen und des Verschwenks in die südlichen Nebenflächen müssen insgesamt 10 Bäume gefällt 28 weitere 2012 gepflanzte Bäume umgepflanzt werden. Zum Teil ist dies schon zur Herstellung der Baustraße zum Gewerbegebiet erfolgt. Ein anderer Teil wurde vorbereitend bereits im Frühjahr 2018 gerodet. Im Zuge des Erdbaus sind 2 weitere Bäume östlich der Zufahrt (außerhalb des Planungsbereiches Straße) zu fällen. Als Ausgleich für die Baumfällungen sind Neupflanzungen vorgesehen (s. auch Ziffer 5). Diese dürfen die vorhandenen wasserwirtschaftlichen Anlagen nicht beeinträchtigen. Die genauen Baumstandorte und Baumarten werden mit dem Bezirkssamt noch abgestimmt und final festgelegt. Der beidseitig neben der Fahrbahn vorhandene Böschungsbereich wird, soweit erforderlich, angepasst.

3.11 Entwässerung

Die Entwässerung der süd-östlichen Fahrbahn- und Nebenflächen erfolgt über Quer- und Längsgefälle in den bestehenden 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 gereinigte Regenwasser in die Fünfhausener-Landweg-Wettern eingeleitet.

Die Entwässerungsplanung wurde gesondert mit den betroffenen Behörden abgestimmt. Sie ist nachrichtlich in beiliegendem Lageplan dargestellt. Die notwendigen Anpassungen (Verbreiterung der Fahrbahn, Vergrößerung des Ausbaubereiches) im Bereich zwischen dem Kreisverkehr und der Zufahrt zum Gewerbegebiet und damit der zu entwässernden Fläche wurde mit den zuständigen Behörden nochmals abgestimmt.

3.12 Öffentliche Beleuchtung

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

Nach dem Baustufenplan B 58 der Freien und Hansestadt Hamburg befindet sich ein Teil des neuen Knotens in einem Landschaftsschutzgebiet. Hier stellt die Erweiterung der Straßenverkehrsfläche einen Eingriff in Natur und Landschaft gem. §14 Abs. 1 BNatSchG dar. Innerhalb der nach §125 BauGB erforderlichen Prüfung wird dieser Eingriff bewertet. Er wird bei Umsetzung der Maßnahme ausgeglichen (s. Ziffer 5).

Die Maßnahme soll in einem Gebiet stattfinden, welches organische Weichschichten (Torfe, Klei) unterhalb der neu aufgefüllten Sande aufweist. In den Weichschichten ist von einer Entstehung von Bodengasen auszugehen.

Bei den Erdarbeiten ist nicht auszuschließen, dass die Bodengase (Methan und Kohlendioxid) in die Baugrube gelangen. Die potentielle Ausgasung muss bei den Arbeitsschutzmaßnahmen berücksichtigt werden. Da Methan im Konzentrationsbereich von 5-15 Vol % mit Luft explosionsfähige Gemische bildet, müssen die Arbeiten kontinuierlich messtechnisch durch ein Gaswarngerät auf die Parameter Methan, Kohlendioxid und Sauerstoff überwacht werden.

5 PLANUNGSRECHTLICHE GRUNDLAGEN

Das Planungsgebiet befindet sich überwiegend im Bereich des Baustufenplans Harburg. Westlich grenzt der Bebauungsplan Neuland 20/ Harburg 58 an, nördlich der Bebauungsplan Neuland 23. Die Straßenbegrenzungslinien gemäß B-Plänen Neuland 20/ Harburg 58 sowie Neuland 23 werden durch die Planung nicht überschritten.

Im Baustufenplan B 58 der Freien und Hansestadt Hamburg ist die Lage der Straße zwar dargestellt jedoch sieht dieser abgesehen von den Bundesautobahnen keine verbindliche Ausweisung von Straßenverkehrsflächen vor. Aus diesem Grund sind die Straßen den jeweiligen Nutzungszuordnungen zuzuordnen. Somit befindet sich die Neuländer Straße innerhalb eines Landschaftsschutzgebietes.

Für den Knoten in der Neuländer Straße werden überwiegend bereits genutzte Straßenverkehrsflächen in Anspruch genommen. Außerdem werden zusätzliche Flächen beansprucht, die in den Bebauungsplänen innerhalb der festgesetzten Straßenverkehrsflächen liegen. Im Bereich des Baustufenplans ist eine Verbreiterung in südliche Richtung erforderlich, die zwischen Straße und als Geh-/ Radweg genutztem Fünfhausener Landweg liegt.

Da die Erweiterung der Straßenverkehrsfläche einen Eingriff in Natur und Landschaft gem. §14 Abs. 1 BNatSchG darstellt, war eine Prüfung nach §125 BauGB erforderlich, innerhalb derer die Bewertung des Eingriffs zu erfolgen hatte. Diese wurde beim Bezirksamt HH-Harburg beantragt

Für die Prüfung wurde ein landschaftsplanerischer Fachbeitrag erstellt und abgestimmt. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass für das Schutzgut Pflanzen durch das Fällen von Bäumen Auswirkungen entstehen, die auszugleichen sind. Der Ausgleich (Neupflanzung von Bäumen bzw. Ausgleichszahlung) wird im Rahmen der Umsetzung der Maßnahme berücksichtigt.

Eine Billigung der Abweichung vom §125 BauGB des Dezernats Wirtschaft, Bauen und Umwelt des Bezirksamtes Harburg steht aus.

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

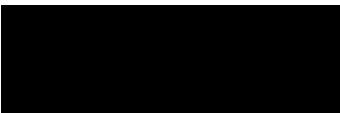
Die Realisierung der o.g. Planung erfordert keinen Grunderwerb. Die Planung erfolgt innerhalb der Straßenbegrenzungslinie gemäß B-Plan/ Baustufenplan.

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.



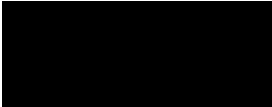
7.4 Planungs-, Entwurfs- und Baudienststelle

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 im Frühjahr 2019 begonnen.

Verfasst: 

Hamburg, 28.05.2019

Aufgestellt: 

03.06.2019

