

Veloroute 10
Abschnitt H08
Dubben und Zum Dubben



Im Auftrag

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

November 2018

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: November 2018

Projekt: 7568A08

G:\PRJ\7500-7599\7568-Velorumroute-10\30-EPL\Bericht\H08 - 1.
Verschickung\181127_Erläuterungsbericht_H08_.docx

Inhalt

1	ANLASS DER PLANUNG	3
1.1	Allgemeines	3
2	VORHANDENER ZUSTAND	4
2.1	Verkehrliche und räumliche Situation	4
2.2	Entwässerung	4
2.3	Öffentliche Beleuchtung	4
2.4	Lichtsignalanlagen	5
2.5	Öffentlicher Personennahverkehr	5
2.6	Ver- und Entsorgungsleitungen	5
3	GEPLANTER ZUSTAND	5
3.1	Planungsansatz	5
3.2	Einzelheiten der Planung	6
3.2.1	Fahrbahn- und Nebenflächen	6
3.2.2	Radverkehr- und Fußgänger	7
3.2.3	Ruhender Verkehr	8
3.2.4	Höhenanpassung und Straßenentwässerung	8
3.2.5	Öffentlicher Personennahverkehr	8
3.2.6	Beschilderung und Markierung	9
3.2.7	Lichtsignalanlagen	9
3.2.8	Passive Schutzeinrichtungen - Schutzplanken	9
3.2.9	Barrierefreiheit	9
3.2.10	Straßenbegleitgrün	10
3.2.11	Öffentliche Beleuchtung und Wegweisung	10
3.2.12	Ver- und Entsorgungsleitungen	10
3.2.13	Kampfmittel	10
4	PLANUNGSRECHTLICHE GRUNDLAGEN	10
5	UMSETZUNG DER PLANUNG	10

1 ANLASS DER PLANUNG

1.1 Allgemeines

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 den Straßen Zum Dubben und Dubben erforderlich. Der Planungsabschnitt H08 umfasst die Straßen Zum Dubben östlich des Kreuzungspunktes Waltershofer Straße einschließlich der östlichen Wendeanlage und Dubben bis zur der Einmündung in die Straße Hausbrucher Moor.

Der Ausbau der Veloroute 10 erstreckt sich in der Straße Zum Dubben auf eine Länge von ca. 220 m.

Die Planungsmaßnahme unterteilt sich in 2 Bauabschnitte, da der Ausbau der Veloroute 10 in den Abschnitten H06 und H07 (Heykenaubrook mit Anschluss an die Straße Am Radeland) zu einem späteren Zeitpunkt realisiert wird.

Eine direkte Rampenanbindung aus dem Heykenaubrook an die Waltershofer Straße wäre die optimale Lösung. Sie ist jedoch im Zeitfenster der Velorouten bis Ende 2020 nicht realisierbar. Deshalb wird die alternative Führung über die Straße Zum Dubben gewählt.

Der Kreuzungspunkt Waltershofer Straße/Zum Dubben (Abschnitt H09) und der Abschnitt Heykenaubrook mit Anschluss an die Straße Dubben im Westen und Am Radeland im Osten (Abschnitte H06 und H07) sind nicht Bestandteil der Verschickungsunterlage.

2 VORHANDENER ZUSTAND

2.1 Verkehrliche und räumliche Situation

Die Straßen Zum Dubben und Dubben erschließen anliegende Gewerbegrundstücke und vorhandene Wohnbebauung. Sie enden jeweils als Sackgassen mit Wendemöglichkeit. Radverkehrsanlagen sind in beiden Straßen nicht vorhanden.

Die Wendeanlage an der Straße Zum Dubben dient als Feuerwehrezufahrt zum Firmengelände der tesa Werk Hamburg GmbH. Die regelmäßige Zufahrt zum Firmengelände erfolgt über den Heykenaukamp.

In der Straße Zum Dubben gilt die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Es sind drei Überfahrten zu Firmenparkplätzen und anliegenden Grundstücken vorhanden.

