

Straßenverkehrstechnische Planung Kenntnisnahmeschlussverschickung

Erschließung Reiherstieg Hauptdeich

Bauabschnitt 1: Knotenpunkt Neuhöfer
Straße/Reiherstieg Hauptdeich

PSP: 13383



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	4
2	Planungsrechtliche Grundlagen	4
3	Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage	4
3.1	Lage und Funktion im Straßennetz	4
3.2	Verkehrsbelastung	4
3.3	Unfallgeschehen	5
3.4	Nutzung der angrenzenden Grundstücke/Bebauung´	5
3.5	Aufteilung und Abmessung des Querschnitts sowie Oberflächenbefestigung	5
3.6	Schadensbild	6
3.7	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen	6
3.8	Wirtschaftsverkehr	6
3.9	ÖPNV und Sharing Angebote	7
3.10	Radverkehr	7
3.11	Fußverkehr	7
3.12	Ruhender Verkehr	7
3.13	Straßenausstattung und Straßenmöblierung	8
3.14	Öffentliche Beleuchtung	8
3.15	Straßenbegleitgrün	8
3.16	Entwässerung	8
3.17	Versorgungsleitungen	8
3.18	Ingenieurbauwerke	8
3.19	Grundwasser	8
3.20	Hochwasserschutz	8
3.21	Altlasten	9
3.22	Kampfmittel	9
4	Variantenuntersuchung	9
5	Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante	9
5.1	Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes sowie Oberflächenbefestigung	9
5.2	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen	9
5.3	Wirtschaftsverkehr	10
5.4	ÖPNV und Sharing Angebote	10
5.5	Radverkehr	10
5.6	Fußverkehr	10

5.7	Ruhender Verkehr	10
5.8	Straßenausstattung und Straßenmöblierung	10
5.9	Öffentliche Beleuchtung	10
5.10	Straßenbegleitgrün	10
5.11	Entwässerung	10
5.12	Versorgungsleitungen	10
5.13	Ingenieurbauwerke	11
5.14	Baustoffe	11
5.15	Feuerwehr	11
6	Umsetzung der Planung	11
6.1	Grunderwerb	11
6.2	Auswirkungen durch das Projekt	11
6.2.1	Immissionen	11
6.2.2	Voraus- und Folgemaßnahmen	12
6.2.3	Unmittelbares und erweitertes Umfeld	12
6.3	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft	12
6.4	Kosten und Finanzierung/Haushaltstitel	12
6.5	Terminierung des Projektes und Bauausführung	12
7	Sonstiges	12

1 Allgemeines

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

Der Knotenpunkt Neuhöfer Straße/Reiherstieg Hauptdeich liegt in einem industriell geprägten Gebiet im Stadtteil Wilhelmsburg der Freien und Hansestadt Hamburg. Etwa 170 m südlich des Knotenpunkts liegt die Grundstückszufahrt des Logistikzentrums von Four Parx.

Das Planungsgebiet beinhaltet ausschließlich den südlichen Knotenarm des Knotenpunkt Neuhöfer Straße/Reiherstieg Hauptdeich (vgl. Abbildung 1).

