

Baumaßnahme: Neu-/Um- und Ausbau der Straßen

Teilbaumaßnahme: Umgestaltung Bahnhofsvorplatz Neugraben

Schlussverschickung der Verkehrsplanung

Erläuterungsbericht

INHALTSVERZEICHNIS

1	ANLASS DER PLANUNG	3
2	VORHANDENER ZUSTAND	3
2.1	Allgemeines	3
2.2	Verkehrssituation.....	6
3	GEPLANTER ZUSTAND.....	7
3.1	Planungsansatz	7
3.2	Einzelheiten der Planung	7
4	RECHTLICHE GRUNDLAGEN.....	12
5	UMSETZUNG DER PLANUNG	13
5.1	Grunderwerb.....	13
5.2	Kosten und Finanzierung	13
5.3	Entwurfs- und Baudienststelle.....	13
5.4	Realisierungstermin	13
5.5	Beschlüsse/Vorstellung in parlamentarischen Gremien	13
6	SONSTIGES	14

1 ANLASS DER PLANUNG

Das Bahnhofsumfeld zwischen dem S- und R- Bahnhof Neugraben und der Cuxhavener Straße im Bezirk Harburg wird im Wesentlichen durch eine heterogene städtebauliche Entwicklung geprägt, die in den 1960er und 1980er Jahren entstanden ist. Die nach der Ideologie und Dichtevorstellung dieser Zeit entstandene Bebauung und Gestaltung des Umfeldes, weist heute erhebliche funktionale und gestalterische Defizite in den Bereichen Verkehr, Freiraum und Städtebau auf.

Basierend auf den Ergebnissen des Gutachtens „Bahnhofsvorplatz Neugraben“ des Büros PPL vom Juli 2008 haben das Landschaftsarchitekturbüro Breimann & Brunn und das Ingenieurbüro ARGUS im Jahr 2012 eine Vorplanung zur Umgestaltung des südlichen Bahnhofsumfeldes erstellt. Aufgrund fehlender finanzieller Mittel in 2012 wurde die Planung nicht weiterverfolgt.

Die aktuelle Anforderung an die Zukunftsfähigkeit der S-Bahnhaltestelle Neugraben hat sich seitdem noch einmal deutlich gesteigert. Der erwartete Anstieg des Fahraufkommens hat u. a. dazu geführt, dass der HVV den Einsatz von Gelenkbussen plant. Durch diese neue Situation (Kostensteigerung) und die angekündigten neuen Anforderungen (geplanter Einsatz von Gelenkbussen) hat das Baudezernat den Teilbereich Busbahnhof neu überplant, da die reine Sanierung der Fahrbahn (inkl. Sanierung der Anfahrbuchten) keinerlei funktionale Verbesserung der Gesamtsituation herstellen würde.

Um einen funktionellen Mehrwert zu erreichen, strebt das Bezirksamt nunmehr wieder eine umfangreiche Umgestaltung des Busbahnhofs innerhalb der Gebietsförderzeit bis 31.12.2019 für das Fördergebiet im Rahmenprogramm Integrierte Stadtteilentwicklung (RISE) Zentrum Neugraben / Bahnhofssiedlung / Petershofsiedlung an.

2 VORHANDENER ZUSTAND

2.1 Allgemeines

Das Planungsgebiet ist der südliche Vorplatz einschließlich Busanlage des S-Bahnhofs Hamburg Neugraben. Es befindet sich im Bezirk Harburg, im Stadtteil Neugraben-Fischbek. Der Vorplatz ist über den Knotenpunkt Cuxhavener Straße (B 73) / Am Neugrabener Bahnhof an das Bundesstraßennetz und über den Knotenpunkt Süderelbebogen / Am Neugrabener Bahnhof an das Hauptverkehrsstraßennetz angebunden.

Der Vorplatz umfasst die An- und Abfahrtsbereiche des ÖPNV. Diese sind südlich und nördlich der Straße Am Neugrabener Bahnhof angeordnet.