Die Breite des Bestandsquerschnittes der Straße Zum Dubben beträgt ca. 14,1 m. Die zweistreifige asphaltierte Fahrbahn ist ca. 7,0 m breit. Der mit Betonplatten befestigte Gehweg an der südlichen Fahrbahnseite ist ca. 2,0 m breit. Die ca. 5,0 m breite nördliche Nebenfläche unterteilt sich in einen ca. 1,0 m breiten Schutzstreifen, einem ca. 2,0 m breiten Asphaltstreifen und einem ca. 2,0 m breiten Gehweg. Gehweg und Schutzstreifen sind mit Betonplatten befestigt.

Auf der Straße Zum Dubben ist eine Leitlinie (Zeichen 340) markiert. An der Ausstiegshaltestelle ist eine Grenzmarkierung für Halt- und Parkverbote (Zeichen 299) markiert. Der Überliegeplatz ist mit einer Fahrbahnbegrenzungslinie (Zeichen 295) von der Fahrfläche abgegrenzt und mit dem Schriftzug BUS gekennzeichnet.

Nördlich und südlich der Straße Zum Dubben befinden sich Schutzplanken zu angrenzenden Böschungsbereichen.

In der Straße Dubben ist die asphaltierte Fahrbahnbreite ebenfalls ca. 7,0 m breit. Die beidseitigen Gehwege sind mit Betonplatten befestigt. Der westliche Gehweg ist ca. 1,80 m, der östliche Gehweg ist ca. 1,25 m breit. Zwischen Fahrbahn und dem Gehweg auf der Ostseite verläuft ein Grünstreifen mit Straßenbäumen. Die Straße ist als Tempo 30-Zone beschildert. Die Zone schließt die Straße Hausbrucher Moor ein.

An der Einmündung Dubben gilt die Vorfahrtregelung Rechts-Vor-Links.

2.2 Entwässerung

Öffentliche Fahrbahn- und Nebenflächen werden im Planungsbereich über Längs- und Quergefälle in beidseitige Bordrinnen aus Gussasphalt entwässert. In den Wasserläufen befinden sich Trummen zur Ableitung des Niederschlagswassers. Die Trummen sind an eine Straßenentwässerungsleitung DN 300 angeschlossen. Die Leitung entwässert in einen Entwässerungsgraben nördlich der Straße Zum Dubben.

2.3 Öffentliche Beleuchtung

Die Maste der öffentlichen Beleuchtung befinden sich in der Straße Zum Dubben auf der nördlichen Straßenseite. In der Straße Dubben befindet sich die öffentliche Beleuchtung auf der östlichen Straßenseite.

2.4 Lichtsignalanlagen

Im Planungsabschnitt sind keine Lichtsignalanlagen vorhanden.

2.5 Öffentlicher Personennahverkehr

In der Straße Zum Dubben verkehren die Linien 141 und 251 der Hamburger Hochbahn AG. Beide Linien verkehren zu unterschiedlichen Taktzeiten oder auch nur zu den Hauptverkehrszeiten mit in der Mehrzahl zwei bis drei Abfahrten in der Stunde. Die Ausstiegshaltestelle befindet sich westlich der Einmündung Dubben. In der Wendeanlage befinden sich ein Überliegeplatz und die Einstiegshaltestelle. Die Haltestellen werden derzeit nur von Standardbussen angefahren.

Die Wendeanlage hat einen Durchmesser von ca. 21 m.

2.6 Ver- und Entsorgungsleitungen

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

- Stromnetz Hamburg GmbH
- Hamburg Netz GmbH
- Hamburger Stadtentwässerung (HSE)
- Hamburger Wasserwerke GmbH (HWW)
- Dataport
- Deutsche Telekom AG
- Vodafone/Kabel Deutschland
- Wilhelm.Tel/WillyTel
- Versatel
- Colt
- Servtec

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.

Die Umsetzung der Planung erfolgt in zwei Bauabschnitten:

1. Bauabschnitt – Herstellung des neuen Fahrbahnquerschnittes mit Radverkehrsanlagen auf der Straße Zum Dubben mit Umbau der Wendeanlage und der Nebenflächen.
2. Bauabschnitt – Umbau der Einmündung Zum Dubben/Dubben als Überfahrt bei einer Anordnung der Straße Dubben als Fahrradstraße zu einem späteren Zeitpunkt (siehe Kap. 3.2.2).

