

Baumaßnahme: B+R Lutterothstraße
 Planungsgebiet 2 – Hagenbeckstraße

Verkehrstechnischer Erläuterungsbericht Zur Kenntnisnahmeverschickung

Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeines und Anlass der Planung.....	3
2	Vorhandener Zustand	4
2.1	<i>Querschnitt/Knotenpunkt</i>	4
2.2	<i>Verkehrsbelastung</i>	5
2.3	<i>ÖPNV</i>	5
2.4	<i>Taxi</i>	5
2.5	<i>Fußgänger und Radfahrer</i>	6
2.6	<i>Fahrradabstellanlagen</i>	6
2.7	<i>Ruhender Verkehr</i>	6
2.8	<i>Wertstoffcontainer</i>	7
2.9	<i>Straßenbegleitgrün</i>	7
2.10	<i>Beleuchtung/Wegweisung</i>	8
2.11	<i>Denkmalschutz</i>	8
2.12	<i>Entwässerung</i>	8
2.13	<i>Ver- und Entsorgungsleitungen</i>	8
2.14	<i>Baugrund</i>	8
3	Geplanter Zustand.....	8
3.1	<i>Allgemeines</i>	8
3.2	<i>Querschnitt/Knotenpunkt</i>	10
3.3	<i>ÖPNV</i>	10
3.4	<i>Fußgänger und Radfahrer</i>	10
3.5	<i>Ruhender Verkehr</i>	11
3.6	<i>Taxi</i>	11
3.7	<i>Kampfmittel</i>	11
3.8	<i>Oberflächenentwässerung</i>	12
3.9	<i>Straßenbegleitgrün</i>	13
3.10	<i>Beleuchtung/Wegweisung</i>	13

3.11	<i>Ver- und Entsorgungsleitungen</i>	13
3.12	<i>Barrierefreiheit</i>	13
3.13	<i>Baugrund</i>	13
3.14	<i>Lärmschutz</i>	13
3.15	<i>Umweltverträglichkeit</i>	14
4	Planungsrechtliche Grundlagen	14
5	Umsetzung der Planung	14
5.1	<i>Grunderwerb</i>	14
5.2	<i>Finanzierung/Haushaltstitel</i>	14
5.3	<i>Entwurfs- und Baudienststelle</i>	14
5.4	<i>Voraussichtlicher Baubeginn</i>	15

1 Allgemeines und Anlass der Planung

Die P+R Betriebsgesellschaft mbH plant im Zuge der Straßenbaumaßnahme zur „Umgestaltung der Methfesselstraße zwischen Luruper Weg und Hagenbeckstraße“ des Bezirksamts Eimsbüttel die Modernisierung bzw. Erweiterung von Bike+Ride-Anlagen im Umfeld der U-Bahnstation „Lutterothstraße“.

Der Begriff „Bike+Ride“ (B+R) bezeichnet die Verknüpfung des Fahrrads mit öffentlichen Verkehrsmitteln (S-Bahn, U-Bahn, Bus und Fähre). Das Fahrrad wird dazu genutzt, eine Haltestelle des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) anzufahren, dort abzustellen und die Fahrt mit dem öffentlichen Verkehrsmittel fortzusetzen. Alternativ wird nach der Fahrt mit dem öffentlichen Verkehrsmittel wieder das Fahrrad genutzt.

Die Ermittlung gemäß Bike+Ride-Entwicklungskonzept aus 2015 sieht für die Haltestelle „Lutterothstraße“ für das Jahr 2025 einen Bedarf von 254 Stellplätzen. Die Auslastungen an bereits ausgebauten B+R-Anlagen haben inzwischen gezeigt, dass eine stärkere Nachfrage besteht.