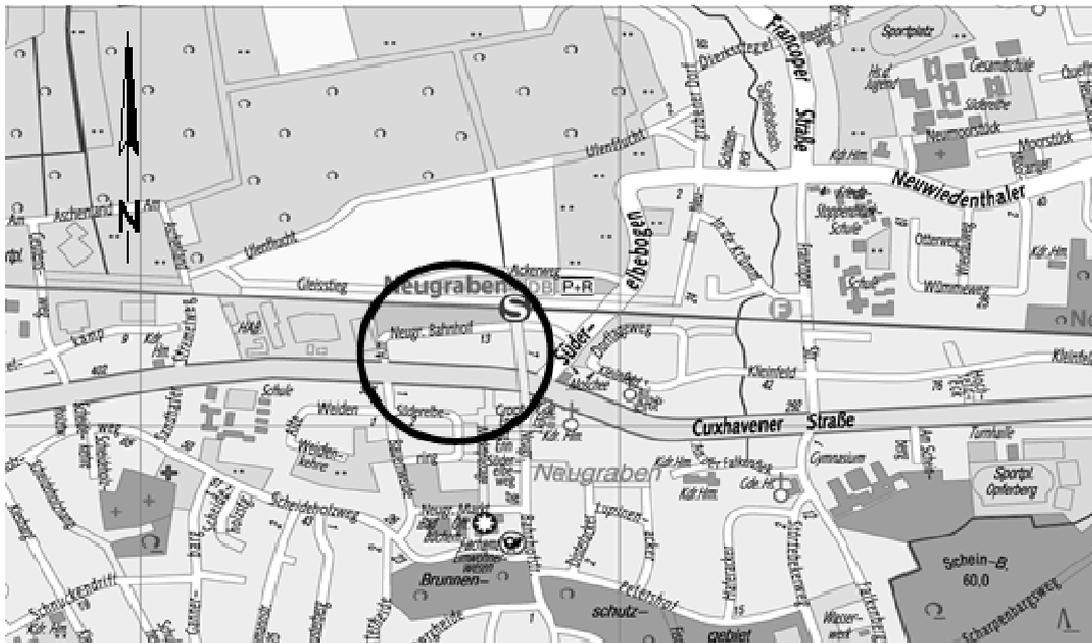


Abbildung 1: Lage des Bahnhofsvorplatzes, Quelle: Stadtkarte von Hamburg, 6. Aufl., FHH: HH 2008

MIV

Die Straße Am Neugrabener Bahnhof führt im Planungsgebiet durch einen Busbahnhof. Die asphaltierte Fahrbahn hat eine Fahrbahnbreite von 6,50 m.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit in der Straße Am Neugrabener Bahnhof ist 50 km/h.

Der östlich liegende Knotenpunkt Am Neugrabener Bahnhof / Süderelberbogen ist durch die Maßnahme nicht betroffen.

Fuß- und Radverkehr

Im Planungsgebiet nutzen die Fußgänger die Nebenflächen im Bereich der Haltestellen vor dem S-Bahn-Eingang und im Süden die Nebenflächen vor den Bestandsgebäuden. Im nördlichen Abschnitt variiert die Gehwegbreite zwischen 1,90 m und 2,15 m. Im Süden ist die Gehwegbreite im Schnitt ca. 2,60 m. Die Gehwege sind mit Betonplatten befestigt. Es sind keine Radverkehrsanlagen vorhanden. Radfahrer benutzen die Fahrbahn.

Im Planungsgebiet sind von dem S-Bahnhof in Richtung Süden für Fußgänger und Radfahrer zwei Querungsmöglichkeiten vorhanden. Zum einen die Fußgängerbrücke, die von dem S-Bahnhof bis hin zur Cuxhavener Straße führt und zum anderen die Querungsmöglichkeit von dem S-Bahnhof über den Busbahnhof Richtung Süden, die durch Fußgängerüberwege gesichert ist.

Barrierefreiheit

Im Bestand sind keine Einrichtungen der Barrierefreiheit vorhanden.

Ruhender Verkehr

Im Bereich des Bahnhofs sind in der Straße Am Neugrabener Bahnhof 2 Längsparkstreifen mit eingeschränktem Halteverbot für je 4 Pkw vorhanden. Im östlichen Teil des Planungsgebietes befindet sich ein weiterer Längsparkstreifen mit 6 Parkständen, darunter ein barrierefreier Längsparkstand. Für Taxen befinden sich im Planungsgebiet ca. 5 Taxistände.

