Erläuterungsbericht

Straßenverkehrstechnische Planung

Schlussverschickung

Erschließungen PSP: 1730

Erschließung BBH Meiendorfer Str. 207

LSBG
Landesbetrieb Straßen,
Brücken und Gewässer
Hamburg

Inhalt

1 Allgemeines ... 3
1.1 Darstellung der Baumaßnahme, Lage und Einordnung in die überörtliche Situation ... 3
1.2 Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit der Baumaßnahme .. 3
1.3 Bedarfsträger, Realisierungsträger sowie Projektauftrag ... 3
1.4 Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien ... 3
2 Planungsrechtliche Grundlagen ... 4
3 Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage ... 4
3.1 Lage und Funktion im Straßennetz ... 4
3.2 Verkehrsbelastung ... 5
3.3 Unfallgeschehen ... 7
3.4 Nutzung der angrenzenden Grundstücke/Bebauung ... 7
3.5 Aufteilung und Abmessung des Querschnitts sowie Oberflächenbefestigung ... 7
3.6 Schadensbild ... 9
3.7 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen ... 10
3.8 Motorisierter Individual Verkehr ... 10
3.9 Wirtschaftsverkehr ... 11
3.10 ÖPNV und Sharing Angebote ... 11
3.11 Radverkehr ... 11
3.12 Fußverkehr ... 11
3.13 Ruhender Verkehr ... 12
3.14 Straßenausstattung und Straßenmöblierung ... 12
3.15 Öffentliche Beleuchtung ... 12
3.16 Straßenbegleitgrün ... 13
3.17 Entwässerung ... 13
3.18 Versorgungsleitungen ... 14
3.19 Ingenieurbauwerke ... 14
3.20 Grundwasser ... 14
3.21 Denkmalschutz ... 14
3.22 Altlasten ... 14
3.23 Kampfmittel ... 15
4 Variantenuntersuchung ... 15
4.1 Querung Meiendorfer Straße ... 15
4.2 Radwegführung ... 16
4.3 Fahrstreifenaufteilung Meiendorfer Straße (Nebenarm) ... 16
4.4 Rechtsabbiegevorgang aus dem Hauptarm in den Nebenarm der Meiendorfer Straße ... 16
5 Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante ... 17
5.1 Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes sowie Oberflächenbefestigung ... 17

5.2 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen ... 19
5.3 Wirtschaftsverkehr ... 20
5.4 ÖPNV und Sharing Angebote ... 21
5.5 Radverkehr ... 21
5.6 Fußverkehr ... 21
5.7 Ruhender Verkehr ... 21
5.8 Straßenausstattung und Straßenmöblierung ... 22
5.9 Öffentliche Beleuchtung ... 22
5.10 Straßenbegleitgrün ... 22
5.11 Entwässerung ... 23
5.12 Flächenversiegelung ... 23
5.13 Versorgungsleitungen ... 23
5.14 Ingenieurbauwerke ... 23
5.15 Baustoffe ... 23
5.16 Feuerwehr ... 24
6 Umsetzung der Planung ... 24
6.1 Grunderwerb ... 24
6.2 Auswirkungen durch das Projekt ... 24
6.2.1 Immissionen ... 24
6.2.2 Voraus- und Folgemaßnahmen ... 24
6.2.3 Unmittelbares und erweitertes Umfeld ... 24
6.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft ... 24
6.4 Kosten und Finanzierung/Haushaltstitel ... 25
6.5 Terminierung des Projektes und Bauausführung ... 25
7 Sonstiges ... 25

1 Allgemeines

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

Im Bezirk Wandsbek im Stadtteil Meiendorf soll der Knotenpunkt der Stichstraße Meiendorfer Str. Nr. 207 an die Meiendorfer Straße (ehemalige B 75) umgebaut und mit einer Lichtsignalanlage und einer zusätzlichen Fußgängerfurt versehen werden.

Da am Knotenpunkt sowohl der Hauptarm als auch der nordwestliche Nebenarm den Namen Meiendorfer Straße tragen, wird in der weiteren Beschreibung ergänzend mit diesen beiden Begriffen gearbeitet. Im Hauptarm der Meiendorfer Straße selbst erfolgen Ummarkierungen für die Lichtsignalanlage und geringfügige Anpassungen der Nebenflächen. Im Nebenarm der Meiendorfer Straße wird die Hauptein-/ausfahrt des Busbetriebshof angeschlossen und die Nebenflächen an die aktuellen Anforderungen angepasst. Der Busbetriebshof erhält zudem eine Notzu- bzw. -ausfahrt mit Anschluss an die Meiendorfer Straße. Diese liegt rund 275 m stadtauswärts am Hauptarm der Meiendorfer Straße.

Der Hauptarm Meiendorfer Straße verläuft von Nordost nach Südwest und stellt, neben der ungefähr parallel laufenden A1, die Anbindung zu den nordöstlich liegenden Kommunen (insbesondere Ahrensburg) dar. Die Grenze zu Schleswig-Holstein befindet sich rund 450 m in nordöstliche Richtung vom Knotenpunkt entfernt. Nach weiteren 550 m befindet sich ein Knotenpunkt mit der Eulenkrugstraße, die nach HH-Volksdorf führt.

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

Auslöser für den Umbau des Knotenpunktes ist die Genehmigungsplanung für den Neubau des Busbetriebshofes Meiendorf, die neben der Zufahrt zum Busbetriebshof im Nebenarm der Meiendorfer Straße die Errichtung einer Lichtsignalanlage im Knotenpunkt des Hauptarms vorsieht. Dies wiederum hat zur Folge, dass der Knotenpunkt den neusten technischen Anforderungen angepasst werden muss und im Zuge einer betreuten Erschließung überplant wird.

Es wird angestrebt den Umbau mit Inbetriebnahme des Busbetriebshofes bis Ende 2026 abgeschlossen zu haben.

1.3 Bedarfsträger, Realisierungsträger sowie Projektauftrag

Bedarfsträger für die Straßenbaumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg, vertreten durch die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende.

Der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer wird als Realisierungsträger die Planung und Bauausführung für das Projekt durchführen.

1.4 Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien

Der Neubau des Busbetriebshofes basiert auf den Entscheidungen des Senats für die Elektrifizierung der Busflotte der Hamburger Hochbahn AG sowie der Anpassung des Hamburger Taktes.

2 Planungsrechtliche Grundlagen

Die Planung liegt innerhalb bzw. entlang des Geltungsbereichs des Bebauungsplans Rahlstedt 121, der am 04.04.2007 festgestellt wurde. In Abstimmung mit dem Bezirk wurde abweichend von der Festsetzung im Bebauungsplan eine Überfahrt als Notzu- bzw. -ausfahrt zugelassen. Südlich grenzt der B-Plan Rahlstedt 74 mit Feststellungsdatum vom 07.06.1971 an, ohne dass er von der Planung berührt wird. Südöstlich und parallel zur Meiendorfer Str. (Hauptarm) gilt der Baustufenplan Rahlstedt mit Rechtsverordnungs-Datum vom 14.01.1955. Teile der Meiendorfer Straße und die Stichstraße zur Gärtnerei fallen in diesen.

Abbildung 2-1: B-Pläne im Planungsbereich [Geoportal Hamburg]

3 Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage

3.1 Lage und Funktion im Straßennetz

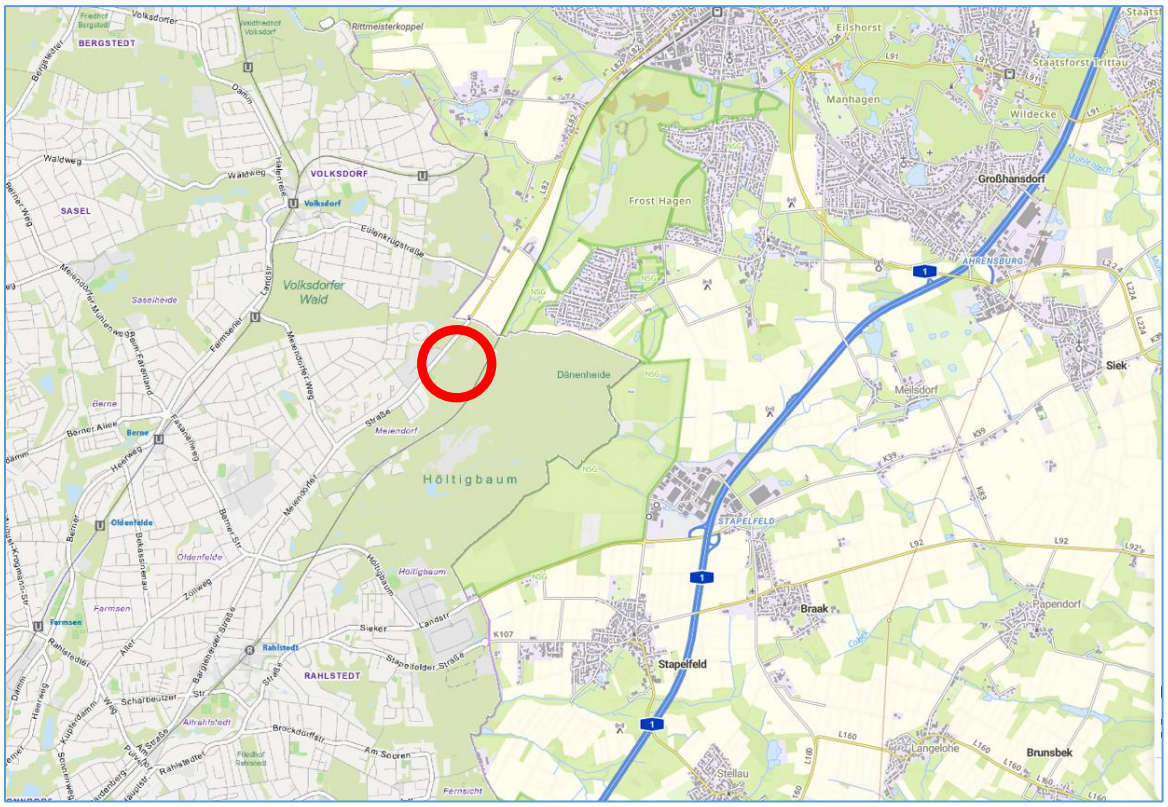

Abbildung 3-1: Lage im Straßennetz (Geoportal Hamburg)

