



Basis der Darstellung: DISK 20
 Vervielfältigung mit Zustimmung der Freien und Hanse Stadt Hamburg,
 Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung, www.geoinfo.hamburg.de

	Sweco GmbH Beim Strohhaus 31 20097 Hamburg Telefon +49 40 60774060 Telefax +49 40 607740698 Zertifiziert durch die TÜV Rheinland Cert GmbH ISO 9001:2015, ISO 14001:2015, OHSAS 18001:2007	0352-20-005 1. Verschickung
	verfasst: Hamburg, den 22.04.2020 gez. i.V. A. [Redacted]	20097 Hamburg Telefon +49 40 60774060 Telefax +49 40 607740698 Zertifiziert durch die TÜV Rheinland Cert GmbH ISO 9001:2015, ISO 14001:2015, OHSAS 18001:2007

Bedarfsträger: Freie und Hansestadt Hamburg Bezirksamt Hamburg - Altona Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt Fachamt Management des öffentlichen Raumes Tiefbau	
--	---

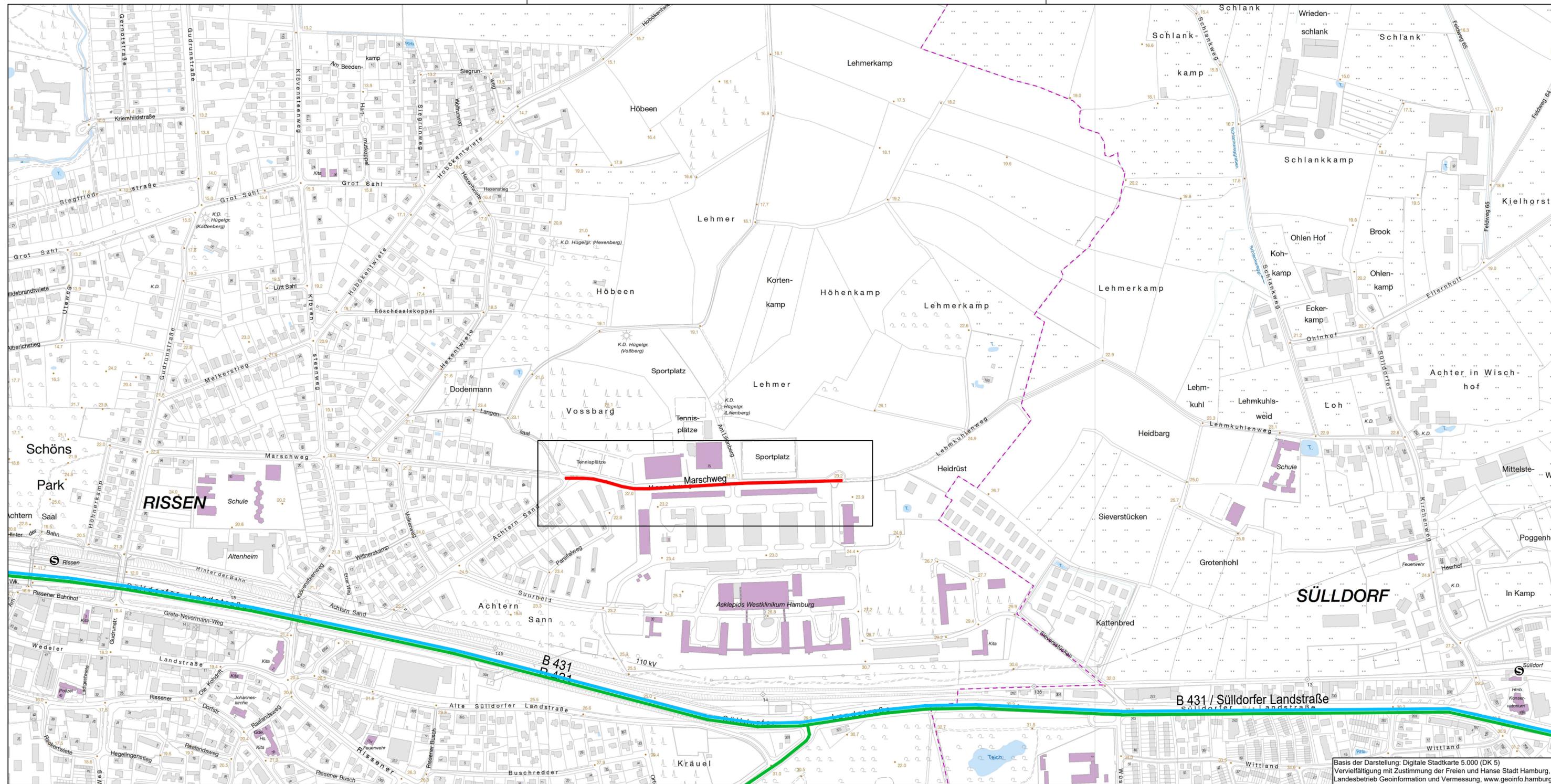
Realisierungsträger: Freie und Hansestadt Hamburg Bezirksamt Hamburg - Altona Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt Fachamt Management des öffentlichen Raumes Tiefbau	
--	---

Baumaßnahme: Bebauungsplan Rissen 45 / Sülldorf 22	Datum: 23.04.2020 Bearbeitet: gez. [Redacted] Unterschrift, A/MR 2215
---	--

Teilbaumaßnahme: Umbau des Marschwegs	Datum: Fachtechnisch geprüft: Unterschrift, A/MR 220
---	--

Planinhalt: Übersichtskarte	Datum: Aufgestellt: Unterschrift, A/MR 20
---------------------------------------	---

Zeichnung Nr.: Rahmen-01-01-01	Maßstab: 1 : 20.000	Datum: Freigegeben: Unterschrift, A/MR-L
Datum: Geprüft: Unterschrift, Technische Aufsicht		



Zeichenerklärung	
Baustrecke	
Bundesstraße, Ortsdurchfahrten	
Hauptverkehrsstraße	

	Sweco GmbH Beim Strohhaus 31 20097 Hamburg Telefon +49 40 60774060 Telefax +49 40 607740698 Zertifiziert durch die TÜV Rheinland Cert GmbH ISO 9001:2015, ISO 14001:2015, OHSAS 18001:2007	0352-20-005 1. Verschickung gez.: 20.04.2020 / FLS bearb.: 20.04.2020 / KKI gepr.: 22.04.2020 / GEA
	verfasst: Hamburg, den 22.04.2020 gez.: i.V.A.	

Bedarfsträger:	Freie und Hansestadt Hamburg Bezirksamt Hamburg - Altona Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt Fachamt Management des öffentlichen Raumes Tiefbau	
----------------	--	--

Realisierungsträger:	Freie und Hansestadt Hamburg Bezirksamt Hamburg - Altona Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt Fachamt Management des öffentlichen Raumes Tiefbau	
----------------------	--	--

Baumaßnahme:	Bebauungsplan Rissen 45 / Sülldorf 22	Datum: 23.04.2020 Bearbeitet: gez.: Unterschrift, A/MR 2215
Teilbaumaßnahme:	Umbau des Marschwegs	Datum: Fachtechnisch geprüft: Unterschrift, A/MR 220

Planinhalt:	Übersichtslageplan		Datum: Aufgestellt: Unterschrift, A/MR 20
Zeichnung Nr:	Rahmen-01-01-01	Maßstab: 1 : 5000	Datum: Freigegeben: Unterschrift, A/MR-L
Datum:		
Geprüft:		
Unterschrift, Technische Aufsicht		

Basis der Darstellung: Digitale Stadtkarte 5,000 (DK 5)
 Vervielfältigung mit Zustimmung der Freien und Hanse Stadt Hamburg,
 Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung, www.geoinfo.hamburg.de

Kontrakt-Nr.: ./.
PSP-Nr.: 2-21203010-10004.11 / 3-21203010-100008.13

Bedarfsträger Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Hamburg-Altona

Planungs- und Bezirksamt Hamburg-Altona
Entwurfsdienststelle: Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt

Baudienststelle: Bezirksamt Hamburg-Altona
Fachamt MR - Fachbereich Tiefbau

Baumaßnahme: Bebauungsplan Folgemaßnahme – Ausbau des Marschweges

Teilbaumaßnahme: Ausbau des Marschwegs
zwischen Achtern Sand und Lehmkuhlenweg

1. Verschickung

Baulänge: ca. 0,520 km

ERLÄUTERUNGSBERICHT

Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeines	3
1.1	Darstellung der Maßnahme	3
1.2	Begründung des Vorhabens (Anlass, Notwendigkeit, Dringlichkeit)	4
1.3	Auftraggeber / Bedarfsträger / Projektauftrag	4
1.4	Beschlüsse parlamentarischer Gremien	4
2	Planungsrechtliche Grundlagen	4
2.1	Bebauungspläne	4
2.2	Planfeststellung	5
2.3	Denkmalschutz	5
3	Technische Beschreibung der Baumaßnahme	5
3.1	Gegenwärtiger Zustand	5
3.1.1	Allgemeines	5
3.1.2	Verkehrssituation motorisierter Individualverkehr	6
3.1.3	Verkehrssituation Fußverkehr	7
3.1.4	Verkehrssituation Radverkehr	7
3.1.5	Verkehrssituation ruhender Verkehr	8
3.1.6	Verkehrssituation ÖPNV	8
3.1.7	Lichtsignalanlagen	8
3.1.8	öffentliche Beleuchtung	8
3.1.9	Straßenbegleitgrün	8
3.1.10	Straßenentwässerung	8
3.1.11	Kampfmittel	9
3.1.12	Bodengutachten / Asphaltuntersuchung	9
3.1.13	Lärmschutz	9
3.1.14	Versorgungsanlagen	9
3.1.15	Wechselbeziehungen mit anderen Baumaßnahmen	9
3.2	Variantenuntersuchung zur Überprüfung	10
3.2.1	Planungsziel	10
3.2.2	Darstellung der Varianten	10
3.2.3	Wahl der Vorzugsvariante	12
3.3	Geplanter Zustand	13
3.3.1	Verkehrssituation motorisierter Individualverkehr	13
3.3.2	Verkehrssituation Fußverkehr	13
3.3.3	Verkehrssituation Radverkehr	13
3.3.4	Verkehrssituation Ruhender Verkehr	14
3.3.5	Verkehrssituation ÖPNV	14
3.3.6	Knotenpunkte / Lichtsignalanlagen	14
3.3.7	Öffentliche Beleuchtung	14

3.3.8	Straßenausstattung / Möblierung	14
3.3.9	Straßenbegleitgrün	15
3.3.10	Straßenentwässerung / Trummenuntersuchung	15
3.3.11	Grundwasser	15
3.3.12	Barrierefreiheit	15
3.3.13	Versorgungsanlagen	16
3.4	Bautechnische Einzelheiten	16
3.5	Durchführung der Baumaßnahme inkl. Kosten	16
4	Umweltbelange	16
5	Grunderwerb	17
6	Anmerkungen zur Finanzierung	17
7	Sonstiges	17

1 Allgemeines

1.1 Darstellung der Maßnahme

Der Marschweg ist eine Wohn- und Anliegerstraße im Übergang zwischen den Stadtteilen Rissen und Sülldorf. Im westlichen Abschnitt befinden sich die rückwärtigen Zugänge der Wohnhäuser des Wohngebietes Parsifalweg. Auf fast gesamter Länge befinden sich nördlich des Marschweges die Sportanlagen des Rissener Sportvereins von 1949 e.V.

Gegenstand dieser Planung ist Herstellung eines Gehweges auf der Nordseite des Marschweges, die Optimierung des östlichen Straßenabschnittes und der Umbau der Kreuzung Achtern Sand / Marschweg zu einem kleinen Kreisverkehr.

Der Planungsabschnitt des Marschweges liegt in den Stadtteilen Rissen und Sülldorf im Bezirksamtsbereich Hamburg-Altona und hat eine Länge von rund 0,520 km. Die Bezirksstraße Marschweg wird im Westen durch die Wohnstraßen Achtern Sand, Langensaal und im Osten durch den Übergang in den Lehmkuhlenweg begrenzt. Der Marschweg liegt an der nördlichen Grenze des in Planung befindlichen Wohnerschließungsgebietes „Suurheid“ im Zuge des Erschließungsplanes Rissen 45 / Sülldorf 22.

Etwa mittig des betrachteten Straßenabschnittes geht der Wirtschaftsweg Am Lilienberg nach Norden ab.

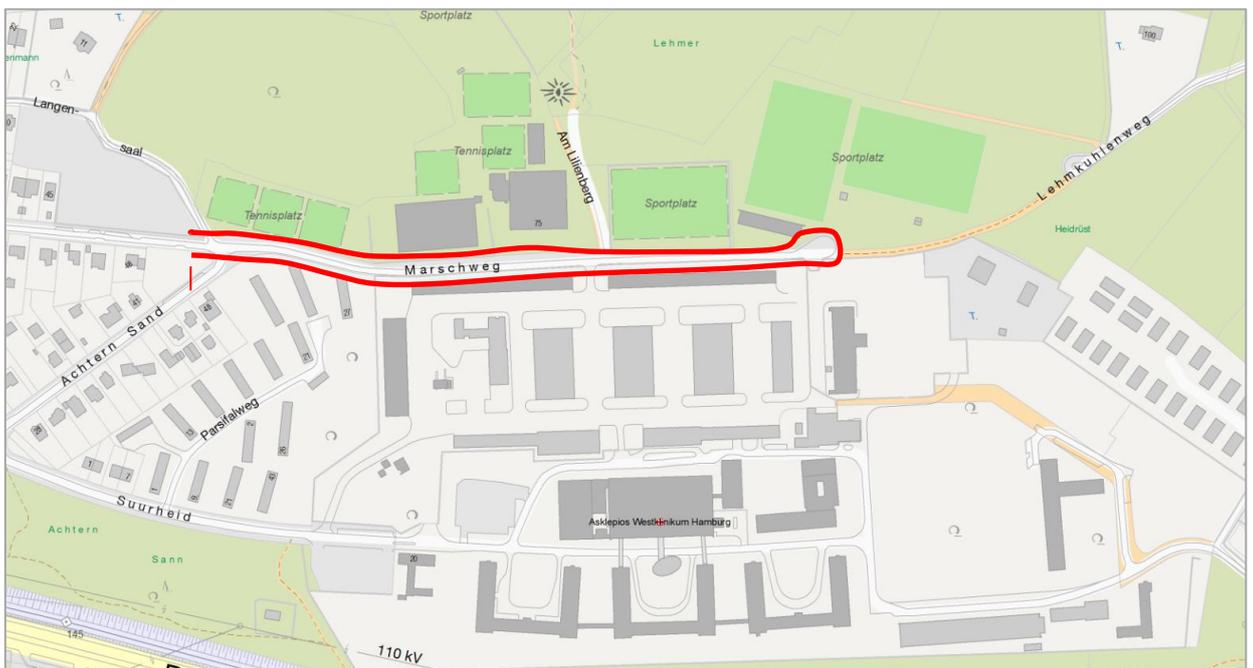


Abbildung 1: Lage im Straßennetz (Herausgeber LGV Hamburg 2020)

1.2 Begründung des Vorhabens (Anlass, Notwendigkeit, Dringlichkeit)

Der Marschweg ist Bestandteil des Bebauungsplan Rissen 45 / Sülldorf 22 - „Suurheid“ vom 31.03.2014. Der Marschweg soll dahingehend ertüchtigt werden, dass ein Gehweg zur sicheren Führung der Fußgänger und Rad fahrenden Kinder (unter 10 Jahren) hergestellt wird.

Im östlichen Bereich sollen neu geplante Parkstände ein ungeordnetes Parken unterbinden und so die erforderlichen Breiten für Rettungsfahrzeuge bei Sportveranstaltungen gewährleisten.

