

**Veloroute 10  
Abschnitt H13  
Am Radeland**



**Im Auftrag**

Bezirksamt Harburg  
Fachamt Management des  
öffentlichen Raumes – Tief-  
bau – MR 21  
21073 Hamburg

April 2019

## Titel

**Auftraggeber:** Bezirksamt Harburg  
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt  
Fachamt Management des öffentlichen Raumes – Tiefbau  
– MR 21  
Harburger Rathausplatz 4  
21073 Hamburg

**Auftragnehmer:** SBI Beratende Ingenieure für  
Bau-Verkehr-Vermessung GmbH  
Hasselbrookstraße 33  
22089 Hamburg  
040/25 19 57-0  
office@sbi.de  
www.sbi.de

**Bearbeiter:** Schwab

**Stand:** April 2019

**Projekt:** 7568A08  
G:\PRJ\7500-7599\7568-Velorumroute-10\30-EPL\Bericht\H13 - 1.  
Verschickung\190425\_Erläuterungsbericht\_H13.docx

## Inhalt

<b>1</b>	<b>ANLASS DER PLANUNG .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>VORHANDENER ZUSTAND .....</b>	<b>3</b>
2.1	Verkehrliche und räumliche Situation .....	3
2.2	Entwässerung .....	6
2.3	Öffentliche Beleuchtung .....	6
2.4	Lichtsignalanlagen .....	7
2.5	Öffentlicher Personennahverkehr .....	7
2.6	Ver- und Entsorgungsleitungen .....	7
2.7	Straßenbegleitgrün .....	7
2.8	Wegweisende Beschilderung .....	7
2.9	Ingenieurbauwerke .....	8
2.10	Sonstiges .....	8
<b>3</b>	<b>GEPLANTER ZUSTAND .....</b>	<b>8</b>
3.1	Planungsansatz .....	8
3.2	Einzelheiten der Planung .....	8
3.2.1	Fahrbahn- und Nebenflächen .....	8
3.2.2	Radverkehr- und Fußgänger .....	13
3.2.3	Ruhender Verkehr .....	14
3.2.4	Höhenanpassung und Straßenentwässerung .....	14
3.2.5	Öffentlicher Personennahverkehr .....	15
3.2.6	Beschilderung und Markierung .....	15
3.2.7	Lichtsignalanlagen .....	16
3.2.8	Barrierefreiheit .....	16
3.2.9	Straßenbegleitgrün .....	16
3.2.10	Öffentliche Beleuchtung .....	16
3.2.11	Ingenieurbauwerke .....	16
3.2.12	Ver- und Entsorgungsleitungen .....	16
3.2.13	Kampfmittel .....	17
<b>4</b>	<b>PLANUNGSRECHTLICHE GRUNDLAGEN .....</b>	<b>17</b>
<b>5</b>	<b>UMSETZUNG DER PLANUNG .....</b>	<b>17</b>

## 1 ANLASS DER PLANUNG

Attraktive, sichere und zusammenhängende Velorouten sind eine wichtige Voraussetzung für die stärkere Nutzung des Fahrrades im Alltags- und Freizeitverkehr. In Hamburg soll das Veloroutennetz deshalb bis 2020 kontinuierlich so ausgebaut und beschildert werden, dass die Routen modernen Standards entsprechen und sicher und komfortabel zu befahren sind. Das Fahrradfahren in der Stadt soll attraktiver und der Radverkehrsanteil an allen Fahrten gesteigert werden.

In Hamburg bilden 14 Velorouten ein bezirks- und stadtteilübergreifendes Hauptnetz mit qualitativ hohem Ausbaustandard. Das Hauptnetz wird durch bezirkliche Netze und ein Freizeitrouthenetz ergänzt.

Die Velorouten verlaufen weitestgehend abseits der Hauptverkehrsstraßen, wo Radfahrer auf der Fahrbahn mitfahren können, durch verkehrsarme Tempo-30-Zonen und auf Fahrradstraßen.

Die fast 25 Kilometer lange Veloroute 10 führt von der Hamburger City aus über HafenCity, Veddel, Wilhelmsburg und Harburg nach Neugraben. Die Routenführung ermöglicht über längere Strecken ein überwiegend unterbrechungsfreies Fahren für den Radverkehr. Auf dieser Verbindung sollen Radverkehrsanlagen angeboten werden, die eine sichere und komfortable Führung des Radverkehrs ermöglichen und somit den besonderen Anforderungen an das Veloroutennetz in Hamburg entsprechen.

Im Zuge der Realisierung der im Bündnis für den Radverkehr vereinbarten Maßnahmen sind im Verlauf der Veloroute 10 im Bezirk Harburg Baumaßnahmen in der Straße Am Radeland erforderlich. Der westliche, ca. 1,2 km lange Planungsabschnitt H13 beginnt unmittelbar westlich der Einmündung des Bostelbeker Damms und endet an der Wendeanlage in Höhe der Autobahnüberführung der BAB 7.

## 2 VORHANDENER ZUSTAND

### 2.1 Verkehrliche und räumliche Situation

Die insgesamt rd. 3 km lange Bezirksstraße Am Radeland erschließt nördlich anliegende Industrie- und Gewerbegrundstücke und Flächen mit Wohnbebauung. Die Straße beginnt an der Moorburger Straße im Osten und verläuft in Ost-West-Richtung nördlich parallel der Bahnanlagen der DB AG-Strecke Hamburg-Cuxhaven bis zu einer Wendeanlage in Höhe der Autobahnbrücke der BAB 7. Im Anschluss an die Wendeanlage besteht über den Heykenaubrook eine nicht öffentliche Wegeverbindung in Richtung Dubben/Waltershofer Straße.

Zwischen den Einmündungen Bostelbeker Damm und der Straße Tempowerkring gilt in der Straße Am Radeland die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Im weiteren Verlauf in Richtung Westen ist die Straße Am Radeland Teil einer Tempo 30-Zone.

Zwischen dem Bostelbeker Damm und der Einmündung der Straße Zum Fürstenmoor beträgt die Fahrbahnbreite ca. 7,0 m. In der westlich anschließenden Tempo 30-Zone ist die Fahrbahn zwischen 6,0 und 6,20 m breit. Im weiteren Verlauf in Richtung der Endhaltestel-

le Heykenaubrook an der Unterführung Moorstieg weitet sich die Fahrbahn auf eine Breite von ca. 6,6 m auf. Unterhalb der Autobahnbrücke beträgt die Fahrbahnbreite ca. 6,5 m.