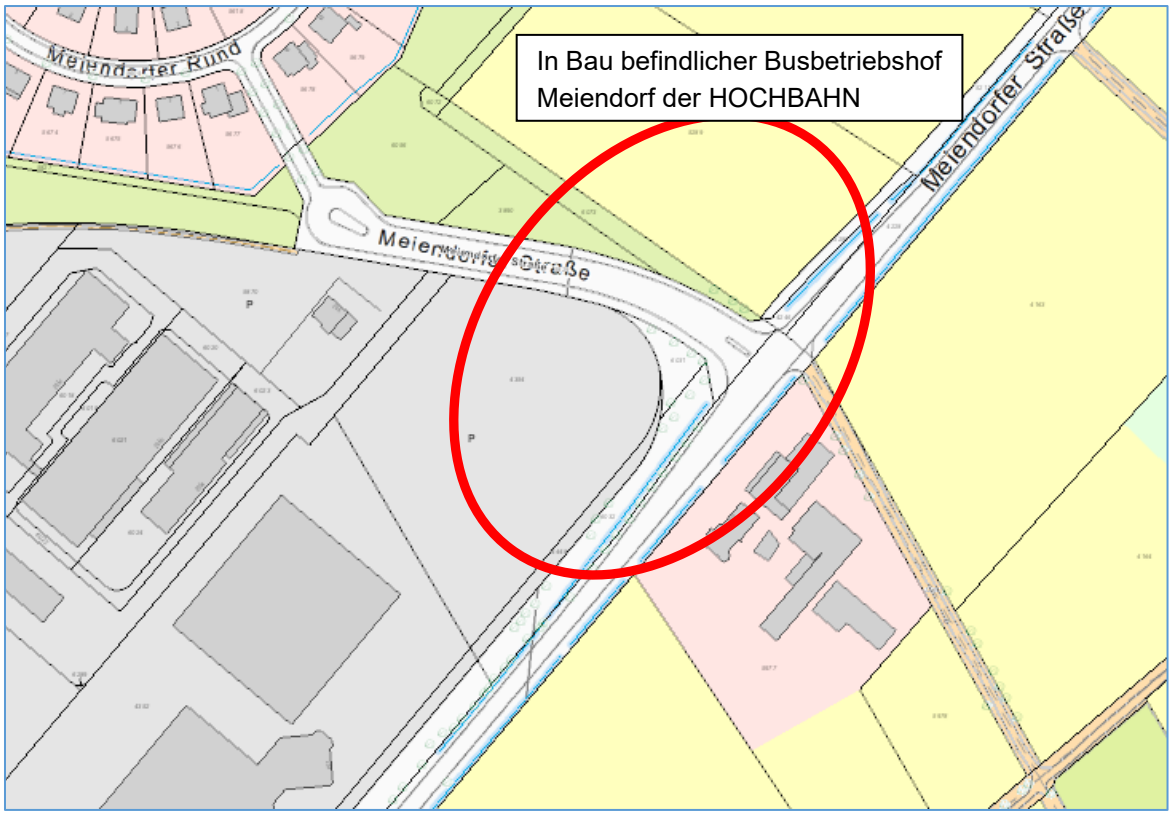

Abbildung 3-2: Verkehrsflächen, Geoportal Hamburg

Es handelt sich bei der Meiendorfer Straße (Hauptarm) um eine Hauptverkehrsstraße des Hamburger Straßennetzes. Beim Nebenarm der Meiendorfer Straße zum Meiendorfer Rund handelt es sich um eine Bezirksstraße.

Die Länge des Planungsbereichs im Hauptarm beträgt rund 200 m. Die Ausbaulänge Im Nebenarm zum Meiendorfer Rund beträgt rund 100 m.

Die zulässige Geschwindigkeit im Nebenarm beträgt 50 km/h. Die zulässige Geschwindigkeit im Hauptarm des Knotenpunktes beträgt in beide Richtungen 60 km/h. Circa 80 m nordöstlich des Knotenpunktes sind gemäß vorhandener Beschilderung 80 km/h zulässig. Der Hauptarm der Meiendorfer Straße ist Teil des Großraum- und Schwertransport-Netzes (GST-Netz).

3.2 Verkehrsbelastung

Tabelle 1: Verkehrsbelastung im jeweiligen Querschnitt

Straßenabschnitt	Datum der Erhebung	Kfz/24h	SV-Anteil
Meiendorfer Str. NO	16.05.2024	13606	368 (2,7%)
Meiendorfer Str. SW	16.05.2024	13740	350 (2,5%)
Meiendorfer Str. NW (Stichstraße)	16.05.2024	1662	208 (12,5%)
Zufahrt Gärtnerei	16.05.2024	80	2 (2,5%)

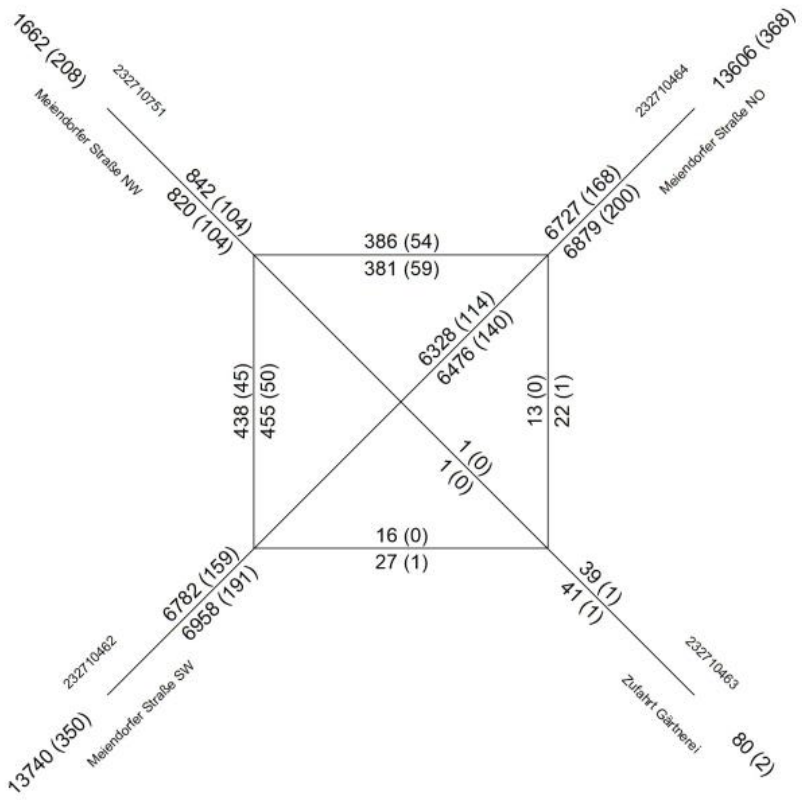

Abbildung 3-3: Verkehrsbelastung richtungsbezogen

<u>Radverkehr</u>

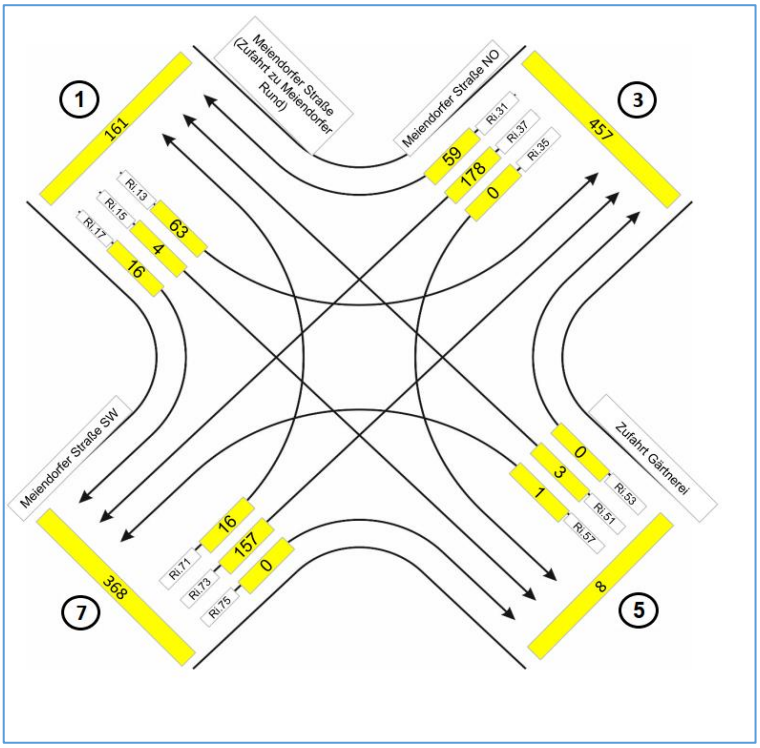

Abbildung 3-4: Radverkehrsbelastung [Radfahrer in 24h]

3.3 Unfallgeschehen

Es liegt eine Auswertung aus dem Zeitraum 01.01.2021 bis 31.12.2023 vor, die für diesen Zeitraum insgesamt 15 Unfälle, davon 3 Unfälle mit 4 Leichtverletzten, ausweist. Es gibt keine nennenswerten Auffälligkeiten hinsichtlich des Unfallgeschehens. Die geplante Lichtsignalanlage wird erwartungsgemäß zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen.

3.4 Nutzung der angrenzenden Grundstücke/Bebauung

Es erfolgt keine Nutzung außerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinien.