Der Knotenpunkt Achtern Sand / Langensaal / Marschweg wird zu einem kleinen Kreisverkehr mit einem Durchmesser von 20 m umgebaut. Damit soll das zügige Durchfahren des großzügigen Knoten unterbunden und so die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer in diesem Knotenpunkt erhöht werden.

1.3 Auftraggeber / Bedarfsträger / Projektauftrag

Auftraggeber ist der Bezirk Hamburg-Altona.

Der Bedarfsträger der Ausbaumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg.

Die Planung und Ausführung des Projektes obliegt dem Bezirk Altona, Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt, Fachamt Management des öffentlichen Raumes, Abteilung Straßen und Gewässer.

Die Bearbeitung erfolgt durch das Ingenieurbüro Sweco GmbH (Standort Hamburg) im Auftrag des Bezirksamtes Altona.

1.4 Beschlüsse parlamentarischer Gremien

Die Vorplanung mit 4 Varianten der Maßnahme wurde am 15.04.2019 im Verkehrsausschuss des Bezirks Altona vorgestellt.

2 Planungsrechtliche Grundlagen

2.1 Bebauungspläne

Die Umsetzung der geplanten Maßnahme erfolgt überwiegend innerhalb der derzeit vorhandenen Straßenbegrenzungslinien. Es bedarf keiner besonderen planungsrechtlichen Grundlage. Stellenweise wird Grunderwerb getätigt.

Im Planungsbereich gilt folgendes Planungsrecht:

- Bebauungsplan Rissen 45 / Sülldorf 22, festgestellt am 31.03.2014

Die Breite der Straßenverkehrsfläche gemäß Bebauungsplan beträgt im westlichen Bereich rd. 14,95 m und im östlichen Abschnitt rd. 8,35 m.

2.2 Planfeststellung

- entfällt -

2.3 Denkmalschutz

Im Bereich der Straße Am Lilienberg befindet sich folgendes Bodendenkmal

- Hügelgrab (Denkmal-ID 2271)

Das genannte Bodendenkmal wird durch die Maßnahme nicht berührt.

3 Technische Beschreibung der Baumaßnahme

3.1 Gegenwärtiger Zustand

3.1.1 Allgemeines

Der Marschweg liegt in den Stadtteilen Rissen und Sülldorf im Bezirk Hamburg-Altona. Der Marschweg erstreckt sich von der Gudrunstraße im Westen bis zum Lehmkuhlenweg im Osten. Der Marschweg verläuft in Ost-West Richtung. Der betrachtete Abschnitt beginnt im Westen am Knotenpunkt mit der Straße Achtern Sand / Langensaal und endet im Übergang zum Lehmkuhlenweg. Der Marschweg befindet sich vollständig in einer Tempo 30-Zone.

Der Marschweg wird gem. ReStra (Hamburger Regelwerk für Planung und Entwurf von Stadtstraßen, Ausgabe 2017) bzw. RAST 06 (Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2008) als Sammelstraße eingestuft.

Querschnittsaufteilung im Bestand

Zwischen Achtern Sand und Am Lilienberg

~ 1,00 m	Gehweg (unbefestigt)
~ 5,00 m	Knick
~ 5,50 m	Fahrbahn (Asphalt)
~ 0,75 m	Randstreifen Südseite
~ 12,25 m	Gesamtbreite

Zwischen Am Lilienberg und Lehmkuhlenweg

~ 1,00 m	Grünstreifen
~ 3,00 m	Graben
~ 5,50 m	Fahrbahn (Asphalt)
~ 0,75 m	Randstreifen Südseite
~ 10,25 m	Gesamtbreite

Der Marschweg wird im betrachteten Abschnitt durch den alten Baumbestand auf der Nordseite geprägt. In den Knickbereichen stehen sehr große Einzelbäume aus den 1930er und 1940er Jahren.

Die Asphaltdecke ist teilweise mit Rissen und Abplatzung sowie Flickstellen durchzogen. Bei Starkregenereignissen kommt es zu Überschwemmungen der Fahrbahn im Tiefpunkt bei der Überfahrt zur Straße Am Lilienberg.

In dem betrachteten Abschnitt befindet sich im westlichen Bereich die rückwärtige Erschließung der Wohnbebauung am Parsifalweg. Südlich entsteht das Wohnerschließungsgebiet „Suurheid“. Nördlich befinden sich Sportstätten des Rissener Sportvereins. Bei Sportveranstaltungen wird der, ansonsten vom PKW Verkehr sehr wenig genutzte, Marschweg stark befahren und zum Parken genutzt. Das Parken erfolgt derzeit ungeregelt.

Der vorhandene Gehweg vom Knotenpunkt Achtern Sand zu den Sportstätten bis zur Überfahrt zur Straße Am Lilienberg ist ein unbefestigter und durch die Baumwurzel unebener Pfad, der bei Regenwetter schlammig wird.

Von der Überfahrt zur Straße Am Lilienberg bis zum Lehmkuhlenweg existiert kein Gehweg. Sämtliche Verkehrsteilnehmer müssen die Fahrbahn benutzen.

3.1.2 Verkehrssituation motorisierter Individualverkehr

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Marschweg beträgt 30 km/h (Tempo 30-Zone). Der Marschweg ist eine Sackgasse mit einer Wendekehre am östlichen Ende. Der Lehmkuhlenweg ist noch wenige Meter als Grundstückszufahrt nutzbar. Danach wird der Lehmkuhlenweg in Richtung Osten durch Pfosten für Fahrzeuge versperrt. Fußgänger und Radfahrende können passieren.

Der Marschweg weist im betrachteten Abschnitt Fahrbahnbreiten um die 5,50 m auf. Damit ist der Marschweg für die Nutzung durch PKW und LKW / Busse ausreichend dimensioniert.

Für den Knotenpunkt Achtern Sand / Marschweg / Langensaal liegen Verkehrszählungsdaten von vier Zählungen vor:

- Donnerstag, 28.06.2018
- Samstag, 30.06.2018
- Dienstag, 03.07.2018
- Samstag, 15.09.2018

Die Zählung am 15.09.2018 erfolgte im Zuge einer Sportveranstaltung auf den Sportanlagen des Rissener SV. Die Spitzenstunde an diesem Tag von 09:15 bis 10:15 Uhr weist für den Marschweg am Knotenpunkt Achtern Sand eine Verkehrsmenge von 178 Kfz/h auf. Der Schwerverkehrsanteil (SV) liegt bei 0 %.

Die Zählung vom 30.06.2018 erfolgt ebenfalls im Zuge einer Sportveranstaltung. Die Spitzenstunde an diesem Tag von 09:15 bis 10:15 Uhr weist für den Marschweg am Knotenpunkt Achtern Sand eine Verkehrsmenge von 127 Kfz/h auf. Der Schwerverkehrsanteil (SV) liegt bei 3 %.

3.1.3 Verkehrssituation Fußverkehr

Der vorhandene Gehweg vom Knotenpunkt Achtern Sand zu den Sportstätten bis zur Überfahrt zur Straße Am Lilienberg ist unbefestigt. Er weist eine Breite von rd. 1,0 m auf. Durch den vorhandenen Baumbewuchs ist der Weg mit Wurzeln durchzogen und somit uneben. Bei Regenwetter wird der Weg schlammig, da keine Ableitung des Wassers erfolgt. Durch den Knick ist der Gehweg von der Fahrbahn abgesetzt.

Abschnittsweise ist eine Traverse vorhanden oder eine rückwärtige Abgrenzung zum Parkplatz des SV Rissen vorhanden.

Der Weg ist beleuchtet.

Die unter 3.1.1. aufgeführten Breiten entsprechen nicht den Regelbreiten der RASt oder EFA (Empfehlung für Fußgängerverkehrsanlagen, Ausgabe 2002).

Der Gehweg wird durch Gehwegüberfahrten aus Wabensteinpflaster unterbrochen.

Auf dem gesamten Streckenabschnitt sind keine taktilen Leitelemente ausgebildet.

3.1.4 Verkehrssituation Radverkehr

Der Radverkehr wird auf dem gesamten Abschnitt auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt. Ein Radweg existiert nicht.