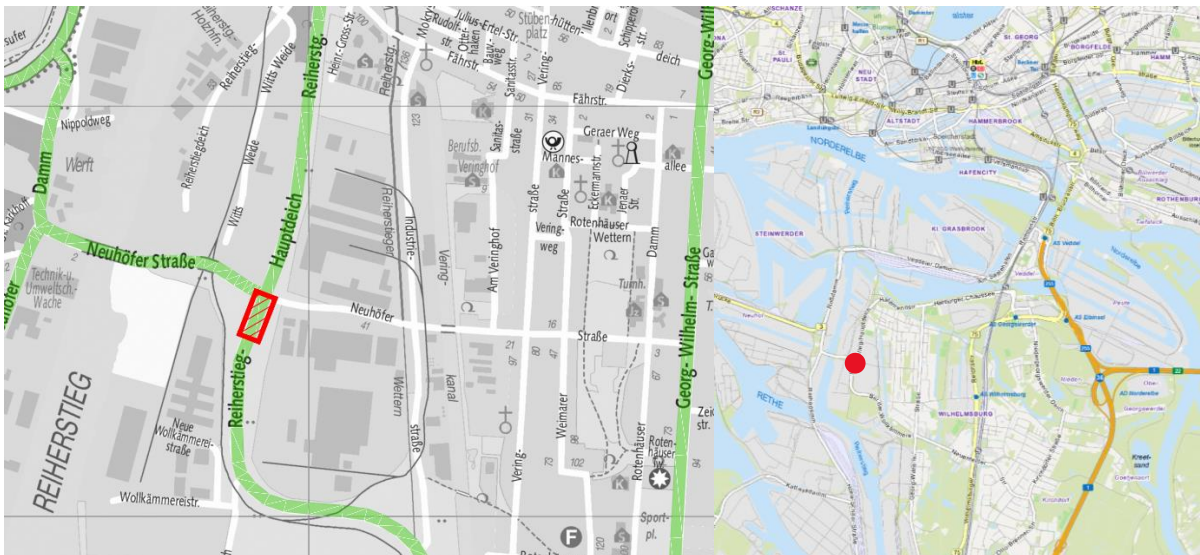


Abbildung 1: Lage des geplanten Baufeldes

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

Am Reiherstieg Hauptdeich entstand 2021 ein doppelstöckiges Logistikzentrum mit 100 Lkw-Laderampen und Büroräumen. Der Knotenpunkt Neuhöfer Straße/Reiherstieg Hauptdeich war bereits vor dem Bau des Logistikzentrums stark belastet. Damit die zu erwartenden Mehrverkehre durch das Logistikzentrum die Leistungsfähigkeit des Knotens nicht weiter reduzieren und die direkte Erschließung z.B. durch Rückstau nicht beeinträchtigt wird, soll in einem 1. Schritt der südliche Knotenarm baulich angepasst und um einen zusätzlichen Linksabbiegefahrstreifen erweitert werden. Um aktuelle Auflagen zur Begrenzung des dortigen Verkehrsaufkommens aufzuheben, soll der Straßenumbau so früh wie möglich umgesetzt werden. Eine Umsetzung wird im Herbst 2024 angestrebt.

In einer zweiten Ausbaustufe, soll im Reiherstieg Hauptdeich auf Höhe der Einmündung zum Logistikzentrum ein separater Linksabbiegestreifen (von Norden kommend) ergänzt werden. Der daraus resultierende größere bauliche Eingriff in die Deichanlage, wird sowohl planerisch als auch genehmigungsrechtlich in einem separaten Verfahren erarbeitet und ist nicht Gegenstand dieser Verschickung.

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.

Die Four Parx GmbH beteiligt sich als Verkehrserzeuger finanziell an der Planung und Umsetzung der Maßnahme. Dies ist in einem öffentlich-rechtlichen Vertrag zwischen Vorhabenträger und FHH geregelt.

1.4 Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien

-entfällt-

2 Planungsrechtliche Grundlagen

Das Planungsgebiet befindet sich in einem als Industriegebiet gekennzeichneten Bereich des festgestellten Baustufenplans Wilhelmsburg 63 aus dem Jahr 1956.

Die bestehenden Straßenbegrenzungslinien werden durch die vorliegende Planung nicht überschritten.

Neben der Kenntnisnahmeschlussverschickung ist für den Eingriff in den Deichgrund eine deichrechtliche Ausnahmegenehmigung beim LSBG G4 eingeholt.

Abstimmungsrelevante Flächen privater Dritter sind nicht betroffen.

3 Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage

3.1 Lage und Funktion im Straßennetz

Der vierarmige Knotenpunkt verbindet die Neuhöfer Straße (Ost-West Richtung) mit dem Reiherstieg Hauptdeich (Nord-Süd Richtung). Der Reiherstieg Hauptdeich sowie die Neuhöfer Straße West sind anbaufreie Hauptverkehrsstraßen. Östlich des Knotens hat die Neuhöfer Straße die Funktion einer Verbindungsstraße. Die Neuhöfer Straße ist als Vorfahrtsstraße durch das RVZ 306 ausgewiesen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Planungsgebiet beträgt 50 km/h.

3.2 Verkehrsbelastung

Daten- und Planungsgrundlage bildet das Gutachten zur Verkehrsuntersuchung am Logistikzentrum Reiherstieg Hamburg der Ingenieurgesellschaft Habermehl & Follmann vom 11.03.2021. Das Gutachten untersucht und bewertet mögliche Maßnahmenkonzepte zur Steigerung der Leistungsfähigkeit des Knotens Neuhöfer Straße/ Reiherstieg Hauptdeich. Die Daten zur Verkehrsbelastung basieren auf Verkehrszählungen der HPA vom 31.05.2017.

Am stärksten belastet ist die Neuhöfer Straße West (Arm 4) mit knapp 2000 Pkw-E/h¹ im Querschnitt am Morgen. Insbesondere aus dem Reiherstieg Hauptdeich Nord (Arm 1) und Süd (Arm 3) gibt es starke Abbiegebeziehungen in Richtung Arm 4 (ca. 1000 Pkw-E/h in der Morgenspitze). In der Abendspitze wird verstärkt in entgegengesetzte Richtung gefahren. Der DTVw² 2017 weist für die Neuhöfer Straße West eine Belastung von 16.000 Kfz/24h bei einem Schwerverkehrsanteil von 34% aus. Die Arme 1 und 3 weisen eine Querschnittsbelastung von ca. 1200 Pkw-E/h bzw. 1350 Pkw-E/h auf. Im Arm 2 wurden nur etwa 450 Pkw-E/h erfasst.