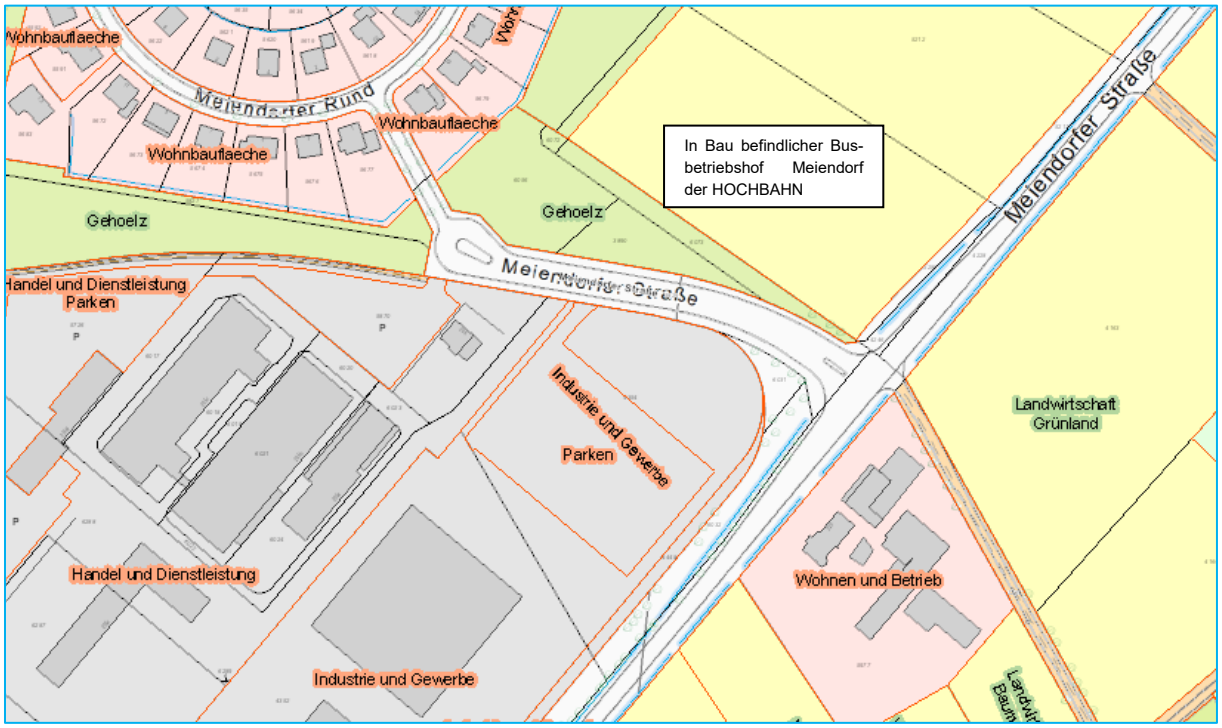

Abbildung 3-5: Nutzungen angrenzender Flächen, Geoportal Hamburg

3.5 Aufteilung und Abmessung des Querschnitts sowie Oberflächenbefestigung

Es handelt sich um einen Knotenpunkt ohne Lichtsignalanlage mit folgenden Anbindungen:

- Meiendorfer Straße (Hauptarm, ehemalige B 75) als Vorfahrtstraße, mit jeweils einem durchgehenden Fahrstreifen pro Fahrrichtung. Im Knotenpunktbereich gibt es einen zusätzlichen Linksabbiegefahrstreifen in beiden Fahrtrichtungen. Die Meiendorfer Straße bindet die nordöstlich liegenden Gemeinden Schleswig-Holsteins (Ahrensburg) an sowie die nordöstlichen Stadtteile Hamburg (Volksdorf).
- Meiendorfer Straße, nach Westen abzweigend (Nebenarm), deren Hausnummern dem Hauptarm der Meiendorfer Straße zugeordnet werden. Diese Straße ist eine Sackgasse. Sie bindet zum einen die westlich liegenden Gewerbegebiete an zum anderen in nordwestlicher Richtung liegend das sogenannte Meiendorfer Rund (Wohngebiet). Fußgänger und Radfahrende können das Meiendorfer Rund auch in Richtung Westen verlassen.
- Nach Süden abzweigend befindet sich eine kurze Stichstraße ohne Namen, die nach 50 m an einer Absperrung endet (VZ 250 + VZ 1022-10), so dass sie im weiteren Verlauf nur durch Fußgänger und Radfahrende genutzt werden kann. An der Straße befindet sich die Zufahrt zu 2 kleinen Gewerbebetrieben.

Die Einmündung ist mit einem baulichen Tropfen ausgebildet.

Die bestehenden Querschnitte stellen sich wie folgt dar:

Meiendorfer Straße (Hauptarm stadtauswärts) – in Fahrtrichtung stadteinwärts von rechts nach links

- 1,65 m (ca.) Radwegbankett und Grünstreifen
- 2,00 m Radweg (Asphalt)
- ≥ 1,40 m Grünstreifen und Bankett Radweg
- 3,50 m (ca.) Straßenseitengraben
- 1,00 m Bordstein und Bankett
- 0,30 m Gussasphaltrinne
- 6,50 m Fahrbahn (Asphalt)
- 0,30 m Gussasphaltrinne
- 2,20 m Bordstein und Radweg (Asphalt)
- 0,35 m Bankett Radweg
- 3,50 m (ca.) Straßenseitengraben

Meiendorfer Straße (Hauptarm stadteinwärts) – in Fahrrichtung stadteinwärts von rechts nach links

- ≥ 1,90 (ca.) Bankett Radweg und Grünstreifen
- 2,00 m Radweg (Asphalt)
- ≥ 1,20 m Grünstreifen und Bankett Radweg
- 3,80 m (ca.) Straßenseitengraben
- 1,90 m Grünstreifen
- 0,60 m Bordstein und Bankett
- 0,30 m Gussasphaltrinne
- 6,75 m Fahrbahn (Asphalt)
- 0,30 m Gussasphaltrinne
- 2,20 m Bordstein und Radweg (Asphalt)
- 0,45 m Bankett Radweg
- 2,80 m (ca.) Straßenseitengraben

Meiendorfer Straße (Hauptarm) – Abbiegefahrstreifen

- Rd. 3,85 m Geradeaus und Rechtsabbiegespur aus Nordost kommend (Bestandsmarkierung)
- Rd. 3,55 m Geradeaus und Rechtsabbiegespur aus Südwest kommend (Bestandsmarkierung)
- Rd. 4,30 m Linksabbiegespur aus Nordost kommend (Bestandsmarkierung)
- Rd. 4,30 m Linksabbiegespur aus Südwest kommend (Bestandsmarkierung)
- Rd. 3,70 m Geradeausspur nach Nordost (Bestandsmarkierung)

Meiendorfer Straße (Nebenarm) auf den Knoten zufahrend von links nach rechts

- 1,80 m Bordstein u. Gehweg (Asphalt) ohne erkennbares Bankett z anschl. Grünfläche
- 12,00 m Fahrbahn (Asphalt)
- 3,50 m Bordstein und Gehweg (Betonplatten)
- 0,50 m Bankett zur Straßenbegrenzungslinie und zur Grünfläche

Meiendorfer Straße (Nebenarm) im Einmündungsbereich

- 7,25 m Abbiegespur nördlich Tropfen
- 2,00 m Tropfenbreite
- 7,00 m Einbiegespur südlich Tropfen

Straße ohne Namen (Südost)

- Fahrbahngesamtbreite rd. 4,80 m mit undefinierten unbefestigten Randbereichen

3.6 Schadensbild

Hauptarm Meiendorfer Straße

Die Fahrbahn wurde im Jahr 2022 mit einer neuen Deckschicht versehen. Es sind optisch keine Fahrbahnschäden erkennbar.

Nebenarm Meiendorfer Straße

Die Fahrbahnoberfläche ist durch ausgeprägte Quer- und Längsrisse beschädigt. Eine durchgeführte Bohrkernuntersuchung bestätigt, dass eine grundlegende Instandsetzung erforderlich ist.

Abbildung 3-6: Schäden Nebenarm Meiendorfer Straße

In den Nebenflächen weist der Gehweg auf der Nordseite starke Schäden in der Asphaltschicht auf. Der Gehweg auf der Südseite weist keine erkennbaren Schäden auf.

Straße ohne Namen (Südost)

Im unmittelbaren Einmündungsbereich erfolgte bereits eine Deckenerneuerung. Im weiteren Verlauf, insbesondere nach der Zufahrt zur ehemaligen Gärtnerei, weist die Fahrbahn zum Teil starke Schäden auf.

Abbildung 3-7: Straßenschäden Zufahrt ehemalige Gärtnerei

3.7 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Im Planungsgebiet bzw. angrenzend befinden sich die folgenden LSA:

LSA Nr.	Knoten	Steuerung	Blinden-signali-sierung	Taktile Leitele-mente/ Bordab-senkung	Busbe-vorrech-tigung
LBV-SH 1268	Meiendorfer/Hamburger Straße mit Eulenkrug (SH). Entfernung rd. 1 km	verkehrsabhängige Steuerung über Schleifen -Festzeitprogramm dient als Rückfallebene	Nein	Keine TL, Bordabsenkung	Nein
1355	Meiendorfer Str. / Helmesdorfer Weg, rund 600 m entfernt	Nein	Ja	Keine TL, Bordabsenkung	Nein

Tabelle 2: Übersicht benachbarte LSA

3.8 Motorisierter Individual Verkehr

Da keine Netzveränderung oder ein Wegfall von Spuren erfolgt, bleibt die Netzbelastung konstant bis auf die zusätzlichen Verkehre des Busbetriebshofes. Dieser beläuft sich auf rund 378 Busfahrten und rund 590 Pkw-Fahrten pro Werktag.

3.9 Wirtschaftsverkehr

Die anliegenden Gewerbebetriebe betreiben keine Speditionen oder ähnlich stark belastende Verkehre. Für die in der Meiendorfer Straße 203 und 205 befindlichen Betriebe liegt die Hauptein- und ausfahrt im Nebenarm der Meiendorfer Straße nordwestlich der Zufahrt zum Busbetriebshof.