Bis zur Realisierung des 2. Bauabschnittes mit Öffnung des Heykenaubrooks bleibt die Straße Dubben Tempo 30-Zone. Die Einmündung wird im Rahmen des Ausbaus im ersten Bauabschnitt angepasst (Zwischenzustand siehe Lageplan).

Der Knotenpunkt Waltershofer Straße/Zum Dubben im Abschnitt H09 wird vom Ingenieurbüro Münster GmbH geplant. In den vorliegenden Planunterlagen ist die Knotenpunktplanung im Stand vom 17.10.2018 nachrichtlich dargestellt.

3.2 Einzelheiten der Planung

3.2.1 Fahrbahn- und Nebenflächen

Der geplante Straßenquerschnitt in der Straße Zum Dubben setzt sich aus folgenden Bestandteilen zusammen:

- 2,65 m Gehweg (einseitig nur auf der Südseite)
- 2,25 m beidseitige Radfahrstreifen
- 6,50 m Fahrbahn (2 Fahrstreifen á 3,25 m)
- 0,65 m Schutzstreifen (auf der Nordseite)

Die Breite des Straßenquerschnittes beträgt 14,3 m was annähernd dem Bestandsquerschnitt entspricht.

Aufgrund vorhandener Bohrkernuntersuchungen¹ ist die Straße Zum Dubben der Belastungsklasse 3,2 gem. ReStra², Tafel 1, Zeile 1 zuzuordnen:

- 4,0 cm Asphaltdecke SMA 8 Hmb
- 6,0 cm Asphaltbinder AC 16 B Hmb
- 12,0 cm Asphalttragschicht AC 22 T Hmb
- 48,0 cm Frostschuttschicht

Beidseitige Bordrinnen werden aus Gussasphalt hergestellt.

¹ Prüfbericht-Nr. 1/3879/2013 und 1/0792/2013, Hansa-Nord-Labor, 28.11.2013 und 22.02.2013

² Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen, Fassung 12.12.2017

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

- 8,0 cm Pflaster bzw. 7,0 cm Platten aus Beton
- 3,0 cm Bettung
- 20,0 cm Schottertragschicht

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

- 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. Die straßenabgewandte Randbefestigung der Gehwege wird als innere Leitlinie mit einem erhöhten Rasenbord 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 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 frostunempfindlichen 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.

Neue Randbefestigungen werden aus Hoch- und Tiefborden aus Beton hergestellt. Die straßenabgewandte Randbefestigung der Gehwege wird als innere Leitlinie mit einem erhöhten Rasenbord in einem Abstand von 20 cm von der Straßenbegrenzungslinie hergestellt (Bereich für Betonbord und Rückenstütze).

3.2.2 Radverkehr- und Fußgänger

In einem ersten Bauabschnitt wird in der Straße Zum Dubben der neue Fahrbahnquerschnitt mit beidseitigen 2,25 m breiten Radfahrstreifen angelegt. Zwischen der Fahrbahn und den Radfahrstreifen werden Fahrbahnbegrenzungslinien (Zeichen 295) markiert.

Mit dem Ausbau des Heykenaubrook in einem zweiten Bauabschnitt steht dem Radverkehr eine schnelle und durchgängige Verbindung zwischen den Straßen Dubben und Am Radeland ohne Behinderung durch Kfz zur Verfügung. Um dem Radverkehr im weiteren Verlauf ebenfalls eine komfortable und bevorrechtigte Führung anzubieten, soll die Straße Dubben

im zweiten Bauabschnitt als Fahrradstraße angeordnet werden (derzeit Tempo 30-Zone). Die Führung der Fahrradstraße über Hausbrucher Moor soll dann als Fortsetzung in Richtung Heykenaubrook geregelt werden, sobald diese angeordnet werden kann.

Die Einmündung der Fahrradstraße Zum Dubben in die Straße Dubben wird im 2. Bauabschnitt als Überfahrt hergestellt.