Neuere DTVw Erhebungen 2022 (vergl. Tabelle 1) sind geringfügig niedriger, so dass für die weitere Planung weiterhin die Zahlen aus dem Gutachten herangezogen werden.

¹ Pkw-Einheiten/h berücksichtigt Pkw mit dem Faktor 1 und Lkw mit dem Faktor 2,5

² Durchschnittliche tägl. Verkehrsstärke an Werktagen (Mo-Fr); Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

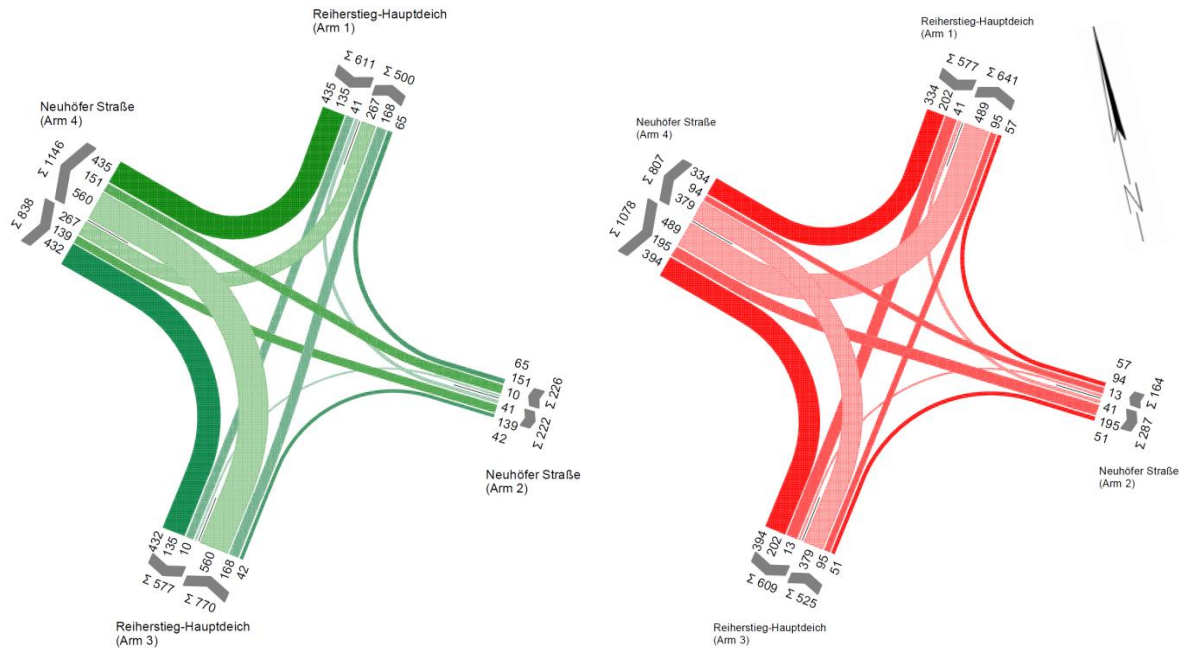


Abbildung 2: Verkehrsbelastung 2017 Morgenspitze 7:00-8:00 Uhr; Abendspitze 15:00-16:00 Uhr [Pkw-E/h]

Straßenabschnitt	Datum der Erhebung	DTVw	SV-Anteil	Uhrzeit der Spitzenstunde	Belastung zur Spitzenstunde
Neuhöfer Straße West	2017	16.000 Kfz/24h	34 %	7-8 Uhr	1.984 [Pkw-E/h]
	2022	15.000 Kfz/24h	32 %	15-16 Uhr	1.885 [Pkw-E/h]
Bei der Wollkämmerei	2017	11.000 Kfz/24h	22 %	7-8 Uhr	-
	2022	8.000 Kfz/24h		15-16 Uhr	

Tabelle 1: Verkehrsbelastung

3.3 Unfallgeschehen

Der Knotenpunkt ist als Unfallhäufungsstelle (UHS) gekennzeichnet. Die UHS wurde aufgrund mehrerer, unabhängig voneinander zutreffender Faktoren, ausgelöst:

- mindestens 5 Verkehrsunfälle gleichen Typs innerhalb von 12 Monaten
- mindestens 15 Verkehrsunfälle innerhalb von 12 Monaten

Häufige Unfallursache sind Fehler beim parallelen Abbiegen. Seitens der Straßenverkehrsbehörde wird als unfallbegünstigender Faktor der erhebliche Schwerlastverkehr benannt (s. Tabelle 1). Um die Situation kurzfristig zu verbessern, wurden im August 2020 die Mittelinseln im nördlichen und westlichen Knotenarm so in ihrer Lage angepasst, dass sie die jeweiligen Knotenein- und -ausfahrten voneinander trennen. Die Auswertung der Verkehrsunfalldaten zeigt, seit 2020 einen Rückgang der Unfälle. Häufigsten Unfallursache sind dennoch weiterhin Abbiegeunfälle (10 von 18 Unfällen in 2022). Dabei kommt es insbesondere beim parallelen Linksabbiegen aus dem Reiherstieg Hauptdeich in die Neuhöfer Straße Richtung Westen zu Kollisionen.