Dort ist die Fahrbahn beidseitig durch in Pflasterbauweise hergestellte Böschungsbereiche (zur Stützwand zu den Bahnanlagen und zum nördlichen Widerlager der Autobahnbrücke) eingefasst. An der südlichen Fahrbahnseite befindet sich auch eine Stützenreihe des Brückenbauwerks.

Die Fahrbahn ist durchgängig in Asphaltbauweise hergestellt. Überfahrten zu Firmenparkplätzen und anliegenden Grundstücken bzw. Werkszufahrten sind nur an der nördlichen Fahrbahnseite vorhanden. Im Bereich des Unterführungsbauwerks Moorstieg befinden sich allein zehn Überfahrten zu Werksparkplätzen des Mercedes-Benz-Werks.

Östlich des Brückenwiderlagers befindet sich ein mit einer Schranke abgesperrter Wartungsweg. Dort befindet sich auch eine Toilette für das Personal der Hamburger Hochbahn AG.

Ein durchgehender in Platten- und Pflasterbauweise befestigter Gehweg befindet sich auf der Nordseite der Straße. Über einen langen Abschnitt ist der Gehweg im Bestand ca. 2,4 bis 2,6 m breit. Der Eingangsbereich und die Erschließung des Mercedes-Benz Werkes über eine Nebenfahrbahn (bei Hausnummer 125, Stat. 3+480 bis 3+400) befindet sich teils auf öffentlichem Grund. Dieser Bereich wurde vom Mercedes-Benz-Werk als Sonderfläche gestaltet und ist derzeit mit Poller gegen Befahren abgesperrt. Über die sich auf öffentlichem Grund befindliche Nebenfahrbahn werden Firmenstellplätze in Senkrechtaufstellung angefahren. Der öffentliche Gehweg verläuft über diese asphaltierte Nebenfahrbahn. Ein- und ausfahrende Fahrzeuge stellen in dieser Situation eine Gefährdung für Fußgänger dar.

Östlich davon weitet sich der Gehweg anschließend auf eine Breite von bis zu 3,5 m auf. Im Bereich des Unterführungsbauwerks Moorstieg ist der nördliche Gehweg wegen des eingeschränkten Straßenraums zwischen dem Unterführungsbauwerk Moorstieg und der nördlichen Straßenbegrenzungslinie nur ca. 1,0 bis 1,6 m breit. An der Ausstiegshaltestelle beträgt die Gehwebreite nur ca. 1,30 m. Die Gehwegverbindung vom Mercedes-Benz-Werk zu den Haltestellen ist somit nicht barrierefrei ausgebaut.

Über längere Bereiche ist der nördliche Gehweg mit einem Grünstreifen mit Straßenbegleitgrün von der Fahrbahn abgesetzt.

Zwischen den Einmündungen Tempowerkring und Zum Fürstenmoor ist eine mit Betonplatten befestigte Fläche für fünf Wertstoffcontainer vorhanden.

Der bahnseitige, mit Asphalt befestigte Gehweg ist im Abschnitt zwischen dem Unterführungsbauwerk Moorstieg und der Straße zum Fürstenmoor ca. 2,3 m breit. In Höhe der Straße Zum Fürstenmoor läuft der Gehweg in einen mit Betonplatten befestigten Schutzstreifen aus.

Bei Stat. 3+340 mündet der Moorstieg über eine Überfahrt in die Straße Am Radeland ein. Der Moorstieg ist eine Bezirksstraße<sup>1</sup> und dient der Erschließung eines nicht öffentlichen Werksparkplatzes des Mercedes-Benz-Werks. Der Moorstieg ist als bezirkliche Straße nicht im Verwaltungsvermögen der Freien und Hansestadt Hamburg aufgeführt.

---

<sup>1</sup> <http://www.geoportal-hamburg.de/Geoportal/geo-online/index.html>

Fahrbahnmarkierungen sind nur außerhalb der Tempo 30-Zone auf der Straße Am Radeland und in den Einmündungen Zum Fürstenmoor und Tempowerkring vorhanden.

Die Straßen Am Reiherhorst, Heidebruch und Hoffstraße sind mit Zeichen 239 als Gehwege beschildert. In Kombination mit Zusatzzeichen 1020-12 sind die Gehwege für die Benutzung durch Radfahrer und Anlieger frei. Die Einmündungen sind als Gehwegüberfahrten hergestellt. Aus diesen Straßen einfahrender Verkehr ist somit wartepflichtig gegenüber Verkehrsteilnehmer auf der Straße Am Radeland.

Die Einmündungen der Straßen Zum Fürstenmoor und Tempowerkring (außerhalb der vorhandenen Tempo 30-Zone) sind mit Zeichen 205 beschildert. In die Straße Am Radeland einbiegender Verkehr muss Vorfahrt gewähren. Das Zusatzzeichen 1000-32 weist in der Straße Zum Fürstenmoor auf den kreuzenden Radverkehr in beiden Richtungen hin.

Zwischen Bostelbeker Damm und Zum Fürstenmoor ist der Gehweg für die Benutzung durch Radfahrer frei (Servicelösung: Zeichen 239 in Kombination mit Zusatzzeichen 1022-10). In Richtung Westen ergänzt das Zusatzzeichen 1000-31 (beide Richtungen) an der Einmündung des Bostelbeker Damms diese Schilderkombination.

### **Verkehrsbelastung<sup>2</sup>:**

Die Straße Am Radeland weist im Abschnitt H13 nur vergleichsweise geringe Verkehrsstärken auf. Westlich des Knotenpunkts Bostelbeker Damm ergibt sich aufgrund der im September 2018 durchgeführten Verkehrszählung eine werktägliche Verkehrsstärke (Montag bis Freitag) von rund 3.500 Kfz/24h als Mittelwert der Erhebung (DTVw5). Der Schwerverkehrsanteil liegt bei 6,3%.

Im Vergleich zeigen die Erhebungsdaten der weiteren Querschnitte zwischen Zum Fürstenmoor und Am Reiherhorst sowie zwischen Hoffstraße und Wendeanlage mit 1.800 und 1.300 Kfz/24h nochmals geringere Verkehrsstärken. Der Schwerverkehrsanteil liegt hier bei 7,5% bzw. 10,1%.