Folgende Firmen sind dort ansässig:

- Bürogebäude, u.a. mit DRK Generalsekretariat Suchdienst Hamburg, Meiendorfer Str. 205
- Jobcenter Alstertal / Rahlstedt, Meiendorfer Str. 205
- Minebea Intec GmbH (Hersteller Wäge- und Inspektionstechnologie), Meiendorfer Str. 205a
- SG Leuchten GmbH – (Beleuchtungshersteller), Meiendorfer Str. 205c
- KHS GmbH (Maschinenbauunternehmen), Meiendorfer Str. 203

Die herstellenden Betriebe werden regelmäßig mit Sattelzügen und Lastwagen angefahren.

3.10 ÖPNV und Sharing Angebote

Im betrachteten Bereich verkehren keine Buslinien des HVV und es gibt auch keine Sharing Angebote.

3.11 Radverkehr

An der Meiendorfer Straße befinden sich im Hauptarm (siehe auch Ziffer 3.5)

- auf der nordwestlichen Seite ein durch einen Graben von der Fahrbahn abgesetzter gemeinsamer Geh- und Radweg mit ca. 2,0 m Breite, der in beide Richtungen befahren werden darf (VZ 240, VZ 1000-31) sowie
- auf der südöstlichen Seite ein gemeinsamer Geh- und Radweg unmittelbar an der Fahrbahn mit ca. 2,15 m Breite (VZ 240).

Die Radfurt im Nebenarm der Meiendorfer Straße ist mit 2,0 m Breite strichliert markiert.

Der Radweg auf der Nordostseite des Hauptarms wurde im Jahr 2021 grundlegend saniert.

Durch das Planungsgebiet verläuft in Ost-West-Richtung die Freizeitroute 2 entlang des Nebenarms der Meiendorfer Straße und der Straße zur Gärtnerei.

3.12 Fußverkehr

Siehe auch Ziffer 3.11 bzgl. gemeinsamer Geh- und Radweg sowie Ziffer 3.5. Im Seitenarm der Meiendorfer Straße befindet sich auf der Nordseite ein Gehweg mit einer Breite von 1,80 Metern, einschließlich Bordstein, und auf der Südseite ein Gehweg mit einer Breite von 3,50 Metern. Der seitliche Bewuchs ragt erheblich in das Lichtraumprofil des Gehwegs hinein, wodurch dessen Nutzung stark eingeschränkt ist.

Abbildung 3-8: Foto Meiendorfer Str. – Nebenarm

Abbildung 3-9: Foto Meiendorfer Str., Nebenarm Gehweg Nordseite

3.13 Ruhender Verkehr

Aufgrund der Überbreite des Nebenarms der Meiendorfer Straße wird der Fahrbahnrand beidseitig als Parkfläche genutzt – unter anderem für Sattelschlepper, nicht fahrbereite Fahrzeuge, Anhänger und Wohnwagen. Durch die Planung wird diese Möglichkeit auf einem Großteil entlang des Nebenarms entfallen. Siehe dazu Ziffer 5.7.

Abbildung: 3-10 Aufnahmedatum: 15.04.2025 (Cyclomedia)	Abbildung 3-11: Aufnahmedatum: 24.10.2023 Quelle: (Cyclomedia)

3.14 Straßenausstattung und Straßenmöblierung

Bis auf die vorhandene Beschilderung und 2 vorhandene öffentliche Mülleimer ist keine weitere Ausstattung vorhanden. Der nördliche Grabenanfang am Hauptarm wird durch ein Schutzgitter abgetrennt.

3.15 Öffentliche Beleuchtung

Am Hauptarm der Meiendorfer Straße befindet sich auf der Südostseite eine durchgehende Beleuchtung. Im Nebenarm der Meiendorfer Straße befindet sich auf der Nordseite eine Straßenbeleuchtung.

3.16 Straßenbegleitgrün

Auf der Südseite des Nebenarms wurden drei Eichen mit Stammdurchmessern zwischen 0,35 und 0,45 Metern sowie Kronendurchmessern von bis zu 14 Metern vermessen. Die Baumkronen ragen leicht über den vorhandenen Gehweg in den aktuellen Fahrbahnbereich hinein. Die Eichen stehen auf Privatgrund, werden jedoch aufgrund ihrer raumprägenden Wirkung hier aufgeführt.
Entlang des Hauptarms in Fahrtrichtung stadteinwärts befinden sich straßenbegleitend weitere Eichen mit Stammdurchmessern von 25 bis 40 Zentimetern und Kronendurchmessern bis zu 14 Metern. Ihre Kronen ragen deutlich in den Fahrbahnbereich hinein.
Auf der Nordseite des Hauptarms in Richtung Schleswig-Holstein wurden im Jahr 2023 straßenbegleitend neue Bäume gepflanzt.

3.17 Entwässerung

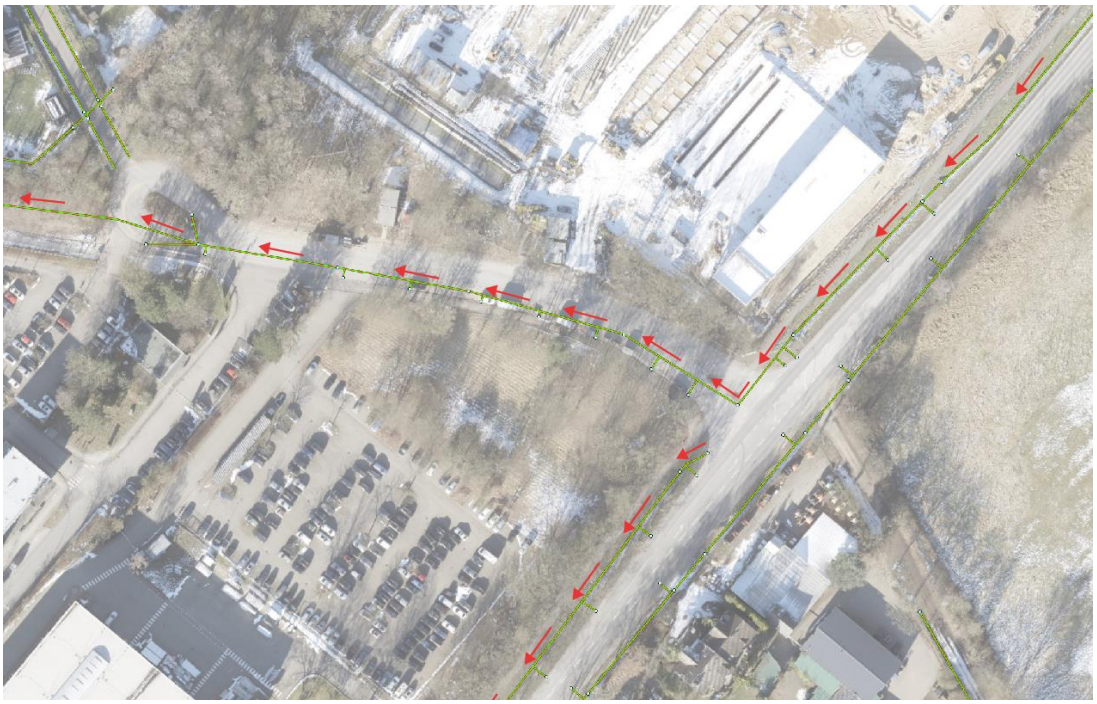

Abbildung 3-12: Entwässerung der Meiendorfer Straße

Der Hauptarm der Meiendorfer Straße entwässert über Trummen in straßenbegleitende Gräben entlang der Fahrbahn. Aus nordöstlicher Richtung wird das in den Gräben gesammelte Wasser über eine Sielleitung in Richtung Meiendorfer Rund abgeführt. Entlang dieser Leitung schließen weitere Trummen des Nebenarms an. Ab der Kehre am Ende des Nebenarms verläuft die Leitung entlang der Ringstraße weiter in Richtung Skaldenweg.

Der südöstliche Knotenarm des Hauptarms der Meiendorfer Straße entwässert ebenfalls über straßenbegleitende Gräben. Der Hauptarm ist als Dachprofil ausgebildet und leitet das Oberflächenwasser zu beiden Fahrbahnrändern ab. Der Nebenarm weist eine einseitige Fahrbahnneigung auf und entwässert zum südlichen Bordstein hin. Die angrenzenden Nebenflächen entwässern jeweils auf die Fahrbahn.

3.18 Versorgungsleitungen

Folgende Versorgungsleitungen befinden sich im Planungsraum:

- Hamburg Wasser Trinkwasser in der Nebenfläche des Nebenarms auf der Südwestseite sowie in der Nebenfläche des Hauptarms auf der Südostseite. Gegenüber der Einmündung des Weges zur Gärtnerei kreuzt die Trinkwasserleitung den Hauptarm (DN 300 St in DN 500 St Schutzrohr)
- Deutsche Telekom in der Nebenfläche des Nebenarms auf der Südwestseite
- Stromnetz Hamburg beidseitig in den Nebenflächen des Nebenarms sowie in der südöstlichen Nebenfläche des Hauptarms. Zwei Leitungen kreuzen im Bereich der Einmündung des Nebenarms. Ein Schaltschrank dieses Leitungsträgers befindet sich in der nördlichen Nebenfläche zwischen Haupt- und Nebenarm der Meiendorfer Straße
- Eine Leitung von Gasnetz Hamburg (DN 250 ST-16) verläuft im Zuge der Fahrbahn des Hauptarms der Meiendorfer Straße
- Eine weitere Leitung von Gasnetz Hamburg verläuft auf der Südseite des Nebenarms in der Nebenfläche. Der Anschluss an die vorgenannte Leitung erfolgt südlich des Knotenpunktes und unterführt den Hauptarm (DN 100 ST-16)

Unmittelbar angrenzend an den Planungsraum kreuzt eine Hochspannungsfreileitung mit 110kV und 380 kV den Nebenarm der Meiendorfer Straße.

3.19 Ingenieurbauwerke

Ingenieurbauwerke sind nicht vorhanden.