Fahrradstraßen kommen gemäß der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung VwV-StVO dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist. Dieses wird nach Öffnung des Heykenaubrook wie oben beschrieben erwartet. Bis dahin fahren Radfahrer in der Tempo 30-Zone der Straße Dubben im Mischverkehr mit den Kfz. Für die Anordnung einer Fahrradstraße ist zum Nachweis des Radverkehrsanteils eine Verkehrszählung erforderlich.

3.2.3 Ruhender Verkehr

In der Straße Zum Dubben sind keine Parkstände vorgesehen. Nach StVO darf links von der durchgehenden Fahrbahnbegrenzungslinie (Zeichen 295) neben den Radfahrstreifen (Sonderweg nach StVO) nicht gehalten werden.

3.2.4 Höhenanpassung und Straßenentwässerung

Die Gradienten der vorhandenen Verkehrswege wird grundsätzlich beibehalten. Im Zuge der geplanten Fahrbahnerneuerung in der Straße Zum Dubben ist es jedoch erforderlich, ein neues Oberflächenprofil mit regelkonformen Längs- und Quergefälle herzustellen.

Die Straßenentwässerung erfolgt über neue Bordrinnen aus Gussasphalt mit Trummen. Neue Trummen sind an die vorhandene Vorflut anzuschließen. Trummenanschlussleitungen sind ggf. zu erneuern bzw. zu sanieren. Eine Untersuchung der Anschlussleitungen wird durch das Bezirksamt veranlasst. Die Ergebnisse werden in der weiteren Planung berücksichtigt.

3.2.5 Öffentlicher Personennahverkehr

In der Straße Zum Dubben verkehren die Linien 141 und 251 der Hamburger Hochbahn AG. Die Bushaltestellen sollen perspektivisch mit 19 m langen Gelenkbussen bedient werden und sind entsprechend baulich anzupassen.

In der Straße Zum Dubben wird der Bereich der östlichen Wendeanlage eingeschränkt durch die Straßenbegrenzungslinie zum angrenzenden Firmengelände. Die Wendeanlage entspricht in den Bestandsabmessungen (Durchmesser ca. 21 m) nicht den Vorgaben der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASSt für eine Wendeanlage für Gelenkbusse (geforderter Durchmesser 25 m).

Die Lage der Ausstiegshaltestelle westlich der Einmündung der Straße Dubben wird beibehalten. Die Einstiegshaltestelle in der Kehre wird zur besseren Anfahbarkeit in Abstimmung mit der Hochbahn auf die Länge eines Standardbusses begrenzt (der Einstieg erfolgt vorne). Die vorhandenen Nebenflächen werden entsprechend zurückgebaut. Es verbleibt eine Gehwegbreite von 2,65 m. Die Breite der Einstiegshaltestelle beträgt 3,00 m (nach ReStra > 2,50 m). Mit dem Umbau kann eine Wendeanlage mit einem Durchmesser von ca. 22 m realisiert werden. Nach Schleppkurvenprüfung ist eine eingeschränkte Befahrbar-

keit mit Gelenkbussen möglich. Dieses sollte jedoch mittels Fahrversuchen vor Ort durch die Hochbahn geprüft werden.

Am südlichen Überliegerplatz wird der Schutzstreifen zur Straßenbegrenzungslinie mit einer Gehwegplatte befestigt.

3.2.6 Beschilderung und Markierung

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

In der Straße Zum Dubben werden zwischen der Fahrbahn und den Radfahrstreifen Fahrbahnbegrenzungslinie (Zeichen 295) markiert. In Fahrbahnmitte wird eine Leitlinie (Zeichen 340) markiert.

An der Ausstiegshaltestelle ist eine Grenzmarkierungen für Halt- und Parkverbote (Zeichen 299) markiert. Der Überliegerplatz ist mit einer Fahrbahnbegrenzungslinie (Zeichen 295) von der Fahrfläche abgegrenzt und mit dem Schriftzug BUS gekennzeichnet.