Insgesamt haben im Zählzeitraum rund 250 Radfahrer den Knotenpunkt Bostelbeker Damm/Am Radeland befahren. Davon entfallen jeweils rund 10% auf die Spitzenstunden. Der Gehweg entlang Am Radeland ist für den Radverkehr freigegeben (Gehweg - Rad frei). Während der Verkehrszählung wurde ca. 30 bis 40% der Radfahrer auf dem Gehweg erfasst.

### **Ruhender Verkehr:**

Im Planungsabschnitt sind mit Zeichen 283 wechselseitig Haltverbote angeordnet. Unter der Annahme, dass in der Tempo 30-Zone generell am Fahrbahnrand gehalten werden darf (mit Ausnahme der Haltestellenbereiche und der Haltverbotszonen) stehen ca. 115 Stellplätze zur Verfügung. Diese vereinfachte Betrachtung berücksichtigt jedoch keine weiteren Bereiche, in denen das Halten und Parken nach StVO (§ 12)<sup>3</sup> unzulässig ist. Die tatsächliche „Netto“-Parkflächenzahl dürfte deshalb entsprechend weitaus geringer ausfallen. Zusätzlich muss darauf hingewiesen werden, dass die restliche, im Bestand zur Verfügung

---

<sup>2</sup> Dokumentation der Verkehrserhebung am Knotenpunkt Am Radeland / Bostelbeker Damm, SBI GmbH, Stand 05.10.2018

<sup>3</sup> Straßenverkehrs-Ordnung StVO

stehende Fahrbahnbreite neben haltenden Fahrzeugen nur ca. 4,0 m beträgt. Die RAS<sup>4</sup> geht für den Begegnungsfall Pkw/Pkw von einer Verkehrsraumbreite von 4,75 m aus. Für eine Begegnung Lkw/Pkw wäre eine Breite von 5,55 m notwendig. In den Bereichen, in denen das Halten und Parken am Fahrbahnrand zulässig ist, sind somit keine Fahrzeugbegegnungen möglich. Ausweich- bzw. Begegnungsstellen sind bei dieser Betrachtung auch nur eingeschränkt im Straßenraum vorhanden.

## 2.2 Entwässerung

Öffentliche Fahrbahn- und Nebenflächen werden über Längs- und Quergefälle der Oberfläche in Bordrinnen aus Gussasphalt in der Fahrbahn entwässert.

Im westlichen Abschnitt ist zwischen der Wendeanlage und dem Moorstieg ein einseitiges Quergefälle zur südlichen Fahrbahnseite vorhanden. In Verbindung mit einem kontinuierlichen Längsgefälle in Richtung Osten wird das Niederschlagswasser einer Trumme vor dem Unterführungsbauwerk Moorstieg zugeführt. Ab Höhe Moorstieg entwässert die Fahrbahn über ein Dachprofil in Trummen in beidseitigen Bordrinnen. Die vorhandenen Trummen sind im westlichen und östlichen Abschnitt des Planungsbereiches H13 an Regenwassersiele mit unterschiedlichen Nennweiten angeschlossen. In der Wendeanlage sind zwei Trummen vorhanden, die an einen Entwässerungsgraben am Böschungsfuß der BAB 7 angeschlossen sind. Aufgrund von Wurzeleinwüchsen ist die Straßenentwässerung hier eingeschränkt oder gar nicht funktionsfähig.

Im mittleren Planungsabschnitt (Stat. ca. 3+480 bis ca. 4+060) sind keine Regensiele vorhanden. In diesem ca. 580 m langen Abschnitt befinden sich 22 Trummen, die paarweise über Anschlussleitungen an 11 Sickerschächte (ca. 2,0 m im Durchmesser, Tiefe ca. 2,0 m) in der nördlichen Nebenfläche angeschlossen sind. Für diesen Abschnitt ist ein wahrscheinliches Versickerungspotential vorhanden<sup>5</sup>.

Die Sickerschächte befinden sich im Grünstreifen zwischen Fahrbahn und Gehweg. Sie sind teilweise überwachsen und dadurch an der Oberfläche nicht zu erkennen. Es konnten deswegen nicht alle Schächte im Rahmen der Bestandsvermessung eingemessen werden. Zwischen Hoffstraße und Am Reiherhorst befinden sich vier Sickerschächte über einer Schmutzwasserleitung der HSE. Aufgrund von schadhafte Anschlussleitungen und Wurzeleinwüchsen ist die Straßenentwässerung in diesem Bereich nur eingeschränkt oder gar nicht funktionsfähig.

In Höhe Tempowerkring 1b (westlich der Einmündung Tempowerkring) entwässern 7 Trummen in ein Regenrückhaltebecken. Dieses befindet sich auf dem Flurstück 3047. Als tatsächliche Nutzung wird diese Fläche im ALKIS als Gebäude- und Freifläche, Abwasserbeseitigung bezeichnet.

## 2.3 Öffentliche Beleuchtung

Die Maste der öffentlichen Beleuchtung befinden sich mehrheitlich auf der nördlichen Straßenseite. Lediglich zwischen Moorstieg und Hoffstraße stehen Maste auf der südlichen Straßenseite.

---

<sup>4</sup> Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen RAS<sup>t</sup>, Ausgabe 2006

<sup>5</sup> <http://www.geoportal-hamburg.de/Geoportal/geo-online/index.html>

## 2.4 Lichtsignalanlagen

Im Planungsabschnitt sind keine Lichtsignalanlagen vorhanden.

## 2.5 Öffentlicher Personennahverkehr

In der Straße Am Radeland verkehrt die Linie 241 der Hamburger Hochbahn AG tagsüber vorwiegend im 20-Minutentakt. Die Bedienung erfolgt derzeit mit Standardbussen.

Im Planungsabschnitt befinden sich die Haltestellen Zum Fürstenmoor, Am Radeland und Heykenaubrook. Unterhalb der Autobahnbrücke der BAB 7 befindet sich ein Überliegeplatz.

An den Haltestellen Heykenaubrook und Am Radeland befindet sich der Fahrgastunterstand auf der südlichen Nebenfläche. An der Haltestelle Zum Fürstenmoor befindet sich der Fahrgastunterstand an der nördlichen Nebenfläche.

Busse wenden in einer Kehre (Stat. 3+080) westlich der Autobahnbrücke. Die Wendeanlage hat einen Durchmesser von ca. 21 m, was nicht den Mindestabmessungen für eine Wendekurve für Gelenkbusse nach RAS<sup>t</sup> (geforderter Durchmesser 25 m) entspricht. Die Befahrbarkeit für Gelenkbusse ist aber möglich und wurde von der Hochbahn AG geprüft<sup>6</sup>.