Aufgrund der hohen Auslastung der bereits neu errichteten Anlagen, hat sich gezeigt, dass die Ausbauziele des B+R-Entwicklungskonzepts von 2012 nicht den heutigen Bedarfen entsprechen. Daher wurde mit der BVM abgestimmt, dass die Werte, je nach Flächenpotential um 20 – 40 % erhöht werden. Dies entspricht auch den Zielwerten im Bündnis für den Radverkehr wo eine Steigerung des gewünschten Radverkehrsanteils von 18 % auf 25 % vereinbart wurde (Steigerung um 40 %).

Die Planung geht von folgendem Bedarf aus:

Fahrradstellplätze, frei (fFSP)	132
Fahrradstellplatz, überdacht (üFSP)	132
Fahrradstellplatz, gesichert (gFSP):	66
Summe:	330

Im Zuge der Straßenbaumaßnahme zur Umgestaltung der Methfesselstraße zwischen dem Knotenpunkt Hartwig-Hesse-Straße/Stellinger Weg und der Einmündung zur Lutterothstraße kann die B+R-Anlage an der Haltestelle Lutterothstraße bereits in einem ersten Bauabschnitt (PG 1) modernisiert werden.

Im zweiten Bauabschnitt (PG 2) ist die Errichtung einer neuen B+R-Anlage am nördlichen U-Bahnzugang geplant und ist Teil der hier vorgestellten Planung (PG 2, Abbildung 4).

2 Vorhandener Zustand

2.1 Querschnitt/Knotenpunkt

Der Planungsraum für die Erneuerung der Bike+Ride-Anlage befindet sich im Bezirk Eimsbüttel. Er erstreckt sich vom Knotenpunkt Methfesselstraße/Eidelstedter Weg/Hagenbeckstraße bis zum Knotenpunkt Lenzweg/Hagenbeckstraße. Am nördlichen U-Bahnzugang „Lutterothstraße“ genügen die derzeitigen Fahrradabstellanlagen nicht mehr den Ansprüchen an eine moderne, attraktive Abstellanlage. Laut Information der P+R Betriebsgesellschaft mbH hat die vorhandene B+R-Station als Fahrradbox auf Höhe des U-Bahn-Zuganges, aber auch die Fahrradbügel am nördlichen Zugang zur U-Bahnstation ihre Kapazitätsgrenze erreicht. Ortsbegehungen zeigen, dass aus Mangel an Abstellmöglichkeiten Fahrräder an Sperrbügeln, Schilderpfosten etc. abgestellt werden.