Nach Anordnung der Fahrradstraße (2. Bauabschnitt) wird die Straße Dubben mit Zeichen 244 als Fahrradstraße beschildert. Durch eine Zusatzbeschilderung (Zeichen 1020-30) sind Anliegerverkehre zugelassen. Die vorhandene Zonenbeschilderung mit Zeichen 274.1 bzw. 274.2 wird beseitigt. Die Führung der Fahrradstraße über Hausbrucher Moor soll als Fortsetzung in Richtung Heykenaubrook geregelt werden, sobald diese angeordnet werden kann. Der Hausbrucher Moor ist dann entsprechend nach StVO zu beschildern.

Nach Öffnung des Heykenaubrook für den Fußgänger und den Radverkehr im 2. Bauabschnitt ist die Straße Dubben in der Einfahrt mit Zeichen 357-50 als eine für Radfahrer und Fußgänger durchlässige Sackgasse zu beschildern.

3.2.7 Lichtsignalanlagen

entfällt

3.2.8 Passive Schutzeinrichtungen - Schutzplanken

Die vorhandenen Schutzplanken nördlich und südlich der Straße Zum Dubben werden ausgebaut.

Nach RASt sind keine Schutzeinrichtungen (Schutzplanken) an der Straße Zum Dubben erforderlich, da die zulässige Höchstgeschwindigkeit ≤ 50 km/h beträgt. Gemäß den Richtlinien für passiven Schutz an Straßen RPS ist die Erfordernis von Schutzeinrichtungen erst ab Geschwindigkeiten > 50 km/h zu prüfen.

3.2.9 Barrierefreiheit

An sämtlichen ungesicherten Querungen werden taktile Leiteinrichtungen (Rillen- und Noppenplatten) eingebaut und mit differenzierten Bordhöhen hergestellt. Zur barrierefreien Erreichbarkeit der Einstiegshaltestelle ist bei Stat. 2+160 eine ungesicherte Querungsstelle mit Bodenindikatoren vorgesehen. Die umzubauenden Haltestellen werden barrierefrei ausgebaut.

3.2.10 Straßenbegleitgrün

Der vorhandene Baumbestand wird erhalten. Es sind keine Fällungen oder Neupflanzungen vorgesehen. Im Zuge der Realisierung wird eine baumpflegerische Begleitung vorgesehen.

3.2.11 Öffentliche Beleuchtung und Wegweisung

In der Straße Zum Dubben soll die öffentliche Beleuchtung auf die Südseite versetzt werden. Der Lichtpunktabstand beträgt ca. 35-40 m.

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.

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 die Bebauungspläne

- Hausbruch17-Heimfeld 22, Blatt 1 vom 10.11.1970,
- Hausbruch4-Heimfeld 10 vom 28.07.1964 mit 1. Änderung vom 14.08.2012.

Für die Inanspruchnahme eines ca. 11 m² großen Teilstückes des Flurstückes 6797 (siehe Kap. 5) ist nach § 125 (3) Baugesetzbuch (BauGB) zu prüfen, inwieweit die Rechtmäßigkeit der Herstellung von Erschließungsanlagen durch die Abweichungen von den Festsetzungen des Bebauungsplans berührt wird. Die Rechtmäßigkeit wird nicht berührt, wenn die Abweichungen mit den Grundzügen der Planung vereinbar sind und die Erschließungsanlagen hinter den Festsetzungen zurückbleiben. Im Bebauungsplan Hausbruch17-Heimfeld 22, Blatt 1, ist die Fläche als Industriegebiet ausgewiesen. Im vorhandenen Zustand wird diese Fläche bereits als Gehweg genutzt. Sie ist mit Betonplatten befestigt.

Der Planungsbereich der Straßen Zum Dubben und Dubben liegt außerhalb der weiteren Schutzzone (Zone III) des Wasserschutzgebietes „Süderelbemarsch/Harburger Berge“.

5 UMSETZUNG DER PLANUNG

Die Baumaßnahme findet überwiegend innerhalb der Straßenbegrenzungslinien statt. Zum Umbau der Kehre an der Straße Zum Dubben sind ca. 11 m² des benachbarten Flurstücks 6797 (Gemarkung Neugraben) aus dem Allgemeinen Grundvermögen der Freien und Hansestadt Hamburg, als Straßenverkehrsfläche zu erwerben und zu widmen.

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 2019 vorgesehen.

Verfasst: 21.11.2018

Dr. Großmann