ÖPNV

Der Busbahnhof wird von den Buslinien 141, 240, 250, 251, 257, 340, 641 und E40 bedient und ist mit insgesamt sechs Bushaltestellen unterschiedlicher Funktion ausgestattet. Diese Funktionen sind in der Abbildung 2 dargestellt. Die Ein- und Ausstiegshaltestellen sind mit Wartehäuschen bzw. Windschutz ausgestattet.

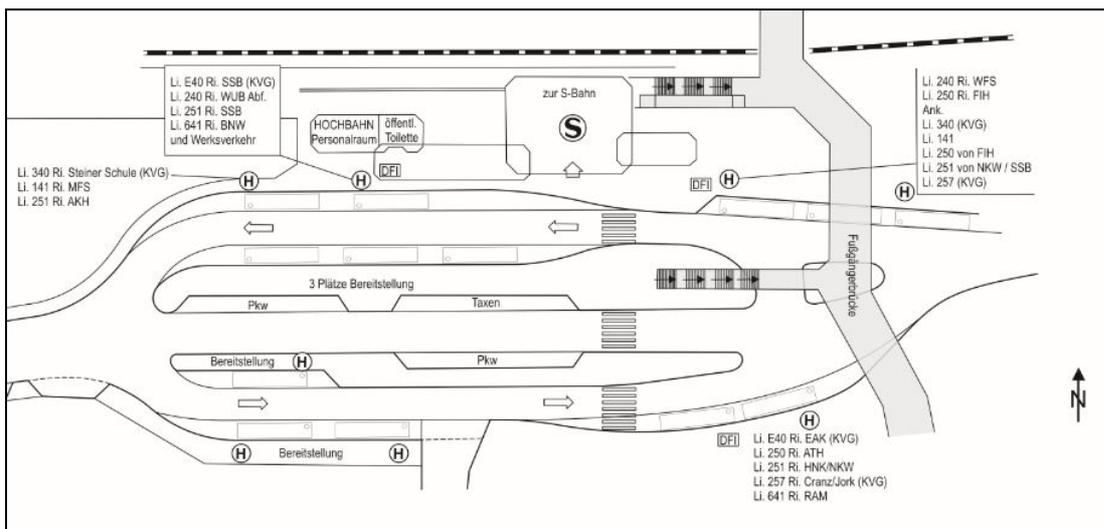


Abbildung 2: Übersichtplan Haltestellen und Überliegerplätze, Quelle: Hamburger Hochbahn AG

Beleuchtung

Die öffentliche Beleuchtung (6 Stück) im Planungsgebiet befindet sich in den nördlichen Nebenflächen sowie auf der Mittelinsel. Sie besteht aus Peitschenmasten mit Kofferleuchte am Fahrbahnrand und Mastleuchten auf der Mittelinsel.

Entwässerung

Die Oberflächenentwässerung erfolgt mittels Längs- und Quergefälle über Straßenabläufe in bestehende Regenwassersiele. Es befinden sich im Planungsgebiet 26 Straßenabläufe.

Oberflächenbefestigung und Baugrund

Die Fahrbahnen des Neugrabener Bahnhofs sind asphaltiert. Die Oberflächenbefestigung der Längsparkplätze und Busbuchten besteht aus Betonwabensteinen. Im Planungsgebiet sind die Gehwege und Warteflächen an den Bushaltestellen mit Betonplatten befestigt. Taktile Leitsysteme sind im Bestand nicht vorhanden.

Ein Boden- und Baugrundgutachten liegt vor. Die durchgeführten Asphaltproben ergaben keine Hinweise auf Pechhaltigkeit. Die Bodenproben sind aufgrund des PAK-Gehaltes nach LAGA TR Boden der Zuordnungsklasse Z0 / Z1.2 und Z2 zuzuordnen.

Die Ergebnisse der Trümmenuntersuchung liegen ebenfalls vor. In der Ausführungsplanung wird der Sanierungsvorschlag vom Büro SIREG berücksichtigt.

Straßenbegleitgrün

Im Planungsbereich sind 31 Baumstandorte vorhanden.