## 2.6 Ver- und Entsorgungsleitungen

In den Straßen- und Nebenflächen befinden sich die Leitungen folgender öffentlichen Ver- und Versorgungsunternehmen:

- Stromnetz Hamburg GmbH
- Gasnetz Hamburg GmbH
- Hamburger Stadtentwässerung (HSE), Drucksiele
- Hamburger Wasserwerke GmbH (HWW)
- Deutsche Telekom AG
- Vodafone/Kabel Deutschland
- Versatel
- Colt
- ServTec
- Nord-West Kavernengesellschaft mbH

## 2.7 Straßenbegleitgrün

Am nördlichen Fahrbahnrand sind straßenbegleitende Bäume vorhanden.

## 2.8 Wegweisende Beschilderung

Wegweisende Beschilderungen sind im Planungsabschnitt nicht vorhanden.

---

<sup>6</sup> Email Hamburger Hochbahn AG vom 05.12.2018



## 2.9 Ingenieurbauwerke

An der Haltestelle Heykenaubrook befindet sich die Fußgängerunterführung Moorstieg mit Treppe und Rampe (Bauwerksnummer T1464).

Zwischen Tempowerkring und Zum Fürstenmoor befindet sich die Fußgängerunterführung Fürstenmoor mit Treppen (Bauwerksnummer T1465).

## 2.10 Sonstiges

Bei Stat. 3+650 und 3+810 befinden sich Stufenabgänge zu den Bahnanlagen der DB AG.

# 3 GEPLANTER ZUSTAND

## 3.1 Planungsansatz

Ein Ausbau der Veloroute 10 soll entsprechend der Grundlagen und den Leitlinien für Velorouten in Hamburg u.a. höhere Geschwindigkeiten bezogen auf den Alltagsradverkehr sowie eine Bevorrechtigung des Radverkehrs ermöglichen. Mit geeigneten Maßnahmen soll so die Attraktivität des Fahrrades als Verkehrsmittel und der Anteil des Radverkehrs an allen Fahrten gesteigert werden. Gefährliche oder unattraktive Abschnitte sollen verbessert werden.

## 3.2 Einzelheiten der Planung

### 3.2.1 Fahrbahn- und Nebenflächen

Im Planungsabschnitt sind u.a. folgende Zwangspunkte zu berücksichtigen:

- Unterführungsbauwerke Moorstieg und Fürstenmoor,
- Haltestellen des ÖPNV,
- vorhandener Baumbestand,
- Überfahrten zu Privatgrundstücken und nicht öffentlichen Stellplatzflächen (Mercedes-Benz Werk).

Der Beginn der Tempo 30-Zone wird an die Einmündung des Bostelbeker Dammes vorverlegt (Stat. 4+180). Der Tempowerkring wird Bestandteil der Tempo 30-Zone.

Da in einer Tempo 30-Zone grundsätzlich die Vorfahrtregelung Rechts-vor-Links gilt (§8 StVO), ist in diesem Zusammenhang die Einmündung Tempowerkring/Zum Fürstenmoor entsprechend umzugestalten. In der derzeitigen baulichen Ausgestaltung als Überfahrt in Pflasterbauweise in der Verbindung mit vorfahrtregelnder Beschilderung ist der aus dem Tempowerkring in die Straße Zum Fürstenmoor einfahrende Verkehr wartepflichtig.

In der Tempo 30-Zone soll ein durchgängiger Fahrbahnquerschnitt von 6,50 m (2 Fahrstreifen á 3,25 m für den Begegnungsfall Lkw/Lkw bzw. Bus/Bus) mit punktuellen und linienförmigen Einengungen (Einbauten, Parkstände) realisiert werden. Eine Fahrbahnbreite von

6,50 m ist die nach RASt, Tabelle 7, erforderliche Fahrbahnbreite für Straßen mit Linienbusverkehr.

Die Haltestellen des ÖPNV werden in Abstimmung mit der Hamburger Hochbahn AG auf eine Buslänge von 19 m (Gelenkbus) bemessen und ausgebaut.

Durch den Ausbau der stadteinwärtigen Haltestellen auf eine Breite von 3,0 m zur Aufstellung von Fahrgastunterständen muss die Fahrbahn stellenweise verschwenkt werden. Im Bereich der Verschwenkungen wird die Fahrbahn aufgeweitet, um die uneingeschränkte Begegnung größerer Fahrzeuge (Lkw und Gelenkbusse) weiterhin zu ermöglichen.

Zur Geschwindigkeitsreduktion wird im Bereich von baulichen Parkständen die Fahrbahnbreite auf 4,80 m reduziert. Diese Breite ermöglicht an diesen Engstellen den Begegnungsfall Lkw/Fahrrad (RASt, Bild 17). Zwei Pkw können sich in diesen Abschnitten ebenfalls weiterhin begegnen.

Hinter dem Beginn der Tempo 30-Zone ist am nördlichen Fahrbahnrand eine Parkbucht mit Längsparkständen als Einengung vorgesehen (von ca. Stat. 4+120 bis 4+160). Stadteinwärts ist vor dem Ende der Tempo 30-Zone als geschwindigkeitsreduzierende Maßnahme ebenfalls der Einbau einer Einengung geplant (bei Stat. 4+080).

An der Haltestelle Zum Fürstenmoor beträgt die Fahrbahnbreite an der ungesicherten Querungsstelle 4,80 m (Stat. 3+920). Die Engstelle dient somit ebenfalls der Geschwindigkeitsreduktion vor der Haltestelle. Im Haltestellenbereich beträgt die Fahrbahnbreite 6,50 m.

Eine weitere Parkbucht mit Fahrbahneinengung auf 4,80 m befindet sich westlich der Straße Am Reiherhorst auf der nördlichen Fahrbahnseite (Stat. 3+780). Ca. 100 m weiter in westlicher Richtung ist bahnseitig eine Parkbucht zwischen den Straßen Heidebruch und Hoffstraße geplant (Stat. 3+680).

Eine ungesicherte Querungsstelle befindet sich unmittelbar westlich der Haltestelle Am Radeland (Stat. 3+520). Die Fahrbahn ist hier 6,50 m breit.

Der Eingangsbereich und die Erschließung des Mercedes-Benz Werkes über eine Nebenfahrbahn (bei Hausnummer 125, Stat. 3+480 bis 3+400) befindet sich auf öffentlichem Grund. Dieser Bereich wurde vom Mercedes-Benz-Werk als Sonderfläche gestaltet und ist derzeit mit Poller gegen Befahren abgesperrt. Zur Herstellung eines regelkonformen Gehwegs wird diese Sonderfläche und die westlich im Anschluss daran befindliche Nebenfahrbahn als Zufahrt zu den Firmenparkplätzen zurückgebaut.