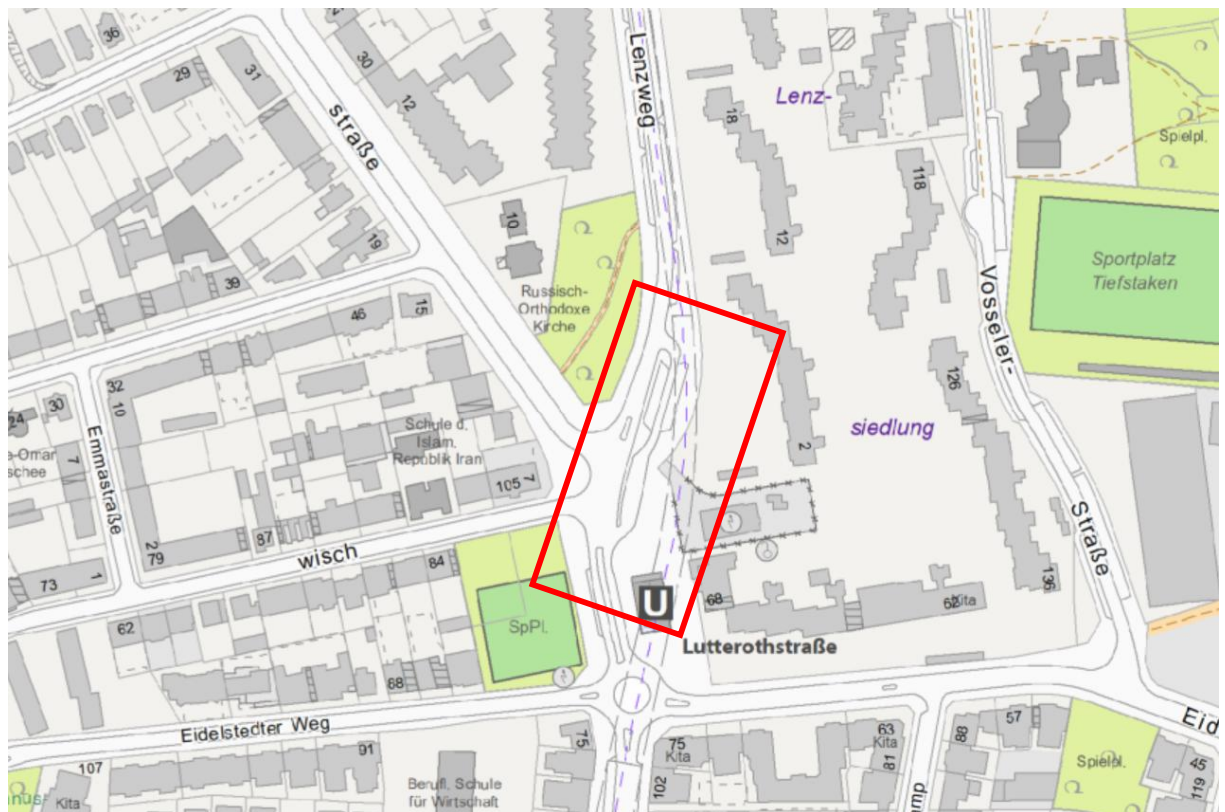


Abbildung 1: Planungsraum, Auszug aus dem Geoportal Geo-Online, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung (veränderte Darstellung)

2.2 Verkehrsbelastung

Die Nebenfahrbahn am Lenzweg wird derzeit hauptsächlich von Taxis und den Anwohnern zum Parken befahren. Aufgrund der vorhandenen Wertstoffcontainer und der Hochbahnzufahrt wird die Nebenfahrbahn zusätzlich mit LKW/div. Fahrzeugen und Müllfahrzeugen befahren.

2.3 ÖPNV

Der Planungsraum befindet sich nördlich vom U-Bahnzugang Lutterothstraße. Es entstehen im Zuge der Maßnahme keine Veränderung im ÖPNV.

2.4 Taxi

Im heutigen Zustand befinden sich ca. 5 Taxistellplätze (s. Abb. 2) und eine dazugehörige Taxirufsäule an der Nebenfahrbahn. Die Taxistände sind mit einer Markierung von der Fahrbahn getrennt.



Abbildung 2: Aktueller Zustand Taxistellplätze und Fahrradstellplätze

2.5 Fußgänger und Radfahrer

Der Gehweg befindet sich hinter dem baulichen Radweg. Die Breite des Gehweges variiert im Planungsraum teilweise deutlich. Der Gehweg ist in Plattenbauweise hergestellt. Im Bereich der Querung sind taktile Elemente aus Natursteinpflaster vorhanden. Angrenzend zum Gehweg sind Fahrradbügel vorhanden.

Der bauliche Radweg ist mit roten Platten hergestellt und ca. 1,2 m breit. Im Bereich der Parkstände sind der Radweg und der Gehweg mit Pfosten vor dem Befahren mit Fahrzeugen gesichert

2.6 Fahrradabstellanlagen

In Höhe der Taxistellplätze sind derzeit 40 Fahrradabstellplätze (20 Anlehnbügel) und eine Fahrradbox vorhanden. Die Fahrradbox wird im Zuge der Maßnahme zurückgebaut.