Fahrradanlehnbügel sind im Bereich der Straßenverkehrsfläche nicht vorhanden.

3.1.5 Verkehrssituation ruhender Verkehr

Der betrachtete Abschnitt des Marschweges weist keine öffentlichen Parkplätze aus. Der Sportverein verfügt im Bereich der Wendekurve über 37 Stellplätze. Der Parkplatz am Hauptgebäude wird auch von der integrierten Gastronomie mit genutzt. Er verfügt über ca. 70 Stellplätze.

Bei Sportveranstaltungen, z.B. Turniere (Fußball, Hockey, Tennis) reichen die angebotenen Stellplätze auf dem Gelände des Sportvereins nicht aus. Besucher und Gäste parken dann ungeordnet am Fahrbahnrand des Marschwegs, parallel zur Fahrtrichtung. Dies erschwert die Zufahrt von Bussen oder Rettungsfahrzeugen.

3.1.6 Verkehrssituation ÖPNV

Im Marschweg verkehrt derzeit kein Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV).

Der Marschweg wird zu Sportveranstaltungen, Turnieren etc. mit Reisebussen der Mannschaften befahren.

3.1.7 Lichtsignalanlagen

- entfällt -

3.1.8 öffentliche Beleuchtung

Eine Beleuchtung in Form von geraden Masten mit 360° Beleuchtung ist am nördlichen Gehwegrand vorhanden. Auf der Südseite am Fahrbahnrand befinden sich Auslegermasten. Die Masten haben unregelmäßige Abstände von ca. 40,0 bis 80,0 m.

In dem betrachteten Abschnitt befinden sich insgesamt 8 Lichtmasten an der Fahrbahn und 4 Masten am Gehweg.

3.1.9 Straßenbegleitgrün

Entlang des betrachteten Abschnittes befindet sich auf der Nordseite ein Knick mit Altbaumbestand in den Nebenflächen. Bei den Bäumen handelt es sich hauptsächlich um Eichen mit Stammdurchmessern zwischen 30 bis 80 cm, die in den 1930er und 1940er Jahren gepflanzt worden sind.

Insgesamt stehen in diesem Abschnitt 67 Straßenbäume.

Die Planung wird in enger Zusammenarbeit mit der Abteilung MR3 -Stadtgrün- abgestimmt. Eine erste Begehung ist bereits erfolgt.

3.1.10 Straßenentwässerung

Die Entwässerung erfolgt am Fahrbahnrand über Trummen, die zum Teil an eine Straßenentwässerungsleitung angeschlossen sind. Diese 11 Trummen entwässern im westlichen

Bereich in das vorhandene Regenwassersiel. Im östlichen Bereich befindet sich keine Straßenentwässerungsleitung. Das Straßenwasser versickert in diesen 4 Trummen. Im Laufe der Zeit ist die Leistungsfähigkeit dieser Sickertrummen durch Eintrag von Laub und Abrieb stark eingeschränkt worden. Als Folge der verminderten Leistungsfähigkeit ist bei Starkregenereignissen eine riesige Pfützenbildung am Tiefpunkt der Straße vor dem Parkplatz des Sportvereins zu beobachten. Diese Beeinträchtigung der Fahrbahn kann auch zu gefährlichen Verkehrssituationen insbesondere für Rad fahrende Personen führen. Bei sehr starken Regenereignissen staut sich das Straßenwasser sogar bis auf die nördlichen Nebenflächen zurück. Dann ist auch der Gehweg schwer passierbar.

3.1.11 Kampfmittel

Die Auswertung der Abteilung für Gefahrenerkundung Kampfmittelverdacht (GEKV) ist seit Februar 2020 beantragt und liegt noch nicht vor.

3.1.12 Bodengutachten / Asphaltuntersuchung

Asphaltuntersuchungen und Bodensondierungen sind beauftragt und werden im Zuge der weiteren Planungen berücksichtigt.

3.1.13 Lärmschutz

- entfällt -

3.1.14 Versorgungsanlagen

Eine Leitungsbestandsanfrage ist im Sommer 2018 erfolgt und im Frühjahr 2020 aktualisiert worden.

Über ggf. erforderliche Leitungsumlegungen wird im Zuge der weiteren Planung in Abstimmungsgesprächen mit den betroffenen Leitungsträgern entschieden.

3.1.15 Wechselbeziehungen mit anderen Baumaßnahmen

Wechselbeziehungen mit anderen Baumaßnahmen sind derzeit nicht bekannt.

Es kann zu Wechselbeziehungen in der Ausführung mit der Erschließung auf dem südlich gelegenen Grundstück kommen. Hier sind Anschlussleitungen von Schmutzwasser, Gas, Strom und Trinkwasser für die Erschließung herzustellen. Da die Ausführung dieser Maßnahme terminlich noch nicht vorliegt kann eine Wechselwirkung der Maßnahmen nicht beurteilt werden.

3.2 Variantenuntersuchung zur Überprüfung

3.2.1 Planungsziel

Ziel der Planung ist Verbesserung der Situation und der Sicherheit für Fußgänger und Rad fahrende Kinder im Marschweg von dem Knotenpunkt Achtern Sand bis zu den Sportstätten auf der Nordseite des Marschweges und der Übergang in den Lehmkuhlenweg.

Maßnahme ist die Befestigung des Gehwegs mit der Beseitigung von Stolperstellen durch Wurzelwuchs und die allgemeine Verbesserung der Sicherheit durch eine angepasste Beleuchtung im öffentlichen Raum.

Der Baumbestand ist erhaltenswert. Baumfällungen zugunsten der Verkehrsführung sind weitestgehend auszuschließen. Sollten sich aus der Planung heraus weitere Baumstandorte ergeben, sind Neupflanzungen zu fördern.

Die Parkplatzsituation bei Sportveranstaltungen soll strukturiert werden, um auch die Zuwegung bei Rettungseinsätzen zu gewährleisten.

Die Knotenpunkte werden mit taktilen Leitelementen ausgestattet und Querungen mobilitätsgerecht hergestellt.

3.2.2 Darstellung der Varianten

Im Zuge der Vorplanung wurde diese im Verkehrsausschuss am 15.04.2019 mit verschiedenen Planungsvarianten zur Abstimmung vorgestellt.

Die Planung kann in drei Abschnitte aufgeteilt werden:

1. Bereich: Kreisverkehr Achtern Sand / Marschweg
2. Bereich: Gehweg auf der Nordseite
3. Bereich: Fahrbahn und Nebenflächen im östlichen Bereich ab der Überfahrt zum Weg Am Lilienberg.

Zu dem 1. Bereich sind zwei Varianten entwickelt worden

Zu dem 2. Bereich ist eine Variante entworfen worden

Zu dem 3. Bereich sind 4 Varianten entworfen worden.

1. Bereich - Kreisverkehr Achtern Sand / Marschweg, Variante 1

Der Knotenpunkt Marschweg / Achtern Sand wird als 3 armiger Kreisverkehr mit einem Durchmesser von 20 m ausgebildet. Die Kreisfahrbahn erhält eine Breite von 4,50 m Der Innenring wird überfahrbar gestaltet, so dass Lieferfahrzeuge und Busse darüber fahren können.

Die Straße Langensaal wird als Grundstücksüberfahrt westlich vom Kreisverkehr an den Marschweg angeschlossen.

Der Fußgängerverkehr wird auf der Südostseite abgesetzt vom Kreisverkehr bis zum ersten rückwärtigen Zugang der Siedlung Parsifalweg in einer Breite von 2,50 m geführt. Hier

wird der Gehweg dann über den Marschweg auf die Nordseite des Marschweges geleitet und durch den angrenzenden Knick geführt.

1. Bereich - Kreisverkehr Achtern Sand / Marschweg, Variante 2

Der Knotenpunkt Marschweg / Achtern Sand wird als 3 armeriger Kreisverkehr mit einem Durchmesser von 20 m ausgebildet. Die Kreisfahrbahn erhält eine Breite von 4,50 m Der Innenring wird überfahrbar gestaltet.