Der öffentliche Gehweg wird in einer Breite von 2,0 m in Höhe des Werkszuganges weitergeführt. Im Bereich der heutigen Nebenfahrbahn verschwenkt der neue Gehweg zur Fahrbahn. Der Bereich zwischen Gehweg und Straßenbegrenzungslinie wird als Fläche für Straßenbegleitgrün vorgesehen. Gegenüberliegend wird an der südlichen Fahrbahnseite eine weitere Parkbucht mit Längsparkständen hergestellt. Im Bereich der Parkbucht wird die Fahrbahnbreite auf 4,80 m reduziert. Das Firmengelände kann weiterhin über die Überfahrten befahren bzw. verlassen werden.

Im Bereich des Unterführungsbauwerks Moorstieg ist der zur Verfügung stehende Straßenraum innerhalb der Straßenbegrenzungslinien nicht ausreichend, um eine 6,50 m breite Fahrbahn mit einem einseitigen barrierefreien Gehweg herzustellen zu können. Die Breite

zwischen dem Unterführungsbauwerk Moorstieg und der nördlichen Straßenbegrenzungslinie beträgt hier nur ca. 8,60 m. Für den Haltestellenausbau und einer barrierefreien Gehwegverbindung an der nördlichen Fahrbahnseite von und zu den Richtungshaltestellen Heykenaubrook, muss die Fahrbahn in diesem Bereich auf eine Breite von 5,90 m reduziert werden. Nach ReStra<sup>7</sup> ermöglicht die Fahrbahnbreite von 5,90 m die Vorbeifahrt von Lkw an haltenden Lkw bzw. Bussen.

Die Richtungshaltestellen Heykenaubrook werden um ca. 80 m versetzt zueinander angeordnet. Die Ausstiegshaltestelle befindet sich vor dem Unterführungsbauwerk (Stat. 3+320) und damit näher am Werkszugang des Mercedes-Benz-Werks. Die Fahrbahnbreite beträgt im Bereich der Ausstiegshaltestelle 6,50 m.

Zur Herstellung eines barrierefreien Gehwegs wird aufgrund des begrenzten Straßenraums in diesem Gehwegabschnitt der Sicherheitsraum zur Fahrbahn auf 0,30 m reduziert (gemäß ReStra an Straßen mit  $v_{zul} \leq 30$  km/h). Unmittelbar am Unterführungsbauwerk Moorstieg auf der gegenüberliegenden Seite ist der Sicherheitsraum ebenfalls auf 0,30 m reduziert. In diesen Abschnitten sind Einbauten im Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn auszuschließen.

Radverkehr aus Richtung der Cuxhavener Straße wird über die südlichen Nebenfläche auf die Straße Am Radeland abgeleitet (bei Stat. 3+300). In Gegenrichtung fahrende Radfahrer erreichen die Rampe zur Unterführung über eine Bordabsenkung.

Von Stat. 3+190 bis 3+360 sind 10 Überfahrten zu Werksparkplätzen des Mercedes-Benz-Werks vorhanden. Wegen des Haltestellenausbaus muss in der neuen Ausstiegshaltestelle Heykenaubrook eine vorhandene Überfahrt zum benachbarten Werksparkplatz entfallen (bei Stat. 3+320).

An den Überfahrten zu den Werksparkplätzen besteht zu Schichtwechselzeiten eine hohe Frequenz an Fahrzeugbewegungen. Da es zu diesen Zeiten auch zu einem erhöhten Fußgänger- bzw. Fahrgastaufkommen zur Ein- und Ausstiegshaltestelle (querender Fußgängerverkehr) kommt, werden in Verbindung mit zunehmenden Radverkehr auf der Fahrbahn verkehrliche Konfliktsituationen entstehen.

Aus diesem Grund sollen weitere vier Überfahrten entfallen und der ein- und ausfahrende Kfz-Verkehr an den verbleibenden fünf Überfahrten gebündelt werden. Die Stellplatzbereiche sind in Folge untereinander zu verbinden. Dieses ist nicht Bestandteil der vorliegenden Planung.

Die ungesicherte Querungsstelle befindet sich an der Einstiegshaltestelle (Stat. 3+240) in Höhe der Treppe zur Unterführung Moorstieg.

Unterhalb der Autobahnbrücke (Stat. 3+140) ist eine vorhandene Fahrbahnbreite von ca. 6,50 m vorhanden. Die Fahrbahn wird nördlich und südlich durch in Pflasterbauweise hergestellte Böschungsbereiche eingefasst. An der Südseite befindet sich auch eine Stützenreihe des Brückenbauwerks sowie ein Überliegeplatz für Busse des ÖPNV.

---

<sup>7</sup> Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen ReStra, Fassung 12.12.2017

Wegen des eingeschränkten Straßenraums und der baulichen Ausgestaltung der Nebenflächen kann im Abschnitt zwischen der Unterführung Moorstieg und der Wendeanlage westlich der Unterführung kein Gehweg in Richtung Kehre weitergeführt werden (siehe Kap. 2.1 und Kap. 3.2.6).

An die Wendeanlage schließt der Heykenaubrook als nicht öffentliche Wegeverbindung in Richtung Dubben/Waltershofer Straße an.

Der geplante Wegeausbau des Heykenaubrook besteht im Querschnitt aus einem 4,0 m breiten Radweg neben einem 2,0 m breiten Gehweg. Da der Weg in Asphaltbauweise ausgebaut wird, wird die Asphaltbefestigung beidseitig um zusätzlich 0,5 m verbreitert.

Die untergeordneten Straßen Hoffstraße, Am Reiherhorst und Heidebruch binden rechtwinklig als Überfahrten an die Straße Am Radeland an. Die Feuerwehrezufahrt zum Werks Gelände (Stat. 3+400, bei Hausnummer 125) bleibt in ihrer Dimensionierung erhalten. Sonstige Überfahrten und die Einmündungen Tempowerkring und Zum Fürstenmoor werden angepasst.