2.7 Ruhender Verkehr

Im zu betrachteten Bereich sind Schrägparkstände vorhanden, die in Wabensteinpflaster befestigt sind. Auf der westlichen Seite befinden sich derzeit ca. 12 Schrägparkstände. Auf der gegenüberliegenden Seite zum Gehweg befinden sich ebenfalls ca. 12 Schrägparkstände. Davon werden 2 Parkstände als Containerstellplätze für zwei Glas- und zwei Papier- Container genutzt.

Zusätzlich zu den Schrägparkständen ist ein Behindertenstellplatz vorhanden. Der Behindertenstellplatz ist mit Platten befestigt und mit einer Markierung umrandet. Zur Fußgängerquerung ist der Stellplatz barrierefrei mit Natursteinpflaster abgegrenzt. Der Stellplatz ist nicht beschildert und damit nicht personengebunden abgegrenzt.



Abbildung 3: Aktueller Zustand Autostellplätze und Behindertenstellplatz

2.8 Wertstoffcontainer

Auf zwei Parkständen östlich befinden sich zwei Glas- und zwei Papiercontainer, die mittig der Parkstände aufgestellt sind. Diese werden im Zuge der Maßnahme verlegt. Mit der Stadtreinigung Hamburg wurde das Versetzen der Wertstoffcontainer abgestimmt. Zu berücksichtigen ist, dass die Wertstoffcontainer nicht über Schächten und unter Bäumen aufzustellen sind.

2.9 Straßenbegleitgrün

Im Planungsbereich befinden sich zahlreiche Straßenbäume unterschiedlicher Art, Größe, Alter und Zustand ohne feste oder regelmäßige Anordnung in den öffentlichen Verkehrsflächen. Die Straßenbäume befinden sich größtenteils an den Fahrbahnrandern, aber auch an der Angrenzung zwischen Gehweg und Privatgrund. Die Bäume an den Fahrbahnrandern sind mit Schutzbügel gesichert.

2.10 Beleuchtung/Wegweisung

Öffentliche Beleuchtung ist hauptsächlich in der Mittelinsel und an den Querungsstellen vorhanden. Gem. HHVA wird der genannte Planungsbereich mit 3 Beleuchtungsmasten derzeit ausreichend beleuchtet.

2.11 Denkmalschutz

Das Eingangsgebäude der U-Bahnstation Lutterothstraße steht unter Denkmalschutz. Der Denkmalschutz ist von der vorliegenden Planung nicht betroffen.

2.12 Entwässerung

In dem Straßenzug sind Misch- und Regenwassersiele vorhanden. Die Entsorgung des Niederschlagswassers der öffentlichen Verkehrsflächen erfolgt über Trummen in die Mischwassersiele. Hamburg Wasser betreibt alle Misch- und Regenwassersiele im Planungsraum.

2.13 Ver- und Entsorgungsleitungen

Der Leitungsbestand wurde abgefragt. Um- und Verlegearbeiten sind nicht geplant. In dem Planungsraum sind Telekom-, Trinkwasser- und Elektroleitungen vorhanden. Ebenso verlaufen durch den Planbereich die Misch- und Regenwassersiele.

2.14 Baugrund

Für die Baumaßnahme zur Umgestaltung der Methfesselstraße wurde im Auftrag des Bezirksamts Eimsbüttel eine Baugrunduntersuchung durch die Firma asphalt-labor, Wahlstedt durchgeführt. Die Ergebnisse aus der Baugrunduntersuchung sind in der Planung und in der Kostenberechnung berücksichtigt.

3 Geplanter Zustand

3.1 Allgemeines

Im Rahmen der gesamtstädtischen Zielsetzung zur Förderung des Radverkehrs in der Freien und Hansestadt Hamburg plant das Bezirksamt Eimsbüttel die Umgestaltung der Methfesselstraße zwischen Luruper Weg und Hagenbeckstraße. Durch die Anlage von Schutz- und Radfahrstreifen soll der Radverkehr von den Nebenflächen auf die Fahrbahn verlagert werden. Vorhandene Radwege werden zurückgebaut. Der signalisierte Knotenpunkt Methfesselstraße/Hartwig-Hesse-Straße/Stellinger Weg soll zum Kreisverkehrsplatz umgebaut und der ruhende Verkehr im Abschnitt neu geordnet werden.