3.4 Nutzung der angrenzenden Grundstücke/Bebauung

Die an den Knotenpunkt angrenzenden Grundstücke sind Teil der Hochwasserschutzanlage Reiherstieg Hauptdeich (vgl. 3.20).

3.5 Aufteilung und Abmessung des Querschnitts sowie Oberflächenbefestigung

Der Knotenpunkt Neuhöfer Straße/Reiherstieg Hauptdeich ist in nachfolgender Abbildung dargestellt.

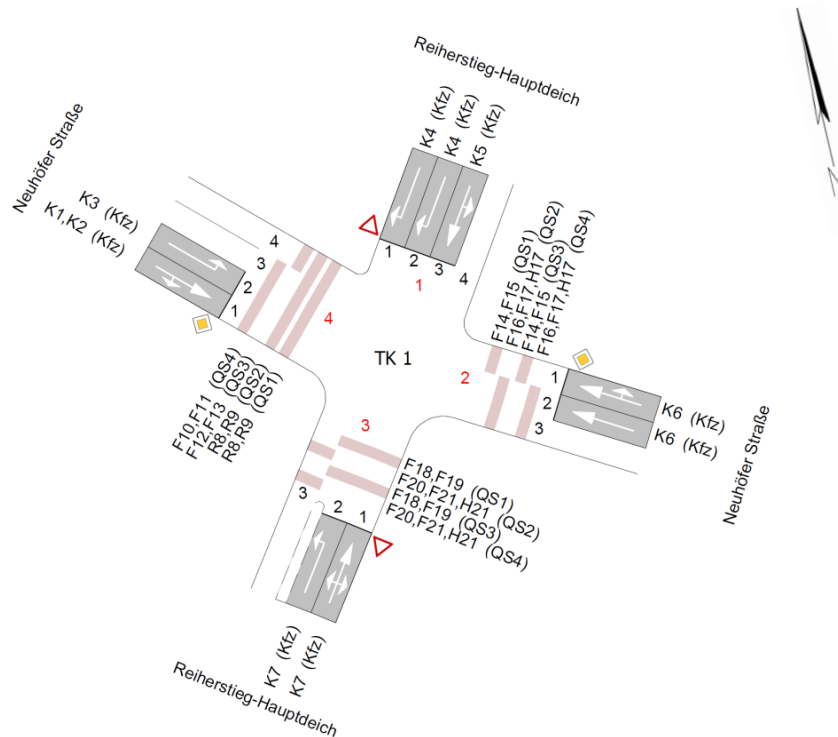


Abbildung 3: Fahrstreifenaufteilung Knotenpunkt Neuhöfer Straße/Reiherstieg Hauptdeich Bestand

Die Fahrbahnbreite des südlichen Knotenarms 3 beträgt ca. 15 m. Der Knotenarm ist in 3 Fahrstreifen unterteilt. Aus den Knotenzufahrten 1 und 4 kann jeweils einspurig in Richtung Süden eingefahren werden. Zwei Fahrstreifen ermöglichen das Abbiegen in Richtung Westen, wobei der innere Fahrstreifen ausschließlich dem PKW-Verkehr vorbehalten ist (s. auch Abb. 3). Die Fahrbahnbreite ist entsprechend auf das Mindestmaß von 2,75 m reduziert. Über den äußeren Fahrstreifen kann zudem weiter dem Reiherstieg Hauptdeich nach Norden gefolgt oder in den östlichen Abschnitt der Neuhöfer Straße abgelenkt werden. Die Fahrrichtungen sind durch eine ca. 3,30 m Breite Mittelinsel getrennt.

Die Asphaltfahrbahn ist im Knotenpunkt mit Natursteinborden eingefasst. Die Mittelinsel hat ebenfalls eine Asphaltoberfläche.

3.6 Schadensbild

Eine Bohrkernuntersuchung zur Ermittlung des Aufbaus erfolgte am 20.07.2020 bis 80 cm Tiefe. Nach in Augenscheinnahme weist die äußere Beschaffenheit keine Schäden auf.

3.7 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Der vierarmige Knotenpunkt Neuhöfer Straße/Reiherstieg Hauptdeich ist verkehrsabhängig signalisiert.