Die Straße Langensaal wird als Grundstücksüberfahrt angeschlossen.

Der Fußgängerverkehr umlaufend um den Kreisverkehr geführt. Der Zugang zur Siedlung Parsifalweg wird als gesonderter Weg ausgebildet. Die Gehwegquerung erfolgt innerhalb des Kreisverkehrs und nicht wie bei der 1. Variante abgesetzt dazu.

2. Bereich - Gehweg auf der Nordseite

Der Gehweg wird auf der Nordseite des Marschwegs in einer Breite von 2,50 m zzgl. Bordeinfassungen befestigt ausgeführt. Zum überwiegenden Teil ist Grunderwerb in der Größe von ca. 296 m² für die Maßnahme zu tätigen.

3. Bereich - Fahrbahn und Nebenflächen im östlichen Bereich, Variante 1

In Variante 1 ist die Fahrbahn mit beidseitigen alternierenden Parkständen vorgesehen. Dadurch soll eine Geschwindigkeitsdämpfung erzielt werden.

Die Wendekurve wird für Busse ausgebildet. Die Mittelinsel wird überfahrbar gestaltet, damit die Einfahrt auf den Sportplatz auch für große Fahrzeuge geeignet ist.

Der Gehweg wird auf der Nordseite von der Überfahrt Am Lilienberg bis zum Lehmkuhlenweg in einer Breite von 2,50 m, zzgl. Bordanlagen, geführt.

3. Bereich - Fahrbahn und Nebenflächen im östlichen Bereich, Variante 2

In Variante 2 ist die Fahrbahn als Mischverkehrsfläche durchgängig in einer Breite von vor 4,75 m konzipiert. In den nördlichen Nebenflächen werden Parkstände parallel zur Fahrbahn geplant. Diese werden durch Bauminseln unterbrochen. Ggf. besteht die Möglichkeit 3 neue Bäume zu pflanzen, wenn die Leitungslagen der Versorgungsunternehmen dies ermöglichen.

Die Wendekurve wird für Busse ausgebildet. Die Mittelinsel wird überfahrbar gestaltet, damit die Einfahrt auf den Sportplatz auch für große Fahrzeuge geeignet ist.

3. Bereich - Fahrbahn und Nebenflächen im östlichen Bereich, Variante 3

In Variante 3 ist die Fahrbahn als Mischverkehrsfläche durchgängig in einer Breite von vor 5,00 m konzipiert. Die Mischverkehrsfläche wird alternierend um die geplanten Parkstände

geführt. Ggf. besteht die Möglichkeit 2 neue Bäume zu pflanzen, wenn die Leitungslagen der Versorgungsunternehmen dies ermöglichen.

Die Wendekehre wird für Busse ausgebildet. Die Mittelinsel wird Überfahrbar gestaltet, damit die Einfahrt auf den Sportplatz auch für große Fahrzeuge geeignet ist.

3. Bereich - Fahrbahn und Nebenflächen im östlichen Bereich, Variante 4

In Variante 4 ist die Fahrbahn mit einseitigen Parkständen vorgesehen. Dadurch soll die Möglichkeit geschaffen werden, dass der abfließende Verkehr bei Sportveranstaltungen zügiger und ungehindert abfahren kann, parkplatzsuchende Verkehr jedoch gebremst werden und somit nicht ein Vollstopfen der Wendekehre entsteht.

Die Wendekehre wird für Busse ausgebildet. Die Mittelinsel wird Überfahrbar gestaltet, damit die Einfahrt auf den Sportplatz auch für große Fahrzeuge geeignet ist.

Der Gehweg wird auf der Nordseite von der Überfahrt Am Lilienberg bis zum Lehmkuhlenweg in einer Breite von 2,50 m, zzgl. Bordanlagen, geführt.

3.2.3 Wahl der Vorzugsvariante

Der Kreisverkehr in Bereich 1 wird in der Variante 2 bevorzugt, da hier die Übersichtlichkeit besser gegeben ist, als in der Variante 1, Bereich 1.

Der Gehwegverlauf ist in allen 4 Varianten identisch.

Die Varianten 2 und 3 des Bereichs 3 werden nicht weiter verfolgt, da eine Lösung mit Mischverkehr nicht gewünscht wird.

Gegenüber der Variante 1 wird die Variante 4 bevorzugt, da hier nur der zufließende Verkehr in der Sackgasse gebremst wird und der abfahrende Verkehr ungehindert die Sackgasse verlassen kann. Bei der Variante 1 sind bei Sportveranstaltungen Verstopfungen durch den Parksuchverkehr versus abfahrenden Verkehr zu erwarten.

Nachfolgend sind die Ergebnisse der 3 Teilbereiche in einer Bewertungsmatrix gegenübergestellt. Die Pluszeichen verdeutlichen die bevorzugte Variantenlösung, Minuszeichen die ungünstigste Lösung. In der Summenbildung werden die Plus und Minuszeichen wie Wert +1 bzw. Wert -1 berechnet und zusammengezählt. Der Wert 0 verdeutlicht eine neutrale oder gleichwertige Ausbildung der Planung.

Tabelle 1 - Bewertungsmatrix

Bereich	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4
1. Kreisverkehr	0	+	+	+
2. Gehweg	0	0	0	0
3. östlicher Bereich	+	-	-	+
Bewertung	+	0	0	++

Gemäß einer Abstimmung im Verkehrsausschuss am 15.04.2019, in Anwesenheit der Polizei und Anliegern wurde sich für die Variante 4 entschieden. Diese wird nun in der Entwurfsplanung bis zur Ausführung weiter verfolgt.

3.3 Geplanter Zustand

3.3.1 Verkehrssituation motorisierter Individualverkehr

An der Situation für den motorisierter Individualverkehr ändert sich nur, dass auf dem Abschnitt zwischen Am Lilienberg und Lehmkuhlenweg keine Fußgänger mehr auf der Fahrbahn zu erwarten sind.

Vorfahrtsregelungen und zulässige Geschwindigkeit ändern sich nicht.

3.3.2 Verkehrssituation Fußverkehr

Der vorhandene Gehweg wird auf 2,50 m verbreitert, befestigt und geebnet. Ggf. können aber aus Gründen des Baumschutzes Teilbereiche als wassergebundene Decke ausgeführt oder eingeebnet werden.

Um die geplante Breite zu erhalten und um die Baumwurzeln zu schützen wird der Gehweg um bis zu ca. 0,3 m gegenüber dem heutigen Niveau angehoben. Das auf dem Gehweg anfallende Regenwasser wird zur Seite in die Nebenflächen abgeführt, so dass es den Bäumen weiterhin zur Verfügung steht. Punktuell werden Abläufe vorgesehen, um bei Starkregenereignissen das Regenwasser abzuführen. Diese Abläufe werden an die geplante Straßenentwässerungsleitung im Marschweg mit angeschlossen.

Im östlichen Bereich besteht erstmalig die Möglichkeit die Sportanlagen auf einem Gehweg zu erreichen, dafür werden teilweise der vorhandene Wall und der Bewuchs abgetragen.

Querungsstellen am geplanten Kreisverkehr sind mit Leitelementen zu versehen und für mobilitätseingeschränkte Personen durch differenzierte Bordabsenkungen auf 0 cm bzw. 6 cm Ansicht anzupassen. Weitere Querungsstellen werden an den geplanten Zugängen zum Wohngebiet „Suurheid“ an der Südseite des Marschweges geplant.

3.3.3 Verkehrssituation Radverkehr

Die Radfahrenden werden wie bisher in der Tempo 30-Zone auf der Fahrbahn mitgeführt. Radfahrende Kinder bis zum Alter von 10 Jahren dürfen den geplanten Gehweg mitnutzen.