In den Abschnitten, in denen aufgrund des Ausbaus der Haltestellenbereiche an der südlichen Fahrbahnseite Fahrbahnverschwenkungen mit -aufweitungen erforderlich sind, werden die nördlichen Nebenflächen (Haltestellen, Gehweg und Grünstreifen) neu gestaltet. Bauliche Anpassungen sind auch durch die Neugestaltung der Nebenflächen im Bereich der Zufahrt zum Mercedes-Benz-Werk (bei Hausnummer 125) und im westlichen Anschluss bis zur Unterführung Moorstieg geplant.

Die Breite der Nebenflächen für den Gehweg und die Grünstreifen auf der nördlichen Straßenseite variiert. Die Barrierefreiheit des Gehweges auf der nördlichen Fahrbahnseite ist sowohl im Bestand als auch in den umzugestaltenden Abschnitten nach dem Umbau gegeben.

Die zwischen den Einmündungen Tempowerkring und Zum Fürstenmoor befindliche Fläche für Wertstoffcontainer wird baulich nicht verändert.

Der südliche Bestandsgehweg wird bis auf eine Restbreite (Schutzstreifen) zurückgebaut.

#### **Bautechnische Einzelheiten:**

Aufgrund der vorhandenen Verkehrsbelastung (siehe Kap. 2.1) kann die Straße Am Radeland im Abschnitt zwischen den Straßen am Bostelbeker Damm und Zum Fürstenmoor der Belastungsklasse 3,2 gem. RStO<sup>8</sup> zugeordnet werden. In mittleren und westlichen Abschnitt wäre eine Belastungsklasse 1,8 gemäß RStO ausreichend. Im Planungsabschnitt H13 wird eine einheitliche Bauweise nach ReStra, Tafel 1, Zeile 1 für die Belastungsklasse 3,2 gewählt:

- 4,0 cm Asphaltdecke SMA 8 Hmb
- 6,0 cm Asphaltbinder AC 16 B Hmb
- 12,0 cm Asphalttragschicht AC 22 T Hmb

---

<sup>8</sup> *Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen RStO, Ausgabe 2012*

- 48,0 cm Frostschuttschicht

Die umzubauende Einmündung des Tempowerkrings in die Straße Zum Fürstenmoor wird in Asphaltbauweise nach ReStra, Tafel 1, Zeile 1 für die Belastungsklasse 1,8 hergestellt:

- 3,5 cm Asphaltdecke AC 8 DN
- 16,5 cm Asphalttragschicht AC 22 T Hmb
- 50,0 cm Frostschuttschicht

Bordrinnen werden aus Gussasphalt MA 8 S hergestellt.

Zwischen den Straßen Am Reiherhorst und dem Moorstieg ist der Einbau von Ersatzbaustoffen im Straßenbau möglich<sup>9</sup>.

Der Umfang der Straßen- und Tiefbauarbeiten ist abhängig von den Ergebnissen der Baugrund- und Borkernuntersuchungen. Diese wurden von Seiten des Bezirksamtes Harburg in Auftrag gegeben. Die Ergebnisse werden in den nächsten Planungsphasen berücksichtigt. Je nach Ergebnis kann es ausreichend sein, nur die neuen Fahrbahnflächen in Asphaltbauweise herzustellen und auf den vorhandenen Fahrbahnflächen eine Deckschichterneuerung zur Herstellung eines neuen Oberflächenprofils durchzuführen. Ggf. kann aber auch eine Grundinstandsetzung der Fahrbahn erforderlich sein.

Im Bereich der Autobahnbrücke ist keine Fahrbahnerneuerung vorgesehen, um bauliche Eingriffe in die Nebenflächen wegen der gepflasterten Böschungsbereiche an der Brücke zu vermeiden.

Der Übergang in die Tempo 20-Zone (siehe Kap. 3.2.6) wird in Pflasterbauweise gemäß Tafel 3, Zeile 1 der ReStra hergestellt:

- 10,0 cm Pflasterdecke aus Beton
- 4,0 cm Bettung
- 25,0 cm Schottertragschicht
- 31,0 cm Frostschuttschicht

Gehwege und Sicherheitstrennstreifen werden mit Betonplatten gemäß Tafel 6, Zeile 2 der ReStra hergestellt:

- 7,0 cm Platten aus Beton
- 3,0 cm Bettung
- 20,0 cm Schottertragschicht oder Frostschuttschicht

Überfahrten werden mit Wabenpflaster aus Beton gemäß Tafel 3, Zeile 1 der ReStra, Belastungsklasse 0,3 befestigt:

---

<sup>9</sup> <http://www.geoportal-hamburg.de/Geoportal/geo-online/index.html>

- 8,0 cm Pflasterdecke (Wabensteine) aus Beton
- 4,0 cm Bettung
- 15,0 cm Schottertragschicht
- 33,0 cm Frostschuttschicht

Neue Randbefestigungen werden aus Hoch- und Tiefborden aus Beton hergestellt. An neu herzustellenden Gehwegbereichen (siehe Kap.3.2.1) wird die straßenabgewandte Randbefestigung als innere Leitlinie mit einem erhöht eingebauten Rasenbord (Kantenvorstand 3 cm) in einem Abstand von 20 cm von der Straßenbegrenzungslinie hergestellt (Bereich für Betonbord und Rückenstütze).

Bedingt durch das Auftreten hoher Brems- und Anfahrkräfte sind Bushaltestellen in Betonbauweise herzustellen. Die Betondecke wird gemäß Tafel 2, Zeile 1.3 der ReStra entsprechend der Belastungsklasse für die Fahrbahn (Bk3,2) hergestellt:

- 24,0 cm Betondecke
- 20,0 cm Verfestigung
- 26,0 cm Schicht aus frostunempfindlichem Material

Zur Aufnahme der Schubkräfte wird die Betondecke im Bremsbereich vor der Ausstiegshaltestelle und dem Überliegeplatz um 15 m über die Länge der Haltestelle hinaus verlängert.

Da der östlich des Bahnüberganges 460 der Hafenbahn (HPA) gelegene Abschnitt des Heykenaubrook gelegentlich als Zufahrt für Fahrzeuge für Wartung und Unterhaltung der Bahnanlagen/Bahnübergang und angrenzender Flurstücke für landwirtschaftliche Fahrzeuge dient, wird für den Wegeausbau folgender Aufbau gem. ReStra, Tafel 1, Zeile 3a vorgesehen (Belastungsklasse 0,3):

- 3,5 cm Asphaltdecke AC 5 D L
- 8,5 cm Asphalttragschicht AC 22 T Hmb
- 15,0 cm Schottertragschicht
- 33,0 cm Frostschuttschicht

Wegen der Belastung durch Fahrzeuge für Unterhaltung und Wartung ist die Tragschicht derart zu verdichten, dass ein  $E_{v2} \geq 100$  MPa erreicht wird.