Im Planungsgebiet bzw. angrenzend befinden sich die folgenden LSA:

LSA Nr.	Knoten	Steuerung	Blindensignalisierung	Taktile Leitelemente/Bordabsenkung	Busbevorrechtigung
K1867	Neuhöfer Straße/Reiherstieg Hauptdeich	Verkehrsabhängig	nein	nein	nein

Tabelle 2: Übersicht LSA

3.8 Wirtschaftsverkehr

Der Reiherstieg Hauptdeich sowie die Neuhöfer Straße West sind Teil des GST-Netztes (Großraum und Schwertransport-Route). Durch die unmittelbare Lage zum Hafengebiet und das umliegende

Industriegebiet werden die Neuhöfer Straße und der Reiherstieg Hauptdeich vornehmlich durch Wirtschaftsverkehr befahren.

3.9 ÖPNV und Sharing Angebote

Auf der Neuhöfer Straße verkehren die Buslinien 151, 152 und 252 in beide Richtungen

Die Buslinien verkehren mit folgendem Takt:

Linie	Takt (Hauptverkehrszeit)	Streckenverlauf
151	Alle 30 - 60 Min.	Altenwerder Hauptstraße ↔ S-Wilhelmsburg
152	Alle 20 -60 Min.	Neuhof ↔ Harburg Rathaus
252	Keine Taktung, 3 Fahrten/Tag	Rethehöft ↔ S-Wilhelmsburg

Tabelle 3: Buslinien – Taktung, Streckenverlauf und Fahrgastzahlen

Die Haltestellen Reiherstieg Hauptdeich befindet sich außerhalb des Planungsgebiets in der Neuhöfer Straße, etwa 70 m östlich des Knotenpunkts Neuhöfer Straße/Reiherstieg Hauptdeich und werden in beide Richtungen bedient.

Haltestelle	Haltende Linien	Art der Haltestelle	Aufstelllänge	Oberflächenbelag	Barrierefreiheit	Ausstattung
Reiherstieg Hauptdeich	151,152,252	Fahrbahnrand	-	Asphalt	nein	keine

Tabelle 4: Haltestellen im Bestand

3.10 Radverkehr

Durchgehende beidseitig fahrbahnbegleitende Nebenflächen sind nicht vorhanden. Die Nebenflächen (westlich) sind als gemeinsame Geh-/Radwege ausgewiesen und werden, wenn nur einseitige Nebenflächen vorhanden sind, im Zweirichtungsverkehr befahren.

Der Reiherstieg Hauptdeich hat eine Nebenfläche auf der Westseite, welcher auch als Lagerstreifen für die Hochwasserschutzanlage dient. Eine Gehwegüberfahrt zur Erschließung der Wasserseite der Hochwasserschutzanlage ist durch zwei Sperrpfosten gesichert. In der Neuhöfer Straße Ost sind beidseitig Gehwege angeordnet. In der Neuhöfer Straße West nur auf der Südseite. Die Gehwege haben eine Asphaltdeckschicht und weisen eine Breite von etwa 3,20 m auf. Die nutzbare Breite in der Neuhöfer Straße West, reduziert sich aufgrund einer Schutzplanke zur Fahrbahn auf 2,30 m.

Für den Fuß- und Radverkehr stehen am Knotenpunkt Neuhöfer Straße/Reiherstieg Hauptdeich drei signalisierte Furten zur Verfügung (Arm 2, Arm 3 und Arm 4). Die Breite der Fußgängerfurten liegt zwischen 3,50 m und 4,00 m, die der Radfurten zwischen 1,60 m und 2,00 m. Die Radfurten an den Armen 3 und 4 werden im Zweirichtungsverkehr genutzt. Die Furten werden durch Mittelinseln getrennt.

Es sind keine Fahrradabstellmöglichkeiten vorhanden.

3.11 Fußverkehr

An den Lichtsignalanlagen Neuhöfer Straße/Reiherstieg Hauptdeich sind keine akustischen Signalgeber und Blindentaster installiert. Taktile Blindenleitsysteme wie Bodenindikatoren sind nicht vorhanden. Als Querungshilfe dienen die Mittelinsel in den Knotenarmen.

3.12 Ruhender Verkehr

Parkmöglichkeiten sind im Planungsbereich nicht vorhanden.

3.13 Straßenausstattung und Straßenmöblierung

An der Neuhöfer Straße und am Reiherstieg Hauptdeich sind fahrbahnbegleitende Schutzplanken und teilweise Geländer vorhanden. Wegweiser zu umliegenden Zielen, zum Hafentransportsystem, zur Verdeutlichung der Verkehrsbeziehungen am Knotenpunkt Neuhöfer Straße/Reiherstieg Hauptdeich und Klapptafeln für Umleitungsstrecken sind ebenfalls vorhanden.

3.14 Öffentliche Beleuchtung

Straßenbegleitend sind in der Neudorfer Straße und im Reiherstieg Hauptdeich teilweise luftverkabelte Peitschenmaste mit Langfeldleuchten vorhanden. Im Knotenpunkt Neuhöfer Straße/Reiherstieg Hauptdeich befinden sich auf den Mittelinseln von Arm 2 und 4 zwei gerade 12,5 m Maste mit Doppelkofferleuchte. Die Stromversorgung des östlichen Mastes in Knotenarm 2 erfolgt ebenfalls oberirdisch.