3.20 Grundwasser

Nach den Angaben im Hamburger Geoportal ist aus Langzeitmessungen in umliegenden Grundwassermessstellen für den Baubereich ein höchster Grundwasserstand von etwa +37,0 mNHN ablesbar. Dies bestätigen auch die Untersuchungen für den Busbetriebshofneubau. Bei einer ungefähren Gelände-/Straßenhöhe von 50,0 mNN entspricht dies einem ungefähren Abstand des Grundwassers von 13 m. Damit befindet sich das Grundwasser in einem ausreichenden Abstand vom Planum der vorhandenen und geplanten Straße.

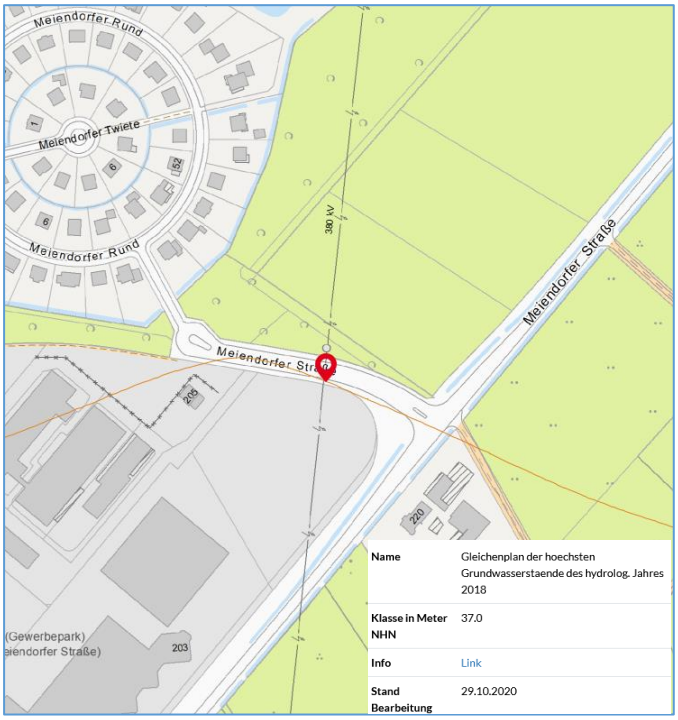

Abbildung 3-13: Gleichenplan der höchsten Grundwasserstände des hydrolog. Jahres 2018 (Geoportal Hamburg)

3.21 Denkmalschutz

Denkmalschutz ist im Planungsraum nicht betroffen.

3.22 Altlasten

Altlasten sind nicht bekannt.

3.23 Kampfmittel

Es liegt nach Luftbildauswertung mit Schreiben vom 09.11.2021 kein Hinweis auf Kampfmittel vor. Neue Erkenntnisse zur Bewertung liegen nach einer Anfrage im Mai 2024 nicht vor.

Neue Erkenntnisse ergaben sich jedoch im Zuge der Tiefbauarbeiten für den Betriebshof:

- Im Zuge der Herstellung des Baufeldes (Flurstücke 5289, 5212, 5222, 6073, 3890) wurde Erde abgetragen und anschließend auf ein Betriebsgelände der Baufirma nach Schleswig-Holstein transportiert. Bei der Weiterverarbeitung dieser Erde auf dem Betriebsgelände wurden zwei Flugabwehrgranaten gefunden.
- Der Fund wurde der Feuerwehr Hamburg gemeldet und die Granaten wurden durch die Kampfmittelräumung Schleswig-Holstein entsorgt.
- Auf Grund der Funde wurden die Flächen durch einen Kampfmittelräumdienst untersucht und anschließend freigegeben. Der Fahrbahnbereich der Meiendorfer Straße (Haupt- und Nebenarm sowie Zufahrt ehemalige Gärtnerei wurden nicht durch den Kampfmittelräumdienst untersucht.
  Nach Rückfrage teilte der Kampfmittelräumdienst Schleswig-Holstein mit, dass keine Auswertungen oder Informationen über eine Kampfmittelbelastung der an der Landesgrenze gelegenen Flächen vorliegen. Es wurde jedoch darauf hingewiesen, dass Zufallsfunde jederzeit möglich sind.

4 Variantenuntersuchung

Es wurden unterschiedliche Varianten zur Ausbildung der Knotenpunkte untersucht. Grundlage aller Varianten ist die im Hochbaugenehmigungsverfahren festgelegte Einrichtung einer Lichtsignalanlage (LSA) mit mindestens einer Querungsmöglichkeit für den Fuß- und Radverkehr über den Hauptarm der Meiendorfer Straße.

4.1 Querung Meiendorfer Straße

Untersucht wurden:

- Eine einzelne Fußgängerfurt auf der südlichen Seite des Hauptarms
- Eine einzelne Fußgängerfurt auf der nördlichen Seite des Hauptarms
- Je eine Fußgängerfurt auf der Süd- und auf der Nordseite des Hauptarms

Die Lage einer südlichen Furt wurde wegen der im Bestand weniger genutzten Querung sowie den zu erwartenden Konflikten mit den abbiegenden Bussen und den damit verbundenen Leistungsminderungen verworfen.

Gewählt wurde somit die einzelne Querung im nördlichen Hauptarm der Meiendorfer Straße.

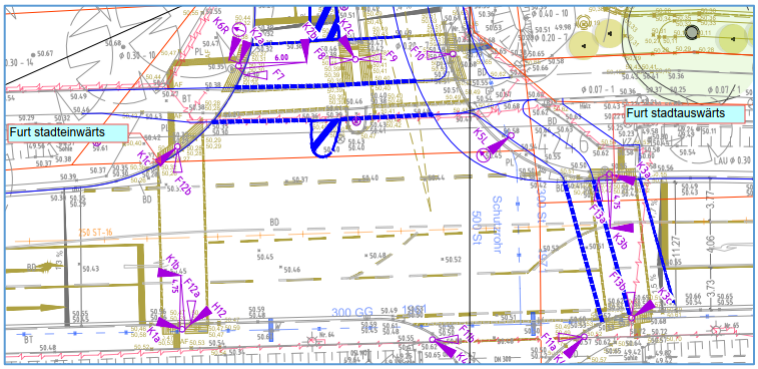

Abbildung 4-1: Varianten der Querungsfurten

4.2 Radwegführung

Untersucht wurden:

- Eine beidseitiger Einrichtungsradweg des Nebenarms
- Ein einseitiger Zweirichtungsradweg auf der Ostseite des Nebenarms

Aufgrund der erhöhten Konfliktgefahr, die sowohl durch den Übergang vom Mischverkehr in den Radweg als auch durch das notwendige Kreuzen in Gegenrichtung entsteht, wird die Variante mit dem einseitigen Zweirichtungsradweg aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht weiterverfolgt.

Durch die schmalere Fahrbahn und die Markierung von Radfahrstreifen, Schutzstreifen sowie einer durchgezogenen Fahrstreifenbegrenzung entfällt in beiden Varianten die Möglichkeit, am Fahrbahnrand zu parken.

Die Radwegführung am Hauptarm bleibt unverändert, lediglich die Breite der Furt über den Nebenarm wird auf 3,0 m erhöht.

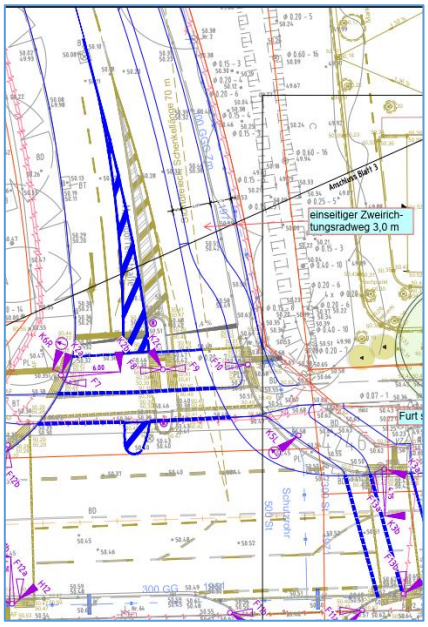

Abbildung 4-2: Variante Radwegführung (einseitiger Zweirichtungsradweg)

Eine Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund des hohen Schwerverkehrsanteils, der sich aus den angrenzenden Betrieben samt Busbetriebshof ergibt, nicht zu empfehlen. Gegen einen Radfahrstreifen sprachen

- der hohe Schwerverkehrsanteil,
- dass keine verkehrssichere anordnungsfähige Lösung für eine Anbindung des Radfahrstreifens im signalisierten Knoten an den bestehenden Zweirichtungsradweg gefunden werden konnte,
- dass aus dem Sicherheitsempfinden der Radfahrenden heraus im Bestand bereits der Gehweg zum Radfahren genutzt wurde.

4.3 Fahrstreifenaufteilung Meiendorfer Straße (Nebenarm)

Um eine durchgehende, barrierefreie getrennte Führung von Fuß- und Radverkehr zu ermöglichen, mussten die Nebenflächen erweitert werden. Zur Schaffung der erforderlichen Fläche wurde entschieden, die bauliche Mittelinsel sowie die markierte Sperrfläche entfallen zu lassen.

Die im Bestand vorhandene Spureinteilung mit 2 Fahrstreifen

- Linkseinbiegen und geradeaus
- Rechtseinbiegen

zum Ausfahren aus dem Nebenarm wurde somit zu Gunsten einer regelkonformen Rad- und Fußwegführung im Knotenpunkt fallen gelassen. Es wird nur ein Einbiegefahrstreifen für alle Richtungen vorgesehen. Die Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts ist trotz Reduzierung der Fahrstreifenanzahl gegeben.

4.4 Rechtsabbiegevorgang aus dem Hauptarm in den Nebenarm der Meiendorfer Straße

Um den erforderlichen Platz für eine regelkonforme Radverkehrs- und Fußgängerführung bereitzustellen, wurde der Abbiegeradius deutlich verkleinert. Diese Maßnahme führt gleichzeitig zu einer Reduzierung der Abbiegegeschwindigkeit, wodurch sich die Verkehrssicherheit erhöht.