Mit der geplanten Maßnahme des Bezirks wird das Radfahren entlang der Methfesselstraße und im Kreisverkehr attraktiver und sicherer. Das Angebot an Abstellmöglichkeiten für Fahrräder soll insbesondere im Bereich der U-Bahnzugänge verbessert werden.

Die P+R Betriebsgesellschaft mbH hat deshalb am südlichen Zugang zur U-Bahnstation Lutterothstraße die Modernisierung und den Ausbau der vorhandenen Bike+Ride-Station und am nördlichen Zugang zur U-Bahnstation neue Bike+Ride-Stationen geplant.

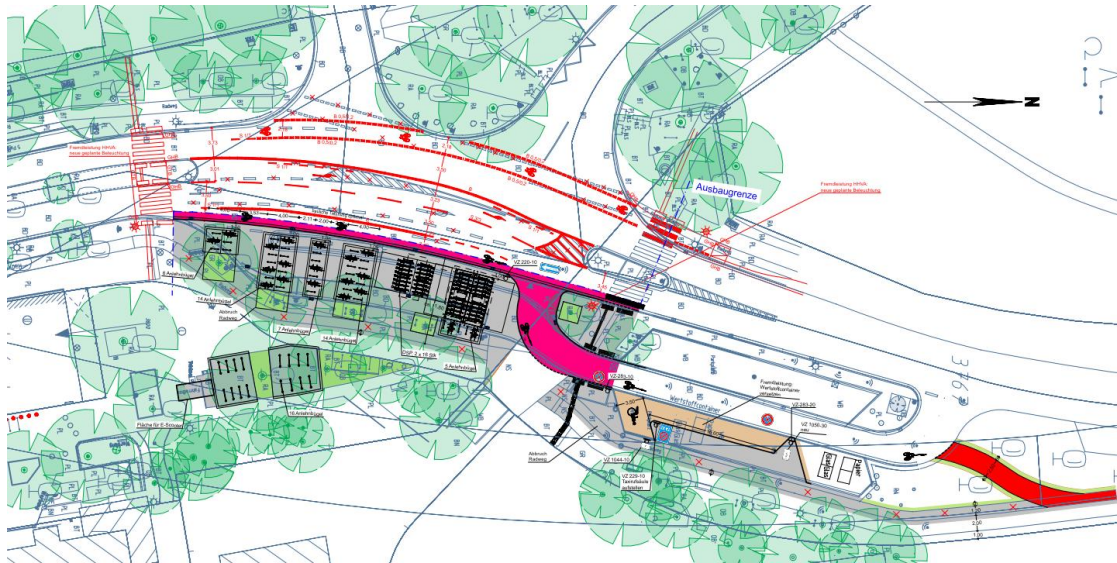


Abbildung 4: Lageplanausschnitt (Darstellung der B+R-Station in schwarz)

Vorgesehen sind dabei im Planungsraum (PG 2) jeweils eine überdachte Anlage mit Doppelstockparkern mit 32 Fahrradstellplätzen und eine Sammelschließanlage mit einer Kapazität von 40 Fahrradstellplätzen als Doppelstockparker. Des weiteren sind 92 weitere Fahrradabstellplätze (46 Anlehnbügel) geplant.

Zusätzlich werden 16 Fahrradanhlehnbügel östlich der geplanten B+R-Anlage im Rahmen der Maßnahme erneuert. Eine Teilfläche, auf der heute 4 Fahrradanhlehnbügel zwischen zwei Bäumen vorhanden sind, wird im Zuge der Maßnahme entsiegelt und als unbefestigte Grünfläche hergestellt.

Die Fläche der zurückgebauten Fahrradbox wird befestigt und als Abstellfläche für E-Scooter markiert.