3.15 Straßenbegleitgrün

Die Böschungen entlang des Reiherstieg Hauptdeiches weisen eine Grasnarbe auf und werden von Schafen beweidet. Angrenzend an die Böschungen befinden sich entlang des Reiherstieg Hauptdeiches sowie an der Neuhöfer Straße diverse Baumstandorte und Gebüsche.

3.16 Entwässerung

Das Niederschlagswasser der Straße Reiherstieg Hauptdeich gelangt über die Deichböschung in die Deichbinnengräben, wo es verdunstet. Durch den kleihaltigen Boden findet keine nennenswerte Versickerung statt. Wenn deren Kapazitäten überschritten werden, stehen östlich weitere Grünflächen als Überlauffläche zur Verfügung. Gemäß den Bestandsunterlagen sind die Gräben über einen DN 300 Durchlass miteinander verbunden.

Wasser aus dem Inneren der Deichanlage wird über Drainagerohre ebenfalls in die Gräben geleitet. Durch mangelnde Längsneigung und eine blockierte Ablaufmöglichkeit in Richtung Wettern-Kanal (weiter östlich), führen die Gräben ganzjährig Wasser.

3.17 Versorgungsleitungen

Zur Anbindung der Lichtsignalanlagen und öffentlichen Beleuchtung befinden sich im Knoten Neuhöfer Straße/Reiherstieg Hauptdeich diverse Stromtrassen und Straßenkreuze. Die Versorgung der Doppelkofferleuchten erfolgt teilweise oberirdisch (vgl. 3.14)

Im südlichen Knotenarm 3 kreuzen mit dem Leitungskanal Neudorfer Straße diverse Leitungen (Strom, Telekommunikation, Gas, Wasser) die Fahrbahn.

3.18 Ingenieurbauwerke

Siehe 3.20

3.19 Grundwasser

Der maximale Grundwasserflurabstand liegt im Knotenpunkt zwischen 7,0 m -10,0 m unter GOK. Der minimale Grundwasserflurabstand liegt zwischen 5,0 m-7,0 m unter GOK.

3.20 Hochwasserschutz

Der Reiherstieg Hauptdeich dient als Deichverteidigungsstraße auf dem gleichnamigen Deich. Die Hauptdeichlinie verläuft westlich der Fahrbahn mit einer Höhe von 7,80 m über NHN. Im Inneren Bereich des Knotenpunkts Neuhöfer Straße/Reiherstieg Hauptdeich befindet sich eine Mitverwendungsfläche. Demnach handelt es sich nicht direkt um Deichgrund. Die Fahrbahn liegt hier höher als 7,80 m.

3.21 Altlasten

Nördlich der Neuhöfer Straße West befindet sich eine Haus- und Industriemülldeponie. Diese ist durch eine Oberflächen- und Randabdichtung gesichert.

Südlich der Neuhöfer Straße West befindet sich ein ehemaliges Spülfeld welches als altlastverdächtige Fläche geführt wird. Genauere Informationen zu möglichen Belastungen sind nicht vorhanden.

3.22 Kampfmittel

Die Luftbildauswertung hat Flächen mit allgemeinem Bombenblindgängerverdacht aufgrund von registrierten Verdachtspunkten sowie Verdacht auf vergrabene Kampfmittel ergeben. Ein Kampfmittelsondierungskonzept wurde von der O + P Geotechnik GmbH im Januar 2021 erstellt. Für die im Knotenpunkt geplanten oberflächennahen Arbeiten sind keine Sondierungsarbeiten erforderlich.

4 Variantenuntersuchung

-entfällt-

5 Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante

Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Knotens wird der Knotenarm 3 um einen zusätzlichen Linksabbieger zu Lasten der bestehenden Mittelinsel erweitert. Der Bordverlauf bleibt bestehen. Das Linksabbiegen aus dem Knotenarm 3 kann somit zukünftig über zwei getrennte Fahrstreifen erfolgen, wobei der innerer Abbiegestreifen weiterhin ausschließlich dem Pkw-Verkehr vorbehalten ist. Der äußere Fahrstreifen führt geradeaus/rechts.

5.1 Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes sowie Oberflächenbefestigung

Die Breite des äußeren Fahrstreifens und des Linksabbiegestreifens beträgt jeweils 3,25 m. Die Breite des inneren PKW-Abbiegestreifens beträgt 3,00 m. Zur Verdeutlichung der Trennung wird die Breite der Pkw-Fahrspur reduziert sowie eine Fahrbahnmarkierung „Pkw“ vorgesehen. Die Aufstelllänge beträgt rd. 40 m. Der Fahrstreifen in südliche Fahrtrichtung erhält eine Regelbreite von 3,25 m.