5 Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante

5.1 Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes sowie Oberflächenbefestigung

Meiendorfer Straße (Hauptarm)

Die bestehenden Fahrstreifenbreiten sind gemäß ReStra mit Breiten zwischen 3,45 m bis 4,05 m ausreichend breit und sollen nahezu unverändert bestehen bleiben.

Nach Auswertung der zwischenzeitlich erfolgten Bohrkernuntersuchung ergab sich das Bild, dass neben dem Seitenarm auch im Hauptarm der Meiendorfer Straße Fahrbahnsanierungen erfolgen müssen. Eine Detaillierung und Kontaktaufnahme hierzu erfolgt in weiteren Planungsschritten.

Die bestehenden Geh- und Radwegbreiten bleiben unverändert. Siehe Ziffer 3.5.

Die Radfurt über die Einmündung des Nebenarms wird mit einer Breite von 3,0 m vorgesehen.

Die Furt über den Hauptarm wird im nördlichen Knotenarm vorgesehen. Die Breite beträgt 4,0 m für die Fußgänger und 2,25 m für den Radverkehr. Der Absenkbereich des Bordsteins wird für die Furt erweitert und die Nebenflächen neu gepflastert und höhenmäßig angepasst.

Die vorhandene Oberflächenbefestigung (Asphalt) des gemeinsamen Geh- und Radweges am Hauptarm außerhalb der farblich gekennzeichneten Flächen bleibt grundsätzlich auf beiden Seiten erhalten. Ab Einfahrt Gärtnerei in Richtung Stadt ist der gemeinsame Geh- und Radweg auf der Südseite gepflastert.

Zuwegung Fußgänger und Radfahrer

Vom vorhandenen Radweg am Hauptarm der Meiendorfer Straße Richtung Ahrensburg wird je eine Zuwegung für Fußgänger und eine für Radfahrer vorgesehen. Die Zugänge sind nur für Mitarbeiter des Busbetriebshofes zu öffnen.

Notzufahrt

Am nördlichen Rand des Busbetriebshofes ist eine Notzufahrt vorgesehen. Diese Notzufahrt ist nur für den sehr unwahrscheinlichen Fall vorgesehen, dass der Betriebshof aus welchen Gründen auch immer, nicht verlassen werden kann, der Betrieb aber aufrechterhalten werden muss. Eine Ausfahrt ist dann nur unter Mitnutzung der Gegenfahrbahn möglich und somit der Verkehr durch die Polizei zu regeln. Die Notzufahrt ist mit einem Tor verschlossen. Die Befestigung erfolgt mit Sechseckpflaster. Der Radweg wird leicht angehoben und erhält eine Pflasterbefestigung, die im Bereich der Zufahrt einen verstärkten Unterbau erhält.

Meiendorfer Straße (Nebenarm)

Die Fahrbahnbreite von 12 m im westlichen Teil des Nebenarms wird im Zulauf zum Knotenpunkt zu Gunsten einer regelkonformen und barrierefreien Fuß- und Radverkehrsführung auf 7,10 m verkleinert.

Der Gesamtquerschnitt stellt sich wie folgt dar.

- 0,45 – 1,10 m entsiegelte Fläche als Grünfläche
- 2,35 m südlicher Gehweg (inklusive TB+Noppenplatte)
- 2,25 m südlicher baulicher Radweg
- 0,65 m südlicher Schutzstreifen (mit Bord)
- 3,55 m südlicher Fahrstreifen (mit Gussasphaltrinne)
- 3,55 m nördlicher Fahrstreifen
- 0,65 m nördlicher Schutzstreifen (mit Bord), Aufweitung auf 2,0 m für Grün-/Pflanzstreifen
- 2,25 m nördlicher baulicher Radweg
- 2,35 m nördlicher südlicher Gehweg (inklusive TB+Noppenplatte)
- 17,60 m insgesamt (ohne entsiegelte Fläche und ohne Aufweitung für Grünstreifen)

Die Furten an der LSA erhalten alle erforderlichen Blindenleiteinrichtungen. Zudem wird der bauliche Radweg beidseitig im Nebenarm durch eine Noppenplatte vom Gehweg getrennt.

Die Befestigung der Zufahrt zum Busbetriebshof erfolgt mit Sechseckpflaster. Der Radweg wird mit verstärktem Aufbau durchgepflastert und erhält statt der Noppenplatte einen 3-reihigen Natursteinpflasterstreifen (siehe Querschnitt).

Die Zuwegung zum Trafohäuschen (H07) wird mit Gehwegplatten analog zum Gehweg hergestellt.

Die Befestigung der Fahrbahn im Nebenarm wird grundhaft erneuert. Die Ermittlung der Bauklasse (Bk) ergibt auf Grund der erhöhten Belastung durch den Busverkehr und auf Grundlage der RStO 2012 eine Bk 10.

Daraus resultiert folgender Fahrbahnaufbau:

- 3,5 cm Asphaltdeckschicht
- 8,5 cm Binderschicht
- 10 cm Asphalttragschicht
- 15 cm Schottertragschicht, ggf. HMV-Aschen-Tragschicht
- 33 cm Frostschutzschicht
- 70 cm Gesamtdicke

Die ReStra und ZTV/St-Hmb sowie ZTV Asphalt-StB und alle weiteren technischen Vorschriften in der jeweils aktuellen Fassung sind zu beachten.

Am Fahrbahnrand wird ein Hochbord 15/30 mit 10 cm Ansicht vorgesehen, welches je nach Erfordernis abgesenkt wird (Zufahrt, Furten).

Der Ausbau erfolgt, beginnend an der Einmündung (ca. 1m überlappend zur erfolgten Deckenerneuerung) bis ca. 15 m hinter der Zufahrt zum Busbetriebshof, auf voller Fahrbahnbreite.

Geh- und Radweg werden ebenfalls erneuert. Hier ist folgender Aufbau geplant:

- 7,0 cm Betonpflasterplatten (25x25) (Radweg rot, Gehweg grau), Gehweg mit Noppenplatte
- 3,0 cm Bettung
- 20,0 cm Frostschutzschicht
- 30 cm Gesamtdicke

Am äußeren Rand ist ein Tiefbord 10/25 mit einer Rückenstütze (b=15 cm) vorgesehen. Auf einer Breite von 0,5 m erfolgt eine höhenmäßige Anpassung an das Gelände.

Straße ohne Namen (Zufahrt Gärtnerei)

Die Breite der Zufahrt zur ehemaligen Gärtnerei beträgt 4,80 m. Die Zufahrt wird auf einem kurzen Abschnitt, der nicht im Rahmen der Deckenerneuerung des Knotenpunktes saniert wurde, neu befestigt. Die Befestigung erfolgt nach RStO 2012 mit einer BK 0,3.

- 3,5 cm Asphaltdeckschicht
- 10,5 cm Asphalttragschicht
- 46,0 cm Frostschutzschicht gem. ZTV/St-hmb.09
- 60 cm Gesamtdicke

5.2 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Der vorhandene Knotenpunkt wird wie beschrieben und dargestellt ausgebaut.

Dabei bleibt die durchgehende Fahrbahn bis auf die leicht angepasste Markierung unverändert. Der vorhandene bauliche Tropfen in der Einmündung der Stichstraße entfällt. Die Radien sind möglichst klein vorgesehen, um das vorgeschriebene langsame Abbiegen zu unterstützen. Die Radien sind mittels Schleppkurven überprüft und ausreichend. Die Überwege werden blindengerecht ausgestattet.

Es wird eine neue Lichtsignalanlage (LSA) errichtet, vorhandene Furten im Nebenarm und an der Straße ohne Namen (Zufahrt ehemalige Gärtnerei) bleiben erhalten und es wird eine neue Furt über den Hauptarm vorgesehen. Die Aufteilung der Fahrstreifen in den einzelnen Knotenpunktarmen erfolgt wie im Kapitel 5.1 beschrieben.

Die gesamte LSA erhält eine verkehrsabhängige Steuerung, wobei die LSA im Weg ohne Namen (Zufahrt Gärtnerei) nur bei Bedarf (Kameraerfassung) eine Freigabe erteilt. Wenn diese Freigabe erfolgt (K2), sind alle anderen Signale auf Rot. Näheres dazu wird im Verkehrsgutachten / LSA-Planung erläutert.

Grundlage bilden die durch Zählung ermittelten Verkehrsbelastungen:

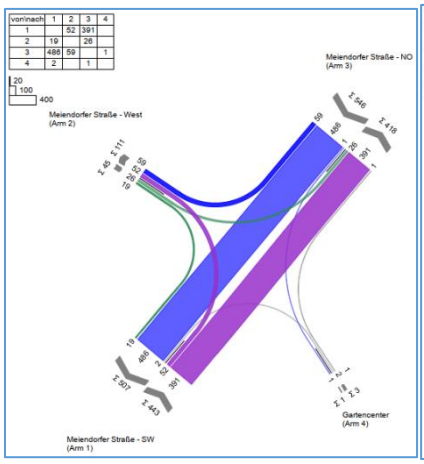

Abbildung 5-1: Morgenspitze

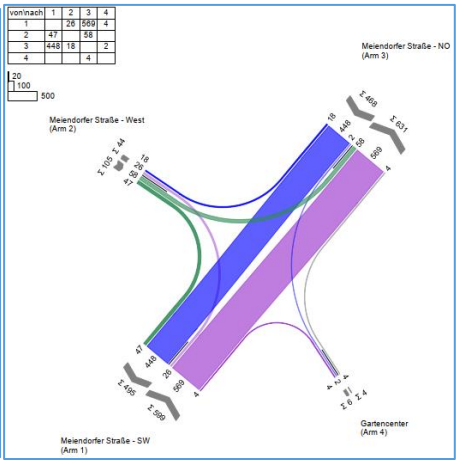

Abbildung 5-2: Abendspitze

Tabelle 3: Belastung je Fahrtrichtung mit Spitzenstunde (mit Busbetrieb)