Die B+R-Anlage ist durch einen abgesenkten Bordstein zur Fahrbahn vom Radfahrstreifen aus erreichbar.

Der Radfahrer wird künftig entlang der Fahrbahn Hagenbeckstraße bis nördlich der geplanten B+R-Anlage geführt und zweigt dann in die Nebenfahrbahn ab. Am Ende der

Nebenfahrbahn wird der Radfahrer zwischen den Bestandsbäumen mit einem abgesenktem Bord auf den Bestandsradweg geführt (Aufleitung Bestandsradweg).

Die Dachkonstruktion der Fahrradabstellanlage wird mit Betonfertigteilelementen (Länge 2,50 m x Höhe 0,60 m x Breite 1,00 m) gegründet.

Die Oberflächen werden wie folgend beschrieben befestigt:

Aufbau gemäß ReStra 2022, Tafel 6, Zeile 2, S. 57

7,0 cm Platten aus Beton 50/50/7, grau, Fuge: Brechsand 0/2

3,0 cm Bettungsschicht, Brechsand-Splitt 0/5

20,0 cm Schottertragschicht, Baustoffgemisch 0/32

30 cm Gesamtdicke frostsicherer Oberbau

3.2 Querschnitt/Knotenpunkt

Die Nebenfahrbahn zweigt künftig ca. 40 m weiter nördlich von der Fahrbahn ab. Die entstehenden Nebenfläche wird befestigt. Hier wird die B+R-Anlage mit den freien Fahrradbügeln, der überdachten Fahrradabstellanlage und der Sammelschließanlage hergestellt.

3.3 ÖPNV

Der Planungsraum (PG 2) befindet sich nördlich des U-Bahnzugang Lutterothstraße. Es entstehen im Zuge der Maßnahme keine Veränderung im ÖPNV.

3.4 Fußgänger und Radfahrer

Im Planungsbereich wird der Radweg zurückgebaut. Durch den geplanten Rückbau wird die nutzbare Breite des Seitenraums für Fußgänger vergrößert.

Der Radfahrer wird vom Kreisverkehr Methfesselstraße/Eidelstedter Weg kommend auf einem Radfahrstreifen geführt. Nördlich der geplanten B+R-Anlage kann der Radfahrer auf der Fahrbahn im Mischverkehr verkehren. Außerdem kann der Radfahrer von der Fahrbahn auf die Nebenfahrbahn abzweigen und am nördlichen Ende über eine neu geplante Radwegeanbindung auf den bestehenden baulichen Radweg fahren.

Die vorhandenen Fahrradboxen am nördlich Zugang zur U-Bahn-Station Lutterothstraße werden im Zuge der Maßnahme zurückgebaut.

Eine StadtRad-Station ist im Umfeld des U-Bahnzuganges vorgesehen. Der Standort ist derzeit in Abstimmung und nicht Teil der vorliegenden Planung.

Mit differenzierten Bordabsenkungen (Bordansicht 0 cm und 6 cm) an der gesicherten Fahrbahnquerung und der Ausstattung mit taktilen Bodenindikatoren wird eine Barrierefreiheit nach aktuellem Stand der Technik hergestellt.

3.5 Ruhender Verkehr

Die Anordnung des ruhenden Verkehrs auf den westlichen Parkständen bleibt unverändert. Auf der östlichen Seite hingegen werden die bestehenden Parkstände umorganisiert. Südlich ist ein Schrägparkstand für einen Behindertenstellplatz mit einer Breite von 3,5 m geplant. Im Anschluss an den Behindertenstellplatz sind auf einer Länge von 16,5 m drei Taxiparkstände in Längsaufstellung vorgesehen. Die letzten zwei Parkstände sind als neuer Standort für die Wertstoffcontainer vorgesehen.