Ausstattung

Die vorhandene Straßenmöblierung beschränkt sich auf Beschilderung und Straßenausstattung und eine Vielzahl von Absperrerelementen wie Pfosten, Absperrbügel und Poller. Zwei Litfaßsäulen befinden sich in den nördlichen Nebenflächen.

Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen

Im Planungsbereich befinden sich gem. Leitungsanfrage von 25.11.2016 folgende Leitungsträger:

- Stromnetz Hamburg (ehem. Vattenfall Europe Hamburg)
- Hamburg Netz (ehem. E.On-Hanse)
- Hamburger Wasserwerke (HWW)
- Deutsche Telekom (DTAG)
- Vattenfall Fernwärme
- Dataport
- Wilhelm Tel

2.2 Verkehrssituation

Gemäß der Verkehrszählung vom 22.11.2011 wurde für die Straße Am Neugrabener Bahnhof eine Querschnittsbelastung von ca. 8.100 Kfz/Tag mit einem SV-Anteil von 11,1 % erhoben.

Im Planungsgebiet sind keine Lichtsignalanlagen vorhanden. Im östlichen Bereich der geplanten Maßnahme befindet sich der Knotenpunkt Am Neugrabener Bahnhof / Süderelbebogen. Dieser Knotenpunkt ist vollsignalisiert.

3 GEPLANTER ZUSTAND

3.1 Planungsansatz

Mit der Umgestaltung des Busbahnhofs soll die „Zerschneidung“ des Busbahnhofs durch Verlegung der mittleren Individualverkehrstrasse auf die Südseite zugunsten eines neuen Mittelbussteigs unterbunden und die Abfahrtsbereiche so kompakter organisiert bzw. Umsteigebeziehungen verkürzt werden. Die Querungsstellen werden von heute drei auf zwei reduziert. Somit sind auch weniger Konfliktpunkte gegeben. Zudem werden im geplanten Zustand die aktuellen Anforderungen an die Barrierefreiheit (gem. ReStra / H-BVA) berücksichtigt. Die Hochbahn begrüßt die Umorganisation der Busanlage, da somit auch die betrieblichen Abläufe optimiert werden können.

Grundsätzlich handelt es sich im Planungsbereich um öffentliche Verkehrsanlagen, die jedoch neben einer verkehrsplanerischen Bearbeitung in unterschiedlicher Ausprägung auch einer freiraumplanerischen Bearbeitung bedürfen.

Die Baumaßnahme Bahnhofsvorplatz Neugraben, welche Bestand dieses Berichtes ist, umfasst die Umgestaltung des Busbahnhofs sowie einen Teilbereich der Neugrabener Bahnhofstraße in Ost/West Richtung.

Die geplante Umgestaltung des verkehrsberuhigten Bereichs der Neugrabener Bahnhofstraße in Richtung Cuxhavener Straße ist nicht Bestandteil dieser Unterlage. Anschlussstellen an diesen Bereich werden jedoch berücksichtigt und ein gestalterisch ansprechendes Gesamtbild geschaffen.

3.2 Einzelheiten der Planung

Variantenuntersuchung

Durch den Bezirk Harburg wurden im Bereich der Verkehrsflächen zwischen dem S- und Regionalbahnhof Neugraben-Fischbek und der Cuxhavener Straße funktionale und gestalterische Defizite festgestellt. Im Zuge der Umgestaltung dieses Bereichs soll die Straße Am Neugrabener Bahnhof neu trassiert und eine zentrale Busanlage in Form eines Mittelbussteiges ausgebildet werden.

Im Vorlauf der aktuellen Planungen wurden in den letzten Jahren etliche Varianten erarbeitet, die aufgrund der hohen Kosten und der fehlenden Finanzmittel nicht fortgesetzt bzw. realisiert wurden.

Die vorliegende Planung wurde anhand der Stellungnahmen und Bedarfe der Hochbahn sowie der Ergebnisse politischer Beschlüsse erstellt. Dabei wurden verschiedene Varianten bzgl. der Anordnung der Überlieger-, Parkstände sowie der Planung der zentralen Busanlage betrachtet.