3.3.4 Verkehrssituation Ruhender Verkehr

Im östlichen Bereich werden auf der Südseite der Fahrbahn 10 Parkstände hergestellt. Durch die Ausbildung der Parktaschen erfolgt eine Strukturierung der Parksituation in diesem Abschnitt. Auf der Nordseite zwischen Am Lilienberg und der Kehre wird ein Haltverbot vorgesehen, so dass auf gesamter Länge nur auf der Südseite der Fahrbahn geparkt werden darf. Somit wird der abfließende Verkehr von den Sportplätzen vorrangig gewährleistet.

Nach Abstimmung mit PK 26 vom 15.03.2019 verbleibt im Abschnitt zwischen dem geplanten Kreisverkehr und der Einmündung Am Lilienberg das freie Parken. Hier werden keine Parkstände markiert.

3.3.5 Verkehrssituation ÖPNV

Es ist vorgesehen, dass mit Beginn des Winterfahrplans 2020 (voraussichtlich Dezember 2020) ein Linienbus des HVV im Marschweg verkehren wird. Es wird sich um ein Kleinbus mit ca. 9 m Länge handeln, der bis zu 2-mal je Stunde hier verkehren soll.

Die Buslinie erhält zwei Haltestellen im betrachteten Abschnitt zwischen Achtern Sand und Lehmkuhlenweg. Dabei fährt der Bus immer erst bis zum Ende des Marschwegs und kehrt in der Wendekehre. Dort befindet sich die erste Haltestelle am Ausgang der Kehre. Bei der Rückfahrt durch den Marschweg wird noch eine zweite Haltestelle auf Höhe des Parkplatzes des SV Rissen vorgesehen. Beide Haltestellen werden mittels „Halten am Fahrbahnrand“ ausgebildet. Die Haltestellen werden mit Bussonderborden und einer Ansicht von 16 bis 18 cm (abhängig von der Anfahrtssituation, Gefahr des Aufsetzens des Wagenkastens) hergestellt.

3.3.6 Knotenpunkte / Lichtsignalanlagen

Der Knotenpunkt Achtern Sand / Marschweg / Langensaal wird ein Kreisverkehr mit einem Außendurchmesser von 20 m hergestellt. Die Mittelinsel wird dabei überfahrbar ausgebildet. Damit können auch Busse und LKW den Kreisverkehr passieren.

3.3.7 Öffentliche Beleuchtung

Die öffentliche Beleuchtung entlang des geplanten Gehwegs ist in den nachfolgenden Planungsstufen zu überprüfen und ggf. anzupassen.

Im weiteren Verfahren sind die Beleuchtungseinrichtungen mit der Hamburger Verkehrsanlagen GmbH abzustimmen.

3.3.8 Straßenausstattung / Möblierung

Im Zuge der geplanten Maßnahmen sind Verkehrszeichen zu versetzen, zu entfernen, neu herzustellen oder zu ergänzen.

Eine Möblierung ist nicht vorgesehen.

3.3.9 Straßenbegleitgrün

Es sind für die Anlage des Kreisverkehrs voraussichtlich 7 Bäume zu fällen. Im Bereich der Kehre am östlichen Ende werden voraussichtlich 4 Bäume gefällt.

Mit MR3 Stadtgrün findet eine enge Abstimmung zum Erhalt des Baumbestandes im Zuge der Planung statt. Es werden im Vorwege auch Wurzelsuchgräben und Begehungen durchgeführt.

Der vorhandene Baumbestand wird während der Bauzeit gegen mechanische Beschädigungen geschützt. Eine baumpflegerische Begleitung wird während der Baumaßnahme stattfinden.

3.3.10 Straßenentwässerung / Trummenuntersuchung

Die Lage der Straßenabläufe wird in den Planungsbereichen, wo sich Änderungen in der Querschnittsaufteilung ergeben, an die neue Linienführung der Borde und Deckenhöhen angepasst. Die Straßenabläufe werden, in Anlehnung an die Ergebnisse der Trummenuntersuchung, soweit erforderlich, erneuert.

Ab etwa Station 0+200 wird eine Straßenentwässerungsleitung neu hergestellt, an die die Trummen von 0+200 bis 0+520 angeschlossen werden. Die Länge der Straßenentwässerungsleitung beträgt rd. 318 m. Geplant ist eine Leitung mit einem Nenndurchmesser DN 500 aus Betonrohren als Staukanal, da der Straßenzug der Einleitungsbeschränkung von 17 l/ha/s in das Siel der Hamburger Stadtentwässerung unterliegt. Bei Station ca. 0+200 wird die Straßenentwässerungsleitung an das vorhandene Regenwassersiel der HSE angeschlossen. Im Übergabepunkt wird ein Schacht mit einer wartungsarmen selbstregulierenden Abflussregler vorgesehen.

Der Gehweg wird ebenfalls über Trummen an die Straßenentwässerung angeschlossen. Hier soll aber nur Wasser abgeleitet werden, welches von der umliegenden Grünfläche nicht aufgenommen werden kann. Dazu wird neben dem Gehweg eine Ausmuldung hergestellt. Die Abläufe werden über der Sohle dieser Ausmuldung angesetzt, so dass das Regenwasser hauptsächlich versickern kann und nur bei Aufstau abgeleitet wird.

3.3.11 Grundwasser

Die Maßnahme befindet sich im Wasserschutzgebiet Boursberg, Schutzzone III.

Der Grundwasserflurabstand beträgt ca. 10- 15 m (Stand 2008, Quelle: Geo-Online)

Aussagen zum Grundwasser und eventuelle Wechselbeziehungen zur Baumaßnahme können erst getroffen werden, wenn die Ergebnisse der Bodenuntersuchungen vorliegen. Das betrifft nur die Maßnahmen, die einen tieferegreifenden Umbau nach sich führen und zum jetzigen Planungszeitpunkt nicht erwartet werden.

3.3.12 Barrierefreiheit

An Querungsstellen am Kreisverkehr und den Zugängen zum geplanten Wohngebiet Suurheid werden taktile Leiteinrichtungen vorgesehen.

Die Bordsteine werden gemäß ReStra auf 0 cm (Sperrfeld) bzw. 6 cm (Richtungsfeld) abgesenkt.

3.3.13 Versorgungsanlagen

Anpassungen von Versorgungsanlagen sind im Zuge der Planung nicht erforderlich. Eine Information der Leitungsträger erfolgt im Rahmen der 1. Verschickung. Ggf. erfolgt eine Leitungsträgerbesprechung im weiteren Planungsprozess, wenn sich Änderungen oder Anpassungen ergeben.

3.4 Bautechnische Einzelheiten

Es ist vorgesehen, die Quer- und Längsneigungen in den Fahrbahnen und den Nebenflächen annähernd wie im Bestand beizubehalten. Die Nebenflächen werden zur Fahrbahn hin entwässert, wenn sie direkt an der Fahrbahn verlaufen.

In Bereichen, in denen kein Straßenaufbau vorhanden ist, erfolgt ein Vollausbau in Asphaltbauweise. Da die Asphaltuntersuchungen noch ausstehen (vgl. 3.3.11) ist der Aufbau des Vollausbaus noch nicht festgelegt.

Die Abgrenzungen zwischen den unterschiedlichen Befestigungs- und Nutzungsflächen erfolgt mittels Betonborden mit Betonrückenstützen.

Sämtliche Befestigungen der Nebenflächen erfolgen gem. ReStra mit Betonsteinen oder -platten.

Die Begrenzungsstreifen sowie die Aufmerksamkeitsstreifen und -felder werden in Noppen- und Rippenplatten ausgeführt. Die Sperr- und Richtungsfelder sowie die Leitstreifen werden in Rippenplatten ausgeführt.

Die Bordsteine werden an den Querungen für Rollator- bzw. Rollstuhlnutzer auf 0 cm und für die Langstocknutzer auf 6,0 cm abgesenkt.

3.5 Durchführung der Baumaßnahme inkl. Kosten

Die Ausführung der Maßnahme soll voraussichtlich Ende 2020 begonnen werden.

Die Kosten für die Durchführung der Baumaßnahme (Straßenbau und Straßenentwässerung) werden grob auf rund 510.000,-- € netto, zzgl. Grunderwerb geschätzt.