	Bestand (Anzahl Stellplätze)	Planung (Anzahl Stellplätze)
Behindertenstellplatz	1	1
Taxistellplatz	5	3
Schrägparkstände östlich	12	0
Schrägparkstände westlich	12	12

Tabelle 1: Stellplatzbilanz

3.6 Taxi

Im Planungsbereich entfallen die vorhandenen fünf Taxistände für den Bau der B+R-Anlagen. Nach Abstimmung mit dem Taxiverband Hamburg sind in den heutigen östlichen Parkständen drei Taxistände mit drei Längstellplätzen auf einer Länge von 16,5 m vorgesehen.

3.7 Kampfmittel

Gemäß Bescheid BIS/F046-23/00639_1 der Gefahrenerkundung Kampfmittelverdacht (GEKV) vom 13.02.2023 besteht im nördlichen Planungsbereich der U-Bahn-Station Luterthstraße

Kein Hinweis auf Bombenblindgänger oder vergrabene Kampfmittel (grün hinterlegt)

Im nord-westlichen Bereich der U-Bahn-Station, an der Einmündung in die Nebenfahrbahn

Allgemeiner Bombenblindgängerverdacht (grau-rot hinterlegt)

Im restlichen Planungsbereich der B+R-Anlagen besteht allgemeiner Bombenblindgängerverdacht. In diesen Bereichen ist eine Kampfmittelbegleitung notwendig. Die Kosten für die Kampfmittelbegleitung sind in der Kostenberechnung berücksichtigt.



Abbildung 5: Auszug aus Lageplan zur Stellungnahme mit Verdachtsflächen

3.8 Oberflächenentwässerung

Die Entwässerung erfolgt weiterhin über Trummen in den bestehenden Mischwassersiel. Eine Untersuchung der Trummenanschlussleitungen wird durch P+R veranlasst. Im Zuge der Straßenbaumaßnahme des Bezirksamts Eimsbüttel werden schadhafte Trummen ersetzt und Leitungen i.d.R. im Schlauchlinerverfahren saniert. Bei der geplanten Anpassung der Bordanlagen wird die Lage der Trummen entsprechend der Planung angepasst. Schadhafte Trummen werden ebenfalls ersetzt und Leitungen i.d.R. im Schlauchlinerverfahren saniert.

3.9 **Straßenbegleitgrün**

Die bestehenden Baumstandorte sind von den Querschnittsanpassungen der B+R-Anlage nicht betroffen. Die ggf. erforderlichen Schutzmaßnahmen für die Wurzelbereiche der vorhandenen Bäume werden in der weiteren Planung abgestimmt und festgelegt. Die Baumscheiben an den Standorten des Planungsgebietes werden im Rahmen der Maßnahme teilweise vergrößert.

Die Kosten für den Baumpfleger bzw. Saugbagger sind in der Kostenberechnung berücksichtigt.

3.10 Beleuchtung/Wegweisung

Gem. HHVA ist keine zusätzliche Beleuchtung erforderlich.

3.11 Ver- und Entsorgungsleitungen

Ein Leitungsbestandsplan wurde erstellt. Die Leitungsträger werden mit der Verschickung über die bevorstehende Maßnahme informiert.

Um- und Verlegearbeiten sind aktuell nicht geplant. Im Planungsraum sind Telekom-, Trinkwasser- und Elektroleitungen vorhanden. Ebenso verlaufen durch den Planbereich Misch- und Schmutzwassersiele. Nach vorliegender Planung ist ein Schacht der Telekom in der Lage anzupassen.

3.12 Barrierefreiheit

An dem bestehenden Fußgängerüberweg werden taktile Leitelemente ergänzt, um eine barrierefreie Führung der beeinträchtigten Menschen auf die Nebenflächen zu gewährleisten.

3.13 Baugrund

Für die Baumaßnahme spielt die Oberflächengestaltung der Fahrradstellplätze eine wichtige Rolle. Tiefbauarbeiten im Sinne von Baugruben oder Grabenverbau für den Rohrleitungsbau sind nicht vorgesehen. Somit sind keine besonderen Anforderungen hinsichtlich Baugrund- und Grundwasserverhältnisse gestellt.