Fahrtrichtung	Kfz	SV-Anteil	Spitzenstunde	Kfz
	[Kfz/24h]	[%]	[h]	Kfz/h
NW - NO	381	15,5	15:30	65
NW - Gärtnerei	1	0	22:00	1
NW - SW	438	10,3	15:45	55
NO - NW	386	14,0	05:30	69
NO - Gärtnerei	13	0	12:15	3
NO - SW	6328	1,8	07:45	486
Gärtnerei - NW	1	0	16:15	1
Gärtnerei - NO	22	4,5	15:15	6
Gärtnerei - SW	16	0	13:45	4
SW - NW	455	11,0	05:30	59
SW - NO	6476	2,2	15:45	582

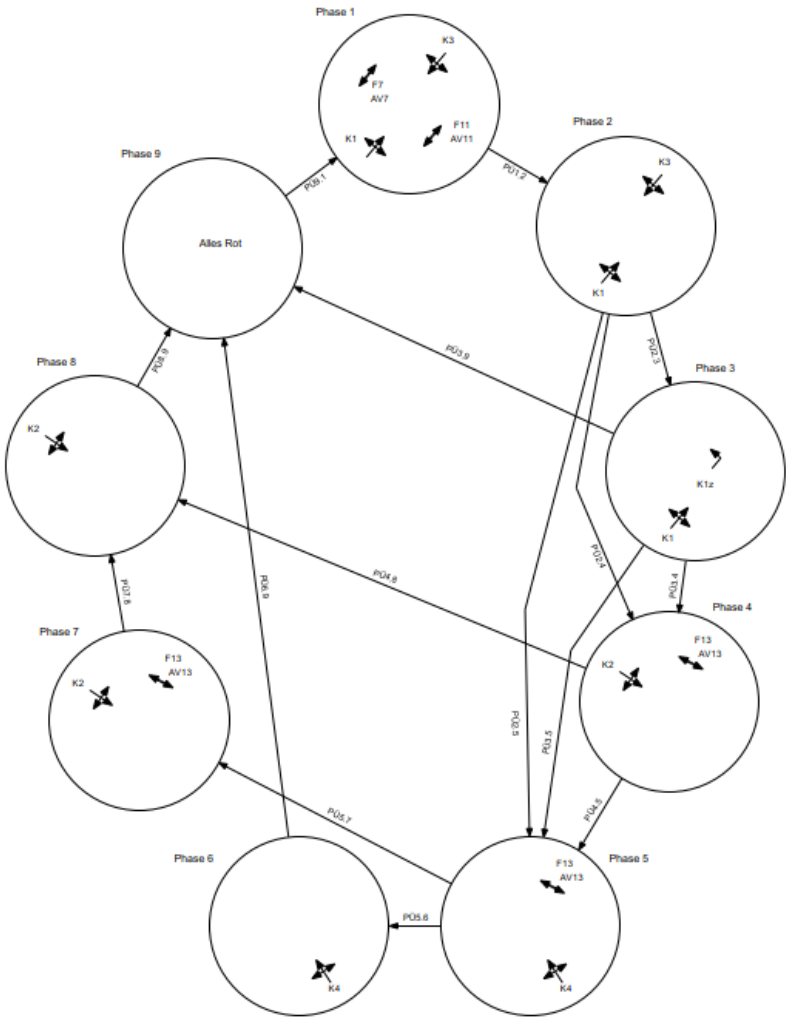

Abb. 5-2: Phasenfolgeplan

Eine getrennte Signalphase für den Linksabbieger aus dem Hauptarm in den Nebenarm wird nicht vorgesehen, um die Leistungsfähigkeit, insbesondere für den ÖPNV, nicht zu beeinträchtigen, zum anderen aufgrund der geringen Radverkehrsstärke.

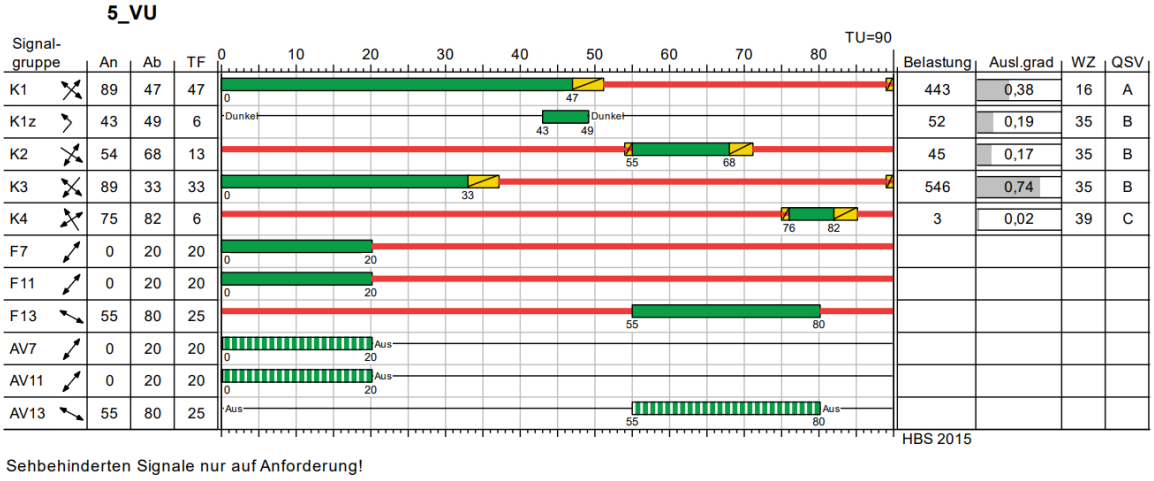

Abb. 5-3: Signalzeitenplan Morgenspitze (7:45-8:45 Uhr), weitere in Anlage 5

5.3 Wirtschaftsverkehr

Die anliegenden Gewerbebetriebe betreiben keine Speditionen oder ähnlich stark belastende Verkehre. Siehe Ziffer 3.9.

Durch den Busbetriebshof entstehen rd. 378 zusätzliche Fahrten / Tag zwischen Einmündung Busbetriebshof und Meiendorfer Straße Richtung Innenstadt. Zudem erfolgen von und zum Busbetriebshof zusätzlich ca. 590 Pkw-Fahrten/Tag.

5.4 ÖPNV und Sharing Angebote

Im betrachteten Bereich verkehren weiterhin keine Buslinien des HVV und es gibt auch keine Sharing Angebote. Zum beziehungsweise vom Busbetriebshof aus finden keine Fahrgastfahrten statt.

5.5 Radverkehr

Die vorhandenen Radwegverbindungen bleiben grundsätzlich erhalten. Um eine sichere Radverkehrsführung im Nebenarm der Meiendorfer Straße zu gewährleisten, werden die Radfahrenden im Kreuzungsbereich auf einen neuen baulichen Radweg geleitet, der erst nördlich der Zufahrt zum Busbetriebshof mittels einer Ableitung in den Mischverkehr überführt wird. Aus der Gegenrichtung erfolgt eine entsprechende Aufleitung aus dem Mischverkehr. Zudem wird durch die Furt über den Hauptarm der Meiendorfer Straße die Querung zur Straße ohne Namen (Zufahrt Gärtnerei) eine sichere Querung ermöglicht.

Für die ein- und ausfahrenden Kfz werden zur Verdeutlichung, das Radfahrende aus beiden Richtungen kreuzen, auf der roteingefärbten Furt 2 Piktogramme vorgesehen.

Die Sichtbeziehung zwischen aus- und einfahrenden Bussen an der Betriebshofzufahrt auf den Radweg ist gewährleistet.

5.6 Fußverkehr

Die vorhandenen Fußwegbeziehungen bleiben erhalten. Der Gehweg im Nebenarm der Meiendorfer Straße wird auf der Nordseite auf das erforderliche Maß verbreitert. Der Gehweg auf der Südseite erhält das Regelmaß von 2,35 m. Durch die Errichtung einer LSA mit Furt wird eine gesicherte Querung der Meiendorfer Straße ermöglicht, so dass unter anderem das Naturschutzgebiet Stellmoorer Tunneltal im Sinne der Naherholung verkehrssicher erreicht werden kann.

Für die Querung der Zufahrt zum Busbetriebshof wird eine Fläche von 2,0 m Länge in Fortsetzung des Gehweges gepflastert, die nicht von Bussen überfahren wird. Vor und nach der Querung werden in Abstimmung mit dem Kompetenzzentrum für ein barrierefreies Hamburg kontrastlose Richtungsfelder zur Orientierung für Sehbehinderte vorgesehen.

5.7 Ruhender Verkehr

Bauliche, markierte oder durch Beschilderung ausgewiesene Parkstände sind im betrachteten Bereich nicht vorgesehen. Das Parken am Fahrbahnrand ist erst nach Überleitung beziehungsweise Ableitung des Radverkehrs nördlich der Zufahrt zum Busbetriebshof möglich, da im Bereich des Knotenpunktes, im Bereich der Zufahrt und entlang der Radfahrstreifen beziehungsweise Schutzstreifen nicht geparkt werden darf.

<u>Nordseite:</u> Bisher können auf einer Länge von rund 150 m (baulicher Tropfen bis Beginn Wendeplatz) rund 24 Pkw am Fahrbahnrand halten. Auf Grund der Einengung der Fahrbahn und einer bis zum Ende des nördlichen baulichen Radweges durchgezogenen Mittelmarkierung verkürzt sich dieser Bereich auf

rd. 78 m. Um die Ausfahrt vom Busbetriebshof trotz durchgezogener Linie (VZ 295) zu erlauben, wird dort einseitig auf der nördlichen Seite eine gestrichelte Linie (VZ 296) hinzugefügt, die das Überfahren erlaubt.

Südseite: Bisher können auf einer Länge von rund 150 m (baulicher Tropfen bis Beginn Wendeplatz) abzüglich einer vorhandenen Grundstückszufahrt rund 22 Pkw am Fahrbahnrand halten. Auf Grund der Einengung der Fahrbahn und einer bis zum Ende des nördlichen baulichen Radweges durchgezogenen Mittelmarkierung verkürzt sich dieser Bereich auf rund 84 m.