Der Bordverlauf bleibt gegenüber der Bestandssituation weitgehend unverändert. Zur Optimierung des Einbiegens aus der Neuhöfer Straße-West in den südlichen Knotenarm Reiherstieg Hauptdeich wird der Bordverlauf geringfügig angepasst.

5.2 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Zur Steigerung der Leistungsfähigkeit des südlichen Reiherstieg Hauptdeichs wird, durch Entfall der Mittelinsel, ein vierter Fahrstreifen in diesem Knotenpunktarm abmarkiert. Während im Bestand 2 Fahrstreifen in der Zufahrt (ein Linksabbiegefahrstreifen und ein Fahrstreifen für alle drei Fahrbeziehungen) und ein Fahrstreifen in der Ausfahrt vorhanden sind, wird durch die Umbaumaßnahmen ein dritter Fahrstreifen in der Zufahrt geschaffen. Die Fahrstreifen der Zufahrt werden neu aufgeteilt. Die beiden linken Fahrstreifen stehen danach den linksabbiegenden Verkehren zu Verfügung, wobei der linke der beiden Fahrstreifen nur für Pkw freigegeben wird. Über den rechten Fahrstreifen der Knotenpunktzufahrt wird der geradeausfahrende und rechtsabbiegende Verkehr abgewickelt. Um die maximale Freigabezeit zu schalten, werden die linksabbiegenden Verkehre (SG K8) und die geradeaus bzw. nach Rechts fahrenden Verkehre (SG K7) voneinander unabhängig signalisiert.

Die Fußgänger über den südlichen Reiherstieg Hauptdeich werden nun über eine durchgängige Furt (F19/AV19) geführt, die Mittelinsel und somit auch die progressive Signalisierung entfällt.

Die restlichen Knotenpunktarme bleiben bzgl. ihrer Fahrstreifenanzahl und -aufteilung unverändert. Ebenso wird das grundlegende Signalisierungskonzept des Bestandes nicht verändert.

Im Zuge der Fahrstreiferweiterung ist eine bauliche Anpassung der LSA-Masten im Knotenarm 3 erforderlich. Die Masten werden in ihrer Lage angepasst. Weiter ist ein Mast mit einem Ausleger von 9,0 m in der östlichen Nebenfläche vorgesehen (bisher mit einem Ausleger von 5,0 m).

5.3 Wirtschaftsverkehr

Durch die Fahrspurerweiterung kann die Leistungsfähigkeit des Knotens erhöht werden. Dies wirkt sich auch positiv auf die Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs aus.

5.4 ÖPNV und Sharing Angebote

Keine Anpassungen.

5.5 Radverkehr

Die Nebenflächen werden weiterhin als gemeinsame Geh-/Radwege ausgewiesen. Die bestehenden Fuß- und Radverkehrsfuhrten werden in ihrer Lage nicht angepasst. Künftig entfällt im Knotenarm 3 die Mittelinsel im Reiherstieg Hauptdeich als Querungshilfe.

5.6 Fußverkehr

Eine Ergänzung von taktilen Blindenleitsystemen wie Bodenindikatoren ist nicht vorgesehen.

5.7 Ruhender Verkehr

Parkmöglichkeiten werden weiterhin nicht im Planungsgebiet vorgesehen.

5.8 Straßenausstattung und Straßenmöblierung

Die fahrbahngleitenden Schutzplanken im Reiherstieg Hauptdeich bleiben bestehen. Die Darstellung auf den Hinweistafeln am östlichen Fahrbahnrand Reiherstieg Hauptdeich wird entsprechend der neuen Querschnittsaufteilung angepasst.

5.9 Öffentliche Beleuchtung

Eine Anpassung der Beleuchtung ist nicht erforderlich. Eine Anpassung der Leitungstrassen kann sich im weiteren Planungsverlauf ergeben.

5.10 Straßenbegleitgrün

Ein Eingriff in das Straßenbegleitgrün erfolgt nicht.

5.11 Entwässerung

Die Entwässerung erfolgt analog zum Bestand.

5.12 Versorgungsleitungen

Im Zuge der Maßnahme sollen im südlichen Knotenarm 3 zwei neue LSA-Schächte innerhalb der Nebenflächen hergestellt werden. Im Bestand liegen das LSA-Fundament und der zugehörige Kabelschacht genau übereinander. Aufgrund der gültigen Anforderungen bzgl. LSA-Herstellung werden im Zuge des Neubaus Fundament und Kabelschacht getrennt hergestellt (da ansonsten separate Wartungszugänge fehlen bzw. nicht gegeben wären). Die neuen Schächte sind analog zum Bestand ca. 1,20 m tief. Zum Anschluss der jeweiligen Schächte und Gewährleistung eines hochwassersicheren Systems, ist zusätzlich die Herstellung einer neuen Leerrohr-Trasse im südlichen Knotenarm erforderlich. Weitere Eingriffe in das Bestandsleitungsnetz sind nicht vorgesehen.