Die Maßnahme wird nach dem Hamburger Regelwerk Planung und Entwurf von Stadtstraßen sowie den dort eingebundenen Richtlinien R ausgeführt. Die gewählte Lösung entspricht diesen technischen Anforderungen soweit die Bestandssituation diese erlaubt. Nach Abstimmung und Abwägung mit allen zu beteiligenden Dienststellen und unter Berücksichtigung der örtlichen und verkehrlichen Randbedingungen ist die aufgetragene Planung die wirtschaftlichste Lösung.

Freiraumplanung Busanlage

Durch die neue verkehrliche Strukturierung des Busbahnhofs Neugraben ergibt sich auch die Chance das Erscheinungsbild deutlich aufzuwerten und sowohl S-Bahnhof als auch Busbahnhof über die ebenfalls neu gestaltete Neugrabener Bahnhofstraße mit dem Quartierszentrum zu verbinden.

Während das grüne Passepartout um die neue Mittelinsel des Busbahnhofs weitestgehend erhalten bleibt, stellt die Insel selbst eine neue Fläche dar. Sie bildet den neuen Mittelpunkt und verknüpft S-Bahn mit den südlich angrenzenden Einzelhandelsnutzungen und letztendlich dem Quartierszentrum.

Die Oberflächen zeichnen diesen Weg nach. Das bereits am Neugrabener Marktplatz eingesetzte Betonpflaster zieht sich durch die Einkaufspassagen und die Bahnhofstraße bis auf die Mittelinsel des Busbahnhofs und an den S-Bahnhof ran. Eine neue Beleuchtung, die wiederum das Motiv der neu gestalteten angrenzenden Projekte aufgreift, schafft eine eigene Lichtstimmung zwischen dem sonst durch hohe Mastleuchten ausgeleuchtetem Verkehrsraum und der Straße Am Neugrabener Bahnhof.

Um eine hohe Aufenthaltsqualität zu erlangen, und um die Wartebereiche räumlich zu gliedern, werden Bäume frei in zwei Reihen gepflanzt. Ihr Wechselspiel erzeugt entlang der Mittelinsel geblickt einen geschlossenen Raum, während es quer zur Insel Blicke und Zugänge frei läßt. Große Bänke stehen skulptural in Reihe mit den Bäumen und bieten auch denen, die länger warten müssen, einen angenehmen Aufenthalt.

MIV

Die Straße Am Neugrabener Bahnhof wird in ihrer Lage nach Süden verschoben und mit einer Fahrbahnbreite von 6,50 m für den maßgebenden Begegnungsfall Bus/Bus in Vollausbau neu hergestellt. Dafür müssen die beiden vorhandenen Mittelinseln zurückgebaut werden. Die Straße Am Neugrabener Bahnhof wird zwischen den Einmündungen Am Neugrabener Bahnhof / Süderelbebogen und Am Neugrabener Bahnhof / Cuxhavener Straße als Tempo 30-Strecke ausgewiesen.

Fuß- und Radverkehr

Die Gehwege werden im gesamten Bereich an die neue Straßenplanung angepasst. Die Breite der Gehwege im südlichen Bereich beträgt zwischen 2,65 m und ca. 5,00 m. Aufgrund der neuen Bordführung stehen dem Fußgänger deutlich mehr Flächen zur Verfügung. Die Gehwege werden mit Betonplatten befestigt. Die Radfahrer werden, wie im Bestand, weiterhin auf der Fahrbahn geführt. Am

östlichen Ende der Mittelinsel entsteht durch die geplante Mittellage der Busanlage ein hoher Überquerungsbedarf. Die Anzahl der Fußgänger, hier die Straße überqueren würden, wird in der Spitzenstunde auf ca. 100 Personen geschätzt.

Mit dieser Schätzung wird basierend auf die Verkehrszählung vom 22.11.2011 (ca. 800 Kfz in der Nachmittagsspitzenstunde) nach EFA Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen, S. 19, Abschnitt 3.3.2, Bild 6 eine Querungsanlage geplant. Für die prognostizierten Fußgängerzahlen kommen gem. Bild 6 drei Möglichkeiten in Frage:

- baulich ohne Vorrang

Aufgrund der Belange der HVV und der Kurvenfahrt der Busse an dieser Stelle nicht erwünscht

- Fußgängerüberweg mit baulichen Maßnahmen

Aufgrund der Schleppkurven der Busse und aus Platzgründen nicht realisierbar

- Fußgängerüberweg

Trotz einer Länge von ca. 9,50 als bestmögliche Lösung realisierbar und durch Politik favorisiert.