### **3.2.2 Radverkehr- und Fußgänger**

Nach § 45, Abs. 1c StVO darf eine Tempo 30-Zone keine benutzungspflichtigen Radwege umfassen. In der Tempo 30-Zone fährt der Radverkehr auf der Straße Am Radeland im Mischverkehr.

Aus Richtung der Cuxhavener Straße kommende Radfahrer werden an der Unterführung Moorstieg im Anschluss an die Rampe auf die Straße Am Radeland abgeleitet. In Gegenrichtung ist die Rampe über eine Bordabsenkung am südlichen Gehweg zu erreichen.

Fußgänger können an den Haltestellen an ungesicherten Querungsstellen mit Bodenindikatoren gemäß DIN 32984 die Fahrbahn überqueren. Die Einmündungen der Straßen Tempowerkring und Zum Fürstenmoor werden ebenfalls als ungesicherten Querungsstellen hergestellt.

Die Barrierefreiheit des Gehweges auf der nördlichen Fahrbahnseite ist aufgrund der vorhandenen Breiten innerhalb der Straßenbegrenzungslinien durchgängig gegeben.

### **3.2.3 Ruhender Verkehr**

Wie in Kap. 3.2.1 beschrieben werden im Planungsabschnitt H13 mehrere Parkbuchten und markierte Parkstände vorgesehen.

Für Begegnungs- und Ausweichstellen auf der Fahrbahn, soll das Halten und Parken am Fahrbahnrand nur in markierten oder ausgewiesenen Bereichen zugelassen werden. Für die erweiterte Tempo 30-Zone wird deshalb ein eingeschränktes Haltverbot für eine Zone (Zeichen 290.1-40) angeordnet (siehe Kap. 3.2.6).

Die Haltverbotszone umfasst die Tempo 30-Zone auf der Straße Am Radeland und beinhaltet die Straßen Ellernweg (östlich Mercedesstraße), Zum Fürstenmoor und Tempowerkring. Die Straße Moorwinkel ist von der Haltverbotszone ausgenommen. Ein Parkraumkonzept zur Festlegung der Parkflächen wird vom Bezirksamt Harburg erarbeitet und wird in der weiteren Planung berücksichtigt.

Die Planung sieht 45 bauliche und markierte Parkstände vor. Sie werden unter Berücksichtigung von Sichtfeldern an Einmündungen und Überfahrten angeordnet.

### **3.2.4 Höhenanpassung und Straßenentwässerung**

Die Gradienten der Straße Am Radeland wird grundsätzlich beibehalten. Im Zuge der geplanten Fahrbahnerneuerung ist es jedoch erforderlich, ein neues Oberflächenprofil mit einem Längs- und Quergefälle herzustellen, was die Oberflächenentwässerung der Straßen und der Nebenflächen gewährleistet.

Die Straßenentwässerung erfolgt über neue Trummen in Bordrinnen. Die Trummen werden nach Möglichkeit über vorhandene Anschlussleitungen an die vorhandenen Regensiele angeschlossen. Die Anschlussleitungen sind in Abhängigkeit der Ergebnisse der Trummenuntersuchung ggf. zu erneuern bzw. zu sanieren. Eine Untersuchung der Leitungen wurde durch das Bezirksamt Harburg veranlasst. Die Ergebnisse werden in der weiteren Planung berücksichtigt.

Im mittleren Planungsabschnitt (Stat. ca. 3+480 bis ca. 4+060) entwässern 22 Trummen paarweise in 11 Sickerschächte in der nördlichen Nebenfläche (siehe Kap. 2.2). Für diesen Abschnitt ist ein wahrscheinliches Versickerungspotential vorhanden. Aufgrund von schadhafte Anschlussleitungen und Wurzeleinwüchsen ist die Straßenentwässerung in diesem Bereich nur eingeschränkt oder gar nicht funktionsfähig. Die Entwässerung ist zu erneuern. Da aufgrund der vorhandenen Leitungslagen im nördlichen Fahrstreifen und der angrenzenden Nebenflächen keine Flächen für Versickerungsanlagen vorhanden sind, wird für jeweils zwei Trummen eine Versickerungsanlage (Rigolenversickerung) unterhalb des südlichen Fahrstreifens empfohlen.



### 3.2.5 Öffentlicher Personennahverkehr

In Abstimmung mit der Hamburger Hochbahn AG werden im Planungsabschnitt alle Haltestellen auf eine Buslänge von 19 m (Gelenkbus) bemessen und ausgebaut. Die stadteinwärtigen Haltestellen (bahnseitig) werden in einer Breite von 3,0 m mit Fahrgastunterständen hergestellt. Die stadtauswärtigen Haltestellen an der nördlichen Fahrbahnseite werden in die dortigen Nebenflächen integriert. Die Gehwegbreite beträgt hier mindestens 2,65 m.

Die Haltestellen Zum Fürstenmoor und Am Radeland werden gegenüberliegend angeordnet. Die Richtungshaltestellen Heykenaubrook werden um ca. 80 m versetzt. Dadurch befindet sich die Ausstiegshaltestelle näher am Werkszugang des Mercedes-Benz-Werks als derzeit im Bestand.

Busse wenden in einer Kehre (Stat. 3+080) östlich der Brücke der BAB. Die Befahrbarkeit für Gelenkbusse ist im vorhandenen Zustand möglich. Es ist geplant, die Kehre zur Verbesserung der Befahrbarkeit am südlichen Fahrbahnrand aufzuweiten.

### 3.2.6 Beschilderung und Markierung

Auf den Verlauf der Veloroute 10 wird mit einer Beschilderung hingewiesen.

Anfang und Ende der Tempo 30-Zone wird auf der Straße Am Radeland unmittelbar östlich der Einmündung des Bostelbeker Damms mit Zeichen 274.1-40 angezeigt. In Folge sind die vorhandenen Zonen-Beschilderungen im Tempowerkring und in der Straße Zum Fürstenmoor zu beseitigen.

Die vorhandenen Verkehrszeichen 205 „Vorfahrt gewähren“ an der Einmündung Tempowerkring und 301 „Vorfahrt“ in der Straße Zum Fürstenmoor sind für die in einer Tempo 30-Zone geltende Vorfahrtregelung „Rechts-vor-Links“ ebenfalls zu beseitigen.