Tabelle 4: Parkstandbilanz

Nebenarm	Bestand	Ausführungs-variante	Bilanz
Parkstände Nordseite (Fahrbahnrand ohne Markierung und Beschilderung)	24	13	-11
Parkstände Südseite (Fahrbahnrand ohne Markierung und Beschilderung)	22	14	-8

5.8 Straßenausstattung und Straßenmöblierung

Die vorhandene Beschilderung wird übernommen. Zum Teil sind die Schilder zu versetzen. Hinzu kommt die Beschilderung für die Radwege im Nebenarm.

5.9 Öffentliche Beleuchtung

Die Beleuchtung im Nebenarm muss durch das Abrücken der Fahrbahn vom bisherigen Rand angepasst werden. Hierzu werden 2 vorhandene Leuchten abgebrochen, 2 zusätzliche Leuchten für den nördlichen Gehweg und 2 neue Leuchten für die Fahrbahn vorgesehen, wobei die Leuchte im Kreuzungsbereich mit der Lichtsignalanlage kombiniert wird.

Am Hauptarm sind keine Anpassungen erforderlich.

Die Anpassungen sind in Abstimmung mit der HHVA erfolgt.

5.10 Straßenbegleitgrün

Das Straßenbegleitgrün bleibt grundsätzlich erhalten beziehungsweise wird wieder hergestellt. Auf Grund des Grundstückszuschnittes und der Aufweitung der Nebenflächen im Nebenarm wird der verbleibende Raum auf der Nordseite für 2 Baumneupflanzungen genutzt.

Es werden Arbeiten im Kronenbereich vorhandener Bäume erforderlich. Baumschutzgutachter sind baubegleitend einzubinden. Die Ausführung wird LSBG-intern fachlich durch das Kompetenzteam Stadtgrün begleitet. Eine Wurzelsuchgrabung ist nach Abschluss der Entwurfsplanung vorgesehen.

Der Gehweg rückt auf der Südseite des Nebenarms um etwas mehr als 1 m vom Stamm ab, so dass günstigere Bedingungen für die Bäume gegeben sind. Die entsiegelte Fläche wird begrünt.

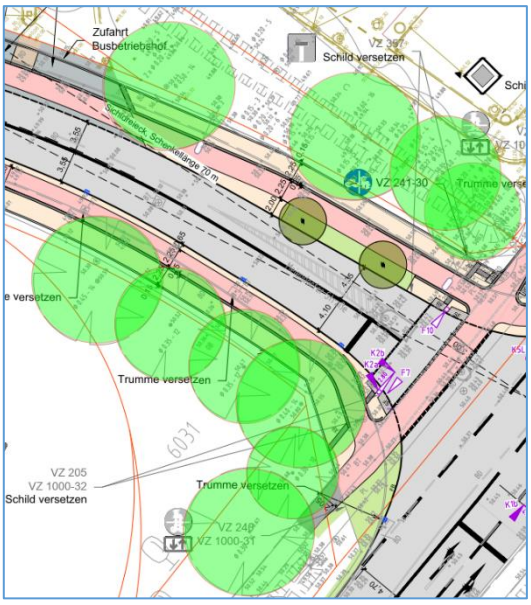

Abbildung 5-3: Baumkronen im Baubereich

5.11 Entwässerung

Blau-Grüne-Infrastruktur ist nicht betroffen. Im betrachteten Bereich sind keine Regenwasserbehandlungsanlagen vorhanden und müssen auch nicht vorgesehen werden. Der Einleitmenge verringert sich geringfügig auf Grund der geringeren Versiegelung. Die zu entwässernde Fahrbahnfläche verringert sich, die der Nebenflächen erhöht sich.

Im Knotenpunkt werden auf Grund der Änderungen der Fahrbahnrändern Trummen in der Lage versetzt. Die genaue Lage wird mit der Fertigstellung des Deckenhöhenplans festgelegt. Die Einleitung erfolgt analog zum Bestand.

5.12 Flächenversiegelung

Die versiegelte Fläche innerhalb der äußeren Kanten der befestigten Nebenanlagen beträgt im Bestand rd. 2.840 m². Durch das Entsiegeln vormaliger Straßen- und befestigter Nebenflächen in Grünfläche verringert sich die Flächenversiegelung um rund 74 m².

Zusätzliche Versiegelung im öffentlichen Raum erfolgt durch die Zufahrt zum Busbetriebshof. Die Fläche beträgt rd. 19 m². Entsiegelt werden rd. 93 m². Dies sind im Einzelnen:

- die Zufahrt zum Hochspannungsfreileitungsmast mit rd. 8 m²
- der Grünstreifen mit 2 Bäumen mit rd. 29 m²
- der entsiegelte Bereich entlang des südlichen Gehweges mit rd. 36 m²
- am südlichen Einbiegefahrbahnrand rd. 20 m²

Tabelle 5: Bilanz Flächenentsiegelung/Flächenversiegelung, Ausführungsvariante

Straße	**Bestand** *[in m²]*		**Planung** *[in m²]*		**Bilanz** *[in m²]*	
	Versiegelte Fläche	Nicht versiegelte Fläche	Versiegelte Fläche	Nicht versiegelte Fläche	Versiegelte Fläche	Nicht versiegelte Fläche
Nebenarm Meiendorfer Str.	2.840	0	2.766	74	-74	+74

5.13 Versorgungsleitungen

Die vorhandenen Leitungen werden gesichert. Umlegungen sind nach jetzigem Kenntnisstand nicht erforderlich.

Für den Busbetriebshof werden zusätzliche Leitungen (Telekom, Trinkwasser) vorgesehen, die beachtet werden müssen.

5.14 Ingenieurbauwerke

Es sind keine Ingenieurbauwerke vorgesehen oder betroffen.

5.15 Baustoffe

Es ist vorgesehen die Standardmaterialien, die die ReStra und die ZTV/St-Hmb vorgeben, zu verwenden. Für die Tragschicht können Recyclingstoffe verwendet werden. Der Abstand zu den

Grundwassergleichen beträgt rund 13 m (Fahrbahn 50 mNN, GW-Gleiche 37,0 mNN) und ist damit ausreichend. Siehe Ziffer 5.20.

5.16 Feuerwehr

Die Anleiterbarkeit der an das Planungsgebiet angrenzenden Gebäude bleibt gewährleistet.

6 Umsetzung der Planung

6.1 Grunderwerb

Grunderwerb ist nicht erforderlich, da die zur Verfügung stehenden Flächen für einen anforderungsgerechten Ausbau ausreichend breit sind.

6.2 Auswirkungen durch das Projekt

6.2.1 Immissionen

Die vorliegende Maßnahme fällt nicht unter die Regelungen der 16. BImSchV. Es entstehen keine Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen und keine entsprechenden Kosten. Weder wird vorliegend eine Straße durch einen durchgehenden Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr erweitert (§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 16. BImSchV), noch werden die Beurteilungspegel durch einen erheblichen baulichen Eingriff i. S. v. § 16 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 16. BImSchV erhöht. Das Ziel der Maßnahme ist keine Steigerung der Leistungsfähigkeit des Verkehrswegs.

Unabhängig davon, dass die Voraussetzungen zur Anwendung der 16. BImSchV nicht vorliegen, wird bei der Maßnahme Meiendorfer Straße 207 BBH) bei der Herstellung der Fahrbahn standardmäßig ein feinkörniger Splittmastixasphalt (SMA 8 Hmb) verwendet werden. Mit diesem Belag ist eine dauerhafte Lärmminderung von bis zu 2 dB(A) zu erwarten. Darüber hinaus lässt sich erfahrungsgemäß durch die mit der Maßnahme verbundene Beseitigung von Unebenheiten, insbesondere an Straßenabläufen und Schachtabsackungen, die Lärmsituation deutlich verbessern.

6.2.2 Voraus- und Folgemaßnahmen

2022 wurde die Deckschicht im Hauptarm der Meiendorfer Straße erneuert. Folgemaßnahmen sind nicht bekannt.

6.2.3 Unmittelbares und erweitertes Umfeld

Durch die Einrichtung einer Lichtsignalanlage wird die Verkehrssicherheit erhöht und die Zugänglichkeit der Bürger:innen zu den Naherholungsgebieten verbessert.

6.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind nicht erforderlich.

Zum Schutz von Amphibien und anderen Kleintieren wird im Bereich der Trummen am Hauptarm auf der Nordseite jeweils 2,5 m vor und 2,5 m nach der Trumme ein F15-Bordstein (Flachbord) gesetzt, um den Tieren das Queren und Verlassen der Fahrbahn zu erleichtern und zu vermeiden, dass sie in die Trummen fallen. Zusätzlich werden in den betroffenen Trummen Ausstiegshilfen durch Terramat-Bahnen wird vorgesehen.

6.4 Kosten und Finanzierung/Haushaltstitel

Die Kosten werden im weiteren Planungsablauf ermittelt.

Der Kostenträger der Baumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg.

Die Finanzierung erfolgt aus dem Einzelplan 7.1 der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, Aufgabenbereich 301 – Verkehr und Straßenwesen.

Die investiven Mittel werden im Investitionsprogramm – Öffentliche Straßeninfrastruktur zur Verfügung gestellt. Die konsumtiven Mittel stehen in der Produktgruppe 301.02 zur Verfügung.

Die Bereitstellung der Mittel erfolgt über den Kontrakt 1001 – Stadtstraßen.

6.5 Terminierung des Projektes und Bauausführung

Im weiterer Planungsablauf (Verschickung) erfolgen die Maßnahmenkoordinierung und Abstimmung des Bauzeitfensters, die Festlegung von Bauabschnitten und die Verkehrsführung sowie Leitungskoordinierung.

Die Umsetzung des Projektes ist nach derzeitigem Planungsstand für Ende III. Quartal 2026 geplant.

7 Sonstiges

-

Verfasst	[redacted]	Aufgestellt	[redacted]
Datum		Datum	
Unterschrift		Unterschrift	