5.13 Ingenieurbauwerke

Ein Eingriff in die Hochwasserschutzanlage erfolgt nur oberflächennah. Dafür wurde eine deichrechtliche Ausnahmegenehmigung eingeholt.

5.14 Baustoffe

Der Oberbau wird nach den in Hamburg gültigen Regelwerken ausgewählt, die Baustoffe müssen den in Hamburg gültigen Anforderungen entsprechen. Gemäß dem Berechnungsverfahren für die Dimensionierung des Oberbaus der RStO 2012 werden die im Vollausbau herzustellenden Bereiche entlang der ehemaligen Mittelinsel nach der Belastungsklasse 32 in Asphaltbauweise dimensioniert. Die Verkehrsflächen, auf denen nur eine Deckensanierung vorgesehen ist, weisen gemäß Bohrkernuntersuchung bereits einen für die prognostizierte Verkehrserwartung ausreichenden Aufbau auf. Die westliche Nebenfläche wird als Lagerstreifen gemäß Deichrichtlinie hergestellt. Die östliche Nebenfläche erhält einen Gehwegaufbau aus Asphalt. Der Hochbord am Fahrbahnrand ist gemäß ReStra und Deich-Regelplan aus Naturstein herzustellen.

Im Zuge des Ausbaus werden Aufgrabungen im Fahrbahnbereich in Asphaltbauweise in Anlehnung an ZTV/St-Hmb. 09, Bild 2, Bk 32 wiederhergestellt.

Der Einsatz von Ersatzbaustoffen ist aufgrund der Deichlage nicht möglich.

Auflistung aller Aufbauten:

- Geh-/Radweg (SMA), in Anlehnung an RStO/ReStra, Tafel 6, Zeile 2
- Geh-/Radweg als Lagerstreifen (SMA), Bk 3.2, gemäß RStO/ReStra, Tafel 1, Zeile 2.3
- Deckschichtsanierung (SMA)
- Aufgrabungen in Fahrbahn in Anlehnung an ZTV/St-Hmb. Blatt 8-8, Bk 32
- Hochbord aus Naturstein auf Betonfundament mit 10 cm Betonrückenstütze C 12/15

5.15 Feuerwehr

-entfällt-

6 Umsetzung der Planung

6.1 Grunderwerb

Grunderwerb ist nicht erforderlich, da die Anpassungen innerhalb der zur Verfügung stehenden Straßenverkehrsflächen nach Rückbau der Mittelinsel 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.

Die Auswirkungen des Vorhabens sind kleinräumig begrenzt. Die nächstgelegenen Wohnstandorte in den Quartieren östlich des Veringkanals liegen mehr als 500 m vom Planungsgebiet entfernt und sind somit von der bauzeitlichen Lärm- und Staubentwicklung nicht betroffen.

6.2.2 Voraus- und Folgemaßnahmen

Im Zusammenhang mit der Maßnahme sind gemäß 5.12 Leitungsarbeiten der Hamburg Verkehrsanlagen GmbH (HHVA) erforderlich.

In einem zweiten, zu einem späteren Zeitpunkt anstehenden Bauabschnitt, soll südlich des Planungsgebiets im Reiherstieg Hauptdeich für die Abwicklung des Lieferverkehrs eine zusätzliche Abbiegespur zum Logistikzentrum entstehen.

6.2.3 Unmittelbares und erweitertes Umfeld

Durch die Umsetzung der Maßnahme kann eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit erzielt werden.

6.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

Ein Eingriff in die Straßenbegleitbegrünung erfolgt nicht. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind folglich nicht erforderlich.

6.4 Kosten und Finanzierung/Haushaltstitel

Die Kosten werden im weiteren Planungsablauf ermittelt.

Der Kostenträger der Baumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg. Die Four Pax GmbH wird sich gemäß den mit der FHH betroffenen vertraglichen Vereinbarungen (ÖRV) finanziell beteiligen.

6.5 Terminierung des Projektes und Bauausführung

Die Bauausführung ist für Herbst 2024 geplant. Durch eine Vollsperrung des südl. Knotenarms kann die Maßnahme innerhalb von drei Wochen umgesetzt werden.

Parallel zur Maßnahme ist der Knotenpunkt übergeordnet Teil einer Umleitungsstrecke für Maßnahmen der HPA. Das Bauablaufkonzept wird diese Belange entsprechend berücksichtigen.

7 Sonstiges

-entfällt-

Verfasst	ARGUS Stadt und Verkehr	Aufgestellt	LSBG, S2
Datum	22.05.2024	Datum	
Unterschrift	<i>gez. Buch</i>	Unterschrift	