Die Beschilderung der Tempo 30-Zone wird mit Zeichen 290.1-40 durch ein Zonenhaltverbot ergänzt. Das Parken ist in Verbindung mit Zusatzzeichen 1053-30 nur in gekennzeichneten Flächen erlaubt. Die Zeichen 290.1-40 und 1053-30 sind auch am Beginn bzw. Ende der Tempo 30-Zone im Ellernweg aufzustellen.

Das mit Zeichen 283 bestehende Haltverbot wird im Planungsabschnitt H13 aufgehoben.

Im Bereich zwischen der Wendeanlage mit Anschluss an den Heykenaubrook und der Haltestelle Heykenaubrook kann nach Aufweitung der Wendeanlage und wegen des eingeschränkten Straßenraumes unterhalb der BAB-Brücke kein separater Gehweg hergestellt werden (siehe Kap. 3.2.1). In der Zufahrt wird dieser Bereich deshalb mit Zeichen 274.1-20 als verkehrsberuhigter Bereich beschildert. Der Übergang von der Tempo 30-Zone in die Tempo 20-Zone wird in der Fahrbahn baulich mit einem Bord mit Nullabsenkung und einer Schwelle in Pflasterbauweise (bei Stat. 3+170) verdeutlicht.

Die Wegeverbindung zum Heykenaubrook wird aus Richtung Am Radeland mit Zeichen 250 in Verbindung mit Zusatzzeichen 1020-12 beschildert (Anlieger und Radfahrer) frei.

Bis auf Markierungen für Parkstände im Straßenraum und Grenzmarkierungen an den Haltestellen für Halt- und Parkverbote (Zeichen 299) werden keine weiteren Fahrbahnmarkierungen aufgebracht. Die Haltestellenbereiche sind mit dem Schriftzug BUS gekennzeichnet.



### **3.2.7 Lichtsignalanlagen**

entfällt

### **3.2.8 Barrierefreiheit**

An den ungesicherten Querungsstellen werden taktile Leiteinrichtungen (Rillen- und Noppenplatten gemäß DIN 32984) eingebaut und mit differenzierten Bordhöhen hergestellt. Die umzubauenden Haltestellen werden barrierefrei ausgebaut.

Eine Barrierefreiheit des Gehweges auf der nördlichen Fahrbahnseite ist aufgrund der vorhandenen Breiten innerhalb der Straßenbegrenzungslinien durchgängig gegeben.

An neu herzustellenden Gehwegbereichen (siehe Kap.3.2.1) wird die straßenabgewandte Randbefestigung als innere Leitlinie mit einem erhöht eingebauten Rasenbord (Kantenvorstand 3 cm) eingebaut.

### **3.2.9 Straßenbegleitgrün**

Für den Umbau der Haltestellen Zum Fürstenmoor und Am Radeland sind jeweils drei Bäume zu fällen. Ein weiterer Baum ist in Höhe der Hausnummer 125 aufgrund der neuen Gehwegführung zu fällen. Sieben Bäume werden neu gepflanzt.

Im Zuge der Realisierung ist eine baumpflegerische Begleitung vorgesehen.

### **3.2.10 Öffentliche Beleuchtung**

Fünf Beleuchtungsmaste müssen für die Planung umgesetzt werden.

### **3.2.11 Ingenieurbauwerke**

Zur Aufweitung der Wendeanlage (Stat. 3+080) muss die vorhandene Böschung zu den Bahnanlagen mit einer Stützwand (Winkelstütze) abgefangen werden. Der Höhenversprung beträgt ca. 1,50 m.

Bauliche Anpassungen an den Unterführungsbauwerken Moorstieg und Zum Fürstenmoor sind nicht vorgesehen.

### **3.2.12 Ver- und Entsorgungsleitungen**

In den Straßen- und Nebenflächen befinden sich Leitungen der öffentlichen Ver- und Entsorgung (siehe Kap. 2.6). In Abhängigkeit des geplanten Ausbaus der Fahrbahn- und Nebenflächen sind im Vorwege Leitungsverlegungen durch die Leitungsunternehmen durchzuführen. Anpassungen bzw. Umbauten an Schächten und Schieberkappen werden erforderlich und mit den entsprechenden Leitungsunternehmen abgestimmt. Leitungsverlegungen bzw. Änderungen an Schachtanlagen und -schränken werden im weiteren Planungsverfahren geprüft. Neue Leitungstrassen werden in weiteren Planungsphasen definiert und den Versorgungsunternehmen per Trassenanweisung zur Neu- bzw. Umverlegung angewiesen.

### 3.2.13 Kampfmittel

Der Kampfmittelbescheid liegt vor und wird in der weiteren Planung berücksichtigt.

## 4 PLANUNGSRECHTLICHE GRUNDLAGEN

Die planungsrechtlichen Grundlagen sind

- der Baustufenplan Heimfeld vom 25.02.1958 mit der 2. Änderung vom 04.12.2012 (Betroffenheit: Industriegebiet),
- der Bebauungsplan Heimfeld 2 Blatt 1 vom 23.06.1969 (Betroffenheiten: Vorgesehene Bahnanlagen und Gewerbeflächen),
- der Bebauungsplan Heimfeld 2 Blatt 2 vom 23.06.1969 (Betroffenheiten: Vorgesehene Straßenfläche und Bahnanlagen)
- der Bebauungsplan Heimfeld 41 vom 14.11.1989 (Betroffenheit: Straßenverkehrsflächen)
- Teilbebauungsplan 111 vom 21.09.1954 (Betroffenheiten: Straßenflächen und von jeglicher Bebauung freizuhaltende Flächen)

## 5 UMSETZUNG DER PLANUNG

Die Baumaßnahme findet innerhalb der Straßenbegrenzungslinien statt. Grunderwerb ist nicht erforderlich.

Bei Stat. 3+210 und 3+320 ragt das Flurstück 3342 (öffentlicher Grund) an zwei Stellen in das Flurstück 3252 (Mercedes-Benz Werk) hinein. In der Summe sind dies ca. 28 m<sup>2</sup>.

Entwurfs- und Baudienststelle ist das Fachamt Management des öffentlichen Raumes, Bezirksamt Harburg. Mit der ingenieurmäßigen Bearbeitung ist das Ingenieurbüro SBI, Beratende Ingenieure für Bau-Verkehr-Vermessung GmbH beauftragt.

Die Umsetzung dieser Maßnahme ist voraussichtlich ab dem ersten Halbjahr 2020 vorgesehen.

Verfasst:

25.04.2019

Dr. Großmann