4 Umweltbelange

Die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) nach § 13a HWG ist nicht erforderlich, da für diese Baumaßnahme die Kriterien für die Notwendigkeit einer UVP nicht erfüllt sind.

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen:

Aufgrund des geringen baulichen Eingriffs sind keine Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen erforderlich.

Auswirkungen aus Immissionen:

Die Straßenbaumaßnahme stellt keinen baulichen Eingriff im Sinne § 1 Absatz 2 Satz 1 und Satz 2 der 16. BImSchV dar. Lärmschutzmaßnahmen sind nicht erforderlich.

5 Grunderwerb

Grunderwerb ist erforderlich.

Am 21.04.2020 erfolgte Abstimmungstermin vor Ort mit dem Sportreferat des Bezirks Altona. Die benötigten Flächen sind aus Sicht von A/SR entbehrlich. Die formale Übertragung der Flächen erfolgt mit dem federführenden Bezirk Hamburg-Mitte.

Die geplanten Umbauten erfolgen auch außerhalb der Straßenbegrenzungslinien.

Voraussichtlich sind rund 300 m² von dem Flurstück 6521, rd. 120 m² von dem Flurstück 6146 und rd. 60 m² von dem Flurstück 6146 für den Ausbau des Gehweges in Anspruch zu nehmen.

6 Anmerkungen zur Finanzierung

Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt aus Mittel der Rahmenezuweisung Neu-, Um- und Ausbau

PSP-Element-Nr.: 2-21203010-10004.11 (investiv)
 3-21203010-100008.13 (konsumtiv)

Die Gesamtbaukosten werden mit der Erstellung der Ausführungsunterlage-Bau nach § 57 LHO ermittelt und zusammengestellt.

Kosten für Grunderwerb / Umwidmung sind zu ermitteln.

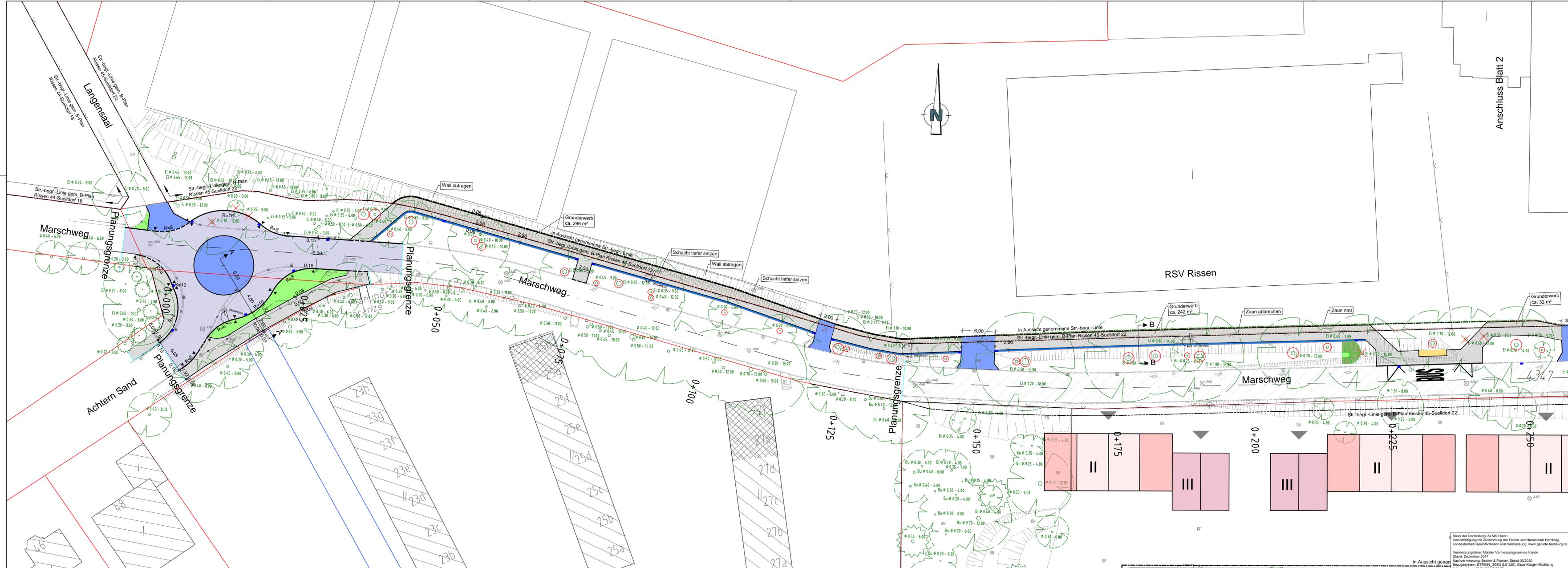
Die Unterhaltung und das Anlagenmanagement obliegen dem Bezirk.

7 Sonstiges

Mit dieser Unterlage wird die 1. Verschickung durchgeführt.

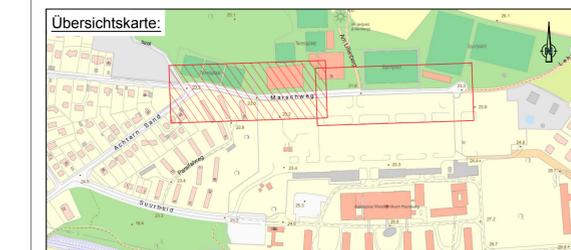
Im Rahmen der Verschickung werden alle erforderlichen Dienststellen am Abstimmungsverfahren beteiligt.

Funktion	Leitzeichen	Zeichnungsvermerk	Datum	Unterschrift
Ingenieurbüro	Sweco GmbH	Verfasst	22.04.2020	gez. i.V. [Redacted]
Projektleitung / Sachbearbeitung	MR 215	Bearbeitet	23.04.2020	gez. [Redacted]
Abschnittsleitung	/	Fachtechnisch ge- prüft	/	/
Abteilungsleitung	/	Aufgestellt	/	/



- ### Legende
- Fahrbahn (Asphalt-Vollausbau), Bk 1,0
 - Erneuerung der Asphaltdeckschicht
 - Erneuerung der Asphaltdeck- und Binderschicht
 - Gussasphalt
 - Busverkehrsfläche (Beton)
 - Gehwegüberfahrt, Bk 0,3 / Bk 1,8
 - Parkstand (Wabe), Bk 0,3 / Bk 1,8
 - Radweg
 - Gehweg und sonstige Nebenflächen
 - Sicherheitstrennstreifen - Pflaster 25x25
 - Kleinpflaster
 - wassergebundene Decke
 - Mulde
 - Grünfläche
 - Böschung
 - AS = Aufmerksamkeitsstreifen
 - RF = Richtungsfeld
 - SF = Sperrfeld
 - BS = Begrenzungstreifen
 - Wasserlauf
 - Flurstücksgrenze
 - in Aussicht genommene Straßenbegrenzungslinie
 - Straßenbegrenzungslinie gem. B-Plan
 - Planungsgrenze

- vorhanden/ geplant / entfällt
- abges. Hochbord
 - Hochbord
 - Tiefbord
 - Befestigungswechsel
 - Fahrbahnmarkierung
 - Fahrbahnmarkierung
 - Verkehrszeichen
 - öffentliche Beleuchtung
 - Lichtsignalanlage
 - Fahrradlehnbügel
 - Bank
 - Eichenpfähle
 - Pfosten (umlegbar)
 - Baum
 - gepl./ vorh./ aufzuh./ umzub. Straßenablauf



SWECO

Sweco GmbH
 Stein Strichheide 31 | Telefon +49 40 60774060
 20097 Hamburg | Telefax +49 40 607740698
 Zertifiziert durch die TÜV Rheinland Cert GmbH
 ISO 9001:2015, ISO 14001:2015, OHSAS 18001:2007

0352-20-005
 1. Verschickung
 get: 20.04.2020 / FLS
 bew: 20.04.2020 / KKI
 get: 22.04.2020 / GEA

verfasst: Hamburg, den 22.04.2020

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet (Name)	Leit. / Kurzzeichen und Unterschrift	Datum