Gem. der Abstimmung mit dem zuständigen Polizeikommissariat PK47 vom 12.02.2019 wird der FGÜ „ausnahmsweise“ angeordnet.

Für einen gestalterisch einheitlichen Übergang zwischen dem neu geplanten Bahnhofsvorplatz und dem neu geplanten verkehrsberuhigten Bereichs der Neugrabener Bahnhofstraße unterhalb der Fußgängerbrücke wird im Bereich des geplanten FGÜ und des südl. Fahrbahnrandes das Oberflächenmaterial aus dem Planungsbereich Neugrabener Bahnhofstraße übernommen. Es handelt sich hier um ein höherwertiges Pflaster, welches bereits am Marktplatz Neugraben als identitätsstiftendes Element und Wegeführung zwischen dem Neugrabener Zentrum mit dem Marktplatz, der neu zu gestaltenden Fußgängerführung im dem südlichem Bahnhofsumfeld – Neugrabener Bahnhofstraße verlegt wurde und auch in der Marktpassage Neugraben verlegt werden soll.

Barrierefreiheit

Zur Sicherstellung der Barrierefreiheit finden die Regelungen der ReStra sowie der H-BVA Anwendung. In den Nebenflächen wird die gemäß ReStra geforderte Barrierefreiheit berücksichtigt. An den Querungsstellen werden die Borde abgesenkt und gem. der Anforderung der Barrierefreiheit für Sehbehinderte und Rollstuhlfahrer hergestellt.

Des Weiteren werden taktile Leiteinrichtungen, Begrenzungstreifen sowie Aufmerksamkeitsfelder eingebaut. Zusätzlich werden im Haltestellenbereich Bussonderborde verwendet.

Die Barrierefreiheit im Bereich der Mittelinsel wird entsprechend der endgültigen Freiraumplanung in der Ausführungsplanung berücksichtigt.

ÖPNV

Der Busbahnhof wird weiterhin von den Buslinien 141, 240, 250, 251, 257, 340, 641 und E40 bedient. Die Ankunfts- und Abfahrthaltestellen werden in der Form einer Mittelinsel zentral geplant. Dadurch können die ÖPNV-Nutzer (mit oder ohne Ortskenntnisse) sich schneller und einfacher orientieren. Für die Umsteigevorgänge werden durch kompakte Planung die Wegebeziehungen gekürzt. Somit wird die Qualität des ÖPNV positiv beeinflusst. Durch die Planung wird entsprechend der Prognosen der Hochbahn die Kapazität der Busanlage erhöht. Insgesamt werden ein separater Ankunftsbereich für 3 Solobusse und ein Abfahrtsbereich für 2 Solobusse südlich sowie eine Abfahrthaltestelle für 2 Solobusse und für einen Gelenkbus nördlich der Mittelinsel geplant. Zusätzlich wird ein gesonderter Überliegerplatz für Reisebusse an der östlichen Planungsgrenze geplant. Somit erreicht man durch die Neugestaltung der Busanlage nicht nur eine bessere Aufenthaltsqualität sondern auch deutlich höhere Kapazitäten und Komfort für ÖPNV-Nutzer (zum Vergleich siehe Abb. 2 und 3).



Abbildung 3: Funktionsplan geplanter Haltestellen und Überliegerplätze

Ruhender Verkehr

Im öffentlichen Raum werden insgesamt 4 neue öffentliche Pkw-Parkstände geplant, von denen einer als Behindertenparkplatz ausgewiesen wird. Drei Pkw-Parkstände werden westlich vom FGÜ vor dem EKZ realisiert, die für den Bring- und Abholverkehr geplant sind. Der Behindertenparkplatz ist in den

nördlichen Nebenflächen östlich vom S-Bahneingang vorgesehen. Außerdem werden in den südlichen Nebenflächen, ebenfalls westlich vom geplanten FGÜ, 4 Taxenstände geplant.