Die Flächen, auf denen die B+R Maßnahme umgesetzt wird, befinden sich alle innerhalb von vorhandenen Verkehrsflächen sowie in deren Nebenbereichen, die in den letzten Jahren baulich angepasst wurden. Verunreinigungen als auch Tragfähigkeitseinschränkungen sind nicht zu erwarten. Ein Kostenrisiko ist nicht erkennbar.

3.14 Lärmschutz

-entfällt-

3.15 Umweltverträglichkeit

Durch die Baumaßnahme sind keine erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltensziele für den Natur- und Landschaftshaushalt zu erwarten. Nach den Kriterien des §13a Hamburgisches Wegegesetz ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht erforderlich.

4 Planungsrechtliche Grundlagen

Planungsrechtliche Grundlage ist der Teilbebauungsplan TB1038 vom 20.06.1961.

Für die B+R-Nutzung der bezirklichen Verkehrsfläche ist gem. geltendem B+R-Rahmenvertrag eine (kostenlose) Sondernutzung von der P+R-Betriebsgesellschaft mbH vor der Umsetzung beim Bezirksamt Eimsbüttel zu beantragen. Die Sondernutzungserlaubnis wurde bereits beantragt (Im Anschluss zur Verschickung Baumaßnahme Methfesselstraße), liegt noch nicht vor.

5 Umsetzung der Planung

5.1 Grunderwerb

Grunderwerb muss nicht getätigt werden.

5.2 Finanzierung/Haushaltstitel

Die Baumaßnahme ist Bestandteil der Umsetzung des B+R-Entwicklungskonzepts der Freien und Hansestadt Hamburg. Die Finanzierung entspricht den Vorgaben der Senatsdrucksache 20/14485.

Die Finanzierung der Baumaßnahme erfolgt durch die Mittel der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM).

5.3 Entwurfs- und Baudienststelle

-entfällt-

5.4 Voraussichtlicher Baubeginn

Die Bauzeit soll ca. 3 Monate betragen. Der Zuwendungsbescheid soll auf Grundlage der vorliegenden Planung voraussichtlich bis Juli 2023 vorliegen. Die anschließende Erstellung der Ausführungsplanung ist bis Oktober 2023 vorgesehen, auf deren Grundlage die Ausschreibungsunterlagen erstellt werden. Eine Vergabe der Tiefbauleistungen kann damit bis Dezember 2023 erfolgen, womit nach aktuellem Stand der Baustart im 1. Quartal 2024 vollzogen werden kann.

Während der Baumaßnahme steht die Nebenfahrbahn mit den Taxistellplätzen, den öffentlichen Parkplätzen sowie die Stellfläche für die Wertstoffcontainer nicht zur Verfügung. Die Wertstoffcontainer werden vor Baubeginn von der Stadtreinigung Hamburg abgeholt und am Ende der Maßnahme am neuen Standort wieder aufgestellt. Die zu den Taxiständen gehörende Taxirufsäule wird vor Baubeginn demontiert und am Ende der Maßnahme am neuen Standort wieder aufgebaut.

Während der Baumaßnahme wird die Zuwegung zum Baufeld über den Lenzweg erfolgen. Die Zufahrt zum Betriebsgebäude der Hochbahn wird während der gesamten Maßnahme aufrechterhalten. Die Kosten für die notwendige Änderung der Verkehrsführung während der Bauzeit (Baustelleneinrichtung) sowie für Provisorien sind in der Kostenberechnung berücksichtigt.

Als Baustelleneinrichtungsfläche sind die vorhandenen Parkstände in der Nebenfahrbahn vorgesehen.

Verfasst:

Hamburg, 16.05.2023

gez. i. A. Kübra Sen

BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner

Beratende Ingenieure mbB