Bedarfsräger: **Freie und Hansestadt Hamburg**
 Bezirksamt Hamburg - Altona
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes
 Tiefbau

Realisierungsträger: **Freie und Hansestadt Hamburg**
 Bezirksamt Hamburg - Altona
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes
 Tiefbau

Baumaßnahme: **Bebauungsplan Rissen 45 / Sülldorf 22**

Teilbaumaßnahme: **Umgestaltung des Marschwegs**

Planinhalt: **Lageplan - Verkehrsplanung**

Zeichnung Nr.: Rahmen-04-02-01 | Maßstab: 1 : 250

Datum: 23.04.2020

Bearbeitet: **gez.** | Unterschrift: AMR 2215

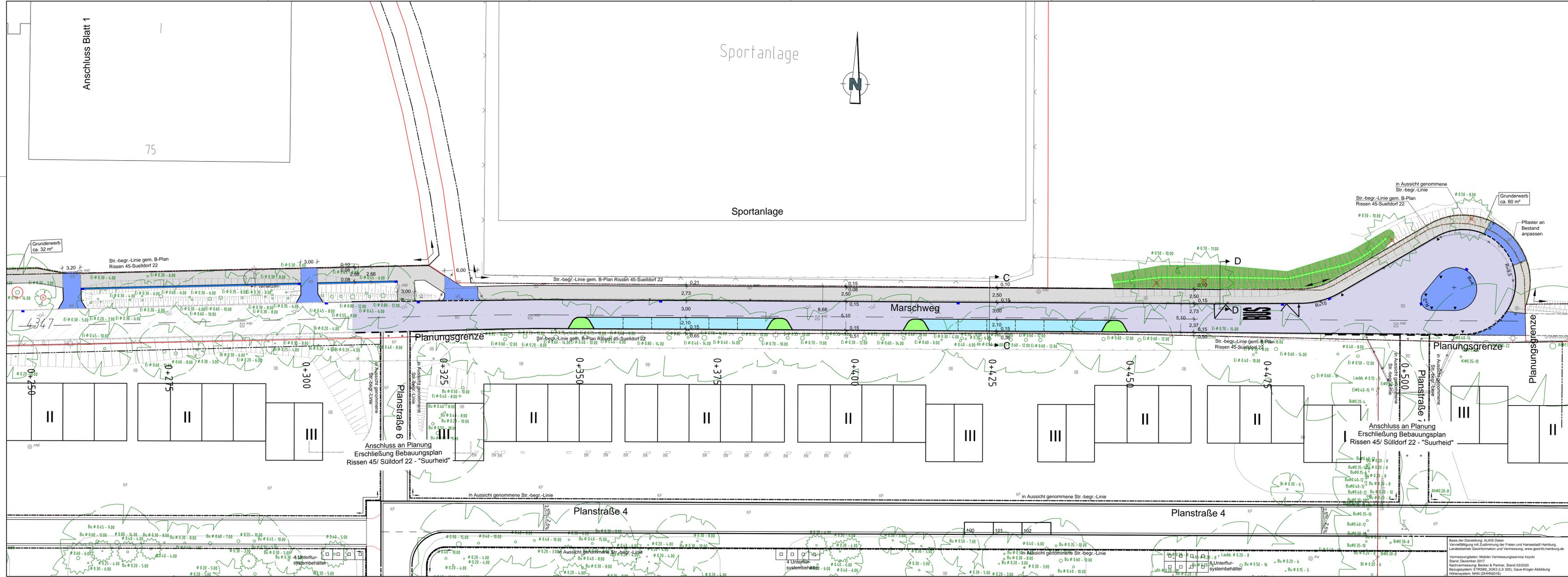
Datum: | Fachtechnisch geprüft: | Unterschrift: AMR 220

Datum: | Aufgestellt: | Unterschrift: AMR 20

Datum: | Geprüft: | Unterschrift: AMR-L

Unterschrift, Technische Aufsicht

Basis der Darstellung: ALKIS Daten
 Vervielfältigung mit Zustimmung der Freien und Hansestadt Hamburg,
 Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung, www.geoinfo.hamburg.de
 Vermessungsdaten: Mobilis Vermessungsservice Itzkyi
 Stand: Dezember 2017
 Nachvermessung: Becker & Partner, Stand 03/2020
 Bezugsystem: ETRS89, SCS2 (U.S. 300), Gauß-Krüger-Abbildung
 Höhenystem: NN (DHN2016)



- ### Legende
- Fahrbahn (Asphalt-Vollausbau), Bk 1,0
 - Erneuerung der Asphaltdeckschicht
 - Erneuerung der Asphaltdeck- und Binderschicht
 - Gussasphalt
 - Busverkehrsfläche (Beton)
 - Gehwegüberfahrt, Bk 0,3 / Bk 1,8
 - Parkstand (Wabe), Bk 0,3 / Bk 1,8
 - Radweg
 - Gehweg und sonstige Nebenflächen
 - Sicherheitstreifen - Pflaster 25x25
 - Kleinpflaster
 - wassergebundene Decke
 - Mulde
 - Grünfläche
 - Böschung
 - AS = Aufmerksamkeitsstreifen
 - RF = Richtungsfeld
 - SF = Sperrfeld
 - BS = Begrenzungsstreifen
 - Wasserlauf
 - Flurstücksgrenze
 - in Aussicht genommene Straßenbegrenzungslinie
 - Straßenbegrenzungslinie gem. B-Plan
 - Planungsgrenze

- vorhanden / geplant / entfällt
- abges. Hochbord
 - Hochbord
 - Tiefbord
 - Befestigungswechsel
 - Fahrbahnmarkierung
 - Fahrbahnmarkierung
 - Verkehrszeichen
 - öffentliche Beleuchtung
 - Lichtsignalanlage
 - Fahrradlehnbügel
 - Bank
 - Eichenpfähle
 - Posten (umlegbar)
 - Baum
 - gepl./ vorh./ aufzuh./ umzub. Straßenablauf



SWECO

Sweco GmbH
Bism Str. 31
20097 Hamburg
Telefon +49 40 60774060
Telefax +49 40 607740698
Zertifiziert durch die TÜV Rheinland Cert GmbH
ISO 9001:2015, ISO 14001:2015, OHSAS 18001:2007

0352-20-005
1. Verschickung
gez. 20.04.2020 / FLS
bearb. 20.04.2020 / KKI
gez. 22.04.2020 / GEA

verfasst: Hamburg, den 22.04.2020, gez. i.V.A. [Signature]

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet (Name)	Leit- / Kurzzeichen und Unterschrift	Datum

Bedarfsräger: **Freie und Hansestadt Hamburg**
Bezirksamt Hamburg - Altona
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachamt Management des öffentlichen Raumes
Tiefbau

Realisierungsträger: **Freie und Hansestadt Hamburg**
Bezirksamt Hamburg - Altona
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachamt Management des öffentlichen Raumes
Tiefbau

Baumaßnahme: **Bebauungsplan Rissen 45 / Sülldorf 22**

Teilbaumaßnahme: **Umgestaltung des Marschwegs**

Datum: 23.04.2020
gezeichnet: [Signature]
AMR 2016

Datum: [Signature]
Fachtechnisch geprüft: [Signature]
AMR 220

Planinhalt: **Lageplan - Verkehrsplanung**

Zeichnung Nr.: **Rahmen-04-02-02** Maßstab: 1:250

Datum: [Signature]
Geprüft: [Signature]
AMR 20

Datum: [Signature]
Freigegeben: [Signature]
AMR-L

Basis der Darstellung: ALKIS-Daten
Vervielfältigung mit Zustimmung der Freien und Hansestadt Hamburg,
Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung, www.geoinfo.hamburg.de
Vermessungsplan: Mobiler Vermessungsservice Itracyki
Stand: Dezember 2017
Nachvermessung: Becker & Partner, Stand 03/2020
Bezugssystem: ETRS89_3000 (ILS 320), Gauß-Krüger-Abbildung
Höhenystem: NN (DHN2016)