Straßenbegleitgrün

Im Planungsbereich werden 21 Bäume gefällt. Im Rahmen der Maßnahme (soweit die Bestandsleitungen und die Sichtdreiecke es zulassen) ist die Neupflanzung von 14 Bäumen vorgesehen. Die Grünflächen werden teilweise neu hergestellt und teilweise angepasst.

Lichtsignalanlagen

Durch die Maßnahme sind keine Lichtsignalanlagen betroffen.

Beleuchtung

Die genaue Anzahl und Standorte der Beleuchtungsmasten werden im Zuge der Ausführungsplanung mit Hamburg Verkehrsanlagen abgestimmt. Vorab werden für die nördlichen und südlichen Nebenflächen am Fahrbahnrand erfahrungsgemäß alle ca. 30 m ein Standort für die Beleuchtungsmasten vorgesehen. Als Beleuchtung sind standardmäßig Kofferleuchten an Peitschenmasten vorgesehen.

Auf der Mittelinsel werden vorläufig 3 Standorte für die Beleuchtungsmasten vorgesehen. Die Standorte befinden sich ebenfalls mit Hamburg Verkehrsanlagen in Abstimmung.

Somit können im Planungsgebiet vorerst nur 18 Standorte für Beleuchtungsmaste vorgesehen werden.

Entwässerung

Die Oberflächenentwässerung wird weiterhin mittels Längs- und Quergefälle über Straßenabläufe in bestehende Regenwassersiele erfolgen. Gemäß der Leitungsanfrage vom Dez. 2016 (aktualisiert im Jan. 2019) gibt es keine Informationen über die genaue Lage der Anschlussleitungen, die bei der Planung der Baumstandorte auf der Mittelinsel (Busanlage) mitberücksichtigt werden können. Ob die vorhandenen Trummenanschlussleitungen beibehalten werden können, hängt von den geplanten Baumstandorten ab. Diesbezüglich konnte keine Konfliktprüfung durchgeführt werden, da die genaue Lage nicht bekannt ist. Vorläufig werden 28 Straßenabläufe geplant. Das Ziel ist, die bestehende Trummenanschlussleitungen gem. der Ergebnisse der Trummenuntersuchung zu sanieren und die neuen Straßenabläufe (als kostengünstige Lösung) an die alten Anschlussleitungen anzuschließen.

Oberflächenbefestigung und Oberbau

Die Art der Oberflächenbefestigung wird nach aktuellem Stand der Technik bzw. nach Hamburger Standards gewählt.

Die Ermittlung der Belastungsklassen sowie die Dimensionierung des Oberbaus der verschiedenen Flächen im Planungsgebiet erfolgt gemäß der RStO / ReStra.

Umweltbelange

Im Zuge der Schlussverschickung sollte über die Veranlassung einer lärmtechnischen Untersuchung (LTU) diskutiert bzw. entschieden werden. Da Am Neugrabener Bahnhof die Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h reduziert werden soll, und die Anordnung vom PK47 zeitnah umgesetzt wird, ist eine Zunahme der Verkehrsstärke nicht zu erwarten. Da außerdem keine Nutzungsänderung der vorhandenen Bebauung (Gewerbe) zukünftig vorzugehen ist, wird eine lärmtechnische Untersuchung (LTU) von Seitens MR21 für nicht erforderlich gehalten.

Kampfmittel

Der überplante Bereich wurde vom Kampfmittelräumdienst untersucht. Es besteht allgemeiner Bombenblindgängerverdacht. Eine baubegleitende Untersuchung wird als erforderlich erachtet.

Ausstattungs-elemente

Die vorhandene Straßenmöblierung wird an die Straßenplanung angepasst. Im Anschlussbereich der Maßnahme Neugrabener Bahnhofstraße werden in den Nebenflächen wertige Gestaltungselemente (Sitzmobiliar etc.) geplant. Auf der Mittelinsel werden durch die Hochbahn wertige Unterstellanlagen (Buswartehäuschen) vorgesehen (siehe auch Freiraumplanung Busanlage).

Es sind Verkehrszeichen, Fahrbahnmarkierungen sowie Beschilderung erforderlich.

Leitungen

Die Leitungsträger werden über die Planung informiert und erhalten im Rahmen der Leitungsplanung Gelegenheit zur Stellungnahme. Die Leitungsarbeiten werden ggf. im Vorwege durchgeführt.

4 RECHTLICHE GRUNDLAGEN

Für die Maßnahmen gelten folgende Bebauungspläne:

- Neugraben-Fischbek 42 vom 03. Juli 1990
- Neugraben-Fischbek 50 vom 19. April 1978

In Teilflächen der Baumaßnahme ist der Baustufenplan Neugraben-Fischbek vom 08. Juni 1956 maßgeblich.

5 UMSETZUNG DER PLANUNG

5.1 Grunderwerb

Durch die neue Trassierung der Straße Am Neugrabener Bahnhofstraße ist der Grunderwerb der Flurstücke 6223, 6225, 6322, 6324 (Gemarkung Fischbek) erforderlich. Die Flächen sind im gültigen Bebauungsplan als Straßenflächen ausgewiesen. Die vorhandene Straßenbegrenzungslinie wird in südlichen Bereich der Straße Am Neugrabener Bahnhof geändert.

5.2 Kosten und Finanzierung

Die Maßnahme befindet sich im Fördergebiet des Rahmenprogramm Integrierte Stadtteilentwicklung (RISE) Zentrum Neugraben / Bahnhofssiedlung / Petershofsiedlung. Innerhalb der Gebietsförderzeit bis 31.12.2019 kann die Maßnahme durch RISE-Mittel gefördert werden. Die weitere Finanzierung erfolgt durch Mittel aus dem Bezirk Harburg.

Die auf Basis der marktüblichen Preise nach derzeitigem Stand kalkulierten Gesamtbaukosten inkl. Baunebenkosten belaufen sich auf ca. 2.950.000 € (brutto). Die Herstellung der Öffentlichen Beleuchtung ist in der Gesamtbausumme mit vorläufig 120.000 € brutto berücksichtigt worden. Das Beleuchtungskonzept wird zurzeit mit HHVA abgestimmt.

Die Kosten für den Bau und die Instandhaltung der Unterstellanlagen auf der Mittelinsel werden durch die Hochbahn (Werbefirmen) getragen.

5.3 Entwurfs- und Baudienststelle

Entwurfs- und Baudienststelle ist das Bezirksamt Harburg, Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt, Fachamt Management des öffentlichen Raumes mit den Abteilungen Tiefbau MR 2 und Stadtgrün MR 3 als Planungs- und Entwurfsdienststellen sowie der Abteilung Tiefbau MR 2 als Realisierungsträger.

5.4 Realisierungstermin

Die Realisierung der Maßnahme ist für Ende 2019 vorgesehen.

Die Gesamtbauzeit beträgt voraussichtlich 8 Monate. Die genaue Verkehrsführung wird mit allen beteiligten Dienststellen (KOST, PK, VD, HHVA, Hochbahn, Anlieger etc.) abgestimmt.

5.5 Beschlüsse/Vorstellung in parlamentarischen Gremien

Mit der Drucksache 20-1812.01 hat die Bezirksversammlung am 01.11.2016 beschlossen, die Straße Am Neugrabener Bahnhof und die Neugrabener Bahnhofstraße umzugestalten und dem Antrag auf Sondermittel zugestimmt.

Mit der Drucksache 20-1812.02 wurde die Politik am 27.06.2017 in der Bezirksversammlung und am 12.09.2017 im Hauptausschuss mit den Planungen zur Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes Neugraben befasst. Der Hauptausschuss hat der Weiterführung der Planungen einstimmig zugestimmt.

Das Bauvorhaben wurde am 11.10.2017 in der 63. Sitzung des Beirats Zentrum Neugraben vorgestellt.

Die aktuelle Planung wurde bei dem Regionalausschuss letztmalig am 23.01.2018 vorgestellt.

6 SONSTIGES

Mit der ingenieurmäßigen Bearbeitung ist das Ingenieurbüro ARGUS Stadt und Verkehr beauftragt. Die freiraumplanerische Beratung erfolgt durch das Büro Bruun + Möllers.

ARGUS
STADT UND VERKEHR - PARTNERSCHAFT mbB

Admiralitätstraße 59

20459 Hamburg